





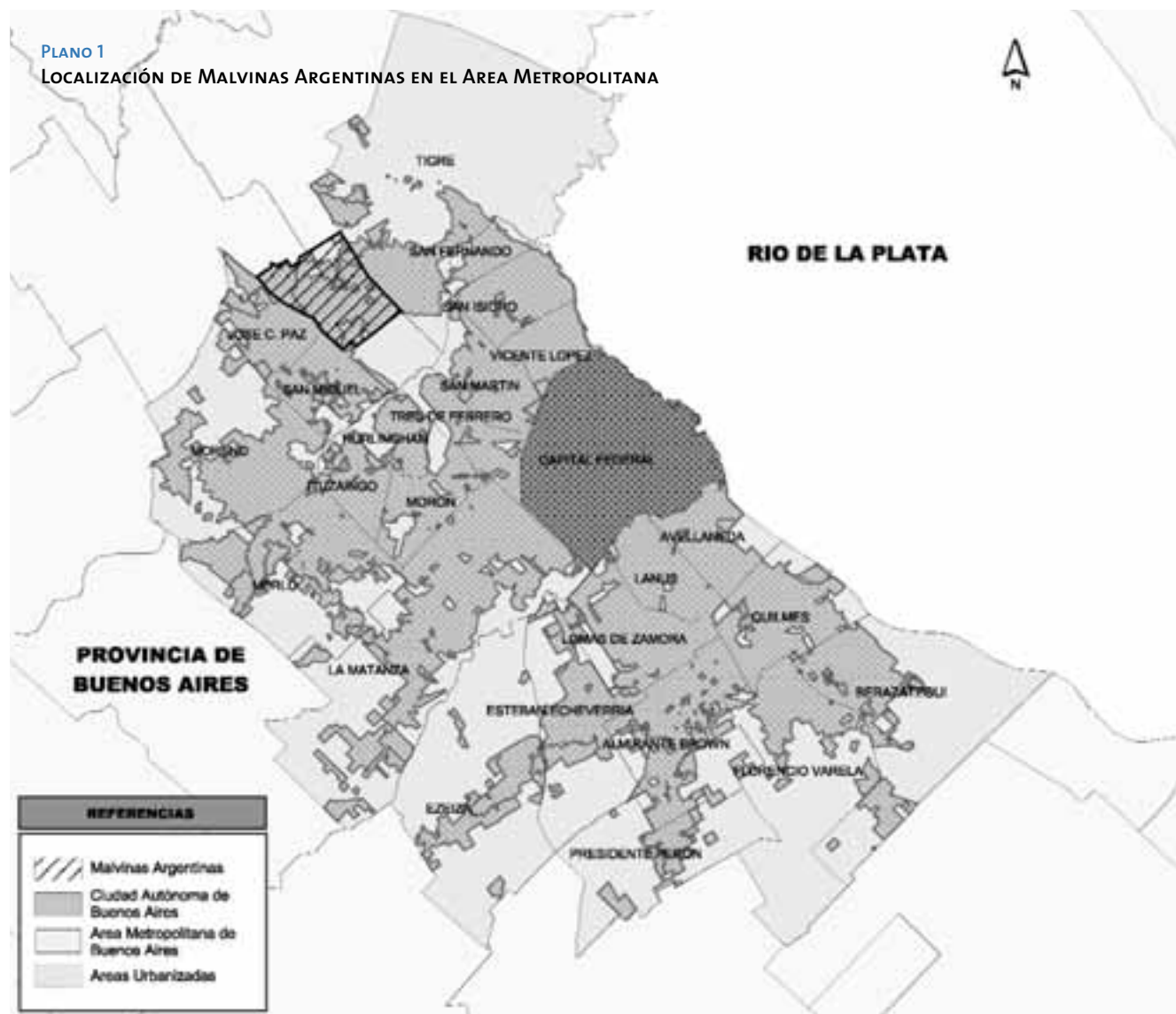
# Indice del PODUMA

<b>I. INTRODUCCION</b>	23
<b>CAPITULO 1 - MARCO CONCEPTUAL</b>	25
<b>1.1. LA PLANIFICACIÓN</b>	25
<b>1.2. APROXIMACIÓN TEÓRICA</b>	25
1.2.1. La Periferia como Centro	26
1.2.2. Los Paradigmas	26
1.2.3. Los Modos de Producción del Tejido	26
1.2.3.1. Barrial	26
1.2.3.2. Rentable	26
1.2.3.3. Regulado	26
1.2.3.4. Marginal	27
1.2.3.5. Utilitario	27
1.2.4. El Rol del Municipio	27
<b>CAPITULO 2 - MODELO PROYECTUAL Y ESTRATEGIA URBANA</b>	29
<b>2.1. OBJETIVOS</b>	29
<b>2.2. MODELO PROYECTUAL DEL TERRITORIO</b>	29
2.2.1. La Estructura Urbana Propuesta	29
<b>2.3. EJE ESTRATEGICO: IDENTIDAD (I)</b>	30
2.3.1. Concepto y Caracterización.	30
2.3.2. Lineamientos	31
2.3.3. Formas de Referencia Tradicional	31
2.3.3.1. Escala de Localidad	31
2.3.3.2. Escala Barrial	32
2.3.4. Formas de Nueva Centralidad	32
2.3.4.1. Escala Regional y Local	32
<b>2.4. EJE ESTRATEGICO: ACCESIBILIDAD (II)</b>	33
2.4.1. Concepto y caracterización	33
2.4.2. Lineamientos	34
2.4.2.1. Jerarquización del soporte físico	34
2.4.2.2. Ordenamiento de la red de transporte	35
2.4.2.3. Ordenamiento del sistema de tránsito	35
2.4.3. Materialización urbana	36
2.4.3.1. Conectores Principales	36
2.4.3.2. Conectores Secundarios	38
2.4.4. Transporte	39
2.4.5. Nodos	39
<b>2.5. EJE ESTRATEGICO: CALIDAD URBANA AMBIENTAL (III)</b>	40
2.5.1. Concepto y caracterización	40
2.5.2. Lineamientos	41

2.5.2.1. Evolución .....	41
2.5.2.2. Protección .....	41
2.5.2.3. Reconversión .....	41
2.5.2.4. Sustitución .....	41
2.5.3. Aplicación en el territorio .....	41
2.5.3.1. Evolución .....	41
2.5.3.2. Protección .....	42
2.5.3.3. Reconversión .....	43
2.5.3.4. Sustitución .....	43
<b>CAPITULO 3 - LOS PROGRAMAS .....</b>	<b>45</b>
<b>3.1. LOS PROGRAMAS COMO ESPECIFICACION DE LA ESTRATEGIA .....</b>	<b>45</b>
<b>3.2. PROGRAMAS .....</b>	<b>45</b>
3.2.1. Programas del Eje Estratégico Identidad .....	45
3.2.1.1. Programa Nueva Centralidad (I.1.) .....	45
3.2.1.2. Programa Fortalecimiento Centros Históricos (I.2.) .....	46
3.2.1.3. Programa Centralidad Regional (I.3.) .....	46
3.2.2. Programas del Eje Estratégico Accesibilidad .....	46
3.2.2.1. Programa de Ensanche, Apertura, Completamiento y Pavimentos (II.1.) .....	46
3.2.2.2. Programa de Transporte (II.2.) .....	46
3.2.2.3. Programa de Transito (II.3.) .....	48
3.2.2.4. Programa Aceras y Mobiliario Urbano (II.4.) .....	48
3.2.3. Programas del Eje Estratégico Calidad Urbana Ambiental .....	49
3.2.3.1. Programa Movilización y Control de Suelo Urbano (III.1.) .....	49
3.2.3.2. Programa de Protección (III.2.) .....	49
3.2.3.3. Programa de Regularización Dominial (III.3.) .....	50
3.2.3.4. Programa de Mejoramiento de Barrios (III.4.) .....	50
3.2.3.5. Programa de Vivienda (III.5.) .....	51
3.2.3.6. Programa de Saneamiento de Arroyos (III.6.) .....	51
3.2.3.7. Programa de Infraestructura de Servicios (III.7.) .....	52
3.2.3.8. Programa Plazas (III.8.) .....	52
<b>CAPITULO 4 - LOS PROYECTOS .....</b>	<b>53</b>
<b>4.1. LOS PROYECTOS COMO ESPECIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS .....</b>	<b>53</b>
<b>4.2. PROYECTOS .....</b>	<b>54</b>
4.2.1. Proyecto: Centro Cívico y Parque Urbano (I.1.1.) .....	54
4.2.2. Proyecto: Parque Lineal del Belgrano (I.2.1.) .....	55
4.2.3. Proyecto: Pavimento y ensanche de calzada vías primarias (II.1.1.) .....	57
4.2.4. Proyecto: Pavimentación vías secundarias (II.1.2.) .....	58
4.2.5. Proyecto: Ensanche de calles de conectores secundarios (II.1.3.) .....	59
4.2.6. Proyecto: Completamiento de trama (II.1.4.) .....	60
4.2.7. Proyecto :Centros de transferencia (II.2.1) .....	63
4.2.8. Proyecto: Sentidos de circulación y señalización (II.3.1) .....	63
4.2.9. Proyecto: Resolución de intersecciones (II.3.2) .....	64
4.2.10. Proyecto: Resolución de conflictos viales y nodos (II.3.3) .....	65
4.2.11. Proyecto: Resolución de interferencia vial y ferroviaria (II.3.4) .....	66
<b>CAPITULO 5 - GESTION .....</b>	<b>67</b>
<b>5.1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>67</b>

<b>5.2. SISTEMA DE GESTION PARA EL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO (SIGODU)</b>	.67
<b>5.2.1. Gerenciamiento del SIGODU</b>	.67
<b>5.2.1.1. Competencias</b>	.67
<b>5.2.1.2. Estructura Funcional</b>	.67
<b>5.2.2. Ámbitos Técnicos de Articulación</b>	.68
<b>5.2.2.1. Área de interpretación y actualización de la normativa</b>	.68
<b>5.2.2.2. Área de Concertación para el Ordenamiento y Desarrollo Territorial</b>	.68
<b>5.3. INSTRUMENTOS</b>	.68
<b>5.3.1. Instrumentos de ordenación y gestión del territorio</b>	.68
<b>5.3.1.1. Instrumentos normativos</b>	.68
<b>5.3.1.1.1 Instrumentos básicos</b>	.68
<b>5.3.1.1.2 Instrumentos complementarios</b>	.68
<b>5.3.1.2. Instrumentos de Intervención</b>	.68
<b>5.3.1.2.1. Sectores especiales de desarrollo urbano (SEDU)</b>	.68
<b>5.3.1.2.2. Proyectos especiales (PE)</b>	.69
<b>5.3.1.2.3. Compensaciones urbanísticas (CU)</b>	.69
<b>5.3.1.2.4. Transferencia de la capacidad constructiva de las parcelas (T.C.)</b>	.69
<b>5.3.1.2.5. Baldíos aptos para recalificación ambiental (B.A.R.A.)</b>	.70
<b>5.3.1.3. Instrumentos tributarios, de financiación y ejecución</b>	.70
<b>5.3.1.3.1. Pago de tributos con valores no monetarios</b>	.70
<b>5.3.1.3.2. A través de créditos</b>	.70
<b>5.3.1.3.3. Aportaciones urbanísticas (AU)</b>	.70
<b>5.3.1.3.4. Aportaciones concertadas (AC)</b>	.71
<b>5.3.1.3.5. Obras Públicas municipales por declaración de utilidad pública</b>	.71
<b>5.3.1.3.6. Ejecución de infraestructura por compensación de tasas</b>	.71
<b>5.3.1.3.7. Exoneraciones de tasas por conservación patrimonial</b>	.71
<b>5.3.2. Instrumentos de actuación</b>	.71
<b>5.3.2.1. Unidades ejecutoras</b>	.71
<b>5.3.2.1.1 Entes jurídicos privados de propiedad municipal</b>	.71
<b>5.3.2.1.2 Entes jurídicos de capital mixto o fideicomiso</b>	.71
<b>5.3.2.1.3. Asociación mixta (A.M.)</b>	.71
<b>5.3.3. Instrumentos operativos</b>	.72
<b>5.3.3.1. Convenios urbanísticos (CU)</b>	.72
<b>5.3.3.1.1. Definición</b>	.72
<b>5.3.3.1.2. Aplicación</b>	.72
<b>5.3.3.1.3. Composición</b>	.72
<b>5.3.4. Instrumentos de participación, ajuste y seguimiento</b>	.72
<b>5.4. SANCIONES Y RESPONSABILIDADES</b>	.73
<b>5.4.1. Infracciones</b>	.73
<b>5.4.2. Infracción profesional</b>	.73





# Introducción

El Plan de Ordenamiento y Desarrollo Urbano de Malvinas Argentinas, en adelante denominado PODUMA, es la expresión sistemática de la política urbana del gobierno municipal, se reformula en forma periódica para un período determinado. En este sentido implica la prefiguración del territorio en función de una estrategia que tiene al estado local como orientador y a la comunidad como principal "constructor" de la ciudad. En su primera formulación, se presenta para el período 2005 - 20015.

Su función es la de trazar los grandes ejes de desarrollo del municipio. En este sentido, constituye una herramienta indispensable para la gestión urbana ya que brinda un marco de referencia para que el sector público diseñe políticas adecuadas y para que el sector privado realice inversiones en un contexto confiable.

El PODUMA orienta la materialización de la ciudad futura, formulando sus lineamientos generales, objetivos, programas y proyectos. Constituye un herramienta de gestión técnicamente sólida, realista y flexible.

Constituye una propuesta orientadora del proceso urbano y territorial, recalificando los recursos naturales, las infraestructuras y las construcciones existentes y ordenando las actividades de impacto físico como medida para mejorar las condiciones de vida y bienestar de los ciudadanos.

Corresponde a la tercera etapa del proceso de planeamiento establecido en el Artículo 75° del Decreto Ley 8912/77 (Planes de ordenamiento municipal) y se desarrolla en base a los contenidos fijados en el Artículo 80°, dejando las bases establecidas para la formulación de planes a escala intermunicipal, planteados en el Artículo 81° de la citada norma.

## ANTECEDENTES

El Municipio de Malvinas Argentinas fue creado en el año 1994 en virtud de la sanción de la Ley Provincial N° 11.551. Su territorio quedó configurado con parte del territorio del ex partido de Gral. Sarmiento y del partido de Pilar en menor medida. El significativo crecimiento demográfico de la década del 90, las

demandas insatisfechas de su población, la consolidación de algunas centralidades como Grand Bourg y Los Polvorines, la creciente importancia de la radicación industrial y logística, y la necesidad de nuevos esquemas que viabilicen la gestión metropolitana fueron entre otros, los factores determinantes de la creación del Partido de Malvinas Argentinas.

Como Municipio, su territorio es parte de la segunda corona de expansión metropolitana, y se desarrolla entre los corredores de estructuración noroeste, lo que constituye un factor determinante para el crecimiento y desarrollo económico y social de este nuevo municipio.

No obstante, producto de su situación periférica, tanto del Área Metropolitana como del ex Municipio de General Sarmiento, el actual partido se halla desarticulado, carece de una estructura urbana eficiente, carencia de infraestructura, como así también de centralidades significantes e identidad urbana. Las decisiones territoriales se rigen hasta la sanción del presente Plan, con el Código de Zonificación Preventiva heredado. La articulación de este conjunto de factores no permite encauzar los procesos de transformación local y metropolitanos en curso.

Estas son las condiciones de partida que determinan la necesidad de contar con un marco de referencia y su concreción en un instrumento de planeamiento y gestión, el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Urbano de Malvinas Argentinas (PODUMA) y su principal instrumento normativo, el Código Urbano (CUMA).

Atendiendo a estas necesidades, por Ordenanza N° 17 del 1° de febrero de 1996, se encomienda la elaboración del Plan, instituido por los Decretos N° 360/96 y 375/97. Posteriormente, por Ordenanza N° 102/96 y Decreto N° 156/97, se compromete el financiamiento del mismo en el marco del Proyecto 13201-AR-BIRF, iniciándose en 1998, los primeros documentos que sirvieron de base para el PODUMA y el CUMA.





## CAPITULO 1

# Marco Conceptual

### 1.1. LA PLANIFICACIÓN

A los fines de establecer el marco conceptual sobre el cual se ha elaborado la proyección de la configuración urbana de Malvinas Argentinas es necesario primero definir al sistema urbano sobre el cual se debe operar, como así también, caracterizar el proceso de planificación aplicado. El sistema urbano es la articulación, espacialmente determinada, de los elementos fundamentales de la estructura social. De esta manera, la transformación de una ciudad (en tanto unidad espacial) esta determinada por las variaciones en los elementos de su sistema urbano y por las relaciones que estos mantienen entre sí. Estos elementos constituyen procesos sociales, es decir, intervenciones de actores sociales concretos sobre el territorio. La combinación entre ellos no es arbitraria sino expresión de la dinámica histórica de la formación social en que la unidad urbana esta incluida.

Los elementos del sistema urbano son:

- **PRODUCCIÓN**  
Dimensión espacial del conjunto de actividades productivas de bienes, servicios e informaciones (la industria, las oficinas y los medios de comunicación)
- **CONSUMO**  
Dimensión espacial de las actividades que tienen por objeto la apropiación social, individual y colectiva del producto (vivienda, dotaciones colectivas culturales y recreativas, etc.).
- **INTERCAMBIO**  
Dimensión espacial de los intercambios que tienen lugar entre la producción y el consumo o al interior de cada uno de ellos (la circulación y el comercio)
- **GESTIÓN**  
Procesos de regulación de la relaciones entre Producción, el consumo y el intercambio.

Usualmente en una operación urbanística se hallan en juego tres sistemas de intereses potencialmente contradictorios que definen otros tantos ámbitos de confrontación:

- a) Entre autoridad política (interés público) y organización social (interés privado);
- b) Entre los intereses de la producción y del consumo y
- c) Entre los intereses locales y globales.

La planificación es una actividad a partir de la cual se conciben y diseñan cursos de acción que implican la intervención de actores sociales y gubernamentales, con el propósito de transformar la realidad concreta de la ciudad. Los dos criterios que orientan el proceso de planificación son los siguientes:

- **INTEGRALIDAD**  
La concepción del espacio urbano como expresión de los intereses políticos, sociales, económicos y culturales, de diversos sectores de la comunidad que aparecen frecuentemente contrapuestos. La necesidad de construir consensos que expresen la síntesis de aquellos intereses divergentes.
- **REGIONALIDAD**  
La visualización de la trama urbana local articulada en distintos niveles que van desde lo microregional (los partidos circundantes), pasando por lo macroregional (el área metropolitana), la provincia, el País, llegando al Mercosur.

La idea central de una ciudad democrática donde la justicia social y el crecimiento económico conduzcan a una comunidad organizada, descansa en cuatro aspectos principales:

- La reivindicación del espacio público como el lugar de todos, donde se concreta la interacción de personas y grupos entre si configurando una sociedad en articulación con el territorio que la contiene.
- El papel principal que debe cumplir el gobierno municipal como administrador y movilizador de su territorio y viabilizador de consensos entre los diversos actores sociales y garante de una apropiación equilibrada del territorio donde todos los sectores encuentren su lugar.
- El rol fundamental de la sociedad local a través de sus organizaciones representativas.
- La inversión pública y privada como principal impulsor del crecimiento

### 1.2. APROXIMACIÓN TEÓRICA

Para el diseño de la política urbana se asumió una postura teórica que implica considerar que toda acción política urbana está sustentada en una determinada forma de ver la ciudad.

dad. Pasar de un inventario de lo preexistente a un diseño de lo posible, implica imaginar, prefigurar, anticipar lo aun no concretado para alcanzar la ciudad deseada.

La estructura urbana de la ciudad actual es el punto de partida sobre el que se plantea la estrategia de la futura, en tanto propuesta totalizadora capaz de articular los diferentes intereses y recursos sectoriales que intervienen sobre el territorio. La estrategia urbana no es sólo el producto de una ecuación cuyos factores están en el diagnóstico. Es una estructuración de ideas, que aspira a sintetizar el imaginario colectivo.

Las premisas adoptadas como excluyentes son:

- La periferia como "centro" en la inversión de la mirada,
- La articulación de nuevos y viejos paradigmas de urbanización,
- El modelo teórico de "modos de producción - ocupación" para la caracterización del tejido.
- El rol del Municipio como actor protagónico en el marco de un Estado con fuerte presencia articuladora, fiscalizadora, orientadora, y ejecutiva.

### 1.2.1. LA PERIFERIA COMO CENTRO

La idea de la periferia como centro, representa, una figura que enuncia la necesidad de focalizar el análisis de esta ciudad desde la periferia, dado que constituye el rasgo distintivo de estas ciudades, definiéndola como el lugar vivo, en constante transformación. No se pueden aplicar parámetros "centrales" para analizar, y menos aún para gestionar un entorno con circuitos de producción y ocupación que le son propios. Por ello hay que mirar la periferia desde ella, trabajar con sus propias categorías, tomarla como centro del análisis y la producción.

Saldada la cuestión de la identidad de los procesos urbanos a partir del reconocimiento de la propia espacialidad, debe abordarse asimismo la cuestión de su pertinencia en los nuevos contextos temporales. Espacio local y tiempo global pasan a ser las dos dimensiones fundantes del contexto de aplicación de las nuevas políticas urbanas.

### 1.2.2. LOS PARADIGMAS

La articulación de nuevos y viejos paradigmas de urbanización responde a esta segunda dimensión, la temporal.

La superposición en la estructura de la ciudad tradicional de elementos que responden a otra lógica de apropiación del espacio han generado en los últimos años una serie de escenarios que cuestionan las viejas recetas del urbanismo tradicional para dar cuenta de ellos.

La ciudad tradicional, organizada en base a un tejido en damero en torno de la plaza fundacional, garante de conectividad en los cuatro sentidos mediante las calles públicas, constructora de espacios estáticos y referenciales; se ve contrastada con el advenimiento de los flujos comunicacionales y las redes de intercambio, materializados a través de autopistas, contenedores y tejidos autosuficientes, (que insertándose sobre esa estructura tradicional) constituyen espacios dinámicos y anónimos.

La experiencia histórica demuestra que los nuevos modelos no suplantán a los anteriores, sino que se suman y amalgaman en estratos sucesivos dejando su impronta sobre el territorio.

### 1.2.3. LOS MODOS DE PRODUCCIÓN DEL TEJIDO

La caracterización del tejido precisa una aproximación teórica alternativa que tenga en cuenta el sentido predominante que determina el circuito de producción y ocupación del producto urbano. De acuerdo a esta aproximación se reconocen las siguientes categorías:

#### 1.2.3.1. BARRIAL

Su sentido predominante es el establecimiento y son sus objetivos insertarse, permanecer y perdurar. Afincarse es el punto de partida desde el cual se desarrolla la vida social, el acceso al lote barato, la autoconstrucción o la participación profesional limitada, la lucha por un lugar de pertenencia. El paisaje es el de la sucesión de conformaciones en permanente ejecución, de plantas bajas sin terminaciones, de losas altas sin concreción. La imagen de lo incompleto, la extensión en el tiempo de la etapa de construcción es la constante de identidad de los barrios. Este tipo de tejido adquiere diversas modalidades según su inserción en la estructura urbana.

#### 1.2.3.2. RENTABLE

Este se define en sentido de mercancía, como bienes de intercambio. Adquirir para que el bien puede producir un beneficio económico. El barrio cerrado es su configuración clásica: seguridad, autosuficiencia relativa de servicios y los modos de vida planteados por "ciudad jardín". El cementerio privado completan esta tipología.

#### 1.2.3.3. REGULADO

Se define al que tiene como sentido la homogeneidad en tanto es la igualación como criterio de orden. Apela a la repetición equiparando imágenes y conductas. El conjunto habitacional es la configuración típica.

#### **1.2.3.4. MARGINAL**

Se define por el sentido de la precariedad, señala el predominio de la insatisfacción de los requerimientos mínimos. La villa y asentamientos son los ejemplos clásicos.

#### **1.2.3.5. UTILITARIO**

Se define en el sentido de operar como instrumento de producción y/ o almacenamiento de bienes y servicios. Se reconocen dos modalidades: una recortada y específica que introduce elementos de imagen corporativa que se asocia al hábitat emblemático, y son además de instrumento, símbolo empresario. Las grandes naves de corporaciones en parcelas de grandes dimensiones constituyen el ejemplo clásico. Otra, de tipo mixto utilitario - barrial, es de mero instrumento de subsistencia, su tipología clásica es el galpón unido a la casa cajón.

#### **1.2.4. EL ROL DEL MUNICIPIO**

Es la redefinición del rol del Municipio como expresión del Estado, emprendedor, y racionalizador de los recursos fiscales y encauzador de las acciones privadas. Estas son las condiciones del Municipio para la acción. Teniendo en cuenta este rol se considera que la gestión de lo local se plantea en dos dimensiones: la formulación, puesta en marcha e intervención concreta en el territorio y el encauzamiento de aquellas iniciativas de origen extra local que impactan en el mismo.

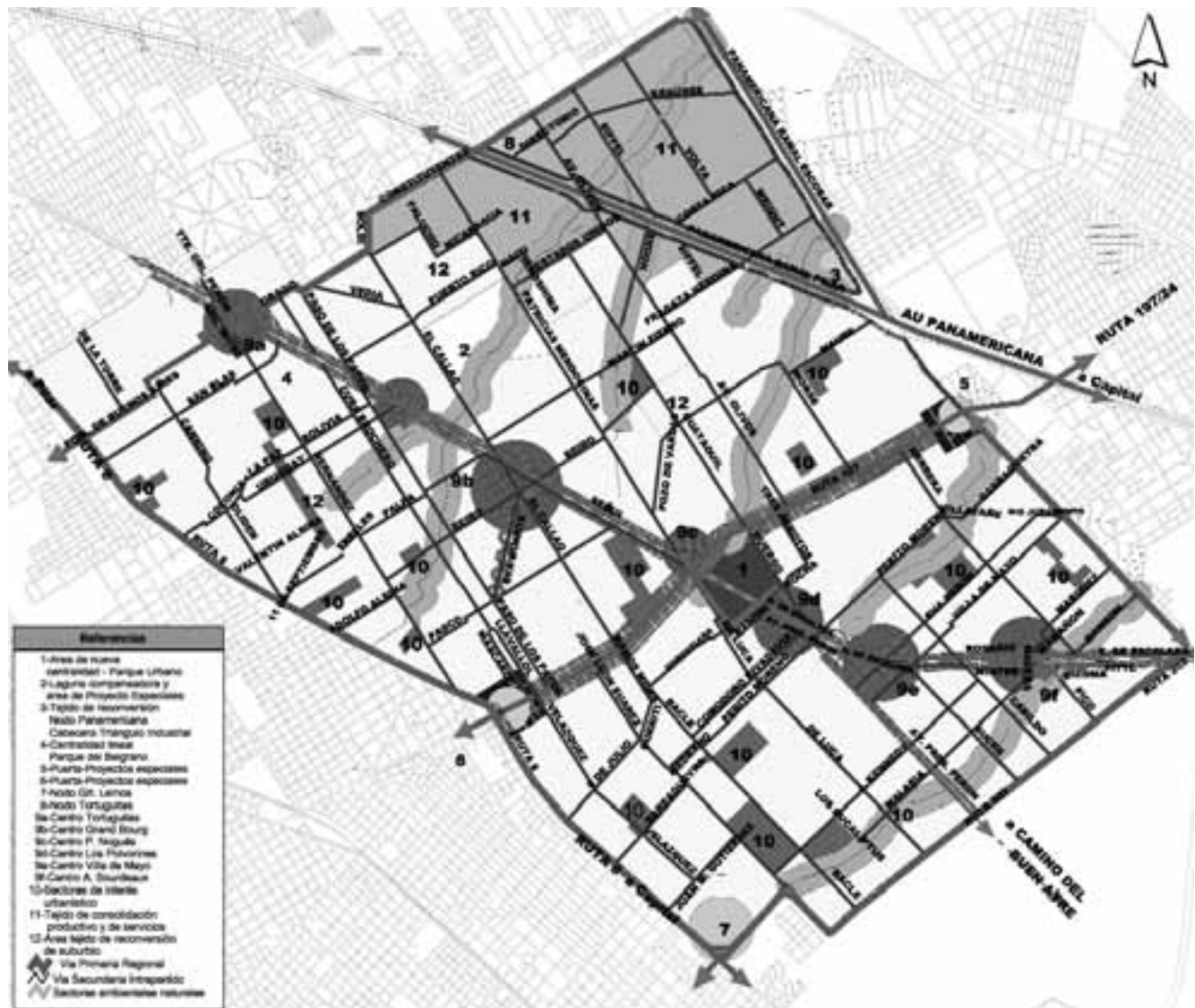
La relación directa del municipio con la sociedad y su territorio, representa el punto de partida de las nuevas formas de la planificación, ya no centralizada y distante sino arraigada y próxima, capaz de recoger las demandas, estructurarlas y proponer en forma concertada las respuestas.

La complejidad de estas cuestiones requiere el desarrollo de nuevas formas de planificación y gestión urbana. La resolución de los problemas urbanos necesita la definición de recursos e instrumentos de gestión que permitan superar la concepción reglamentarista y desarrollar un urbanismo operacional.

Se desarrollan entonces un conjunto articulado de instrumentos que aporten tanto a la toma de decisiones y a la gestión, como a la intervención pública en el territorio. Estas herramientas son por un lado, el conjunto de programas, proyectos y acciones del Plan derivados de las estrategias directoras, y una combinación de intervenciones selectivas en el territorio. En segundo lugar, el conjunto de los instrumentos de promoción y regulación, que implica establecer las "reglas de juego", para la intervención eficaz en la construcción de la ciudad, tanto para la iniciativa privada como para el sector

público. Por último, el conjunto de mecanismos de gestión y control que aportará a promover la participación, adecuar los contenidos del Plan y facilitar la gestión de los programas y proyectos, generar espacios de consenso y compromisos entre el sector público y el privado institucionalizando mecanismos concretos de gestión del desarrollo urbano.

PLANO 2  
 ESTRATEGIA URBANA (ANEXO 2 DE LA ORDENANZA 766/04)



NOTA: Plano corregido por el agregado del arroyo Darragueyra, omitido en el original anexo de la ordenanza 766/04)

## CAPITULO 2

# El Modelo Proyectual y la Estrategia Urbana

### 2.1. OBJETIVOS

Son objetivos del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Urbano:

- Contribuir a desarrollar la identidad del partido de Malvinas Argentinas
- Mejorar la calidad urbano ambiental del territorio
- Ordenar y estructurar la trama urbana
- Orientar el desarrollo del tejido
- Mejorar las condiciones de habitabilidad de la población
- Preservar y proteger el patrimonio ambiental, cultural e histórico
- Contribuir al desarrollo económico del Partido
- Crear e implementar nuevos instrumentos de gestión urbana.

### 2.2. MODELO PROYECTUAL DEL TERRITORIO

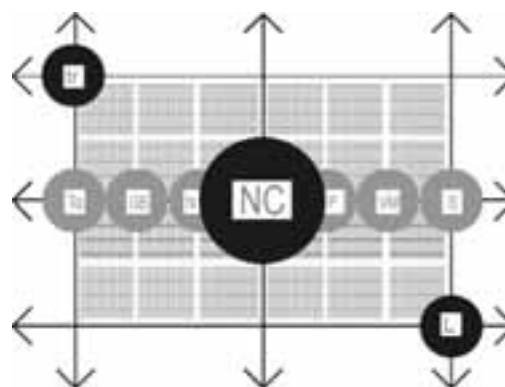
El modelo proyectual para el Municipio de Malvinas Argentinas se concreta en tres lineamientos básicos que definen la estrategia urbana del partido. Las tres categorías temáticas que sustentan la estrategia son:

- **LA IDENTIDAD**  
Es la categoría fundante de la construcción de la identidad comunal. Está asociada al desarrollo del área central, la modernización de los espacios productivos, la confirmación de las centralidades preexistentes y el desarrollo de las identidades barriales.
- **LA ACCESIBILIDAD**  
Es la categoría que refiere a las condiciones del municipio para sustentar la movilidad en el espacio urbano, involucra, además de esta noción, los conceptos de conectividad, accesibilidad y articulación eficaz del territorio para su incorporación en los nuevos modelos regionales de desarrollo.
- **LA CALIDAD URBANA AMBIENTAL**  
Es la categoría que refleja los modos de producción y alude a la capacidad del territorio para ofertar un marco adecuado al desarrollo de la vida cotidiana con relación a la conformación de los espacios públicos y privados, de apropiación directa por parte de la comunidad.

La estrategia urbana conjugará los tres ejes estratégicos en una propuesta estructurada y totalizadora. Guiará la imple-

### ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA

Esquema 1



mentación de políticas, programas y proyectos públicos y privados; y posibilitará desplegar las potencialidades del territorio, promoviendo su desarrollo urbano.

La confirmación de sus centralidades como referencias que lo distinguen e identifican, la articulación de un sistema de conectores que garantice las nuevas modalidades de intercambio a escala municipal y regional, y la consolidación y desarrollo de sus tejidos.

Se propone un esquema organizativo que tome como fondo el tejido, sobre el que destacan como forma los espacios globalizadores de la centralidad, articulados por los trazados organizativos de una trama vial jerarquizada.

Ver Plano 2 Estrategia Urbana.

Las modalidades de gestión propuestas deben tener en cuenta las diferentes escalas de los emprendimientos, posibilitando el protagonismo de actores diversos, privados y estatales; grandes, medianos y pequeños. La heterogeneidad y relativa autonomía de gestión de las distintas intervenciones, entendidas como piezas, las deberá viabilizar aún cuando la estrategia no se complete en su totalidad.

#### 2.2.1. LA ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA PARA MALVINAS ARGENTINAS

se plantea concretar:

- El desarrollo del área central del municipio con la operación

emblemática en el área de Los Polvorines - Pablo Nogués que permitirá consolidar la identidad urbana y constituir la identidad metropolitana de Malvinas Argentinas.

- Una trama de conectores calificados sobre la que se pueda consolidar y cualificar las centralidades existentes y potenciales de la traza ferroviaria, integrar las áreas de nueva centralidad y articular eficazmente al municipio con la región metropolitana.
- Un sistema de espacios verdes y áreas ambientalmente calificadas en un conjunto de tipologías que abarcan los grandes espacios de interés ambiental - ecológico de escala regional y ámbitos de escala municipal para la recuperación de los cauces de los arroyos y la conformación del Parque Lineal y por último un conjunto de carácter más urbano conformado por los espacios verdes públicos de escala barrial.
- La reconversión y consolidación del área de especialización productiva como área de servicios, equipamientos, administración y transferencia asociada al corredor Mercosur y su integración física al conjunto del territorio.

- La jerarquización, consolidación, protección, reconversión y sustitución según los casos que se determinen del tejido urbano del municipio encauzando su proceso de conformación morfológica.

Esta formulación establece una política urbana, que lejos de constituirse en un corsé, represente la apertura de una multiplicidad de posibilidades de acción.

La ciudad tiene una estructura urbana expresable en forma de modelo, entendido como representación simplificada de la realidad. El PODUMA, parte del modelo urbano existente y plantea a través del Modelo Proyectual las líneas básicas de la Estructura Urbana Propuesta. Los gráficos adjuntos, representan a cada una de las estrategias directoras que conforman el esquema de la Estructura Urbana Propuesta para el Partido de Malvinas Argentinas. A continuación se presentan los cuadros síntesis con los lineamientos, Programas y Proyectos componentes de cada eje estratégico que conforma la estructura del Plan.

## 2.3. EJE ESTRATÉGICO: IDENTIDAD

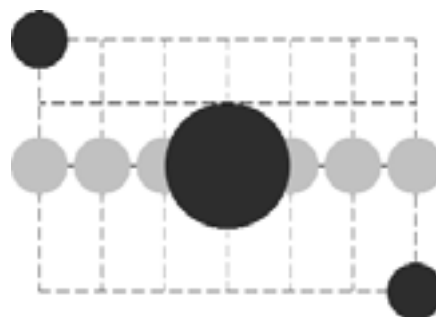
Cuadro 1

EJE	PROGRAMA	PROYECTO
IDENTIDAD I	NUEVA CENTRALIDAD MUNICIPAL	CENTRO CÍVICO Y PARQUE URBANO
		PARQUE LINEAL DEL BELGRANO
		EQUIPAMIENTO URBANO EN CENTROS LOCALES
	FORTALECIMIENTO DE CENTROS HISTÓRICOS	PROYECTOS PARTICULARIZADOS DE ACCESIBILIDAD, INFRAESTRUCTURA, MOBILIARIO, TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA CADA CENTRO (Ing. a. Sourdeaux Villa de Mayo, Los Polvorines P. Nogués, Grand Bourg, Tierras Altas, Tortuguitas)
	CENTRALIDAD REGIONAL	NODO PANAMERICANA EL TRIÁNGULO
	NOMENCLATURA URBANA	SEÑALIZACIÓN PUBLICA CODIGO DE NOMENCLATURA URBANA

### 2.3.1. CONCEPTO Y CARACTERIZACIÓN

El eje estratégico de construcción de la identidad, está orientado a la capacidad que debe tener el territorio de identificarse como entidad reconocida, es decir de producir su identidad. Esta identificación se expresa en recortes

### IDENTIDAD Esquema 2



territoriales sucesivos que se engloban desde el nivel de pertenencia más general (mayor) al más particular (menor). De esta manera se busca la consolidación de la identidad del Partido en la región, de cada localidad en el Partido y finalmente, de cada barrio en la localidad.

En este punto resulta importante realizar tres precisiones. En primer término, establecer que la identidad está básicamente orientada a la creación de una referencia, pero que no necesariamente se agota en ella. La identidad es un fenómeno más complejo, cuya expresión no se completa sólo con la referencia territorial (se combinan además de los factores urbanísticos otros de carácter social, cultural e histórico), pero



se utilizará el término identidad en un sentido acotado, con el objeto de facilitar su comprensión.

En segundo término, la identidad que genera la referencia, es un concepto relacional y relativo. Es decir, por un lado, siempre se establece como la identificación de una parte con respecto a un todo que la comprende, y por otro lado, un recorte territorial que posee una identidad en sí mismo. Tiene, como parte de un todo, otros niveles de pertenencia. Así, un barrio pertenece a una localidad y ésta a su vez a un partido. Naturalmente para que se verifique la existencia de una identificación general se debe establecer un proceso de integración.

En tercer término, la identidad se constituye tanto a partir de áreas existentes (históricas o tradicionales) como de nueva centralidad. En este sentido, es un proceso complementario donde se agregan los modelos urbanísticos tradicional y moderno.

La identidad, como fundamento de la necesidad de crear una identidad común, constituye el punto nodal de la estrategia urbanística. Su materialización, requiere de la conjunción de acciones destinadas a la consolidación de la singularidad existente y a la proyección en continuidad de la por venir. Se plantea una visión de la referencia y por ende de la identidad ligada a las nociones de tradición y de modernidad en tanto polos de un eje a sintetizar. Esto responde por un lado al respeto de las identificaciones preexistentes (por ejemplo los centros históricos de las localidades) y por otro lado a la necesidad, como territorio nuevo y de reciente reconocimiento como entidad política - administrativo, de generar una nueva referencia que comprenda e integre las identidades particulares.

El desarrollo del presente eje deberá estar basado en la articulación de las distintas escalas de identidad:

#### **REGIONAL**

Establece la identidad del municipio en la región, lo posiciona con una identidad reconocible a partir de determinadas prácticas y conformaciones.

#### **MUNICIPAL**

Establece la identidad del municipio como totalidad al interior de su territorio. Malvinas Argentinas, hasta hoy sumatoria de localidades, precisa ámbitos de referencia común a todas ellas, representación de la identidad malvinense recientemente creada. Esta escala de identificación no debe basarse en la disolución de las referencias preexistentes sino por el contrario en la articulación de las mismas.

#### **LOCAL**

Establece la identidad de cada localidad. Consiste en el fortalecimiento de la identidad de las localidades históricas.

#### **BARRIAL**

Establece el reconocimiento de las identidades barriales que conforman los núcleos primarios de referencia. Los barrios como entidad básica de la vida comunitaria constituyen la cuarta escala de referencia, principio de los encadenamientos significativos.

La sumatoria articulada de estos distintos estratos de composición de la identidad malvinense es el marco a partir del cual se definen los programas y sus proyectos que materializarán esta línea de acción en el territorio. La vinculación de las diversas escalas territoriales con los respectivos paradigmas de urbanización permiten caracterizar la identidad.

A continuación se grafica en un cuadro síntesis de vinculación de las escalas territoriales con los respectivos paradigmas.

#### **CARACTERIZACIÓN DE LA IDENTIDAD.**

Escala de Identidad	Paradigma de Urbanización
REGIONAL	REFERENCIA SOBRE NODO
MUNICIPAL	NUEVA CENTRALIDAD SOBRE VACÍO
LOCAL	CENTRALIDAD LINEAL, EL FERROCARRIL
BARRIAL	CENTRALIDAD TRADICIONAL, LA PLAZA

Ver esquema 2 identidad.

**2.3.2. LINEAMIENTOS** La caracterización de la identidad orientará la definición de los programas de acción aplicados en el territorio de acuerdo a las siguientes definiciones:

#### **2.3.3. FORMAS DE REFERENCIA TRADICIONAL**

##### **2.3.3.1. ESCALA DE LOCALIDAD**

Las formas de la referencia tradicional en el distrito, están ligadas a la diagonal ferroviaria del Belgrano Norte, cuyas estaciones representan y así se han consolidado las cabeceras de las localidades históricas (un proceso iniciado a principios del siglo XX).

Las referencias de los centros locales se expresan hoy en las estaciones, como edificios emblema, y en las calles comerciales vinculadas a la transferencia vial - ferroviaria. El paisaje resultante más que identificar por diferencia formal, lo hace por los gradientes de densidad que presentan las prácticas sociales asociadas a estos escenarios.

La ausencia de espacios caracterizados formal y socialmente, capaces de generar sensación de pertenencia e identidad social, requiere un refuerzo integrador de la preexistencias, que hoy se presentan débiles no sólo por su carencia sino por la competencia con los recientes contenedores comerciales (expresión de los nuevos paradigmas urbanos).

Estos centros carecen de conectividad entre sí salvo la que establece el ferrocarril, el que a su vez funciona como barrera poco franqueable. No obstante la diagonal ferroviaria sigue representando en Malvinas el carácter de eje estructurante del territorio (que en otros municipios es ocupado por una avenida urbana). Es el rasgo característico y singular de su estructura urbana y por lo tanto sobre él deben girar las acciones ligadas a la identidad tradicional.

En este marco se propone la reestructuración y puesta en valor de las centralidades tradicionales a partir de un proyecto de centralidad lineal, que apunta a cocerlas e integrarlas en una espacialidad ligada a la dinámica del recorrido y a la estática de nuevos espacios sociales. La idea de centralidad lineal está ligada a la figura del ferrocarril como hacedor de Ciudad, origen de una conformación lineal con eje en su traza, puntos referenciales constituidos por las estaciones y segmentos intermedios.

Esta presencia referencial dada en las estaciones, se pretende que sea extendida a lo largo de los segmentos intermedios, conformando un parque lineal aprovechando los laterales innecesarios para el área operacional de la infraestructura. La linealidad quedaría así conformada por sus puntos caracterizados y sus intermedios, de manera de constituir una pieza continua a lo largo de todo el territorio, atravesándolo por su mediana y referenciando ya no el límite de separación sino el lugar de encuentro. Las referencias, hoy a escala de localidad e incompletas, no sólo verían reforzadas sus áreas de influencia sino también pasarían a constituir referencia de la totalidad del municipio a partir de la continuidad espacial. Esta operación se constituye, en uno de los proyectos emblemáticos, el de la vertebración del territorio de acuerdo a una idea de identidad tradicional.

### 2.3.3.2. ESCALA BARRIAL

Las escalas menores de la identidad tradicional están dadas por las geografías barriales. Pequeños hitos urbanos, tales como equipamientos singulares, esquinas caracterizadas, plazas, parroquias, canchas, etc., conforman el eslabón primario del reconocimiento de identidad barrial que debe

ser reforzado dada su importancia en un territorio de reciente formación.

## 2.3.4. FORMAS DE NUEVA CENTRALIDAD

### 2.3.4.1. ESCALA REGIONAL Y LOCAL

Los paradigmas urbanos ligados a la moción y los vacíos producidos por la desafección de grandes áreas de equipamiento generan nuevas modalidades de reconocimiento e identidad.

Estas áreas por su carácter de posicionamiento estratégico o por su condición de extensión y disponibilidad a la reconversión representan las oportunidades del municipio de adecuar su estructura tradicional incompleta a la reformulación de la estructura regional.

Ciertos nodos y vacíos se convierten de hecho en áreas de nueva centralidad, ligadas necesariamente a proyectos específicos de gestión.

Se definen como nodos a aquellos lugares caracterizados del territorio cuyo valor de referencia está asociado a una intersección en los esquemas de moción. Su valor por lo tanto alude a la construcción de nuevas identidades en la dinámica de los flujos comunicacionales.

El nodo constitutivo de la cabecera del Parque Industrial está contemplado en la estrategia como un proyecto específico. Se prefigura un área de servicios capaz de posicionar al municipio en la "vía del MERCOSUR" representada por la AU Panamericana. Se plantea en consecuencia un programa vinculado a servicios de flujo (estaciones de servicio, transferencia larga - media distancia, servicios para pasajeros o transportistas, zonas "de descanso") oficinas - centro administrativo, centros de gestión y mediáticos, formas alternativas de comercialización, equipamiento público.

El otro nodo constituido por el cruce de la ruta 197 y las vías del ferrocarril, en cuyo vacío producto de la desafectación del ex batallón 601 "El Polvorín" se contempla la creación del área central del Partido para lo cual el Plan conforma un programa específico para su desarrollo.

## 2.4. EJE ESTRATÉGICO: ACCESIBILIDAD

Cuadro 2

EJE	PROGRAMA	PROYECTO
ACCESIBILIDAD II	ENSANCHE, APERTURA, COMPLETAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN	VÍAS PRIMARIAS
		VÍAS SECUNDARIAS
		CONECTORES SECUNDARIOS
	TRÁNSITO	SENTIDOS DE CIRCULACIÓN
		SEÑALIZACIÓN
		RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS VIALES Y NODOS
		RESOLUCIÓN DE INTERSECCIONES
		INTERFERENCIA VIAL - FERROVIARIAS
		CENTROS DE TRANSFERENCIA
		RED DE TRÁNSITO PESADO
TRANSPORTE	PARADORES Y DÁRSENAS	
ACERAS Y MOBILIARIO URBANO	REGULACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE ACERAS	
	MOBILIARIO URBANO	

### 2.4.1. CONCEPTO Y CARACTERIZACIÓN

La accesibilidad es un concepto que considera la trama desde un punto de vista integral incluyendo las nociones de conectividad, movilidad, atravesabilidad, y articulación. Es la dimensión indispensable de lo público como expresión del espacio de todos, que permite no sólo la función conectiva o de canal de infraestructuras, sino la que construye ciudad en tanto vínculo entre lo colectivo y lo doméstico.

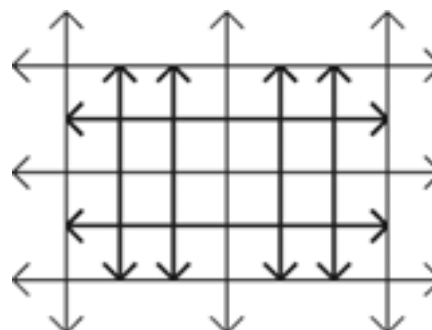
La conectividad le aporta la posibilidad de establecer un vínculo físico entre espacios urbanos significados. En este sentido, constituye, la trama en su acepción clásica.

La movilidad designa factores que se refieren al conjunto de prácticas de desplazamiento por las cuales la población asegura su instalación e integración socioeconómica. Estos desplazamientos (transporte y tránsito) tienen siempre un propósito es decir implican una actividad con un significado social determinado de carácter: cultural, político y/ o económico.

La accesibilidad refiere a la modalidad y nivel de apertura que contempla la movilidad urbana. Los desplazamientos sociales que se originan en un territorio son diferentes según el actor social que lo produce, el significado de la acción y la organización del territorio que sirve de soporte. Esto genera un mapa de movilidad - accesibilidad que sitúa recortes territoriales

### ACCESIBILIDAD

Esquema 3



que se pueden ubicar en un continuo entre la máxima homogeneidad (todos en todos lados) hasta la máxima heterogeneidad (islas de exclusión). Esto encuentra su origen en la lógica de articulación que los modelos de producción y reproducción confieren a la estructura urbana. En este sentido, la accesibilidad asigna al territorio atributos de equidad y eficiencia social en grados cambiantes.

La articulación que surge del contenido de la movilidad y de los niveles de accesibilidad alude al grado de vinculación que se produce entre las diferentes actividades constituyendo sistemas con grados muy diversos de integración e identidad. (Así por ejemplo se puede hablar del sistema productivo, social, político, etc.).

Las múltiples implicancias de una trama deficiente van desde la inapropiada integración del Municipio al sistema metropolitano hasta la insuficiente vinculación de amplios sectores barriales a la estructura del propio territorio. Aún el cuestionamiento de la trama pública, que sostiene el discurso adscrito a la segregación espacial, no puede dejar de necesitarla. Las conformaciones de archipiélago idealizadas en estos modelos necesitan de un sistema de ejes estructurantes entre islas.

La respuesta a éste contexto pasará por abandonar los extremos de extensión indefinida o de autosuficiencia excluyente, posicionándose a partir de un nuevo deslinde de las injerencias públicas y privadas, preservando la idea de un soporte continuo y extendido pero calificándolo en un sistema jerarquizado.

Garantizar un sistema de accesibilidad eficiente es fundamental para el éxito de la estrategia urbana. No existe desarrollo integrado del territorio sin esta estructura organizacional. La jerarquización de la trama es un requisito esencial para que esto se cumpla.

### 2.4.2. LINEAMIENTOS

El sistema jerarquizado de la trama estará representado por una estrategia organizacional del territorio que tendrá los siguientes cuatro componentes determinantes:

- a) jerarquización del soporte físico, esto es la trama de conectores;
- b) ordenamiento de la red de transporte;
- c) ordenamiento del sistema de tránsito;
- d) resolución de nodos.

#### 2.4.2.1. JERARQUIZACIÓN DEL SOPORTE FÍSICO

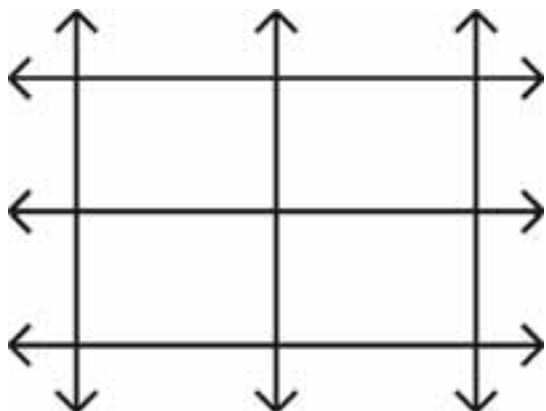
Las autopistas, avenidas y calles son disponibilidades escasas, razón necesaria para implementar acciones que optimicen su eficiencia y seguridad. Introducir la noción de jerarquía posibilita relacionar e integrar la morfología de la red y los diferentes usos y prioridades del espacio público. El mantenimiento y equipamiento de la trama vial, por parte del municipio, asegura revertir y compensar las desigualdades territoriales.

Los conectores (la trama propiamente dicha) funcionan como base material y su delimitación adquiere importancia capital para la integración del resto de los componentes que conforman la accesibilidad (transporte - carga y pasajeros, tránsito y resolución de nodos).

La jerarquización de la trama requiere para su constitución y determinación una serie de acciones de diverso origen, sobre las distintas categorías de conectores previstas. Estas actividades estarán destinadas a consolidar el rol que cumplen las hoy insertas en el sistema, otras atenderán a un cambio de rol, y otras deberán ser trazadas pues no existen o ser afectadas a ensanches. Como resultado de la asignación funcional en la estructura urbana surge la siguiente clasificación de conectores:

Un primer grupo de conectores está ligado a la estructura

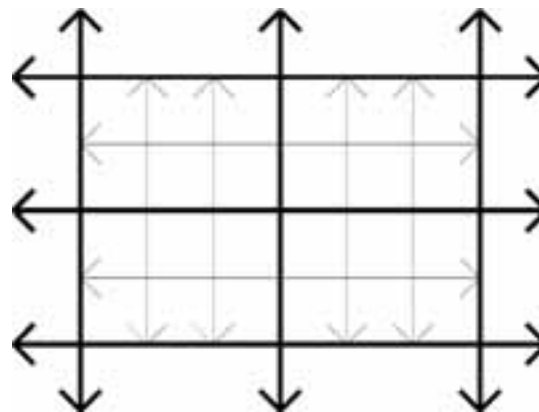
ESQUEMA 3A



regional metropolitana, definiendo el territorio y su organización principal. Su rol estará definido por el cumplimiento de dos metas básicas: garantizar la accesibilidad y posibilitar un adecuado soporte para el tránsito.

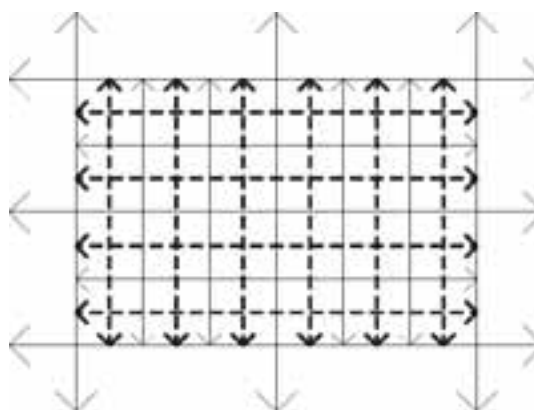
Un segundo grupo de conectores está constituido por las vías municipales caracterizadas por su conectividad real o potencial, su materialización, los puntos nodales que atraviesan, etc. Estos conforman la estructura de la trama al interior del Municipio. Son el principal soporte de los servicios de auto transporte de pasajeros, posibilitan las conexiones más significativas; y además configurarán, según su funcionalidad, los corredores comerciales y de servicios.

ESQUEMA 3B



La estrategia organizacional de la trama termina de definirse a partir de la inclusión de un tercer grupo de calles (las restantes hasta alcanzar la totalidad de los conectores) que garantizan la conectividad del tejido doméstico al interior de los barrios.

ESQUEMA 3C



Este esquema de trama vial jerarquizada, requiere en principio de una especificación mayor al interior de los grupos definidos. Es evidente que no es lo mismo la configuración de la AU Panamericana respecto de las rutas, las diferencias entre estas últimas y aún tomando un único eje para el análisis la heterogeneidad en sus tramos; así como la importancia diferenciada de una vía secundaria según cumpla el rol de eje barrial o de mero corredor de borde.

#### 2.4.2.2. ORDENAMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE

Las condiciones generales de transporte influyen en la estructuración y lógica de los desplazamientos de las personas y mercaderías en la ciudad operando como canales exclusivos o cohesivos de la sociedad. En este contexto forma parte de una trama organizada y jerarquizada por los diferentes actores y sus intereses sectoriales.

El sistema de transporte público del municipio, estructurado por la diagonal ferroviaria, contemplará su reordenamiento, en particular del auto transporte de pasajeros, procurando su integración modal con las estaciones del ferrocarril, a través del establecimiento de centros de transferencia cuya materialización estarán en función de definir jerarquías y prioridades.

En los centros de transferencia, la jerarquía estará de acuerdo a la calidad y cantidad de las relaciones que establecen los servicios de transporte y el movimiento de pasajeros por estación; y la prioridad, estará estrechamente vinculada a las etapas de completamiento del proyecto de centralidad lineal.

Como parte de una política de reordenamiento vial que permita aprovechar la capacidad de la calzada, resulta necesario resolver estas interferencias viales - ferroviarias con cruces a distinto nivel. Estas intervenciones permitirán mejorar la seguridad en la circulación vial, ordenando el tránsito en el entorno de dichos cruces y contribuirán a integrar los sectores urbanos al resolver de manera permanente la barrera urbana que configura la traza ferroviaria.

La resolución de las interferencias viales - ferroviarias se utilizarán criterios de jerarquía y prioridad de acuerdo al flujo de tránsito y a las etapas del proyecto de centralidad lineal, respectivamente.

Asimismo, procurará la vinculación de las áreas no tendidas por el servicio y con las áreas de nueva centralidad y el Triángulo.

En cuanto al sistema de transporte de carga se trazará una

red excluyente de tránsito pesado cuyo diseño tomará en cuenta las áreas de uso predominante productivo, logístico y almacenamiento y su articulación con las vías regionales.

#### 2.4.2.3. ORDENAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSITO

El tránsito, es una función urbana, que incluye entre otras actividades: transporte de mercancías (materias primas, alimentos, etc.) y pasajeros; movimiento de personas en auto particular, moto, bicicleta y otros medios.

Si bien las características geométricas de la red son determinantes desde el punto de vista de la circulación, la cuantificación de los volúmenes de tránsito permite tener una idea del nivel de servicio que presta dicha red.

Debe hacerse hincapié sobre todo en las características cinéticas y de adaptabilidad de la red y como ésta incide en la propuesta integradora del territorio.

Los diseños específicos deberán posibilitar un manejo más eficaz del flujo del tránsito, revertir los aspectos negativos del tránsito pasante, principalmente de cargas y adecuar la red vial para la circulación preferencial del auto transporte público de pasajeros. Se considerarán componentes para el tratamiento del tránsito a: sentidos de circulación y resolución de intersecciones y de conflictos viales.

En la red secundaria y terciaria, se deberá adoptar, el doble sentido de circulación como criterio general. En la secundaria, constituirán excepciones aquellos casos en que las condiciones del trazado permitan materializar el par circulatorio, las áreas centrales de localidad según los volúmenes de tránsito más significativos, y la localización del equipamiento urbano. Serán sujetas a ensanche (como recurso frente a la imposibilidad de constituir par circulatorio) aquellas vías que por el volumen de su tránsito así lo requieran.

La resolución de intersecciones garantizará la seguridad peatonal, priorizará la circulación adecuada de los flujos principales e incrementará la capacidad real de la red.

Se jerarquizarán los cruces en función de: sus flujos vehiculares y peatonales; la composición modal (cantidad de servicio / hora del APP y número del AC); relación del volumen y la capacidad de la calzada, porcentaje de ocupación / rangos: densidad de ocupación. Asimismo, se deberá intervenir en todos los cruces de la red secundaria con el resto de la red vial (primaria y terciaria).

## RESOLUCIÓN DE NODOS

Los nodos son aquellos lugares caracterizados del territorio cuyo valor esta asociado a una intersección en la estructura de la trama. Su resolución tendrá dos consecuencias principales: por un lado constituirán hitos referenciales y por otro lado facilitaran el flujo del transporte haciendo más eficiente el tránsito de personas y mercaderías por el municipio.

La resolución de aquellos intersecciones que constituyen referencia (nodos) se hará en función de la jerarquía de las vías involucradas, su localización en el municipio y el volumen del tránsito.

### 2.4.3. MATERIALIZACIÓN URBANA

#### 2.4.3.1. CONECTORES PRINCIPALES

De acuerdo al rol y posicionamiento que desempeñan y ocupan en el territorio podemos establecer tres grupos diferenciados. Un primer grupo constituido por la Autopista con sus dos ramales acceso Pilar y acceso Escobar de escala regional y eje desarrollador del sector norte y noroeste de la región metropolitana. Un segundo grupo que constituyen borde e integrados por conectores de diferente valor, por un lado las rutas 8 y 202, y por el otro la avenida Libertador San Martín, y el eje Constituyentes - Soldi - Directorio - Drago-Provincia de Buenos Aires. Y por último un tercer grupo que arman el eje organizativo interno del Partido y terminan de conformar los cuatro cuadrante la ruta 197 y el eje Seguí - Presidente Perón.

#### AUTOPISTA PANAMERICANA

Su rol dentro de la estructura debe ser potenciado a partir de garantizar un ingreso y egreso fluido al Municipio, mitigar su condición de barrera urbana y transformar su caracterización de mera limitante pasante en eje estructurante de borde.

En este sentido, debe contemplarse la "presencia" del territorio en la imagen de la autopista. La referencia en la señalética, constitución de un proyecto de nueva centralidad en el estratégico nodo entre sus ramales, incorporación de nuevos puentes vehiculares y peatonales, la definitiva materialización de las colectoras en ambos sentidos y ramales, la resolución adecuada de la conexión a peaje desde y hacia el territorio y las interferencias hídricas.

#### RUTA 202

Presenta un ancho suficiente en el tramo que atraviesa el territorio del municipio. Sin embargo presenta un escenario débil en relación a su importancia, situación agravada por

tener un único limitante determinado, frente a la magnitud del vacío de Campo de Mayo. Dos tramos diferenciados (ruta 8 - Presidente Perón y P. Perón - Libertador San Martín) definen otras tantas áreas, la primera vinculada al deporte, las quintas, galpones y contenedores; y la segunda de tejido barrial. Las operaciones deberán centrarse en la resolución adecuada de las interferencias viales (en este caso de remate y giros) y de la interferencia ferroviaria de Don Torcuato (paso bajo nivel).

#### RUTA 8

Presenta un panorama similar al anterior en cuanto a requerimientos pero diferenciado en la heterogeneidad de sus tramos, y en la necesidad de una gestión concertada, a partir de su condición de borde, con los municipios vecinos de San Miguel y José C. Paz. Esta pauta una resolución de escenario homogeneizante, debiendo atender a la normativa de los municipios vecinos y a la diferenciación que a nivel general separa los tramos: 202 - 197 y 197 - Provincia de Buenos Aires.

#### RUTA 197

Destacada como verdadero eje organizativo del territorio en sentido NE - SO, requiere de ensanche de su pavimento, así como la resolución de la interferencia vial - ferroviaria a la altura de la estación Pablo Nogués. Su carácter de avenida urbana deberá ser potenciado a partir de una adecuada normativa de tejido de borde, que conforme el espacio público en una proporción adecuada entre altura y perspectiva, teniendo en cuenta las posibilidades de uso del suelo. La señalización y equipamiento adecuado, así como la tipificación en la resolución de cruces secundarios completan las acciones.

#### LIBERTADOR SAN MARTÍN

Libertador, debe adquirir características de avenida urbana, a partir de operatorias de ensanche parcial y consolidación de los tejidos de borde.

#### CONSTITUYENTES -SOLDI - DIRECTORIO - DRAGO - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Requiere de acciones tanto de consolidación, de ensanche y de constitución definitiva en el tramo del triángulo donde su traza es difusa. Si bien su valor regional es menor, su condición de borde, su conexión de y desde AU Panamericana uniendo los dos ramales Pilar y Escobar hasta su remate en Ruta 8, avalan su incorporación al primer grupo. La heterogeneidad de sus bordes, que van desde industria frente a FONAVI o barrio cerrado, atravesando la centralidad tradicional de Tortuguitas - quintas y barrios jardín hasta Ruta 8 deberá ser tenida en cuenta.





### SEGÚI Y LA DIAGONAL FERROVIARIA

Requiere de intervenciones de completamiento y constitución inscriptas en el programa de centralidad lineal. La "interlocalidades", posee la cualificación de encadenante de Centros, a partir de su traza paralela al ferrocarril Belgrano Norte. Una propuesta estructurante de par vial (Seguí N - Seguí S) va definiendo distintos escenarios de corte; desde el tipo mas general de Avenida - faja verde - FFCC - faja verde - Avenida; hasta las combinatorias por aparición de vacíos linderos (Villa de Mayo, Tortuguitas), continuidad a través de by pass por la primer paralela cuando el tejido construye espalda ante el ferrocarril (Polvorines), encuentro con las centralidades preexistentes, tramos intermedios entre tejidos barriales, cruce de los arroyos, etc.

La recuperación para el uso público de las tierras linderas a la traza del ferrocarril (una vez reducida el área operacional a su

mínima expresión posible) representa la incorporación de enormes superficies al espacio público, además de modificar a lo largo del partido la "fachada" del Municipio. El tratamiento integral de esta pieza urbana debe contemplar asimismo los pasos a distinto nivel de los conectores que la atraviesan en sentido NE - SO. Las diferencias de paisaje, de entorno físico y contexto social, de finalidades, y hasta de tecnologías ferroviarias deben ser los elementos a tener en cuenta para la construcción de una imagen singular.

Entre la ruta 197 y 202 se presenta la alternativa no excluyente de continuar la traza de la mediana del territorio por Presidente Perón, que presenta rasgos de consolidación diferenciada por encima de los estándares de los demás conectores secundarios. La posibilidad de su continuación desde su encuentro con 202 hasta Camino del Buen Ayre atravesando Campo de Mayo, la

incorporarían definitivamente a la estructura primaria, como vía de enlace con el resto de la región metropolitana.

#### 2.4.3.2. CONECTORES SECUNDARIOS

Esta segunda categoría de conectores requiere de acciones que deberán conjugar la resolución de discontinuidades (por diseño de intersecciones particularizadas, afectación parcial de tejidos, etc.), operatorias de ensanches (previstos y nuevos), y programas de pavimento. Queda, al materializar este segundo nivel, garantizada la conectividad básica al interior del territorio y la de éste con la región. Esta estrategia se traduce también en un orden de prioridades de intervención, completada en su totalidad a partir de la capacidad barrial de "colgarse" al sistema desde sus conectores de tercer rango. La infraestructura así conformada puede servir de base para un ordenamiento equivalente del sistema del auto transporte público que combine las líneas municipales (sobre conectores secundarios) con las provinciales y nacionales (sobre conectores principales).

Los corredores seleccionados son los siguientes:

##### DIRECCIÓN NO - SE

(2022) Herrera desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (2129) Rawson; (1038) Morse desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (1297) A. Storny; (1056) Av. Olivos desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (1387) Constituyentes; (1066) Guayaquil desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (1349) Estados Unidos; (2066) Huergo desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (2181) Comodoro Rivadavia; (1080) Patricias Mendocinas desde (D178) Seguí Norte hasta (1387) Constituyentes; (2080) Esteban de Luca desde (2221) Arevalo hasta (R202) General Lemos; (1100) El Callao desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (5381) Directorio; (D136) M. De Vedia desde (1381) Directorio hasta (1100) El Callao; (2100) Ramos Mejía desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (D254) Gorriti; (D217) Rosario, desde (2163) Eva Perón hasta (2135) Marañón (D219) Winter, desde (2046) Cabildo hasta (2032) Pico (D218) Remedios de Escalada desde (2163) Eva Perón hasta (2046) Cabildo (2098) Cesar Bacle desde (2100) Ramos Mejía hasta (R202) General Lemos; (2106) José L. Suárez desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (R202) General Lemos; (1110) Paso de los Patos desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (5381) Directorio; (1124) Cura Brochero, desde (1275) Cangallo hasta (5389) Drago; (1122) Lavallol, desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (1275) Cangallo; (1120) Mascardi, desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (1275) Cangallo; (2122) Velazquez desde (R197) Avenida del Sesquicentenario hasta (2157) Juan M. Gutiérrez; (1136) José Hernández desde

(Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia hasta (5383) L. M. Drago; Eje constituido por las calles (5156) Oliden desde (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia, su continuación por (5154) Canning hasta (5383) L. M. Drago; (3134) Teniente Gral. Perón desde (2016) Los Caldenes hasta (1383) L.M.Drago; (5162) Lisandro de la Torre desde (5379) Provincia de Buenos Aires hasta (5403) Larreta; (2032) Pico desde (D219) Winter hasta (R202) General Lemos; (2046) Cabildo desde (2177) P. Moreno hasta (D217) Rosario; (2046) Cabildo desde (D218) R. De Escalada hasta (R202) Gral. Lemos; (2056) Sucre desde (D218) Remedios de Escalada hasta (R202) Gral. Lemos; (1018) Wright desde (1341) Costa Rica hasta (1323) Fragata Heroína; (1028) Volta desde (1387) Constituyentes hasta (1341) Costa Rica; (1046) Eiffel desde (1387) Constituyentes hasta (R9RP) Panamericana ramal Pilar.

##### DIRECCIÓN SO - NE

(D101) Otto Krausse desde (R9RP) Panamericana ramal Escobar hasta (1056) Avenida Olivos; (1341) Costa Rica desde (R9RP) Panamericana ramal Escobar hasta (R9EO) Panamericana ramal Pilar; (1323) Fragata Heroína desde (1066) Guayaquil hasta (R9EO) Panamericana ramal Escobar; (1357) Puerto Rico desde (1080) Patricias Mendocinas hasta (1100) El Callao; (1356) Haití desde (1100) El Callao hasta (1110) Paso de los Patos; (1349) Estados Unidos desde (1056) Av. Olivos hasta (1080) Patricias Mendocinas; Eje constituido por las calles (5152) Blanco Encalada desde (5341) Guanacaste hasta (5339) Colonia por esta y su continuación por (1339) Uruguay hasta (D178) Seguí Sur (1319) Martín Fierro desde (1056) Av. Olivos hasta (1080) Patricias Mendocinas; (1321) Fray Luis Beltrán desde (1080) Patricias Mendocinas hasta (D178) Seguí norte; Eje constituido por (5369) San Blas desde (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia, su continuación por (1369) Panamá, su continuación por (D141) Malaver hasta (D 178) Seguí Sur; Eje constituido por (5313) 11 de septiembre desde (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia, su continuación por (5142) Ventura Coll, su continuación por (5317) Trelles, su continuación por Palpa hasta (D 178) Seguí Sur; Eje constituido por (5341) Guanacaste desde (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia hasta (5160) Labarden, por esta hasta (5339) Colonia, por esta y su continuación en (D504) Barcena hasta (5343) La Paz , por esta y su cotinuación por la calle Bolivia, hasta (1110) Paso de los patos; (1297) A. Storny desde (1038) Morse hasta (1066) Guayaquil; (D122) Pozo de Vargas desde (1066) Guayaquil hasta (1080) Patricias Mendocinas; (1303) Beiró desde (1136) J. Hernández (1080) hasta Patricias Mendocinas y su continuación en la calle (D118) Marino Py desde (1066) Guayaquil hasta (1080) Patricias Mendocinas (D146) Eva Duarte desde (D178) Seguí sur hasta (1118) Paso de los Patos; (1281) Pasco desde (D178) Seguí Sur hasta (1136) J. Hernández; (2215) Gorostiaga desde (2100) Ramos Mejía hasta (2080) E. De Luca; (D254)

Gorriti desde (2100) Ramos Mejia hasta (2080) José L. Suárez; (2221)Arévalo desde (2080) Esteban de Luca, hasta (2068) Av. Pte. J. D. Perón; (5299) Adolfo Alsina desde (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia hasta (1136) Hernández; (2215) 9 de julio desde (2106) J.L. Suárez hasta (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia; (2181) Com. Rivadavia desde ( 2066) I. Huergo hasta (2098) Cesar Bacle; (2179) Medrano desde(2098 )Cesar Bacle (2106) J.L. Suárez; (2173) Darragueyra desde (2002) Av. Lib. Gral. San Martín hasta (2020) Luna; y desde (2106) J.L. Suárez hasta (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia. (1293) Maure desde (1038) Morse hasta (2002) Av. Lib. Gral. San Martín; (D233) Derqui desde (D217) Rosario hasta ( 2135) Malabia; (D202) Villafañe desde (2022)Herrera hasta (2020) Luna; (2177) Perito Moreno desde (2022) Herrera hasta (2098) C. Bacle; (D201) Río Juramento desde (2002) Av. Lib. Gral. San Martín hasta (2163) Eva Perón; (2163) Eva Perón desde (D201) Río Juramento hasta (2069) Av. Presidente J. D. Perón; (2135) Malabia, desde (2098) C. Bacle hasta (D233) Derqui; (2137) Marañon desde (D217) Rosario hasta (2026) Perdriel; (2026) Perdriel desde (2137) Marañon hasta (2141) Marquez; (2157) J. M. Gutiérrez desde (2106) J. L. Suárez hasta (Roo8) Avenida Pte. Arturo Illia; (2159) Villa de Mayo desde (2002) Av. Lib. Gral. San Martín hasta (2069) Av. Presidente J. D. Perón; (2143) Kennedy desde (2046) Cabildo hasta (2016) J. L. Suárez; (2141) Márquez desde Av. Lib. Gral. San Martín hasta (2026) Perdriel ; (2120) Rawson desde Av. Lib. Gral. San Martín hasta (D218) Remedios de Escalada.

**2.4.4. TRANSPORTE** Se establece para el desarrollo de los centros de transferencia las siguientes prioridades y jerarquías:

Centros de transferencia		
Denominación	Jerarquía	Prioridad
Los Polvorines	1	2
Ing. Pablo Nogues	1	1
Grand Bourg	1	1
Ing. A. Sourdeaux	2	3
Villa de Mayo	3	5
Tierras Altas	5	6
Tortuguitas	4	4

Interferencias vial - ferroviaria		
Denominación	Jerarquía	Prioridad
Los Polvorines	2	3
Ing. Pablo Nogues	1	1
Grand Bourg	2	2
Ing. A. Sourdeaux	3	2
Villa de Mayo	4	3
Tierras Altas	4	2
Tortuguitas	2	2

**RED DE TRÁNSITO PESADO**

Podrán integrar la red: las calles del triángulo industrial, del Parque Industrial Tortuguitas, demás sectores industriales y la autopista panamericana, Rutas 8, 202, 197 , Av. San Martín y calle Constituyentes.

**2.4.5. NODOS**

En las intersecciones planteadas sobre la ruta 202, (202 - 8 y 202 - vías del ferrocarril Belgrano Norte) se plantea la resolución de la interferencia vial. El nodo de la 202 y 8 se halla conformado por: un contenedor comercial, que reúne un hipermercado con multicines; el cruce de las rutas mencionadas y la estación terminal del Ferrocarril General Urquiza (Metrovías). Estas preexistencias unidas a una aceptable resolución del conflicto vial, precisan mas que un proyecto de diseño urbano, la aplicación de ciertas pautas de crecimiento futuro vinculadas a una gestión intermunicipal.

En este sentido deben coordinarse las acciones que coherencien y estructuren algunos temas como la aun indefinida propuesta para Campo de Mayo que frente a éste vértice presenta una serie de edificaciones (cuadras, casinos, galpones) de fácil incorporación al nodo.

El nodo conformado por la ruta 202 y el cruce del ferrocarril constituye una puerta de entrada al partido caracterizada por la conflictividad del tránsito lo cual conlleva a una solución vial a diferente nivel.

Asimismo, a lo largo de la 202 se localizan dos puntos, curva y contra curva de 202, que requiere un proyecto específico que procure la resolución vial al conflicto de tránsito que se presenta.

En las intersecciones planteadas sobre 197, (197 - 8 y 197 - Libertador) se plantea la resolución de la interferencia vial. En sus dos cabeceras (en especial por su mayor importancia en la ruta 8) se debería estimar la posible afectación parcial del tejido preexistente para la resolución de la interferencia y su compensación a partir de mayores indicadores urbanísticos. Se constituirían así puntos caracterizados como remates de estos conectores conformando las "puertas" de acceso al territorio.

## 2.5. EJE ESTRATÉGICO: CALIDAD URBANA AMBIENTAL

Cuadro 3

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	
CALIDAD URBANA AMBIENTAL III	SANEAMIENTO DE ARROYOS	DARRAGUEYRA, LAS TUNAS, ALBUERA, GARIN	
	INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS	PLAN MAESTRO DE SANEAMIENTO, PLAN RENOVACIÓN ALUMBRADO PUBLICO, FONDO MUNICIPAL DE INFRAESTRUCTURA	
	MOVILIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO URBANO	CODIGO URBANO BANCO DE TIERRAS, HERRAMIENTAS DE GESTIÓN	
	DE PROTECCIÓN	NORMATIVA ESPECÍFICA NORMATIVA PATRIMONIAL	
	REGULARIZACIÓN DOMINIAL	TERRENOS FISCALES LEY 24734	
	MEJORAMIENTO DE BARRIOS	FONDO MUNICIPAL DE VIVIENDA PROYECTOS INTEGRALES	
	VIVIENDA PLAZAS		RELOCALIZACIÓN DE TEJIDO MARGINAL SOBRE TRAZA
			PROYECTOS ESPECÍFICOS
			PROYECTOS ESPECÍFICOS

### 2.5.1. CONCEPTO Y CARACTERIZACIÓN

El concepto de calidad urbana ambiental alude a la capacidad del territorio de ofrecer un marco adecuado al desarrollo de las diferentes prácticas sociales incluyendo desde la interacción social en la vida familiar; la producción, intercambio, circulación y almacenamiento de bienes y servicios; y la calidad del medio ambiente.

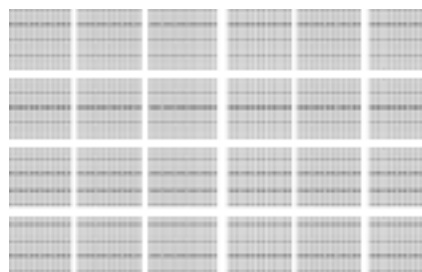
En rigor el concepto de calidad urbana ambiental excede los alcances que se le asignan en el Plan, en el cual la configuración de los tejidos resulta ser el soporte principal para el desarrollo de este eje.

Desde el punto de vista conceptual la caracterización del tejido esta orientada por las siguientes premisas:

- El desarrollo de la morfología preexistente, encauzándola mediante herramientas de la codificación y de determinados programas y proyectos, hacia la construcción de las conformaciones deseadas.
- La actuación sobre la unidad de análisis calle como reconocimiento de la interacción social.
- Reconocimiento de la simultaneidad de prácticas sociales característica de la periferia (donde se mezcla, la vivienda, el pequeño taller y el comercio).

## CALIDAD URBANA AMBIENTAL

### Esquema 4



A partir de estas premisas se definen pautas de organización para el desarrollo de las propuestas referidas a los tejidos:

En primer término, elaborar la zonificación a partir de las categorías de producción - ocupación reconocidas en el territorio, potenciando contigüidades y resolviendo incompatibilidades según los casos.

En segundo término se deberá identificar para los modos de producción - ocupación reconocidos las diferentes modalidades de desarrollo deseadas, correspondientes a cada uno. De los modos de producción - ocupación preexistentes el tipo barrial con sus variaciones (predominante hoy en el territorio) y el utilitario (por su potencialidad de crecimiento y sustentabilidad) serán la base del proceso de desarrollo urbano.

En tercer término, contemplar la contextualización de las propuestas morfológicas y los indicadores urbanísticos, con los restantes ejes estratégicos, asumiendo la condición que tienen los tejidos de ser marco del espacio público tanto de las referencias, como de los conectores a jerarquizar en la propuesta de accesibilidad.

En cuarto término, la regulación del tejido pasa por la definición de una morfología en tanto exterioridad limitante del escenario urbano e interioridad conformante del escenario doméstico. Estas definiciones deben tomar en cuenta de manera principal las conformaciones preexistentes, ya que se inserta en la distribución parcelaria que resulta un factor de difícil modificación.

Asimismo, el desarrollo del tejido esta fuertemente ligado a las condiciones de medio ambiente y provisión de infraestructura de servicios.

La planificación de la provisión de redes de desagües cloacales y agua potable estará guiada por los siguientes paráme-



tros: en primer lugar, las áreas de mayor riesgo de contaminación y densidad de población; y en segundo lugar, la viabilidad del desarrollo de los ejes estratégicos de identidad y accesibilidad.

El saneamiento de los arroyos se priorizará de acuerdo al grado de degradación y conflicto que representan para las diversas áreas de influencia en el Municipio. El nivel de conflictividad se establecerá en función de las siguientes dimensiones: contaminación, seguridad y desborde. En este marco se deberán realizar las gestiones necesarias ante el Gobierno Provincial para la ejecución de las obras.

### 2.5.2. LINEAMIENTOS

Malvinas Argentinas tiene una gran diversidad de tejidos que abarca casi todo el arco de expresiones del circuito de producción de la periferia. La estrategia es prever el desarrollo de la morfología preexistente, encauzándolo mediante las herramientas de codificación y determinados programas y proyectos. En ese sentido la propuesta contempla diversas modalidades de desarrollo del tejido que son: evolución, protección, reconversión y sustitución (ver cuadro de clasificación). Los tejidos de evolución y protección (parcialmente) serán tomados por los instrumentos de codificación mientras que los restantes serán sujetos de programas y gestiones concertadas.

#### 2.5.2.1. EVOLUCIÓN

Se denomina evolución de tejidos a las acciones destinadas a confirmar y/o profundizar las pautas de producción - ocupación ya determinadas por el contexto a partir de los indicadores morfológicos a incluir en el código. En rigor se trata del seguimiento de la evolución de aquellos tejidos librados a la iniciativa privada en el marco de la legislación propuesta.

Cuando se trate de proyectos que excedan una determinada superficie de inserción afectando la escala urbana, se deberá requerir estudios de impacto a los fines de verificar los lineamientos estratégicos derivados del plan. En estos casos la aprobación del municipio de los proyectos deberá estar sujeta a la profundización de los lineamientos estratégicos, garantizando de este modo la ingerencia en el diseño y desarrollo de áreas que por su extensión se recortan como de interés municipal. Se intenta así mejorar la calidad del diseño urbano, a partir del asesoramiento a los privados en función de una mejor habitabilidad.

#### 2.5.2.2. PROTECCIÓN

Se trata de la protección del patrimonio edificado arquitectó-

nico, natural, ambiental y urbano a través de acciones destinadas a confirmar y preservar determinadas configuraciones de valor histórico y cultural reconocidas como tales por la comunidad.

#### 2.5.2.3. RECONVERSIÓN

Son aquellas acciones destinadas a redefinir parcialmente las pautas de producción - ocupación de sectores de tejido. Se trata de áreas que por diversos factores se encuentran relegadas y que por lo tanto necesitan de acciones destinadas a catalizar su desarrollo. Las áreas de actuación son aquellas caracterizadas como suburbio teniendo como finalidad la proyección al modo barrial y todos los vacíos cualificados.

#### 2.5.2.4. SUSTITUCIÓN

Son aquellas acciones destinadas a sustituir por completo los modos de producción - ocupación del espacio existente en determinadas áreas del municipio. Se pretende facilitar la mutación del tejido marginal al barrial o planificado a fin de modificarles su inserción en la estructura urbana.

### 2.5.3. APLICACIÓN EN EL TERRITORIO

#### 2.5.3.1. EVOLUCIÓN

La modalidad de evolución se aplicará sobre los siguientes tejidos: barrial (damero, jardín, centro); rentable (urbanizaciones cerradas) y utilitario. Se distinguen determinadas intervenciones singulares dadas por la diferenciación de figura sobre el tejido de fondo:

- **CORREDORES**

Su caracterización fundamental estará dado por la de configurar las limitantes y la cualificación de las vías por forma en caso de los principales, y por uso en el caso de los secundarios. Están constituidas por los lotes frentistas a los conectores para establecer un frente urbano caracterizado de tejido en función de los usos, densidades, alturas, y en algunos casos consolidación de la línea municipal. Esta caracterización estará en función de la jerarquía del conector. En primer término, las vías primarias como la autopista ramal pilar y ramal escobar estará caracterizada por la cualificación por puntos en el flujo vehicular permitiendo la radicación de contenedores de uso comercial y de servicios. Las vías primarias de borde como la 202, la 8, Libertador San Martín, y Constituyente requerirán de especificaciones mayores y de consenso intermunicipal debido a la heterogeneidad de los tejidos limitantes, y a su condición de bordes compartidos sobre los cuales se posee ingerencia sobre sólo una de sus caras y deberán evolucionar a avenidas urbanas con consolidación de sus

limitante, continuidad constructiva, permitiendo la inserción de contenedores. Las vías primarias conformante de los cuadrantes constituyen los ejes organizativos del municipio (ruta 197 y la diagonal ferroviaria. Seguí - Perón) en los cuales la materialización continua (en la mayor parte de estas vías) de la línea municipal y la mayor densidad poblacional para su evolución en avenidas urbanas constituyen sus características predominantes. La inserción de contenedores deberá responder a esas características. En segundo término, para los conectores secundarios se propone una zona de banda de distintas características donde las posibilidades de usos no contradictorios y de apoyo al habitacional (comercio diario y periódico, etc.) y la caracterización del espacio público por forestación y equipamiento urbano sean el factor diferenciador antes que las densidades y alturas.

- **CENTROS**

En el caso de centro de localidad estarán caracterizadas por la estación del ferrocarril, la calle comercial, el espacio público singularizado y la superposición de usos debiendo potenciarse su densificación dentro de los parámetros barriales, la mayor altura, y la resolución de las transferencias. La manzana deberá constituir un bloque compacto y homogéneo en sus límites, usos, altura, densidad, y construcción de línea municipal. La posibilidad de densificación a partir de la generación de pasajes y cités en cada uno de los centros, incorpora espacio público a los pulmones desaprovechados, multiplica los frentes comerciales y enriquece la trama. Se propone en consecuencia una operatoria de gestión basada en el armado de consorcios por unidad de tejido, como alternativa barrial. En el caso de centro de barrio su caracterización estará dada por las plazas y el cruce de corredores secundarios.

- **EL TEJIDO UTILITARIO**

Reconoce en El Triángulo de Panamericana y en el "parque industrial" Tortuguitas su lugar de asiento excluyente para los establecimientos categorizados según su nivel de complejidad ambiental como de primera, segunda, y tercer categoría de acuerdo a la Ley 11459 y al Decreto 1741 de radicación industrial. Si bien existen desarrollos puntuales por fuera del área, se alentará su radicación en la zona delimitada, constituyéndose en la única propuesta de uso exclusivo. En aquellos casos donde su relación con el tejido circundante no genere conflicto se contempla la constitución de precintos, con cláusulas de reconversión a futuro cuando la presión de la normativa y el condicionamiento de la misma hacia el mercado de tierras no sea suficiente. La gestión del municipio, deberá apuntar no sólo a la

determinación de una trama apta y la conectividad con el resto del partido, sino también a la proposición de áreas de complementación que consoliden un proyecto específico.

- **EL TEJIDO REGULADO**

Es por definición enclave diferenciado. Los ejemplos existentes, sobre todo en la modalidad barrio obrero, reconocen un muy buen grado de relación con el tejido barrial circundante. Los emprendimientos futuros de esta modalidad, en general destinados al completamiento de vacíos podrán tener cierto grado de autonomía en sus trazados (red terciaria), siempre que establezcan conexión o no interrumpan la trama secundaria.

- **MODALIDADES DE TEJIDO RENTABLE**

Pueden presentar conflictividad son las correspondientes a tejidos autosuficientes; los clubes de campo, country, barrios cerrados, clubes deportivos, y otros tejidos que aunque no encuadren en estas figuras jurídicas representan barreras urbanas reales o potenciales. Los emprendimientos futuros tienen como limitación la misma que la planteada para los regulados (otra forma de autosuficiencia aunque sin barreras materializadas ostensibles), esto es su adecuación a los lineamientos de la estrategia y su subordinación a la trama secundaria definida, estando imposibilitados de interrumpirla.

- **RESIDENCIAL**

Tejidos cuyos componentes, barrial damero y jardín, tienden a la organización habitacional del territorio. En el caso del primero se caracteriza por la mixtura de usos, la trama cartesiana, y la densidad habitacional media. Mientras que el tejido barrial jardín es predominantemente residencial, inserto en una trama orgánica, de densidad baja y predominancia de espacios ajardinados. Estos tejidos en la actualidad pueden generar subtipos. El Código Urbano tenderá a generar las faltantes con excepción de la trama en la cual se insertan. De este modo aunque tengan una sola característica (la trama orgánica) se apunta a diferenciar morfológicamente para caracterizar recortes barriales en la abrumadora preeminencia del damero para la búsqueda de la heterogeneidad.

### 2.5.3.2. PROTECCIÓN

Las acciones de protección del tejido implica una variedad de soportes urbanos. Se prevén acciones sobre los siguientes componentes:

- El patrimonio ferroviario
- Los antiguos cascos de estancia
- Los edificios del ex - batallón
- Barrios de quintas
- Arroyos



- Lagunas
- Espacios verdes
- Espacios de interés ambiental

Algunas de estas acciones tienen la particularidad de estar encuadradas en el eje de identidad como son los casos del patrimonio ferroviario y los edificios del ex batallón.

### 2.5.3.3. RECONVERSIÓN

Las acciones de reconversión del tejido se aplican a situaciones diversas y consecuentemente conducen a efectos diferenciados sobre la estructura urbana.

- En primer término, las intervenciones sobre vacíos con un significado urbano y social previo. El caso más importante es "El Polvorín". Un ex batallón militar se convierte en un Parque Urbano con inclusión del Centro Cívico. Dado su papel en la estructura urbana del municipio será abordado desde el eje de referencia. Para los otros vacíos la aprobación de los proyectos por parte del municipio deberá estar supeditada a la profundización de los lineamientos estratégicos, garantizando de este modo la ingerencia en el diseño y desarrollo de áreas que por su extensión se recorran como de interés municipal. Se intenta así mejorar la

calidad del diseño urbano, a partir del asesoramiento a los privados en función de una mejor habitabilidad.

- En segundo término, las intervenciones sobre algunas áreas de quintas, se estima su incorporación al mercado inmobiliario a partir de operatorias de conjunto (tejido rentable) o de subdivisión (tejido barrial).
- En tercer término, las intervenciones sobre el tejido de suburbio como articulación entre el marginal y el barrial. Las áreas del municipio caracterizadas de esta forma se transformarán hacia la configuración del tejido barrial clásico debiendo implementarse los programas y proyectos respectivos.

**2.5.3.4. SUSTITUCIÓN** Las acciones de sustitución del tejido hacia el barrial constituyen el único caso donde la modalidad de intervención está destinada a un único modo de producción - ocupación, el marginal. El hábitat de la pobreza presente en el territorio es el caracterizado como "villa" (a pesar de no reunir todas sus particularidades) con sus variantes de inserción sobre arroyo y vacío; las cuales conducirán a soluciones diferentes en la aplicación de programas y proyectos. En los cuadros siguientes se definen la caracterización de los tejidos y los indicadores urbanos para cada tipo y modalidad.

Clasificación de tipos y modalidades de tejido.				
INSTRUMENTO	CATEGORÍA DE DESARROLLO	TIPO	MODALIDADES	
INDICADORES POR CODIGO	EVOLUCIÓN	CENTRO	DE LOCALIDAD DE BARRIO	
		CORREDORES	PRINCIPALES SECUNDARIOS	
		RESIDENCIAL	BARRIAL DAMERO BARRIAL JARDÍN	
		INDUSTRIAL	INDUSTRIAL PARQUE INDUSTRIA	
		PROTECCIÓN	ESPACIO PUBLICO	URBANO NATURAL
	PROYECTOS ESPECIFICOS	RECONVERSIÓN	INFRAESTRUCTURAS	FERROCARRIL EX BATALLÓN
			TEJIDOS	BARRIO OBRERO
			EDIFICIO SINGULAR	CASOS
			NUEVA CENTRALIDAD	POLVORINES EL TRIANGULO CONTENEDORES
		SUSTITUCIÓN	NUEVA RESIDENCIA	CERRADOS ABIERTOS
SUBURBIO			BARRIAL	
MARGINAL			SOBRE VACIO SOBRE ARROYO	

Indicadores morfológicos para las modalidades de tejidos de evolución									
Tejido	Retiro de frente	Retiro lateral	Fondo libre	Altura Máx.	FOS	FOT max. c/serv	Dens. Hab /Ha	Usos	Caracterización
Barrial Damero	Optativo	optativo	05(L-20)	3 pl	0,6	1,2	150 a 450	Residencial unifamiliar y multifamiliar, comercio diario, servicios, y usos productivos de clase 1	Trama cartesiana, densidad media, usos mixtos.
Barrial jardín	3,5 a 6,00	3,5 a 4,15	Retiro de fondo	3 pl	0,5	1	130 a 350	Primacía residencial con comercio diario y servicios de pequeña escala.	Trama orgánica, baja o media densidad, vivienda Semi o exenta, jardín como espacio dominante.
Centro de localidad	No	No	Retiro de fondo	4 pl	0,6	2	150 a 800	Comercial y servicios como usos predominantes. Vivienda individual y multifamiliar como complementaria.	Densificación, mayor altura, cualificación del espacio público, centro de manzana accesible
Centro Barrial	Optativo	No	Retiro de fondo	3 pl	0,6	1,2	150 a 450	Residencial unifamiliar y multifamiliar y comercial y servicios.	Densificación. Cualificación del espacio público.
Corredores secundarios	Optativo	Según cada corredor	Retiro de fondo	3 pl y 4 pl	0,6	1,8	70 a 450	Comercial y de servicios concentrado, pequeños depósitos, vivienda unifamiliar y multifamiliar.	Cualificación por usos y tratamiento caracterizado del espacio público.
Corredores principal en autopista	12	4,15	Retiro de fondo	4 pl a 7pl.	0,6	2	150 a 800	Industrial, logístico, comercio y servicios vinculante, hotelería, y contenedores comerciales y de servicios.	Cualificación por forma puntual en el flujo.
Corredores primarios 197	No	No	05(L-20)	6 pl	0,6	2,5	150 a 700	Comercio, servicios, Viv. Multifamiliar, depósitos de mediana escala, Usos productivos condicionados Contenedores subordinados a la constitución de límites.	Densificación, Continuidad y consolidación de limitantes, mayor altura, evolución a Avenida urbana.
Corredores principal (resto)	Según cada corredor	Según cada corredor	05(L-20)	3 pl a 6 pl	0,6	1,6	150 a 600	Comercio, servicios, Viv. Multifamiliar, depósitos de mediana escala, Usos productivos condicionados Contenedores.	Evolución a Avenida Urbana.
Industrial	12	3,15 a 4,15	Retiro de fondo	S/r	0,6	1,2	150 a 300	Industria, logística, comercio y servicios vinculantes.	Tejido exento con condiciones ambientales

## CAPITULO 3

# Los Programas

### 3.1. LOS PROGRAMAS COMO ESPECIFICACIÓN DE LA ESTRATEGIA

Los lineamientos estratégicos planteados deben constituirse y determinarse en programas, que especifiquen a partir del ordenamiento y jerarquización de acciones concretas la realización efectiva del PODUMA. Estas herramientas orientan la gestión urbana planificando la obra pública y encuadrando la iniciativa privada.

La administración municipal desarrollada en términos de programas le dará continuidad a los lineamientos estratégicos más allá de las circunstancias coyunturales; permitirá evaluar la gestión pública y privada con criterios de eficiencia y eficacia preestablecidos y permitirá potenciar, reformular, o reencauzar, según los casos, los emprendimientos en marcha.

Los programas implican actividades diversas los cuales podrán estar centrados en la ejecución, la normativa, y los vínculos institucionales.

Los programas son indicadores de las áreas prioritarias de intervención. Los programas tendrán :

- La explicitación de sus niveles justificativo y significativo, los ejes sustantivos;
- Los objetivos
- Una organización propia en componentes y proyectos;
- La definición de la estructura municipal que lo llevará a término esto es su autoridad de aplicación.

Los programas se han estructurado de acuerdo a su correspondencia con los lineamientos básicos de Identidad, Accesibilidad y Calidad Urbana Ambiental.

## 3.2. PROGRAMAS

### 3.2.1. PROGRAMAS DEL EJE ESTRATÉGICO IDENTIDAD

#### 3.2.1.1. PROGRAMA NUEVA CENTRALIDAD MUNICIPAL I.1.

##### EJE ESTRATÉGICO DE IDENTIDAD

##### CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD A ESCALA MUNICIPAL I

##### FUNDAMENTOS

- La necesidad de constituir identidad tomando en cuenta la creación reciente del Municipio de Malvinas Argentinas.
- La ausencia de un centro a escala municipal
- La existencia de un vacío urbano significativo ubicado en el centro geográfico del partido, en la intersección de la diagonal ferroviaria y la ruta 197 ambas vías estructurantes del municipio

##### OBJETIVOS

- Crear el centro urbano, cívico - institucional de Malvinas Argentinas que se constituya en referencia del territorio municipal.
- Crear un parque urbano para el desarrollo de actividades

culturales, deportivas, recreativas y de esparcimiento que contribuyan a ampliar las áreas verdes públicas ofrecidas a la comunidad local y regional.

- Fortalecer la identidad del municipio
- Contribuir a la estructuración del territorio a partir de la urbanización del vacío urbano más significativo del municipio
- Completar el tejido residencial interrumpido por el vacío actual

##### PROYECTOS

- Parque Urbano
- Centro Cívico - Institucional

##### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Ferrovías; Enabief; Secretaría de Transporte de la Nación; Universidades; Gobierno Provincial;

### 3.2.1.2. PROGRAMA FORTALECIMIENTO DE LOS CENTROS HISTÓRICOS I.2.

#### EJE ESTRATÉGICO DE IDENTIDAD

##### CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD A ESCALA LOCAL I

#### FUNDAMENTOS

- Los centros históricos en torno a las estaciones ferroviarias como referencia de las localidades que componen el territorio
- La existencia de tierra fiscal vacante entorno de alguna de las estaciones ferroviarias
- El amplio ancho operativo de la traza ferroviaria
- La necesidad de dotar a los centros locales con programas que mejoren su calidad espacial con el objeto de mejorar la competitividad frente a los nuevos emprendimientos
- La necesidad de modificar el paisaje urbano de la puerta de entrada más importante del municipio constituida por la diagonal ferroviaria.

#### OBJETIVOS

- Consolidar y fortalecer las centralidades existentes, promoviendo el desarrollo de equipamiento e infraestructura urbana
- Mejorar la accesibilidad a los centros y materializar su vinculación

### 3.2.1.3. PROGRAMA CENTRALIDAD REGIONAL I.3.

#### EJE ESTRATÉGICO DE IDENTIDAD

##### CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD A ESCALA REGIONAL I

#### FUNDAMENTOS

- La necesidad de reposicionamiento de Malvinas Argentinas en la estructura de la Región Metropolitana
- La referencia del municipio en la región debe constituirse en el lugar estratégico que lo vincula con la estructura de la misma.
- El nodo de bifurcación de los ramales Pilar y Escobar de la Autopista Panamericana representa el hito dentro del conector regional que posee el territorio vinculado a localizaciones de emprendimientos productivos y de servicios.
- Condiciones óptimas de localización, morfología y organización de actores involucrados

#### OBJETIVOS

- Desarrollar un área de nueva centralidad propiciando la creación de una espacialidad referencial del Municipio de

- Contribuir a la estructuración del territorio a partir de la urbanización de su diagonal ferroviaria
- Proteger y poner en valor las construcciones e infraestructuras ferrocarrileras
- Mejorar la calidad del espacio público: veredas, iluminación, mobiliario urbano, y controlar la publicidad
- Ampliar las áreas verdes públicas recreativas y de esparcimiento.
- Mejorar el paisaje urbano del municipio.

#### PROYECTOS

- Parque Lineal del Belgrano
- Equipamiento, e infraestructura municipal en estaciones Tortuguitas, Los Polvorines. Y Villa de Mayo (Terrenos fiscales)
- Proyectos particularizados de equipamiento, mobiliario, infraestructura, accesibilidad, etc para cada uno de los centros de localidad: Ing. A. Sourdeaux, Villa de Mayo, Los Polvorines, Ing. P. Nogués, Grand Bourg, Tierras Altas, y Tortuguitas

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Ferrovías; Enabief; Secretaría de Transporte de la Nación; Universidades; Cámaras de Comercio.

Malvinas Argentinas a escala regional.

- Contribuir a la construcción de la identidad del territorio a partir de la urbanización de su nodo más significativo, la intersección de los ramales Pilar y Campana de la Panamericana.
- Contribuir a la estructuración de la región noroeste del área metropolitana a partir de la consolidación de un punto nodal en su conector regional principal
- Adecuar la oferta de servicios de la estructura productiva malvinense a fin de hacerla competitiva en el marco de la región.
- Inducir a que una mayor proporción de los beneficios provenientes del flujo de la Panamericana sean atraídos a permanecer en el territorio.
- Consolidar el perfil de producción y servicios de Malvinas como puerta norte jerarquizada del área metropolitana.
- Integrar un área hasta hoy insular a la estructura urbana del Municipio.
- Llevar adelante un nuevo modelo de gestión concertada entre estado y privados, capaz ser aplicado a otros emprendimientos de interés municipal.

- Fortalecer el desarrollo económico del municipio
- Consolidar las áreas de especialización productiva existente con criterios de calidad ambiental

**PROYECTOS**

- El triángulo

**ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN**

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Dirección General de Industria y Medio Ambiente; residentes del sector; Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires; Cámara de Industriales; Autopistas del Sol; Universidades; Gobierno de la Provincia de Buenos Aires;

## 3.2.2. PROGRAMAS DEL EJE ESTRATÉGICO ACCESIBILIDAD

### 3.2.2.1. PROGRAMA DE ENSANCHE, APERTURA, COMPLETAMIENTO Y PAVIMENTOS II.1.

**EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD**

JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

**FUNDAMENTOS**

- La estructura urbana del municipio se encuentra con niveles altos de desarticulación
- La existencia de fracciones de regular tamaño que aún no se han subdividido
- El escaso porcentaje de calles pavimentadas
- La construcción y el mantenimiento de la trama vial asegura revertir y compensar las desigualdades territoriales
- La consolidación y el mejoramiento del perfil urbano del espacio público
- El mejoramiento de la calzada, facilita la continuidad y fluidez del tránsito, aumenta la capacidad de red vial, disminuyen las interrupciones y las congestiones.
- La falta de planificación llevó a no contar con calles estructurales de anchos adecuados.

**OBJETIVOS**

- Promover una mayor y armónica integración del territorio
- Ofrecer una trama jerarquizada, accesible y eficiente que integre los diferentes usos urbanos y los distintos modos de transporte
- Priorizar la inversión pública en proyectos para consolidar la red vial en función de las necesidades de conectividad
- Asegurar la conectividad intrapartido
- Asegurar la fluidez y eficiencia del tránsito
- Disminuir el déficit de pavimentos
- Asegurar la continuidad de la red vial intrapartido con resoluciones morfológicas similares

**PROYECTOS**

- Vías primarias (regionales)
- Vías secundarias (municipales)
- Vías terciarias (barriales)

**ORGANISMOS DE GESTIÓN**

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia; Dirección de Vialidad Provincial; Ministerio de Hacienda, Organismos de financiamiento

### 3.2.2.2. PROGRAMA DE TRANSPORTE II.2

**EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD**

JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

**FUNDAMENTOS**

- Necesidad de reordenamiento del transporte público, en particular del autotransporte de pasajeros y su integración modal con los servicios del ferrocarril Belgrano Norte
- Participación significativa del municipio en la movilidad de las personas por el modo ferroviario

- Áreas del partido con cobertura parcial de autotransporte de pasajeros
- Inexistencia de red de tránsito pesado

**OBJETIVOS**

- Priorizar el transporte público
- Potenciar la fortaleza del auto transporte público de pasajeros, en particular su flexibilidad y extensión de la cobertura
- Reordenar los recorridos troncales y ramales en relación a la frecuencia y calidad de los servicios
- Proveer a la red secundaria (intrapartido) carriles preferen-

- ciales para el auto transporte de pasajeros
- Adecuar e integrar el equipamiento para el transporte de pasajeros y carga a la trama urbana
- Definir espacios propios para el auto transporte de pasajeros y carga para las operatorias de ascenso y descenso de pasajeros y de carga y descarga
- Instrumentar una red de tránsito pesado
- Definir la restricciones horarias y limitación de tonelaje al transporte de carga.

#### PROYECTOS

- Centros de transferencia integrados al proyecto de cen-

### 3.2.2.3. PROGRAMA DE TRANSITO II.3

#### EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD

##### JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

#### FUNDAMENTOS

- Necesidad de adecuar la estructura del tránsito a los cambios en las estrategias de logística de la industria.
- Aumento de la tasa de motorización de la población
- El tránsito, en cuanto patrimonio exclusivo del espacio público, debe incluirse en la regulación urbana
- La necesidad de mejorar el acceso al municipio
- El congestionamiento de tránsito que se produce en intersecciones clave del municipio
- La falta de seguridad peatonal

#### OBJETIVOS

- Minimizar los efectos negativos del autotransporte de personas y cargas sobre el flujo de tránsito
- Mejorar la operatividad de las intersecciones
- Impedir el bloqueo o demora del tráfico pasante
- Adecuar la velocidad de operación de la red según las características del espacio público y los modos de transporte
- Adecuar la señalización a los nuevos emprendimientos.

### 3.2.2.4. PROGRAMA DE ACERAS Y MOBILIARIO URBANO II.4

#### EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD

##### JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

#### FUNDAMENTOS

- La necesidad de mejorar las condiciones del tránsito de

tralidad lineal

- Dársenas y paradores
- Interferencias vial ferroviarias
- Red de tránsito pesado

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Dirección de tránsito y transporte; Dirección Provincial de Transporte; Secretaría de Transporte de la Nación; Comisión Nacional de Regulación del Transporte; Ente nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF); Cámara y Asociaciones; Ferrovías.

- Priorizar la calzada como ámbito de circulación, frente al estacionamiento
- Garantizar un acceso fluido al municipio
- Constituir hitos en las puertas de entrada del municipio
- Asegurar un equipamiento adecuado a la jerarquía de la intersección

#### PROYECTOS

- Sentidos de circulación
- Señalización
- Resolución de intersecciones
- Resolución de conflictos viales y nodales: Intersección de Ruta 197 y Ruta 8; Intersección de Ruta 197 y Av. San Martín; Intersección de Ruta 197 y vías del ferrocarril Belgrano; Intersección de Ruta 202 y Av. San Martín

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Dirección de Tránsito y Transporte; Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia; Dirección Provincial de Transporte; Secretaría de Transporte de la Nación; Comisión Nacional de Regulación del Transporte; Ministerio de Hacienda; Distintas Cámaras comercio e industria.

personas por la vía pública.

- Déficit de equipamiento urbano que brinde un servicio a la comunidad y mejore las condiciones estéticas del espacio público.
- La necesidad de crear conciencia en los vecinos del cuidado del espacio público
- La falta de una política urbana que regule la contaminación visual actual



#### OBJETIVOS

- Mejorar la calidad del espacio público
- Establecer condiciones adecuadas de espera para los usuarios del autotransporte público de pasajeros
- Mejorar el desplazamiento peatonal
- Regular la utilización comercial del espacio público
- Determinar normas adecuadas para la seguridad de personas

#### PROYECTOS

- Elaboración de normativa para regular la publicidad en espacios públicos y privados.
- Regulación y Construcción de Aceras
- Provisión de Mobiliario urbano

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Fiscalización y Publicidad; Dirección de Obras Públicas; Dirección de Tránsito y Transporte

### 3.2.3. PROGRAMAS DEL EJE ESTRATÉGICO CALIDAD URBANA AMBIENTAL

#### 3.2.3.1. PROGRAMA DE MOVILIZACIÓN Y CONTROL DE SUELO URBANO III.1.

##### EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL TEJIDOS DE EVOLUCIÓN III

#### FUNDAMENTOS

- La necesidad de intervención del municipio como ente regulador de la producción y consumo del espacio urbano
- Irregularidades producidas en la venta de tierra privada con parcelamientos no conforme a ley y sin la provisión de infraestructura básica a consecuencia de la escasa oferta de tierra.
- Presencia de grandes parcelas baldías improductivas. Muchas de ellas en sectores estratégicos del partido

#### OBJETIVOS

- Crear los instrumentos necesarios para garantizar que la venta de suelo privado se realice con las condiciones mínimas de habitabilidad y seguridad jurídica.
- Adquisición por parte del Municipio de suelo a través de instrumentos específicos de canje, apremios, etc. a los

finde de destinarlo a la producción de suelo urbano interviniendo en el mercado de tierra y vivienda

- Desalentar la especulación inmobiliaria
- Captar la mejora en la valuación de propiedades por mejoras normativas, e infraestructura.
- Encuadrar normativamente la iniciativa privada dirigida al desarrollo de los tejidos
- Potenciar la iniciativa privada en casos de especial interés para el municipio.
- Optimizar la obtención de recursos a partir de el fomento de la utilización efectiva de la tierra urbana

#### PROYECTOS

- Instrumentos específicos a aplicar
- Establecer las condiciones para la división y venta de suelo urbano.

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento, Dirección de Rentas, Dirección de Obras Públicas, Privados.

#### 3.2.3.2. PROGRAMA DE PROTECCION III.2

##### EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL TEJIDOS DE EVOLUCIÓN III

#### FUNDAMENTOS

- Existencia de configuraciones urbanas que contienen valores culturales y sociales que representan la memoria histórica de ciertos tipos urbanos y arquitecturales y

con valoración ambiental

#### OBJETIVOS

- Rescatar los hitos, valores históricos, culturales, arquitectónicos y ambientales para impulsarlo como un eje transformados en busca de una ciudad mejor.
- Preservar barrios y/o edificios que contengan alguna referencia histórica y/o cultural significativa

- Conocer, identificar y valorar nuestro patrimonio sociocultural y ambiental.
- Crear en la sociedad local la conciencia de la cultura como un valor presente en ciertas configuraciones urbanas

#### PROYECTOS

- Preservación de Edificios históricos
- Rehabilitación y Preservación de Espacios Públicos

### 3.2.3.3. PROGRAMA DE REGULARIZACION DOMINIAL III.3.

#### EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL TEJIDOS DE RECONVERSIÓN III

##### FUNDAMENTOS

- Garantizar la condición de ciudadanía para poblaciones que no tienen registro en los ámbitos oficiales
- Necesidad de regularización de los asentamientos localizados en tierras fiscales y privadas
- Necesidad de regularizar la situación de muchos ocupantes con tenencia precaria de la propiedad

##### OBJETIVOS

- Garantizar el derecho al lote propio
- Mejorar el tejido urbano, transformando progresivamente el modo de producción marginal en barrial
- Aplicación del Decreto Municipal N° 1107/97 para la venta de terrenos fiscales municipales a sus ocupantes de escasos recursos.
- La integración urbana de asentamientos irregulares, a tra-

### 3.2.3.4. PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE BARRIOS III.4.

#### EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL TEJIDOS DE RECONVERSIÓN III

##### FUNDAMENTOS

- Necesidad de mejorar las condiciones de habitabilidad de los tejidos de suburbio y marginales.

##### OBJETIVOS

- Propiciar la reconversión de tejidos de suburbio por el barrial
- Superar las condiciones de ciudad dividida mejorando la conectividad de la estructura urbana garantizando la acce-

- Urbanos y Naturales.
- Rehabilitación y Preservación de edificios ferroviarios

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Cultura; Dirección General de Industria y medio Ambiente; Secretaría de medio ambiente Provincial

vés de su mejoramiento habitacional y de la regularización física y legal.

- Respetar la historia de constitución de cada lugar y de las inversiones hechas por cada habitante con su esfuerzo propio.
- Producir normas específicas para cada caso local de intervención

#### PROYECTOS

- Aplicación de la ley 24734 para la regularización de los dominios con tenencia precaria de la propiedad
- Elaboración de proyectos para cada uno de los asentamientos factibles de regularizar en tierra fiscales con el estudio específico de la normativa urbanística a aplicar en cada caso
- Regular y propiciar en aquellos casos en que sea factible la regularización de asentamientos en terrenos privados asistiendo con asesoramiento legal, y técnico urbanístico.

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de tierras y Viviendas; Organismos Provinciales; Dirección de Políticas Sociales, pobladores afectados de los distintos barrios y parcelas.

- sibilidad y la mejora de sus conexiones con el entorno.
- Distribuir y aumentar los equipamientos públicos y propiciar los privados como forma de articular los diferentes barrios integrando asimismo los diferentes tipos de tejidos
- Procurar un cambio en la imagen del área interviniendo en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones generales del hábitat a través de proyectos de forestación, señalización, tratamiento de calles, alumbrado público, espacios verdes y construcción de veredas.

#### PROYECTOS

- Proyectos en macro áreas de intervención y articulación de sectores de tejidos de suburbio y tejidos barriales.

- Proyectos particulares de sector con escala a definir

**ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN**

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Tierras y

Vivienda; Dirección de Políticas Sociales; Dirección de Acción Comunitaria; Organismos Provinciales; Dirección General de Industria y Medio Ambiente; Vecinos y Entidades intermedias

### 3.2.3.5. PROGRAMA DE VIVIENDA III.5.

**EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL**

TEJIDOS DE SUSTITUCIÓN III

**FUNDAMENTOS**

- Necesidad de apoyar el completamiento del modo de producción barrial en los tejidos incompletos
- Necesidad de intervenir en el mercado de tierra y vivienda a los fines de mejorar el acceso a la vivienda
- Considerable déficit de vivienda

**OBJETIVOS**

- Mejorar la calidad del parque habitacional del municipio y disminuir el déficit habitacional procurando el acceso a la vivienda de familias mediante financiamientos adecuados.
- Apoyar a los sectores de bajos y medios recursos en el

acceso a la vivienda

- Mejorar las condiciones de habitabilidad
- Mejorar las condiciones del medio ambiente y del tejido urbano

**PROYECTOS**

Los terrenos pasibles de proyectos de vivienda serán:

- Todos aquellos de dominio privado municipal
- Los de dominio privado por gestión asociada con el Municipal.

**ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN**

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Tierras y Vivienda; Dirección de Políticas Sociales; Dirección de Acción Comunitaria; Organismos provinciales y nacionales; Sector privado; Vecinos del Partido.

### 3.2.3.6.. PROGRAMA DE SANEAMIENTO DE ARROYOS III.6.

**EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL**

MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL HABITAT III

**FUNDAMENTOS**

- Necesidad de articular armónicamente el ambiente natural y el medio urbano
- Existencia de inundaciones por desborde de arroyos
- Degradación del espacio público
- Niveles de contaminación incipientes en algunos tramos de los cursos de agua

**OBJETIVOS**

- Mejorar la calidad del medio ambiente
- Reducir el nivel de contaminación
- Consolidar los espacios urbanos por los que atraviesan
- Eliminar el riesgo de inundaciones

**PROYECTOS**

- Saneamiento del Arroyo Darragueyra
- Saneamiento del Arroyo Las Tunas
- Efluente del arroyo Garín
- Saneamiento faltante del Arroyo Albuera

**ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN**

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Ministerio de Obras y Servicios de la Provincia de Buenos Aires; Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires Hacienda; Dirección Provincial de Hidráulica; Municipios de las cuencas.

### 3.2.3.7. PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS III.7.

#### EJE ESTRATÉGICO DE CALIDAD URBANA AMBIENTAL

##### MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL HABITAT III

#### FUNDAMENTOS

- Necesidad de articular armónicamente el ambiente natural y el medio urbano
- Existencia de áreas inundables por deficiencias del sistema de desagües pluviales
- Escasa extensión del servicio de red pública de agua potable
- Inexistencia de red de desagües cloacales
- La concesión del servicio de cloacas y agua a la Empresa Aguas del Gran Buenos Aires no ha dado resultado hasta el momento.
- Niveles de contaminación altos de las napas próximas a la superficie.

#### OBJETIVOS

- Mejorar la calidad del medio ambiente
- Propiciar el aumento de densidad poblacional con la totalidad de los servicios de infraestructura

- Búsqueda de alternativas para la dotación del servicio de agua y cloaca a la totalidad de la población en plazos razonables.
- Atención de la cuestión social en las tarifas de los servicios
- Mejorar los niveles sanitarios de la población

#### PROYECTOS

- Estudio, factibilidad y tendido de red de agua
- Estudio, factibilidad y tendido de red de cloaca
- Estudio, factibilidad y ejecución de Planta depuradora de líquidos cloacales
- Plan Maestro de Desagües Pluviales
- Completamiento del tendido de Gas natural
- Completamiento de la provisión de Alumbrado Público

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Obras Públicas; Dirección de Servicios Eléctricos; Ministerio de Obras y Servicios de la Provincia de Buenos Aires; Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires; Dirección Provincial de Hidráulica; Aguas del Gran Buenos Aires; Entes reguladores.

### 3.2.3.8. PROGRAMA DE PLAZAS III.8.

#### PROGRAMA DE PLAZAS

##### CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD A ESCALA BARRIAL III

#### FUNDAMENTOS

- Reconocimiento de los barrios como la entidad básica de referencia presente en el territorio
- Existencia de una cantidad considerable de espacios destinados a plazas que no se hallan consolidadas en su función específica.
- Preexistencia de organizaciones no gubernamentales tales como sociedades de fomento o clubes barriales
- Plazas constituidas como centros referenciales a partir de ser escenario de fiestas populares y eventos culturales
- Escaso equipamiento para uso recreativo y de esparcimiento

#### OBJETIVOS

- Creación y/o puesta en valor de las espacialidades referenciales a escala barrial
- Ampliar la oferta y calidad de los espacios verdes públicos y recreativos a escala barrial
- Mejorar la calidad urbano ambiental del municipio
- Contribuir a la consolidación de los barrios a partir de

pequeñas acciones en puntos estratégicos de su trama

- Formulación de proyectos específicos que reflejen las particularidades de los barrios.

#### PROYECTOS

- Proyectos específicos sobre cada plaza
- Afectación de nuevos espacios verdes

#### ORGANISMOS DE GESTIÓN

Dirección General de Planeamiento; Dirección de Acción Comunitaria; Dirección de Obras Públicas; Dirección de Cultura.; Entidades intermedias; Dirección de Servicios

## CAPITULO 4

# Los Proyectos

### 4.1. LOS PROYECTOS COMO ESPECIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS

Definimos como proyectos a la sistematización de acciones, capaces de especificar los programas y llevarlos a su concreción. Los ejes estratégicos de identidad, accesibilidad y de calidad urbana ambiental con sus programas respectivos se materializan en el desarrollo de proyectos concretos, a partir de la definición de objetivos específicos, diseño y gestión, identificación de actores intervinientes, y etapabilidad.

Los proyectos, compuestos a su vez de una serie de acciones, determinan en la gestión la ejecución de la estrategia.

Podemos distinguir dos formas de proyecto, en tanto refieran a resoluciones particulares en áreas específicas de especial interés, o a resoluciones tipificadas y por lo tanto repetibles con leves adecuaciones en distintos entornos. Los primeros serán denominados proyectos emblemáticos y los segundos proyectos tipo.

En los proyectos emblemáticos residen las acciones fundamentales de la estrategia, aquellas de las cuales depende en gran medida su capacidad de concreción. Están íntimamente ligados a un territorio en particular y por lo tanto su carácter estratégico deviene del propio emplazamiento o de sus efectos catalizadores sobre su entorno definido. Son por lo tanto los proyectos ligados en su mayoría a las áreas de referencia, tradicional o nueva, que se constituyen en la imagen paradigmática de la estrategia, en su materialización como proyección consensuada.

Estos proyectos por lo tanto merecen de estudios específicos de factibilidad, de establecer una asignación de recursos presupuestarios, de la identificación de sus participantes activos como agentes de gestión, y de reconocer en su estructura cierto grado de flexibilidad que le permita adecuar su partido a transformaciones contingentes, sin traicionar los lineamientos estratégicos.

En este sentido este Plan identifica dentro de cada proyecto emblemático diferentes piezas urbanas, capaces de reconocer el rol de agentes diversos en la construcción de la Ciudad. Así como la Ciudad "no planificada" se estructura a partir de la articulación de diferentes fragmentos que involucran a su vez

diversas lógicas productivas; la existencia de proyectos totalizadores acerca de determinadas áreas de interés debe reconocer en su partido diferentes unidades solidarias. Esto no implica abogar por una lógica desestructurada. Muy por el contrario, la condición de viabilidad de estructuras totalizantes parte del reconocimiento de la complejidad y diversidad de sus componentes. Unidad en la estrategia aunada a diversidad en sus modalidades de ejecución, fragmentos relativamente independientes en función de una decisión estratégica común. La identificación de piezas va unida a la proposición de sendas modalidades de gestión, que a partir de una estructuración sistemática puedan materializar los objetivos del proyecto.

Los proyectos tipo, en cambio, están ligados a intervenciones que por su diseño y gestión reconocen una serie de entornos tipificables, a los cuales es posible aplicar esquemas más generales y menos particularizados. Sus imágenes objetivo por lo tanto estarán asociadas a la inserción de la estrategia en la extensión de la totalidad del territorio, dado su valor ya no por su carácter referencial sino por su repetición en diversos contextos. La presencia del Plan surge entonces por el reconocimiento de una sucesión de inserciones en diferentes recortes y ya no por una intervención puntual.

## 4.2. PROYECTOS

### 4.2.1. PROYECTO I.1.1

#### CENTRO CÍVICO Y PARQUE URBANO

##### PROGRAMA DE NUEVA CENTRALIDAD MUNICIPAL I.1

##### EJE ESTRATÉGICO DE IDENTIDAD

##### CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD A ESCALA MUNICIPAL I

##### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El objetivo principal es la creación del nuevo centro cívico del partido de Malvinas Argentinas.

Asimismo son objetivos concurrentes:

- El desarrollo de un área de nueva centralidad referente de la totalidad del territorio malvinense

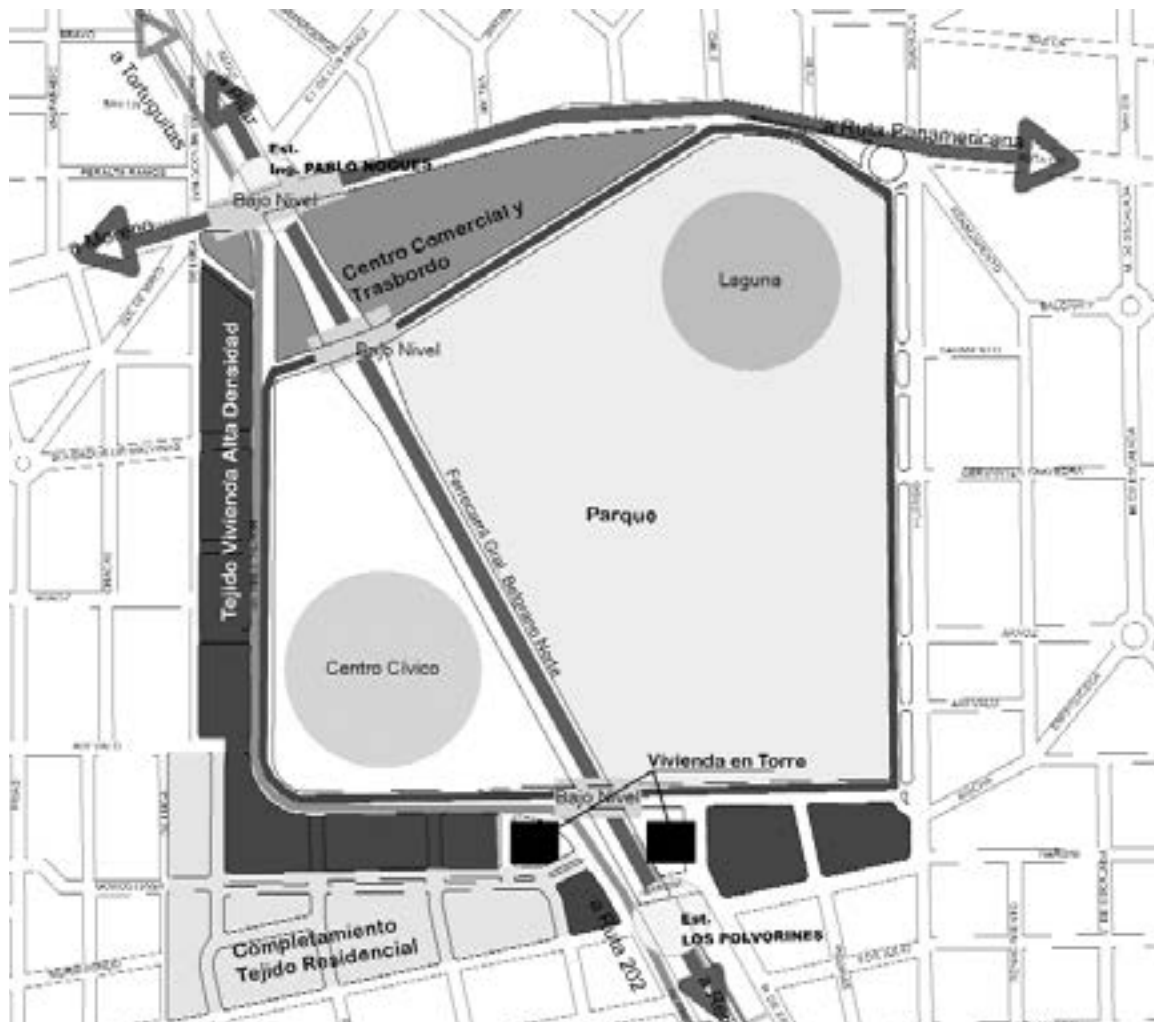
- Contribuir a la construcción de la identidad del territorio a partir de la urbanización de su vacío urbano más significativo, identificando los diferentes sectores de la sociedad malvinense con un proyecto común.
- Incorporar espacio verde público al dominio municipal
- Llevar adelante una gestión concertada entre estado y privados capaz, de constituirse en modelo aplicable a otros emprendimientos de interés municipal.

##### DATOS DE IDENTIFICACIÓN

##### UBICACIÓN

Intersección de la ruta 197 y vías del ferrocarril Belgrano

Datos catastrales: Circunscripción IV, Sección Rural Parcelas 95 y 96 Superficie: 62 hectáreas



**NOTA:** Este croquis, integrante como anexo de la ordenanza 885/06, perfecciona el Esquema 5, original del PODUMA



#### **PIEZA I: EL PARQUE**

Predominio de los sectores destinados a la recreación y el esparcimiento con un sector específico destinado a la acutal laguna. Asimismo se afectarán áreas para la práctica deportiva tanto en espacios abiertos como en locales cerrados, el desarrollo de actividades culturales y un predio ferial para el desarrollo de ferias y exposiciones.

#### **PIEZA II: EL ÁREA CENTRAL**

Conformado por una plaza cívica junto a los edificios del Departamento Ejecutivo municipal, el Honorable Consejo Deliberante, delegaciones de la administración provincial y nacional, justicia municipal, culto etc. Estos usos requieren también la radicación de comercios complementarios.

#### **PIEZA III: EL COMPLETAMIENTO DE TEJIDO**

Tejido comercial y residencial apropiado a la demanda de un centro urbano como completamiento del tejido existente y la configuración de nuevos frentes al parque.

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente con el presupuesto municipal: Estado de situación, Actividades, Fuentes de Financiamiento, Plazos y Actores intervinientes.

**NOTA:** Este proyecto tiene inicio de ejecución de sus obras y su normativa urbana así como su modelo de gestión fueron establecidas por el Plan Particularizado de Nueva Ciudad Malvinas (ver Ordenanza N° 885/06)

#### **4.2.2. PROYECTO I.2.1**

### **PARQUE LINEAL DEL BELGRANO**

#### **PROGRAMA DE FORTALECIMIENTOS DE CENTROS HISTÓRICOS I.2**

#### **EJE ESTRATÉGICO DE IDENTIDAD**

#### **CONSTRUCCIÓN DE IDENTIDAD A ESCALA LOCAL I**

#### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Desarrollar una nueva pieza urbana de esparcimiento y conexión capaz de estructurar y coser los centros históricos de las distintas localidades
- Contribuir a la construcción de la identidad del territorio a partir de la urbanización de su infraestructura urbana más significativa, el ferrocarril
- Revertir el carácter de barrera urbana generada por el ferrocarril, transformándola en punto de encuentro y recorrido
- Mejorar las condiciones y el escenario del intercambio entre los distintos modos de transporte
- Generar un parque a escala de la totalidad del territorio en continuidad con sus áreas centrales

#### **DATOS DE IDENTIFICACIÓN**

#### **UBICACIÓN**

**PIEZA I:** Don Torcuato - Sourdeaux.

Remedios de Escalada N, Ruta 202, Hemingway, Remedios de Escalada S.

**PIEZA II:** Estación Sourdeaux.

Rosario, Hemingway, Cnel. Winter, Juárez Celman.

**PIEZA III:** Sordeaux - Villa de Mayo

Rosario, Villa de Mayo, Cnel. Winter, Juárez Celman.

**PIEZA IV:** Estación Villa de Mayo.

Rosario, Eva Perón, Tres Arroyos, Villa de Mayo.

**PIEZA V:** Villa de Mayo - Los Polvorines.

Renacimiento, Perito Moreno, Perón, Darragueyra, Remedios de Escalada

**PIEZA VI:** Estación Los Polvorines.

Perito Moreno, Talcahuano, 25 de Mayo, Perón, Murguiondo, Remedios de Escalada

**PIEZA VII:** Área de Nueva Centralidad.

Murguiondo, Seguí N, Ruta 197, Seguí S.

**PIEZA VIII:** Estación Pablo Nogués.

Ruta 197, Seguí N, Ejército de Los Andes, Granaderos, Catedral, Seguí N, Melián, Seguí S, Esteban de Luca.

**PIEZA IX:** Pablo Nogués - Grand Bourg.

Seguí N, Beiró, Seguí S, Melián.

**PIEZA X:** Estación Grand Bourg.

Beiró, Seguí N, El Callao, Seguí S.

**PIEZA XI:** Grand Bourg - Tierras Altas.

Callao, Seguí N, Ecuador, Seguí S.

**PIEZA XII:** Estación Tierras Altas.

Ecuador, Seguí N, Costa Rica, Seguí S.

**PIEZA XIII:** Tierras Altas - Tortuguitas.

Costa Rica, Seguí N, Nicaragua, Seguí S.

**PIEZA XIV:** Tortuguitas.

Nicaragua, Seguí N, Directorio, Seguí S.

**PIEZA XV:** Tortuguitas - límite Pilar.

Directorio, Seguí N, Los Arroyos, Seguí S (Santa Inés).

Se distinguen dos modalidades de piezas, las que resuelven las transferencias de las centralidades locales (II, IV, VI, VIII, X, XII, XIV en coincidencia con las estaciones del ferrocarril, y las que coinciden con los tramos entre estaciones donde se constituye el Parque lineal destinada a usos

recreativos, donde deberá contemplarse su forestación, la creación de bici sendas, lugares de estar y juegos, con equipamiento de mobiliario urbano

**SUPERFICIE**

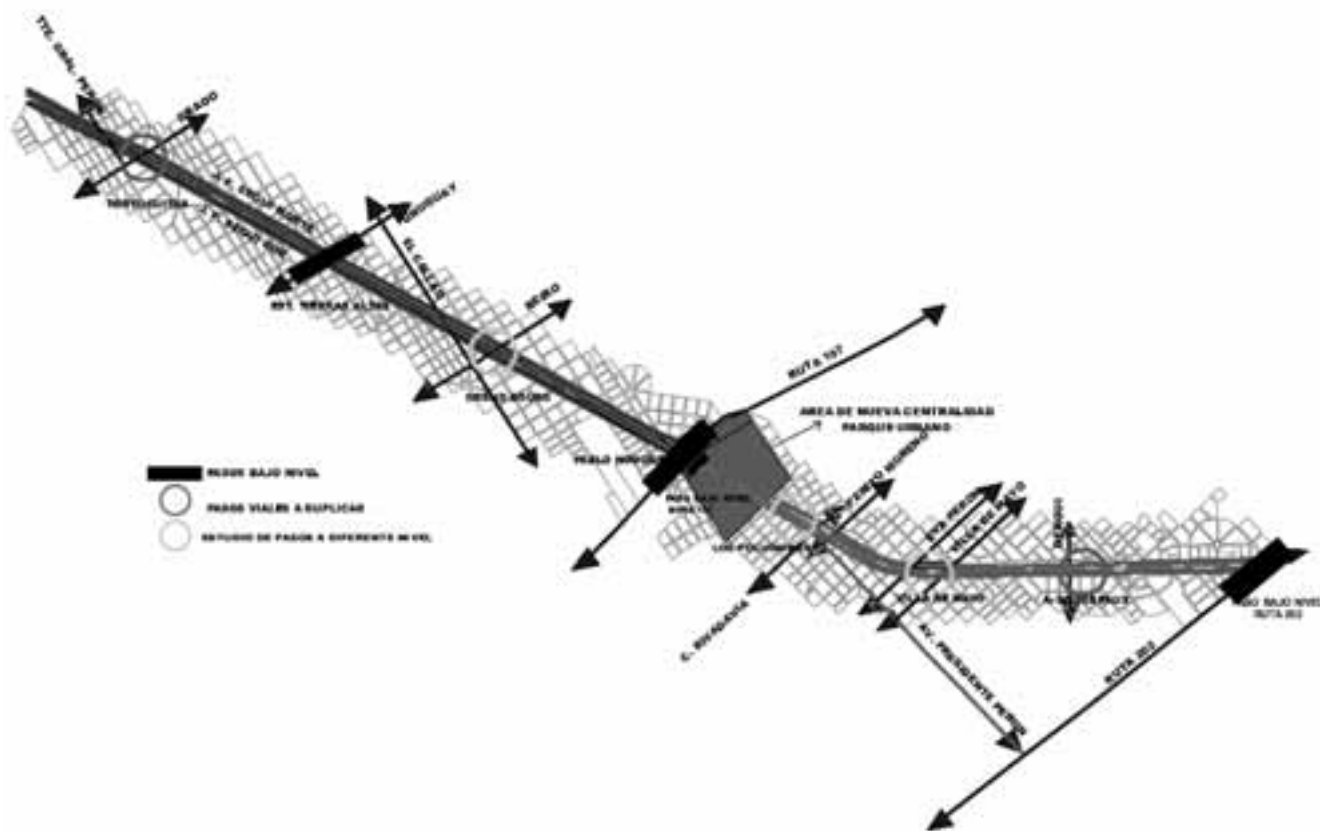
Piezas intermedias entre estaciones:	406.500m <sup>2</sup>
Piezas de transferencia:	111.650m <sup>2</sup>
Vacios vinculados:	40.975m <sup>2</sup>

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

**ESQUEMA 5**

**PROYECTO DE PARQUE LINEAL DEL BELGRANO**



4.2.3. PROYECTO II.1.1

**PAVIMENTO Y ENSANCHE DE CALZADA VÍAS PRIMARIAS**

**PROGRAMA: ENSANCHE, APERTURA, COMPLETAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN II.1**

**EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD**

JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Crear las condiciones adecuadas para la estructuración del territorio, asegurando la continuidad de la red interna del partido de forma eficiente.
- Dotar una mayor fluidez al tránsito y
- Consolidar el perfil urbano definitivo de las vías principales de acceso al partido.

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN**

Ensanche y repavimentación de calzada de ruta 197

Ensanche y repavimentación de calzada de ruta 8

Ensanche y repavimentación de calzada eje constituido por calle Constituyentes, Soldi, Directorio, Drago, Provincia de Buenos Aires.

Ensanche y repavimentación de calzada Av. Libertador San Martín

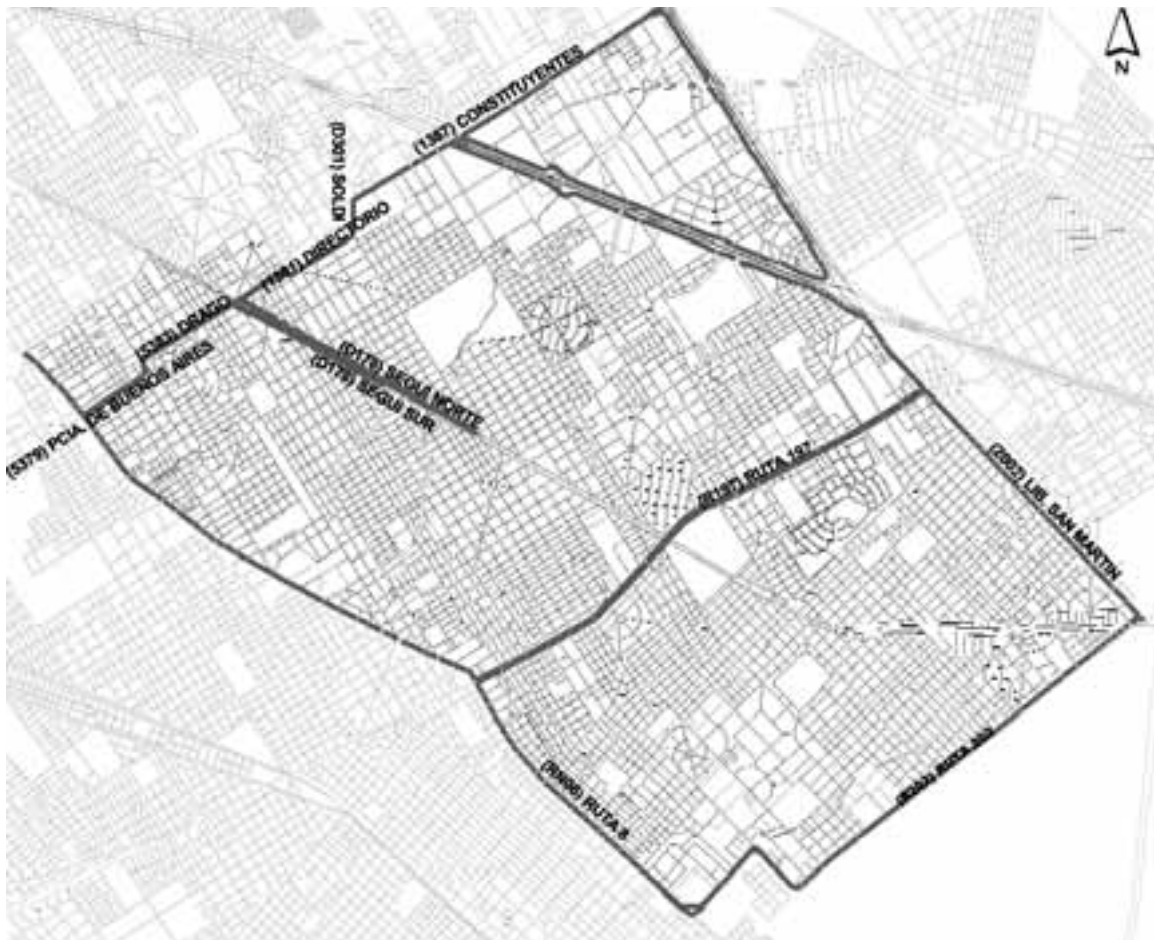
Completamiento de traza y pavimentación calle Seguí norte y sur.

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

**PLANO 4**

**PAVIMENTO Y ENSANCHE DE VIAS PRIMARIAS**



4.2.4. PROYECTO II.1.2

**PAVIMENTACIÓN VÍAS SECUNDARIAS**

**PROGRAMA: ENSANCHE, APERTURA, COMPLETAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN II.1**

**EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD**

JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Desarrollar una red de pavimentos que posibilite paliar el bajo porcentaje de pavimentos existentes, mejorando la accesibilidad a todos los barrios y centros comerciales del partido desde la red primaria.
- Consolidar el perfil urbano para la jerarquización de las vías.
- Posibilitar una mayor cobertura del transporte automotor de pasajeros.

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN PAVIMENTOS**

**DIRECCIÓN SE-NO**

Oliden-Bradley-Caning; José Hernández; Paso de los Patos;

Patricias Mendocinas; Guayaquil; Olivos; Herrera; Esteban de Luca; Ramos Mejía; Velásquez, Cesar Bacle, Wright, Volta, Eiffel.

**DIRECCIÓN NE-SO**

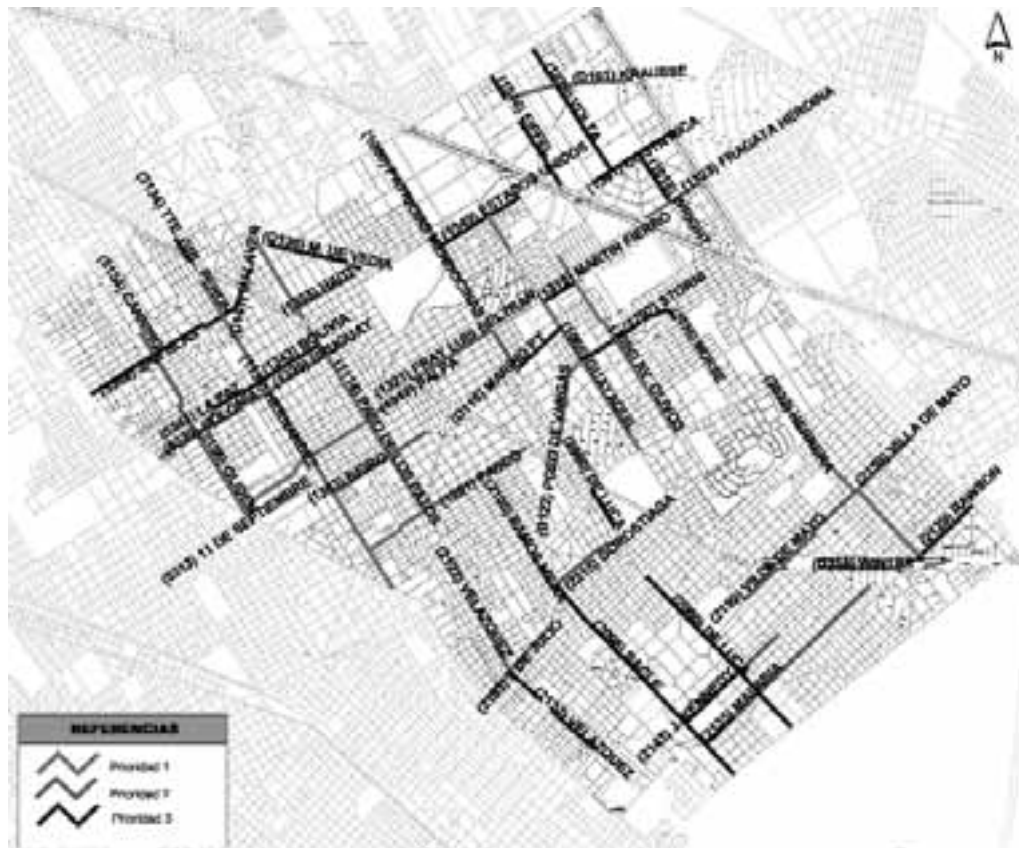
J. Kennedy; Villa de Mayo; Malabia (desde Derqui hasta los Eucaliptos); 9 de Julio -Gorostiaga; Haití; Mariano Py; Pozo de Vargas - Storni; Palpa - Trelles - 11 de septiembre; Pasco; Otto Krausse; Costa Rica; Fragata Heroína (entre colectoras). Estados Unidos, Martín Fierro, M de Vedia, Rawson, Winter, Beiró, Guanacaste-Colonia-Uruguay, Barcena- La paz- Bolivia, San Blas, Panamá,

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

**PLANO 5**

**PAVIMENTO DE VIAS SECUNDARIAS**







Medrano entre Cesar Bacle y José L. Suárez  
 Maure desde Morse hasta panamericana  
 Gutiérrez desde 8 hasta José León Suárez  
 9 de julio desde 8 hasta José León Suárez y su continuación por Gorriti  
 Malabia desde cesar Bacle hasta Madera y por esta hasta Winter  
 Márquez desde Perdriel hasta Libertador General San Martín  
 Rawon desde Remedios de Escalada hasta Libertador Gral.  
 san martín  
 Costa Rica entre ambos ramales de la Panamericana  
 Fragata heroína entre ambos ramales de la Panamericana  
 Pasco desde Segui sur hasta Hernández

Marino Py desde Patricias Mendocinas hasta Guayaquil  
 11 de septiembre Trelles; Palpa;  
 Beiró desde Seguí norte hasta Patricias Mendocinas

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

#### 4.2.6. PROYECTO II.1.4

### COMPLETAMIENTO DE TRAMA

#### PROGRAMA: ENSANCHE, APERTURA, COMPLETAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN II.1

#### EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD

#### JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Incentivar el completamiento de la trama vial a los fines de consolidar un soporte con continuidad de calles.
- Contribuir de esta manera a mejorar las condiciones de seguridad en diferentes zonas del partido como asimismo al proceso de consolidación del tejido y la trama urbana.

#### DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Se deberán afectar para apertura y / o completamiento de calle los siguientes predios

#### TRIÁNGULO

Calle A. del Paraguay (Otto Krausse): Circunscripción IV Rurales 48 d, 46 b, 50, 45c, 44<sup>a</sup>.  
 Calle Venezuela Circunscripción IV rural 18g y 18m  
 Calle J. De San Martín; Circunscripción IV manzanas 9b y 9c.

#### CUADRANTE NORTE

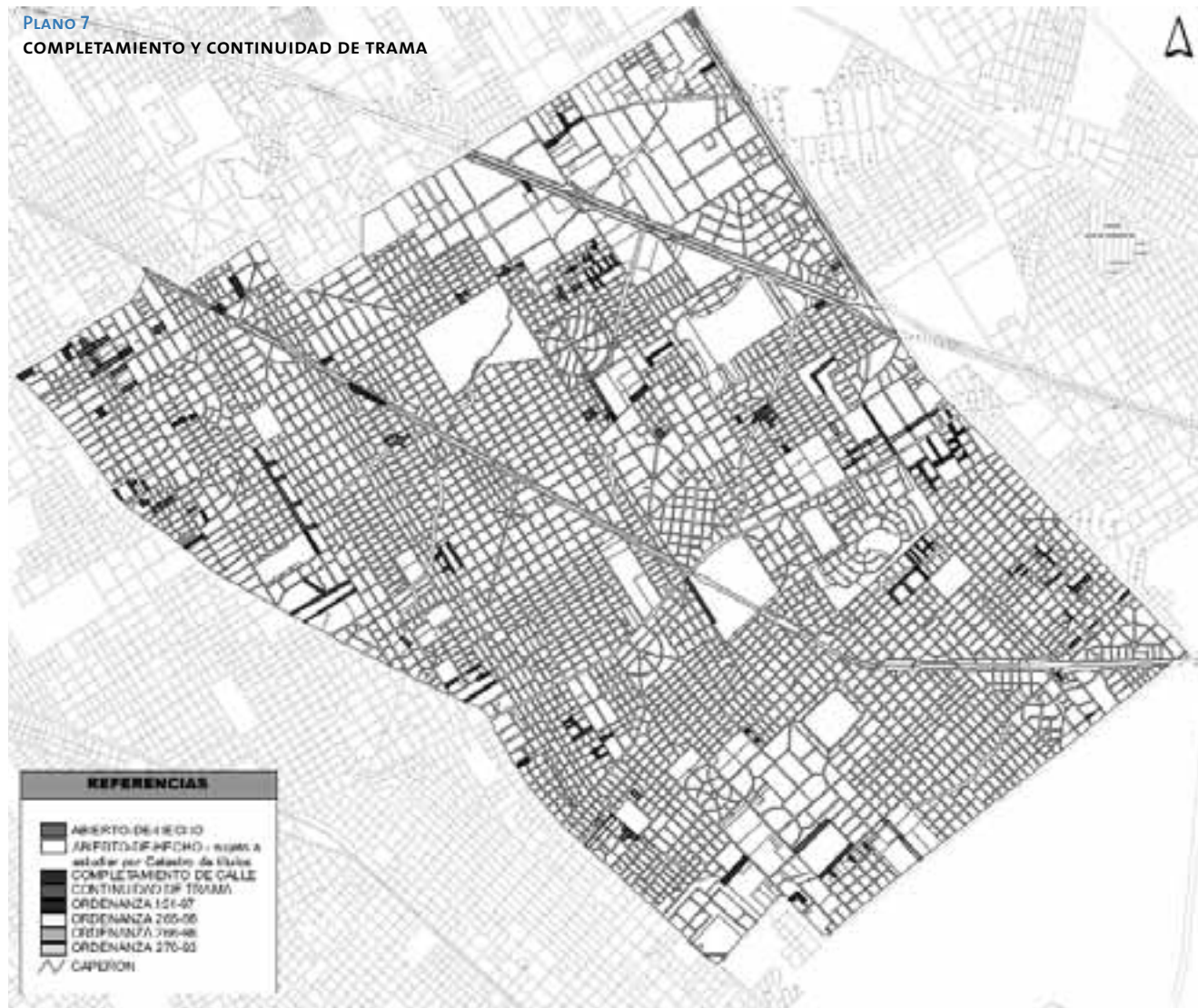
Calle Pitágoras, Seaver, Vernet; Circunscripción IV rural 101b  
 Calle Tokio; Circunscripción IV rural 106  
 Calle Galileo Galilei, y Río de la Plata, Circunscripción IV Sección C, fracción IV  
 Calle México, y Boyle, ; Circunscripción IV Sección F, fracción I  
 Calle Guatemala, Mariotte, y Bernoulli; Circunscripción IV Sección F, fracción I y IV

Calle Rep. Dominicana; Circunscripción IV Sección F, fracción VI  
 Calle Costa Rica Tokio; Circunscripción IV Sección F, fracción V  
 Calle Costa Rica, Boyle, Mariotte, Bercunlli, Navier;  
 Circunscripción IV Sección F, fracción II  
 Calle Sobral; Circunscripción IV, rural 40mn  
 Calle Faraday; Circunscripción IV Sección D, fracción I  
 Calle Navier; Circunscripción IV Sección F, fracción XII  
 Calle Hiroshima, Rojas, Marino Py; Circunscripción IV Sección J, fracción I y parcelas rurales 97e, 97c.  
 Calle Palpa y Navier; Circunscripción IV rural 70d  
 Calles Soler, D. Curie, O. Brien, Cuyo, Dalton; Circunscripción IV rurales 82c, 82d, 82e, 82f, 82h, 82g, 82<sup>a</sup>.  
 Calle San Juan; Circunscripción IX Sección K, fracción I  
 Calle Segui norte, Formosa y Las Araucarias; Circunscripción IV rural 1762 f  
 Calle Puerto Rico; Circunscripción IV Sección P, fracción I  
 Calle Daguerre; Circunscripción IV rural 83c  
 Calle Dalton; Circunscripción IV rural 84K

#### CUADRANTE ESTE

Calle Pte Quintana; Circunscripción IV Sección R fracción II.  
 Calle Triunvirato; Circunscripción IV Rural 211, y Rural 212e  
 Calle La Paz, Colonia, Buenos Aires, Valentín Alsina;  
 Circunscripción IV Rural 211  
 Calle Agrelo; Circunscripción IV, Rural 190 y Rural 191  
 Calle Álvarez Jonte; Circunscripción IV Rural 190  
 Calle Sobral; Circunscripción IV; Rural 191, 192d, 192<sup>a</sup>, 192c.  
 Calle Quintana; Calle Bravo, Calle Cabo Sosa, Circunscripción IV Fracción II  
 Calle Lugones ; Circunscripción IV Fracción II y Fracción I  
 Calle Paso de los Patos, y Calle Lavallol Circunscripción IV, Rural 159  
 Calle Bouchard, y calle Padre Stoppler, Circunscripción IV Rural 144b  
 Calle Paso de los Andes y Diagonal Cuzco; Circunscripción IV





Rural 151ª y 150f  
 Calle Perú, Circunscripción IV Rural 150c  
 Calle Seguí; Circunscripción IV Rural 150g y 150 b  
 Calle Quito, Circunscripción IV Rural 223 y Fracción II.  
 Calles De la Torre, Houssay, Nobel, Einstein ,  
 Circunscripción IV Rural 217c.  
 Calle Polonia; Circunscripción IV, Sección t, manzana 104b.  
 Calle Verapaz, Circunscripción IV, Sección T, manzana 103b.  
 Calle Santo Domingo y Einstein; Circunscripción IV Sección T Fracción I  
 Calle Bogotá, Einstein, y ruta 8; Circunscripción IV Sección T Fracción I  
 Calle Managua, Circunscripción IV Sección T manzana 73ª y 73b  
 Calle Las Hayas, Circunscripción IX, Sección o, Quinta 6  
 Calle Novel y Lespada; Circunscripción III, Sección F, manzana 5

Calle Lespada; Circunscripción III, Sección F, manzana 41  
 Calle Novel; Circunscripción III, Sección F, manzana 41  
 Calle Las Hayas y Liniers; Circunscripción III, rural 35, 46, 36, y 37  
 Calle Ialbarden Circunscripción III, rural 46, 45, 44  
 Calle Echagüe; Circunscripción III, rural 33, 45, 44  
 Calle Las Hayas, Circunscripción IX Sección O fracción 1.  
 Calle Drago Circunscripción IV rural 39

**CUADRANTE SUR**

Calle Presidente Perón: Calle Gorostiaga ;Circunscripción IV Rural 96  
 Calle Esteban de Luca: Circunscripción V Rurales 18c, 14ª, 14b, 18d.  
 Calle Darragueyra y Congressales; Circunscripción V rural 22b

Calle J. Kennedy y Malabia; Circunscripción V Rural 17  
 Calle Lorenzini; Circunscripción V rurales 19c y 19d  
 Calle Trejo; Circunscripción V, Sección g, manzanas 60<sup>a</sup> y 60b.  
 Calle Pallieri; Circunscripción V, Sección g, manzanas 60 y 60c.  
 Calle Sarratea; Circunscripción V rurales 53c y 36<sup>a</sup>.  
 Calle Malabia y Laferriere; Circunscripción V sección J manzana 40  
 Calle Velásquez; y Godoy Cruz Circunscripción V Rural 28 b  
 Calle Gascón; Circunscripción V sección K manzana 55<sup>a</sup>  
 Calles Balle Planas, Cerrito, Rocha, Mozart, Gascón;  
 Circunscripción IV Sección S fracción I  
 Calle Gascón, Quiroga y Baroni; Circunscripción IV, Sección S,  
 fracción IV  
 Calle Quiroga Circunscripción IV, Sección S, manzana 21  
 Calles Balle Planas; Circunscripción IV Sección S, manzana 89  
 Calles Rivadavia y Alighieri; Circunscripción V rural 29 Dean  
 Funes; Circunscripción V, Sección B, Fracción I

#### **CUADRANTE OESTE**

Calle Estomba, Saavedra, Araoz, y Rocha; Circunscripción IV  
 Sección D fracción III  
 Calle Marquez y D<sup>o</sup> Andrea; Circunscripción V Sección A fracción IX  
 Calle Araoz, e Hidalgo; Circunscripción IV Sección D fracción V  
 Calle Repetto; Circunscripción V Sección A fracción V y VII  
 Calle Darragueyra, Gral Pico, Rousseau, Husares, Oncativo,  
 Pujol, Cabildo; Circunscripción V Sección C fracción I  
 Calle Araoz, Luna, Rocha; Circunscripción IV Sección D fracción VII  
 Calle Uriburu, Gutierrez, Luna, y Monti; Circunscripción V  
 Sección A fracción I  
 Calle Kennedy, y Colpayo; Circunscripción V Sección A fracción III  
 Calle Martí; Circunscripción V Sección B manzana 26  
 Calle Pio XII; Circunscripción V Sección A fracción I

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

#### 4.2.7 PROYECTO II.2.1

### CENTROS DE TRANSFERENCIA

#### PROGRAMA DE TRANSPORTE II.2

#### EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD

#### JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

##### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mejorar la eficiencia de los distintos modos de transporte para una mejor calidad de los viajes de la población en transporte público.
- Incidir adecuadamente en la adopción de las estrategias de viaje por parte de la población
- Asegurar un equipamiento mínimo necesario.
- Disminuir los tiempos de viaje, y desalentar el uso del auto particular.

- Establecer reservas de tierra para estacionamiento en las cercanías de los Centros de transferencia.

##### DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Estaciones Sourdeaux, Villa de Mayo, Los Polvorines, Pablo Nogues-Malvinas Argentinas, Grand Bourg, Tierras Altas, Tortuguitas.

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

DESIGNACIÓN	JERARQUIA	PRIORIDAD	OBSERVACIONES
TORTUGUITAS	2	2	TIERRAS DEL ENABIEF CEDIDAS AL MUNICIPIO
TIERRAS ALTAS	4	4	SE DEBERÁ RESOLVER JUNTO A LA INTERFERENCIA VIAL FERROVIARIA.
GRAND Bourg	1	1	CONVENIO CON SECRETARÍA DE TRANSPORTE NACION
PABLO NOGUES MALVINAS ARGENTINAS	1	1	NUEVA CENTRALIDAD
LOS POLVORINES	1	1	
VILLA DE MAYO	3	3	TIERRAS DEL ENABIEF CEDIDAS AL MUNICIPIO
SOURDEAUX	2	2	

#### 4.2.8 PROYECTO II.3.1

### SENTIDOS DE CIRCULACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

#### PROGRAMA DE TRANSITO II.3

#### EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD

#### JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

##### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Solucionar o disminuir los conflictos de tránsito tomando como insumos básicos las capacidades de la red secundaria, los volúmenes más significativos por sentido de circulación y la localización del equipamiento urbano.
- Agilizar y ordenar el tránsito.
- Adecuar el equipamiento a las necesidades del tráfico no pasante.
- Mejorar la accesibilidad a los centros.
- Asegurar vinculaciones preferenciales entre los distintos

sectores del Municipio, sin impactar negativamente en el ámbito barrial.

- Mejorar y consolidar los centros de transferencias.
- Priorizar la inversión pública.

##### DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Red secundaria intrapartido

Red terciaria

Centros comerciales

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

4.2.9 PROYECTO II.3.2

**RESOLUCIÓN DE INTERSECCIONES**

**PROGRAMA DE TRANSITO II.3**

**EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD**

JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Revertir los conflictos existentes y jerarquizar los cruces por sus flujos vehiculares y peatonales y por la composición modal (cantidad de servicios horas del auto transporte público de pasajeros y cantidad de auto transporte de carga).
- Asegurar un equipamiento mínimo por intersección, de acuerdo a las etapas de intervención.
- Intervenir en todos los cruces de la red secundaria interna

- del partido (consolidada) con el resto de la red vial.
- Garantizar la seguridad del flujo peatonal.
- Priorizar la circulación fluida de los flujos principales.
- Incrementar la capacidad real de la red.

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN**

En los cuadros contiguos se detalla los tipos de intersecciones y tipología de resolución.

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

**MATRIZ 1 TIPOS DE INTERSECCIONES Y DE RESOLUCIONES**

Intersección de Avenidas Urbanas con Avenidas Urbanas y con la red Secundaria y Terciaria					
AVENIDA URBANA DEL SESQUISENTENARIO RUTA 197	Avenida urbana	Calle vehicular secundaria	Calle barrial terciaria	Calle tránsito restringido	FFCC
	Senda peatonal, semáforos, paradas de APP	Alternativa 1 senda peatonal, semáforos, paradas de APP. Alternativa 2 senda peatonal, semáforos	Senda peatonal Reductores de velocidad	Calles de barrios cerrados/ Country Reductores de velocidad	Resolución a distinto nivel

**MATRIZ 2 TIPOS DE INTERSECCIONES Y DE RESOLUCIONES**

Intersección de la red Secundaria con Avenidas Urbanas y con la red Secundaria y Terciaria					
Red Secundaria Prioridad APP	Avenida Urbana	Calle vehicular secundaria	Calle barrial terciaria	Calle transito restringido	FFCC
	Senda peatonal, semáforos paradas APP	Senda peatonal, señalización vertical	Senda peatonal, reductores de velocidad	Senda peatonal reductores de velocidad	Resolución a distinto nivel

**MATRIZ 3 TIPOS DE INTERSECCIONES Y DE RESOLUCIONES**

Intersección de la red Terciaria con Avenidas Urbanas y con la red Secundaria y Terciaria					
Red Terciaria	Avenida Urbana	Calle vehicular secundaria	Calle barrial terciaria	Calle transito restringido	FFCC
	Senda peatonal, paradas APP	Senda peatonal, señalización vertical	Reductores de velocidades	Reductores velocidades	Resolución a distinto nivel

4.2.10. PROYECTO II.3.3

**RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS VIALES Y NODOS**

PROGRAMA DE TRANSITO II.3  
 EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD  
 JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Resolución puntual de serias deficiencias viales en la trama primaria y secundaria y de aquellas resoluciones en los puntos de accesos al partido de las vías primarias.
- La Jerarquización de los accesos al partido.
- La fluidez del tránsito.
- La Disminución de accidentes.

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN**

Intersección de las rutas 8 y 197  
 Intersección de la ruta 197 y calle San Martín  
 Curva y Contra curva de la ruta 202  
 Intersección de la ruta 202 y San Martín  
 Intersección de la ruta 8 y Provincia de Buenos Aires

**ESQUEMA 7**

**RESOLUCIÓN SOBRE RUTA PROVINCIAL 24 (EX RUTA 197)**



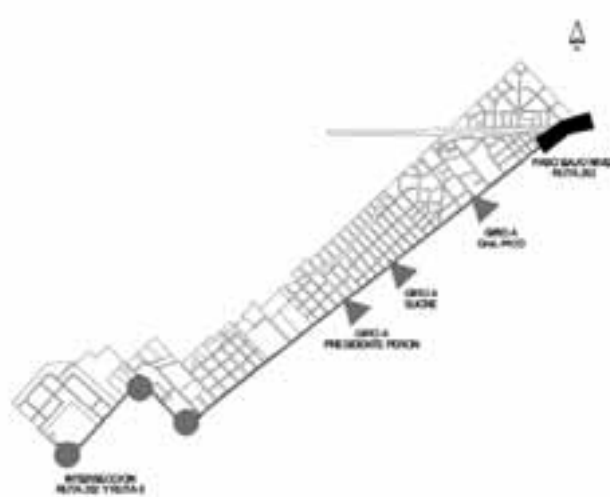
DESIGNACIÓN	JERARQUÍA	PRIORIDAD	OBSERVACIONES
RUTA 197 Y RUTA 8	1	1	ROTONDA
RUTA 197 Y L. SAN MARTIN	1	2	ROTONDA
RUTA 197 Y HUERGO	2	2	ROTONDA
RUTA 202. CURVA Y CONTRA CURVA	2	2	ROTONDA
RUTA 202 CON PICO, SUCRE, P. PERÓN	3	3	DÁRSENAS PARA GIRO A LA IZQUIERDA
RUTA 8 Y PROVINCIA BUENOS AIRES	2	3	A DEFINIR

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

**ESQUEMA 8**

**SOLUCIÓN SOBRE RUTA PROVINCIAL 23 (EX 202)**



#### 4.2.11 PROYECTO II.3.4 **RESOLUCIÓN DE INTERFERENCIA VIAL FERROVIARIA**

**PROGRAMA DE TRANSITO II.3  
 EJE ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD  
 JERARQUIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA II**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Revertir el carácter de barrera urbana, estimulando la vinculación entre ambos lados del ferrocarril.
- Disminuir los tiempos de espera, congestión de tránsito, y costos operativos del auto transporte automotor por cierre de barreras.
- Disminuir los efectos derivados de la contaminación sonora y atmosférica.
- Disminuir los accidentes y garantizar los cruces peatonales a diferente nivel.

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN**

Los Polvorines; Grand Bourg; Sourdeaux; Tierras Altas, Los Polvorines, 197, 202, parque urbano.

Consideraciones generales para la ejecución de pasos a diferente nivel: Los proyectos y ejecución de las obras podrán realizarse por el concesionario del servicio y/o por el Municipio (Decreto

744/88). En el caso de concesionarios las obras se ejecutarán con los recursos asignados al programa de inversiones y el Municipio con recursos propios o con el aporte de otras entidades según la legislación vigente.

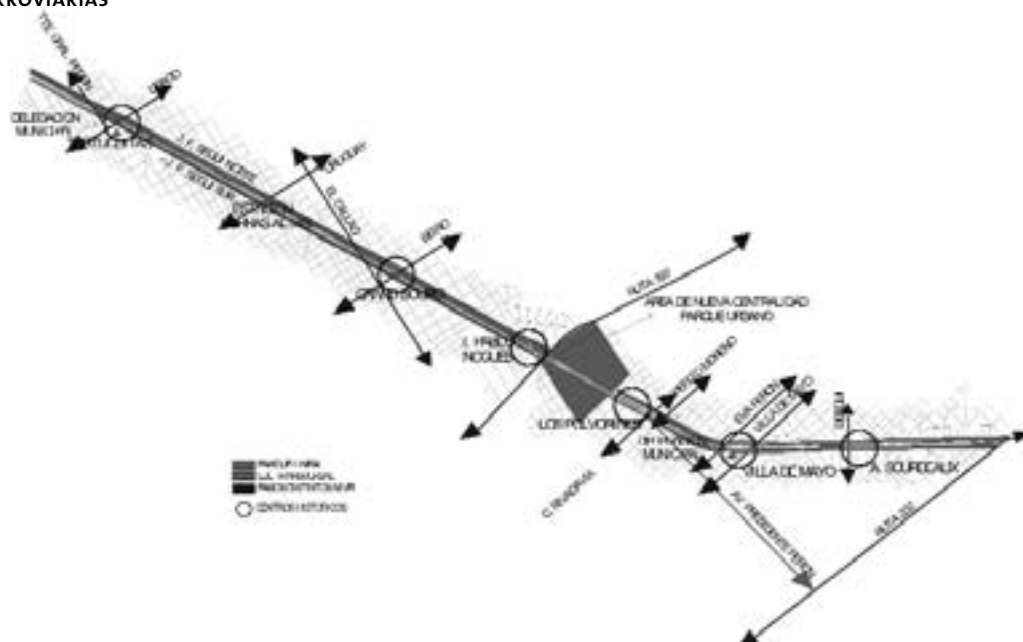
El municipio podrá determinar en cada caso la necesidad de expropiación de terrenos que no pertenezcan al Estado y que resultaren necesarios al desarrollo de estas obras.

Se definirá en el Plan Plurianual que se presente junto con el presupuesto municipal:

- Estado de situación
- Actividades
- Fuente de Financiamiento
- Plazos
- Actores intervinientes

DESIGNACION	JERARQUIA	PRIORIDAD	OBSERVACIONES
RUTA 197	1	1	BAJO NIVEL
RUTA 202	1	2	BAJO NIVEL
TIERRAS ALTAS	4	2	A DEFINIR
GRAND BOURG	2	2	A DEFINIR
PERITO MORENO POLVORINES	2	4	A DEFINIR
SOURDEAUX	3	3	A DEFINIR
NUEVA CENTRALIDAD	1	2	BAJO NIVEL

**ESQUEMA 9  
 INTERFERENCIAS VIALES-FERROVIARIAS**





## CAPITULO 5

# Gestión

### 5.1. INTRODUCCIÓN

A los efectos de dotar de los instrumentos de gestión necesarios para llevar adelante el marco conceptual del esquema de planificación que otorga el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Urbano de Malvinas Argentinas (PODUMA), el presente Capítulo reglamenta la forma de gestión municipal específica, y sus instrumentos.

### 5.2. SISTEMA DE GESTIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO (SIGODU)

Es el sistema que establece las características de gestión municipal para los temas urbanísticos, de ordenamiento territorial y el uso del suelo dentro del marco conceptual y la estrategia urbana definidas en el PODUMA.

Tiene tres componentes básicos: un ámbito de articulación interno municipal, para la interpretación y actualización de la normativa urbanística; un ámbito de articulación externo, para la concertación del ordenamiento y desarrollo territorial y un área de gerenciamiento que coordine los diferentes ámbitos y contenga las áreas específicas para la implementación del PODUMA.

#### 5.2.1. GERENCIAMIENTO DEL SIGODU

El SiGODU, será gerenciado por la oficina municipal de planeamiento, en adelante denominada “Oficina de Planeamiento”, a cuyo frente deberá estar un diplomado universitario de profesión con contenido curricular orientado al urbanismo y experiencia en la función pública, preferentemente municipal.

Esta oficina tendrá un rango no inferior al de Dirección General y contendrá en su estructura un área de planeamiento físico de acuerdo a lo ordenado por el Artículo 74° del Decreto Ley 8912/77.

##### 5.2.1.1. COMPETENCIAS

La oficina de gerenciamiento del SiGODU tendrá las siguientes competencias:

#### COMPETENCIAS PROPIAS

Ordenamiento urbano; Proyectos urbanos; Aprobación y registro de obras privadas; Aprobación y registro de subdivisión y valuación del suelo; Cartografía; Registro y Estadística demográficas y física urbana.

#### INTERVENCIÓN OBLIGATORIA

En el tratamiento normativo y en la elaboración de dictámenes vinculados a las siguientes temáticas: Obras Públicas; Servicios Públicos; Inspección General; Arbolado público y parquización; Espacio público; Medio Ambiente; Industria; Arquitectura; tránsito y transporte.

Las políticas y la gestión de las oficinas iniciales competentes en estas materias deberán estar articuladas dentro del SiGODU.

##### 5.2.1.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL

Para su adecuado funcionamiento la oficina de gerenciamiento del SiGODU contará con las áreas necesarias para gestionar e intervenir en asuntos de su competencia, teniendo el apoyo técnico interdisciplinario necesario para desarrollar sus funciones. Con este criterio, formará parte de la estructura orgánico-funcional:

- En área de planeamiento físico definida por el Artículo 74 del Decreto Ley 8912/77, cuyo rango no será inferior a departamento y a cuyo cargo estará un profesional experto en planeamiento urbano incorporado a la planta permanente del personal municipal a través de un concurso público de antecedentes y oposición;
- Un área de formulación y gestión de proyectos de obras definidas en el PODUMA;
- Un área que gestione y administre el patrimonio inmueble municipal, a cuyo cargo estará un profesional especializado en administración y gestión económica;
- Un área de aprobación y registro de planos de obras privadas a cuyo cargo estará un responsable profesional universitario de la construcción;
- Un área de aprobación y registro de modificación de estados parcelarios y valuación inmobiliaria a cuyo cargo estará un profesional de la ingeniería o la agrimensura;
- Un área que administre un Sistema de Información

Geográfica, a cuyo cargo estará un profesional especializado en la materia;

- Un área de estadísticas demográficas y física urbana;
- Un área administrativa.

### 5.2.2. ÁMBITOS TÉCNICOS DE ARTICULACIÓN

Para el soporte de la decisión técnico administrativa, serán creados ámbitos de articulación técnica, vinculados a la estructura del SiGODU, con características diferenciales según su objetivo y componentes.

#### 5.2.2.1. ÁMBITO DE INTERPRETACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA NORMATIVA

Bajo la forma de Comisión, funcionará el ámbito de articulación interno municipal, de carácter permanente, coordinado por la oficina de gerenciamiento del SiGODU, e integrado por distintas áreas municipales concurrentes, teniendo como función primordial la atención de los casos particulares no previstos y /o no permitidos explícitamente por la normativa municipal relacionada con el PODUMA.

#### 5.2.2.2. ÁMBITO DE CONCERTACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO TERRITORIAL

Bajo la forma de Comisión, funcionará el ámbito de articulación externo, integrado por la oficina de gerenciamiento del SiGODU, distintas áreas de la administración pública y entidades (otros Municipios, organismos provinciales, empresas de servicios públicos, organizaciones de la comunidad etc.), con atribución para analizar los Planes particularizados y Proyectos especiales del PODUMA y la aplicación de lo dispuesto en el artículo 3º, inciso c del Decreto Ley 8912/77.

## 5.3. INSTRUMENTOS

Son los instrumentos con que cuenta el Municipio para alcanzar los objetivos del PODUMA que permitan: comprender sus alcances, contar con las normativas específicas a nivel local y a nivel provincial y nacional, contar con programas y proyectos, incentivar el logro de dichos objetivos con las herramientas de gestión necesarias para ello.

### 5.3.1. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

Para la aplicación de los planes, programas y proyectos, y los objetivos y estrategias desarrollados en el PODUMA, el Municipio utilizará los siguientes instrumentos urbanísticos de intervención:

### 5.3.1.1. INSTRUMENTOS NORMATIVOS

#### 5.3.1.1.1. INSTRUMENTOS BÁSICOS

El planeamiento del territorio Municipal se hará a través del PODUMA, y comprende los siguientes instrumentos básicos: Modelo territorial, Estrategias de Desarrollo Urbano, Programas, Proyectos y Código Urbanístico.

#### 5.3.1.1.2. INSTRUMENTOS COMPLEMENTARIOS

Son instrumentos complementarios del PODUMA, los Planes Provinciales y Regionales de desarrollo económico y social y de ordenamiento físico (Art. 3º inciso b del Decreto Ley 8912/77).

### 5.3.1.2. INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN

#### 5.3.1.2.1. SECTORES ESPECIALES DE DESARROLLO URBANO (SEDU)

Se denomina así, a aquellos sectores de la ciudad que puedan requerir un régimen urbanístico específico, de alta complejidad, condicionado a sus particularidades, independientemente de su localización y forma de ocupación del suelo. A partir de la declaración de un sector como SEDU se podrá establecer nuevas formas de ocupación del suelo, modificación de la trama, la reestructuración urbana o ambiental, la preservación de identidades locales y culturales, la implementación de programas y proyectos del PODUMA, la regularización del parcelamiento del suelo y de su edificación en áreas especiales de interés social (suburbio, tejido marginal), emprendimientos para el tratamiento de bordes de arroyos, consolidación de corredores estructurantes, etc. Estos sectores se dividen en:

#### INSTITUCIONAL

Equipamientos administrativos, recreativos y comunitarios del estado municipal, provincial o nacional, (centros administrativos, organismos descentralizados, universidades, escuelas, hospitales, centro de salud, centros deportivos, culturales, etc) por sus características no es posible encuadrarse en el régimen urbanístico del resto de la ciudad. Los equipamientos existentes y los a construir, podrán a partir de la declaración como SEDU y previo estudio de la Oficina de Planeamiento adoptar formas de ocupación del suelo, modificación de trama, FOT y densidad mayores a los establecidos para el área en la que se insertan.

#### SOCIAL

Son sectores sociales cuyo tejido es considerado como de suburbio o marginal que deben mejorar su integración al resto de la ciudad y las condiciones generales del hábitat. Están comprendidos los asentamientos auto construidos, con parcelamientos irregulares, en terrenos públicos o privados.

Los sectores demarcadas de esta manera ahora o en el futuro y complementariamente con la normativa vigente, podrán admitir su regularización con indicadores diferenciados para las construcciones y las medidas de las parcelas previo estudio particularizado de cada caso a los fines de mejorar la integración al tejido circundante y evitar el congelamiento de situaciones morfológicas y de tipo de tejido segregatorios.

#### **PATRIMONIAL**

Son las áreas definidas y a definir como de interés patrimonial, ambiental o urbano, por el cual se adoptan medidas controladoras del uso, ocupación, obras de saneamiento, y que pueden estar sujetas a programas y proyectos específicos designados en el PODUMA a los fines de mejorar, y preservar determinadas áreas con interés para el medio ambiente natural, histórico y cultural de la población. La escala de estas áreas podrá ser variable desde grandes extensiones públicas o privadas hasta elementos individualizados (como edificios o elementos determinados como un árbol o un jardín).

#### **REESTRUCTURACIÓN URBANA**

Emprendimientos de gran escala que sujetos a un estudio particularizado de gran complejidad a partir del cual se requiera de una modificación de la trama urbana, el englobamiento de parcelas para una nueva división, modificación de la forma de ocupación del suelo, usos e indicadores. Podrá aplicarse para los fines propuestos el Artículo 20 del Decreto Ley 8912/77 referido a reestructuración de núcleos urbanos y el Artículo 84 y subsiguientes del mismo Decreto Ley, con referencia a la movilización del suelo urbano, y complementariamente todos los instrumentos definidos en este capítulo.

La declaración como SEDU se hará mediante ordenanza con el fin de lograr los objetivos de desarrollo urbano a través de emprendimientos públicos y/ o privados superadores de la situación actual en consonancia con el PODUMA. Pueden ser objeto total o parcialmente de Convenios Urbanísticos. La zonificación preexistente a la delimitación del sector, mantendrá su vigencia en todo lo que no haya sido objeto de un convenio urbanístico. Su realización puede concretarse a través de una operación privada, pública o concertada y podrá complementarse con los demás instrumentos definidos por el Plan.

##### **5.3.1.2.2. PROYECTOS ESPECIALES (PE)**

Son aquellos proyectos que se materializan en un único o varios inmuebles sucesivos, con superficie mayores a 5000 m<sup>2</sup>, y o superficies edificadas mayores a 2000 m<sup>2</sup>. Incluye parcelamiento de suelo en terrenos mayores a 5000 m<sup>2</sup>, emprendimientos residenciales y / o comerciales de gran

porte, que exigen un análisis diferenciado, debiendo observar acuerdos con los distintos actores involucrados y condicionantes específicas. Su realización puede concretarse a través de una operación privada, pública o concertada. Los proyectos especiales se podrán aplicar además en zonas urbanizables establecidas por el Código Urbano. No serán de aplicación en las zonas Industriales ni en las zona residencial jardín 3. Podrán mediante estudio particularizado aprobar formas de ocupación del suelo, y alturas diferentes a las establecidas para la zona. Asimismo en caso de justificarse se podrá autorizar un incremento por sobre el valor del FOT y densidad establecida para la zona mas los premios en caso de corresponder, de hasta un 20 % (no pudiendo superar el 70% entre premios e incremento). En los casos de establecerse formas de ocupación del suelo, altura, y/o mayor FOT y densidad el solicitante deberá proyectar en forma consensuada y simultánea con el equipo técnico de planeamiento del municipio de forma tal que se resguarde las premisas establecida en el PODUMA y el Código Urbano. Su aprobación se realizará mediante la homologación por Ordenanza de un convenio urbanístico. Estará sujeto a los demás instrumentos fijados en el presente capítulo y necesariamente se establecerán aportaciones consensuadas.

##### **5.3.1.2.3. COMPENSACIONES URBANÍSTICAS (C.U)**

Se entiende por Compensaciones Urbanísticas, al incremento proporcional de la densidad neta y el FOT máximo que el Municipio establece para el distrito, a cambio de donaciones de áreas verdes y libres públicas y reservas fiscales, cuando se parcelen manzanas originadas con anterioridad a la vigencia del Decreto Ley 8912/77, de acuerdo al Artículo 57° de dicha norma, sin variar la densidad media bruta prevista para el sector.

##### **5.3.1.2.4. TRANSFERENCIA DE LA CAPACIDAD CONSTRUCTIVA DE LAS PARCELAS (T.C)**

Se llama Transferencia de la capacidad constructiva de las parcelas a una alternativa de compensación por requerimientos de desarrollo urbano o protección patrimonial de inmuebles catalogados, que contempla la transferencia del FOT de una parcela a otra u otras parcelas ubicadas en el municipio en tanto que, las construcciones en la parcela receptora no podrán superar las normas de tejido de su Distrito de Zonificación, y que el FOT de la parcela receptora, resultante de la transferencia, no podrá exceder más del 30% del valor fijado por su zonificación. La transferencia de la capacidad constructiva puede reservarse en cabeza del titular de dominio del bien con carácter de crédito, que constará inscripto a su nombre en un Registro especial que la Oficina de Planeamiento Municipal llevará a estos efec-

tos. El crédito por reserva de capacidad constructiva podrá ser cedido en todo o en parte según las previsiones del Título IV de la Sección III del Libro II del Código Civil, mientras no se hubiese agotado.

#### **5.3.1.2.5. BALDÍOS APTOS PARA RECALIFICACIÓN AMBIENTAL (B.A.R.A.)**

Se consideran aptos para su recalificación ambiental a todos los terrenos baldíos ubicados en el territorio del partido de Malvinas Argentinas que cumplan con las exigencias de la Ordenanza General 38/69 o la norma que la reemplace. Podrán también y en caso de mediar un convenio urbanístico entre el propietario, la municipalidad y posibles terceros aplicarse para la generación de conjuntos de vivienda de interés social, y de equipamiento comunitario.

#### **5.3.1.3. INSTRUMENTOS TRIBUTARIOS, DE FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN**

Es el conjunto de instrumentos que permiten crear los recursos necesarios para la gestión del planeamiento y la forma de ejecución de obras de equipamiento e infraestructura. Estos recursos podrán tener forma variada como ser: monetaria, a través de adquisición de inmuebles, servicios, bienes, etc.

**5.3.1.3.1. PAGO DE TRIBUTOS CON VALORES NO MONETARIOS:** El Departamento Ejecutivo podrá aceptar como forma de pago por los tributos vencidos o por vencer, valores no sean monetarios como:

- a) Compensación de deudas por inmuebles de acuerdo a lo establecido por la Ordenanza Fiscal vigente. Dicho inmueble será evaluado por la Oficina de Planeamiento la cual mediante estudio fundado podrá disponer un proyecto específico para el según su localización y necesidades del área o recomendar su venta. En este caso lo recaudado por su venta deberá integrar el Fondo de Desarrollo Urbano. El Poder ejecutivo también podrá aceptar un bien inmueble cuando este ocupado con vecinos que tengan una antigüedad no menor a 5 años para su regularización y posterior venta de la tierra a sus ocupantes.
- b) Compensación de deudas por bienes y/ o servicios destinadas a la ejecución de obras de equipamiento urbano, construcción de infraestructura, construcción de viviendas, y equipamiento de salud y educación, de acuerdo a lo establecido por la Ordenanza Fiscal.

#### **5.3.1.3.2. A TRAVÉS DE CRÉDITOS**

Utilización de crédito nacional e internacional, público y privado como fuente de financiación para el desarrollo de emprendimientos. Se deberá evaluar para cada proyecto la

capacidad de recupero de dichos créditos a los fines de realimentar la inversión pública.

#### **5.3.1.3.3. APORTACIONES URBANÍSTICAS (AU)**

Se considerarán aportaciones urbanísticas, aquellos recursos económicos y/ o en especies, producto de la ejecución del planeamiento.

Se clasifican de acuerdo a la iniciativa originante en:

- a) Aportaciones por materialización de uso y/o división del suelo: Son aquellas que por Ley se deben realizar a los fines de prever la continuidad de la traza vial, la cesión de espacios verdes, la cesión para equipamiento Industrial y comunitaria.
- b) Aportaciones por mitigación de impacto urbano ambiental: Es la aportación que deberá realizar un inversor privado cuando surja del estudio de impacto urbano ambiental la necesidad de realizar determinadas obras de infraestructura, equipamiento, viales, etc fuera del predio sobre el cual se hace el estudio a los fines de mitigar el impacto urbano ambiental. Las mitigaciones necesarias dentro del predio que surjan del estudio se realizarán como parte del proyecto a realizar.
- c) Aportaciones por valorización del suelo o inmueble: Se consideran así a las contribuciones por mejoras que deberán abonar los titulares de dominio, usufructuarios, poseedores a título de dueño, de acuerdo a lo establecido por la Ordenanza Tarifaria y Fiscal y normas especiales, por las actuaciones administrativas y/o inversiones municipales que produzcan una significativa valorización de los inmuebles, en aquellos casos en que esta valorización sea superior al 30% del valor original y se vuelque al mercado inmobiliario. Serán consideradas dentro de esta categoría de actuaciones las acciones administrativas de otros niveles de gobierno o las inversiones privadas en infraestructura y equipamiento autorizadas o promovidas por el Municipio como las siguientes:
  - Cambio de indicadores urbanísticos establecidos en el Decreto Ley 8912/77.
  - Establecimiento o modificación del régimen de uso del suelo.
  - Elevación de las condiciones de aprovechamiento en edificabilidad en área construida o de proporción ocupada por edificación, en el predio.
  - Autorizaciones que permitan transformar áreas urbanas abiertas en urbanizaciones cerradas.
  - Obras de infraestructura en servicios.
  - Obras de pavimentación.
  - Obras de equipamiento (salud, educación, comercio, esparcimiento, deportivo, institucional, transporte, etc.).

La reglamentación estará dada por la Ordenanza Fiscal y Tarifaria y Decretos complementarios.

#### **5.3.1.3.4. APORTACIONES CONCERTADAS (AC)**

Son aquellas que no están incluidas dentro de las descriptas en las aportaciones urbanísticas y que surjan de los convenios urbanísticos celebrados entre el ejecutivo Municipal y los inversores privados. Las aportaciones realizadas por los inversores privados podrán ser en dinero o en especies, estas últimas podrán materializarse dentro o fuera del polígono en el cual se desarrolla el emprendimiento a criterio del Municipio, por medio de Cesión de suelo o inmueble, construcción de infraestructura y / o equipamiento urbano. En caso de aportaciones de dinero las mismas deberán destinarse al Fondo de Desarrollo Urbano con cargo establecido.

#### **5.3.1.3.5. OBRAS PÚBLICAS MUNICIPALES POR DECLARACIÓN DE UTILIDAD PÚBLICA**

Para la ejecución de obras públicas municipales se aplicarán las Ordenanzas municipales especiales (Ords. 11/13 de 1996); la Ord. Gral. 165 y el Dec. Ley 6.769/58 o la normativa que las reemplace.

#### **5.3.1.3.6. EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA POR COMPENSACIÓN DE TASAS**

El Departamento Ejecutivo a través de un convenio urbanístico podrá acreditar y / o compensar el valor de obras públicas de infraestructura previamente acordadas y ya ejecutadas por un contribuyente a obligaciones futuras de tasa, derechos y contribuciones excepto multas o infracciones, de acuerdo a lo establecido por la Ordenanza Fiscal y Tarifaria vigente. En ningún caso podrán ser parte de las obras exigidas para la realización de un proyecto especial.

#### **5.3.1.3.7. EXONERACIONES DE TASAS POR CONSERVACIÓN PATRIMONIAL**

Beneficio de la exención de un porcentaje de la tasa por contribución de la vía pública. Este porcentaje estará en relación al valor del inmueble y al valor de mantenimiento y conservación del mismo, que será valorado por el Departamento Ejecutivo. Dicha exención deberá ser destinado a la preservación del mismo, de acuerdo a lo establecido por la Ordenanza Fiscal y Tarifaria vigente."

#### **5.3.2. INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN**

Para la ejecución del planeamiento, se podrán conformar entes jurídicos municipales para el desarrollo de las actividades que conforman la Unidad de Gestión y tomar a su cargo el desarrollo de una determinada actividad. Los instrumentos

de actuación podrán adoptar las siguientes modalidades en el marco establecido por la normativa vigente, en especial Decreto Ley 66769/58 o la normativa que lo reemplace.

#### **5.3.2.1. UNIDADES EJECUTORAS**

##### **5.3.2.1.1. ENTES JURÍDICOS PRIVADOS DE PROPIEDAD MUNICIPAL**

El municipio podrá constituir, adquirir, o conformar entes jurídicos privados las cuales tendrán los siguientes objetivos:

Adquisición de entidades en emergencia económica con peligro de desempleo por parte de los operarios y cuyas actividades sean compatibles o asimilables a bienes de producción y servicios que pueda favorecer una mejor eficiencia en la gestión municipal.

Conformación de entidades dedicadas a cubrir la prestación de servicios de infraestructura y promover urbanizaciones.

##### **5.3.2.1.2 ENTES JURÍDICOS DE CAPITAL MIXTO O FIDEICOMISOS**

El municipio podrá realizar a través de la figura de fideicomiso las siguientes modalidades de gestión.

- a) Adquisición fiduciaria de inmuebles (a.f.i.): Se llama adquisición fiduciaria de inmuebles a la adquisición del dominio fiduciario por parte del municipio de uno o mas propiedades con fondos o recursos financieros aportados por una parte de un convenio urbanístico para afectarlos mediante la constitución de un fideicomiso a la realización de proyectos de desarrollo urbano, con el cargo de realizar efectivamente el objeto convenido y asegurar la transferencia de los bienes a los beneficiarios que se designen o consolidar el dominio en cabeza del municipio una vez vencido el plazo establecido en el programa a desarrollar.
- b) Consorcios de desarrollo urbano (c.d.u.): Se llama así a los consorcios de desarrollo urbano que se conformen entre la municipalidad y el sector privado el cual permite que un administrador pueda a través de un compromiso fiduciario y con el cargo de realizar efectivamente el objeto convenido, gerenciar proyectos de urbanización ejerciendo derechos reales sobre determinados inmuebles sin necesidad de que el propietario transfiera el dominio. El poder ejecutivo tendrá participación con voz y voto en el consejo directivo del consorcio.

##### **5.3.2.1.3. ASOCIACIÓN MIXTA (A.M)**

Se llama así a las diferentes formas de asociación que el municipio puede establecer con el sector privado, mediante concesiones, transferencia con cargo, convenios de explotación, padrinazgos, construcción y mejora de equipamiento y cualquier otra figura contractual a través de la cual se establezca la autorización a un interlocutor privado o social dispuesto a

explotar o intervenir a través de mejoras en un determinado sitio o actividad que el municipio considera adecuada.

### 5.3.3. INSTRUMENTOS OPERATIVOS

#### 5.3.3.1. CONVENIO URBANÍSTICO (CU)

##### 5.3.3.1.1. DEFINICIÓN

Se llaman así a los acuerdos celebrados entre la autoridad municipal y personas públicas o privadas, tengan estas o no la condición de propietarios de los terrenos, construcciones o edificaciones correspondientes, para su colaboración y más eficaz desarrollo de la actividad urbanística. Los convenios tienen por finalidad transparentar, ordenar y pautar los compromisos asumidos por las partes en todas aquellas materias enmarcadas en el PODUMA y en el CUMA.

Se registrarán en el Registro Oficial y se publicarán en el Boletín Oficial Municipal.

##### 5.3.3.1.2. APLICACIÓN

Los Convenios Urbanísticos se aplicarán necesariamente de forma complementaria a todos los instrumentos de Ordenación y Gestión del territorio y a todas aquellas instancias establecidas en los capítulos del presente Código. Podrán ser objeto de convenios urbanísticos las siguientes operaciones:

- Adquisiciones de inmuebles.
- Consorcios de desarrollo urbano (c.d.u.).
- Áreas de desarrollo prioritario.
- Aportaciones urbanísticas (au): cesión de suelos, construcción de infraestructuras y equipamiento urbano.
- Englobamientos para desarrollos urbanos (e.p.d.u.).
- Baldíos aptos para recalificación ambiental (b.a.r.a.).
- Transferencia de la capacidad constructiva de las parcelas.
- Estructuras o edificios inconclusos u obsoletos.
- Proyectos especiales.
- Declaración de SEDU.
- Desarrollos que garanticen la conservación de inmuebles de interés patrimonial artístico, arquitectónico, histórico o paisajístico.
- Tramitaciones no reguladas, nuevas o complejas referidas a la realización de proyectos y/o ejecución de obras de alto impacto, o de interés urbanístico.

##### 5.3.3.1.3. COMPOSICIÓN

Los convenios Urbanísticos están redactados con cláusulas las cuales deberán contener como mínimo las siguientes:

- a) Representación: son las partes que celebran el acuerdo y su representación.
- b) Objeto: es el propósito tendiente a la concreción de un objetivo en común por el cual se celebra el acuerdo.
- c) Marco Normativo: son las normas Nacionales, Provinciales

y Municipales vigentes a la suscripción de dichos convenios en el que se encuadra el convenio.

- d) Derechos y obligaciones: Se deberán establecer precisamente cuales son los derechos y obligaciones de cada una de las partes y los plazos que se establezcan para su cumplimiento y la concreción del objetivo en común.
- e) Garantías: En los casos que así lo amerite y a los fines de cumplir con los compromisos suscritos, deberán fijarse garantías monetarias o títulos o cauciones, los cuales serán devueltos cuando se cumplimente lo pactado. Es requisito necesario cuando se comprometa la ejecución de obras de infraestructura y/o equipamiento para la ejecución de un proyecto o se promueva la intervención del HCD.
- f) Cláusula legal: deberán las partes acordar la jurisdicción de los Tribunales competentes a los efectos legales derivados del convenio.

### 5.3.4. INSTRUMENTOS DE PARTICIPACIÓN, AJUSTE Y SEGUIMIENTO

El ajuste y seguimiento del PODUMA y el Código Urbano estarán regulados a través de los siguientes mecanismos:

#### a) MECANISMO PARTICIPATIVO PARA LA REVISIÓN DEL PODUMA

La población y sus entidades organizadas podrán proponer la revisión y/ o implementación de algún Programa o Proyecto del PODUMA. Al ser presentada la propuesta, deberá realizarse un informe técnico y publicarla para luego registrar el aval del 70% de los vecinos que integran el área a afectar, o la no oposición del 30% de los mismos. La Oficina de Planeamiento deberá controlar que el resultado de la propuesta no desvirtúe los lineamientos generales del Plan.

#### b) MECANISMO PARTICIPATIVO PARA LA REVISIÓN DEL CUMA

La población y sus entidades organizadas podrán proponer la revisión de la normativa urbanística (usos, indicadores, restricciones) para un área específica. Al ser presentada la propuesta, deberá realizarse un informe técnico y publicarla para luego registrar el aval del 70% de los vecinos que integran el área a afectar, o la no oposición del 30% de los mismos. La Oficina de Planeamiento deberá controlar que el resultado de la propuesta no desvirtúe los lineamientos generales del Plan, ni del Código Urbano.

#### c) MECANISMO DE CONSULTA

La Oficina de Planeamiento, a través del Sistema de Gestión del Ordenamiento y Desarrollo Urbano, podrá proponer ajustes a los programas o proyectos del Plan y al contenido del Código Urbano, convocando para ello a vecinos, organizaciones, colegios de técnicos y áreas técnicas específicas.

#### d) PLAZOS PARA LA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN Y/ O REVISIÓN

Se resumirán y resolverán una vez al año estableciéndose



el día 30 de noviembre de cada año como el plazo límite para proponer las modificaciones al HCD.

e) **INFORME ANUAL**

El cumplimiento de objetivos, metas, plazos, previstos por el PODUMA, será informado anualmente al Intendente Municipal y al HCD por la oficina de Gerenciamiento del SiGODU.

f) **TEXTO ORDENADO**

Todas las modificaciones al PODUMA y al CUMA, serán incorporadas a un texto ordenado, que será elevado anualmente a la autoridad provincial competente.

## 5.4. SANCIONES Y RESPONSABILIDADES

**5.4.1.** Las infracciones que se cometan a lo normado en el Código Urbano serán sancionados de acuerdo a lo establecido y/o a lo que se establezca en el Código Municipal de Faltas.

El Departamento Ejecutivo Municipal podrá imponer multas, medidas accesorias y disponer la suspensión de obras, remoción y demolición o adecuación de construcciones erigidas indebidamente.

**5.4.2.** Cuando fuere responsable de la infracción algún profesional, la autoridad municipal competente enviará los antecedentes al Consejo o entidad profesional respectiva, a los efectos de su juzgamiento. Podrá disponerse independientemente de ello la exclusión del infractor en las actuaciones donde se constate la falta. Serán solidariamente responsables por las infracciones cometidas, el peticionante, propietarios, empresas promotoras o constructoras y profesionales, en su caso.

