



PLAN ESTRATÉGICO URBANO TERRITORIAL CHACABUCO

DICIEMBRE 2018

Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan Estratégico Urbano de Chacabuco, Provincia de Buenos Aires, financiado por préstamo FONPLATA, en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de Planificación Territorial, de la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública.

AUTORIDADES NACIONALES

Presidente

Ing. Mauricio Macri

Vicepresidente

Lic. Gabriela Michetti

Jefe de Gabinete de Ministros

Lic. Marcos Peña

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Lic. Rogelio Frigerio

Secretario de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Lic. Fernando Álvarez De Celis

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial

Lic. Julián Álvarez Insúa

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernadora de la Provincia de Buenos Aires

María Eugenia Vidal

Vicegobernador de la Provincia de Buenos Aires

Daniel Salvador

AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente Municipal

Víctor Reinaldo Aiola

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Coordinadora del Área de Apoyo a la Planificación

Arq. María Mercedes de la Fuente

Consultor coordinador

Esp. Arq. Horacio M. Martino

CONSULTORES

Arq. Claudia Rodríguez

Arq. Silvia Rossi

Lic. Carlos Meza

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. MARCO CONCEPTUAL.....	9
3. CARACTERIZACIÓN DEL PARTIDO.....	11
3.1 Análisis territorial.....	11
3.2 Análisis Socio-Demográfico.....	18
3.3 Análisis Económico.....	26
3.4 Análisis Ambiental.....	32
3.5 Análisis del Marco Normativo.....	39
4. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMÁTICAS.....	70
Problemática 1: Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable	
Problemática 2: Desigual desarrollo urbano entre el centro y la periferia	
Problemática 3: Desigual desarrollo urbano territorial entre las Localidades y la ciudad cabecera	
Problemática 4: Déficit de Espacio Público Total y desigualdad de Espacio Público Verde por habitante	
Problemática 5: Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto) con deficitarias condiciones de seguridad vial	
Problemática 6: Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento	
Problemática 7: Uso ineficiente e insustentable de recursos naturales y vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático)	
Problemática 8: Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado	
5. MODELO ACTUAL Y MODELO DESEADO.....	123
5.1 Estructura Urbana y Modelo Actual.....	123
5.2 Objetivos, Estrategias, Visión, Lineamientos y Modelo deseado del territorio.....	129
6. INSTANCIAS PARTICIPATIVAS.....	133
6.1 Entrevistas a Informantes Clave	133
6.2 Encuentros con el intendente municipal y su gabinete.....	139
6.3 Talleres Participativos.....	140
7. FORMULACIÓN DEL PEUTCH 2030.....	150
7.1 Árbol Estratégico	151
7.2 Visión – Modelo de Partido / Ciudad.....	154
7.3 Línea Estratégica 1 Equidad Territorial.....	154
7.4 Línea Estratégica 2 Ciudad Inclusiva.....	167
7.5 Línea Estratégica 3 Espacio Público de Calidad.....	178
7.6 Línea Estratégica 4 Movilidad Sostenible.....	184
7.7 Línea Estratégica 5 Sostenibilidad Ambiental.....	188

7.8 Línea Estratégica 6 Nueva Gobernanza Urbana.....	193
7.9 Vinculación de los proyectos del PEUTCH con la Agenda 2030.....	197
8. PERFIL AVANZADO DE PROYECTO.....	203
8.1 Proyecto 1. Tren / Ferrobús entre Localidades.....	208
8.2 Proyecto 23. Ampliación de la Red de Agua Potable.....	209
8.3 Proyecto 40. Sistema de plazas y plazoletas en la periferia.....	211
8.4 Proyecto 47. Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040).....	212
8.5 Proyecto 52. Red de ciclovías y bicisendas.....	213
8.6 Proyecto 53. Circunvalación tránsito pesado (DNPRI).....	215
8.7 Proyecto 56. Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-.....	216
8.8 Proyecto 66. Nueva normativa urbana con horizonte 2030.....	218
8.9 Recomendaciones Gobernanza Urbana - Normativa Urbana 2030.....	219
9. BIBLIOGRAFÍA.....	223

1. Introducción

El presente documento integra los cuatro informes estipulados en los TDR del estudio “Plan Urbano Territorial de Chacabuco - Provincia de Buenos Aires”, encomendado por la Municipalidad de Chacabuco a la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra pública, en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de Planificación Territorial, Contrato de Préstamo FONPLATA ARG-025/2016 Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

En cuanto a su estructura organizativa, se desarrolla en primera instancia, el Marco Conceptual desde cual se aborda el trabajo, tomando como referencia los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas 2015) y la Nueva Agenda Urbana (Naciones Unidas Hábitat III 2016) adaptados a la realidad local.

En segundo lugar, se presenta una Caracterización del Partido, que incluye el análisis de las dimensiones: territorial, socio-demográfica, económica, ambiental y del marco normativo urbano.

Seguidamente, se desarrolla el análisis de las Problemáticas Identificadas, a saber:

1. Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable
2. Desigual desarrollo urbano entre el centro y la periferia
3. Desigual desarrollo urbano territorial entre las Localidades y la ciudad cabecera
4. Déficit de Espacio Público Total en relación a lo recomendado por ONU y desigualdad de Espacio Público Verde por habitante
5. Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto) con deficitarias condiciones de seguridad vial
6. Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento.
7. Uso ineficiente e insustentable de recursos naturales y vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático).

8. Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado.

En cuarto lugar, se presentan los aportes realizados en las distintas Instancias Participativas que se llevaron a cabo en el proceso de planificación, que aportaron la visión de los actores sociales sobre los principales retos y desafíos de Chacabuco.

Seguidamente, se expone la versión final de la Formulación del Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco 2030, cuyo árbol estratégico se organiza en Visión, Modelo, Estrategias (6), Objetivos Particulares (6), Programas (9) y Proyectos (63).

En quinto lugar, se presenta la cartera de proyectos estratégicos, ponderada y jerarquizada, para ser desarrollados a Nivel de Perfil de Proyectos, en función de su grado de aporte a las estrategias y objetivos del plan.

Finalmente, se presentan los aportes realizados a través del Sistema de Información Geográfica, incluyendo un catálogo de datos geoespaciales utilizados y generados en el plan, el plan de posible actualización de los datos y la base de datos geoespaciales con toda la información utilizada en el plan.

2. Marco conceptual

Se presenta el marco conceptual que define los principios y valores que guiarán el estudio, con el objetivo de alcanzar un desarrollo urbano territorial más igualitario y sostenible para mejorar la competitividad territorial y la calidad de vida de Chacabuco.

En este marco, se propone para el PEUTCH 2030 una serie de lineamientos estratégicos, basados en lo que se denomina 'localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU), en el sentido de "adoptar y adaptar" los objetivos de la agenda 2030 a la realidad local y su contexto territorial.

Lineamientos estratégicos:

Conexión e integración con el sistema urbano - territorial

Promover una ciudad conectada e integrada en su relación con los municipios cercanos con los que forma una realidad territorial compartida, así como con distintas escalas provincial, nacional y global (AMBA, Mercosur, etc.), mediante una movilidad y transporte sostenibles, así como con tecnología y redes de comunicación e infraestructura.

Fomento del desarrollo económico y la competitividad local

Fomentar el desarrollo económico y la competitividad local, a partir de reconocer al ordenamiento urbano como uno de los factores clave del desarrollo, a través de un modelo que promueva una economía más diversificada, que aproveche las ventajas comparativas vinculadas al sector primario, pero explore nuevas ventajas competitivas orientadas a la innovación como base de la actividad productiva.

Límite para el crecimiento urbano

Evitar un crecimiento urbano ilimitado, ocupando nuevo territorio solo cuando sea totalmente necesario, generando un límite sobre el borde periurbano y el suelo rural, que articule las dinámicas urbano rurales, proteja las áreas de valor paisajístico ambiental y a la vez permita generar ámbitos de recreación e intercambio.

Ciudad compacta, densa y mixta

Promover un crecimiento hacia adentro y no en exten-

sión, con mayor densidad y mezcla de usos, facilitando la convivencia y la vida cotidiana en todos los barrios de manera que sus habitantes puedan dar respuesta a sus necesidades a través de servicios y equipamientos y evitando la concentración de la exclusión en determinadas áreas/barrios de la ciudad.

Desarrollo urbano y territorial más integrado e inclusivo

Promover un desarrollo urbano más integrado e inclusivo, que evite la segregación urbana y facilite la mejora de los barrios marginales, promoviendo la inclusión social, mediante el enfoque para todas las personas, atendiendo a colectivos más vulnerables por su edad, género, origen racial o étnico, orientación social, creencias o diversidad funcional.

Políticas de vivienda y de acceso a un hábitat digno

Garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

Movilidad sostenible

Impulsar un sistema de movilidad en la ciudad con criterios de sostenibilidad ambiental, partiendo de postergar la actual prioridad del automóvil privado como medio de

transporte y dando prioridad a los modos no motorizados (peatones y ciclistas) y a los medios de transporte alternativo y/o masivo, intermodal e integrado entre sí.

Espacio público y paisaje urbano de calidad

Garantizar la planificación, diseño y gestión de los espacios públicos y el paisaje urbano de calidad en diferentes escalas, asegurando su distribución en toda la ciudad y buscando recuperar una parte del espacio público que ha sido ocupado por el automóvil, para ponerlo al servicio del ciudadano y de la creación de una sociedad más democrática.

Espacios verdes y biodiversidad

Garantizar la biodiversidad y la existencia de ecosistemas verdes urbanos, aumentando la biodiversidad en el contexto urbano a partir de un ordenamiento del verde urbano que propicie la atracción de avifauna, la naturalización de los espacios verdes y la apropiación de la población residente.

Protección y recuperación del suelo rural

Calidad de vida para las comunidades rurales fundamentada en la sostenibilidad social y económica en armonía con el medioambiente, contemplando la ocupación, protección y recuperación de sus suelos, la adecuada dotación de infraestructura de servicios básicos y la localización de equipamientos de salud y educación.

Acción frente al Cambio Climático: Mitigación, Adaptación y Resiliencia

El cambio climático es una de las tendencias más significativas a nivel global, cuyos impactos adversos pueden afectar al desarrollo sostenible de una ciudad, en este marco el primer paso es reconocer los impactos a nivel local, para empezar a trabajar en la mitigación y en la adaptación y así transitar hacia una Ciudad Sostenible y Resiliente.

Energías renovables y eficiencia energética

Fomentar la producción y distribución de energías renovables y limpias, e impulsar acciones orientadas a la eficiencia energética de la ciudad y de los edificios, que en el marco del cambio climático global plantea la necesidad de una profunda transición energética, asociada al desarrollo de las energías renovables y limpias, al aumento de la eficiencia y a un consumo responsable.

Gestión sostenible e integral de residuos sólidos urbanos

Garantizar una gestión sostenible e integral de los residuos orgánicos e inorgánicos (separación, recogida y tratamiento), utilizando estrategias y tecnologías efectivas que internalicen los costos ambientales y sociales, asegurando una adecuada higiene urbana y calidad ambiental para la actual y las futuras generaciones, minimizando los efectos negativos a la salud y al ambiente, en el marco de las normativas vigentes y un modelo de gestión abierto y transparente.

Nueva gobernanza con liderazgo institucional

Impulsar una nueva gobernanza capaz de pensar con la ciudadanía el futuro estratégico de la ciudad bajo el liderazgo institucional, facilitando especialmente la participación de los colectivos más vulnerables y promoviendo la concertación entre la iniciativa pública y privada, compartiendo la responsabilidad de impulsar los proyectos estratégicos con transparencia.

Nuevo modelo de Gestión Urbano Territorial

Nuevo modelo de gestión para el desarrollo sostenible e integrado que, desde un marco estratégico de actuación consensuado con los actores sociales, articule instrumentos de acción directa (proyectos estratégicos), instrumentos de acción indirecta (normativa) e instrumentos de gestión urbana (promoción y desarrollo, financiamiento, participación, redistribución).

3. Caracterización del partido

3.1 Análisis territorial

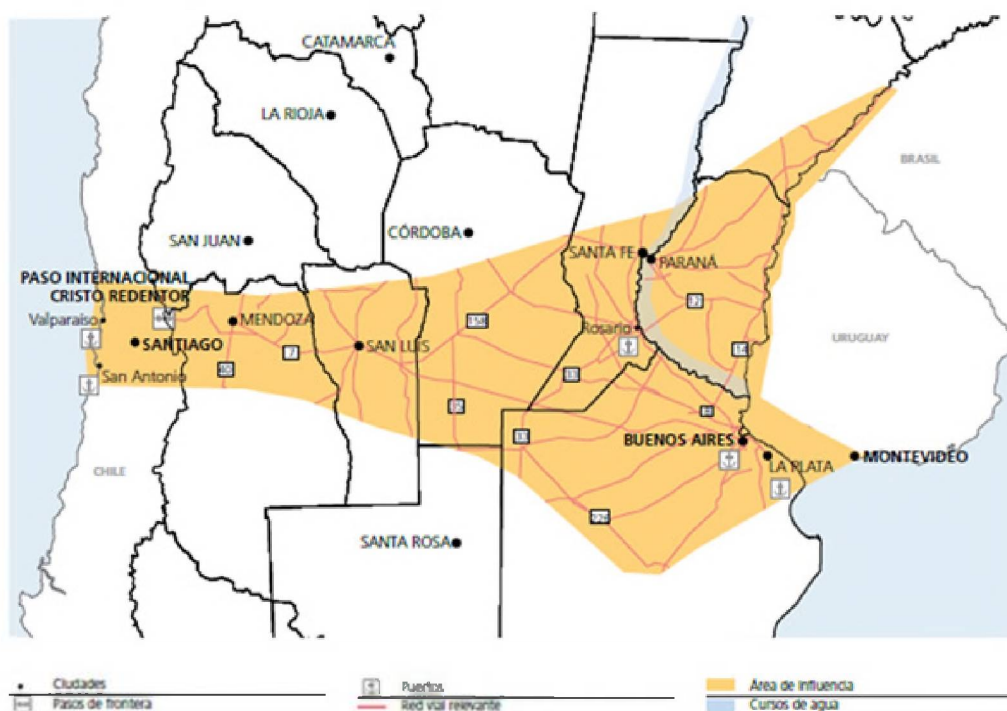
Análisis del sistema urbano nacional

La estructura territorial nacional donde se inserta Chacabuco, forma parte de un sistema de nodos regionales, subregionales y microrregionales de la provincia de Buenos Aires, que comparten una posición privilegiada respecto del Corredor Central del MERCOSUR (Figura 1), la principal conexión terrestre bilateral entre Argentina y Chile, así como del centro de confluencia de conexiones de un intenso tránsito proveniente del MERCOSUR hacia Chile y de los mercados de ultramar en el Pacífico.

Esta posición privilegiada de Chacabuco en el corredor bioceánico central, se materializa a través de la RN N°7, la principal ruta de intercambios regionales, a partir de atravesar al país de este a oeste, desde la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hasta la provincia de Mendoza y las ciudades limítrofes con la Cordillera Andina que componen la provincia, conectando el sistema portuario principal del país (Rosario-Bs.As.-La Plata) con los puertos de Valparaíso y San Antonio en Chile, a través del Paso Internacional Cristo Redentor (Figura 1).

Figura 1. Corredor Bioceánico Central del MERCOSUR

ÁREA DE INFLUENCIA DEL PASO INTERNACIONAL SISTEMA CRISTO REDENTOR



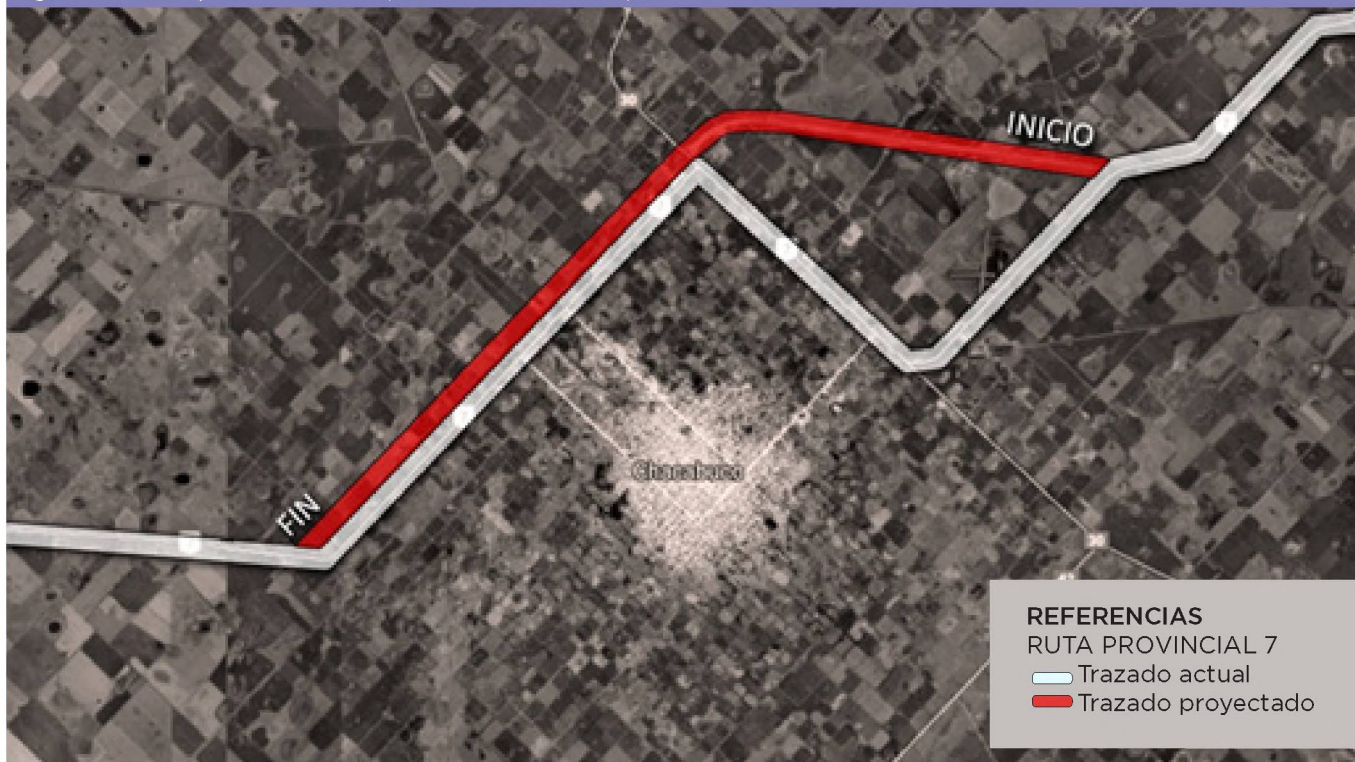
Fuente: Plan Estratégico Territorial Avance II; Integración Territorial Internacional. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2011.

Entendiendo la importancia de la RN 7 como principal circuito físico de intercambio regional, actualmente se ejecuta el proyecto Corredor Vial C, en el marco del proyecto Red de Autopistas y Rutas Seguras¹, llevado adelante a través del sistema de Participación Pública Privada (PPP) de la Dirección de Vialidad Nacional. El proyecto, que prevé la construcción de 877 kilómetros de autovía, se encuentra en la etapa de construcción del tramo de Autopista que va desde la ciudad de Luján

hasta Junín (incluido el tramo que cruza el partido de Chacabuco).

En el Tramo II (Figura 2) presenta una modificación en el diagrama original de la ruta donde, a 6 kilómetros de la entrada a la ciudad de Chacabuco por la Av. Hipólito Irigoyen (km 196), sobre el actual trazado, la ruta continúa con un diagonal hasta unirse con el trayecto noroeste que bordea la ciudad (km 219).

Figura 2. Tramo II, Corredor Vial C (Ciudad de Chacabuco)



Fuente: Elaboración propia, en base a Google Earth 2018.

Análisis del sistema urbano provincial

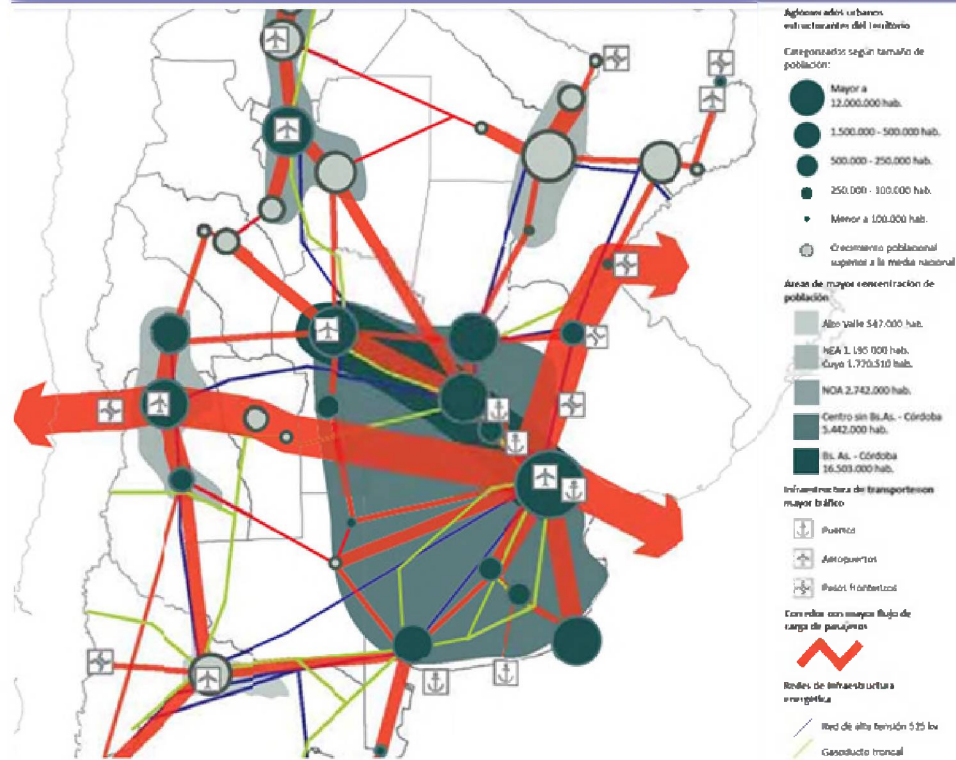
La configuración de dinámicas territoriales de la provincia está fuertemente marcada por la centralidad del nodo multimodal nacional que conforma el Área Metropolitana de Buenos Aires que, con casi 15 millones de habitantes, es la región con mayor potencial económico y de empleo del país a partir de generar el 40% del PIB y concentrar el 43% del trabajo privado.

Chacabuco presenta una corta distancia a los grandes centros urbanos proveedores de servicios complejos de procesamiento, comercialización y consumo, que configuran el eje fluvial más desarrollado del país: encontrándose a 200 kilómetros de la cabecera norte, el Gran Rosario; a 210 kilómetros de la Capital Federal y el Conurbano; y a 240 kilómetros de la micro región del Gran La Plata.

Es decir que el partido forma parte de los municipios que integran la interface del territorio que se ve beneficiada con el desborde de las áreas que producen la mayor concentración económica del país, como lo es el AMBA, lo que la configura dentro de una zona de desarrollo económico medio, potenciado a la vez por la proximidad a uno de los principales ejes de conexión y vinculación nacional, como lo es la RN7.

1 - Dirección Nacional de Vialidad. Ministerio de Transporte de la Nación Argentina.

Figura 3. Modelo del Medio Construido



Fuente: PET Argentina del Bicentenario 1816-2016. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación. 2008

De manera complementaria, el partido es atravesado de este a oeste por rutas provinciales: la RP 43, con una extensión aproximada de 43 kilómetros, que conecta el área este del partido con la localidad de Suipacha; la RP 51, que nace en la ciudad de Ramallo, sobre el Río Paraná, y se prolonga de norte a sur pasando por el partido de Chacabuco, la ciudad de Saladillo, Azul y desembocando en Bahía Blanca; la RP 32 (RP 18 en provincia de Santa Fe), que va desde la ciudad de Rosario, pasando por Pergamino y finaliza a la altura de Rawson, partido de Chacabuco; la RP 191, con una extensión aproximada de 130 kilómetros, se extiende desde la ciudad de San Pedro hasta la localidad de Chacabuco; la RP 30, que se inicia en el norte del partido, bordea la ciudad cabecera, Chivilcoy, Tandil, y desemboca en Lobería; y por último, la RP 42, de 55 kilómetros aproximadamente, que comunica la ciudad de Chacabuco con la ciudad de Bragado.

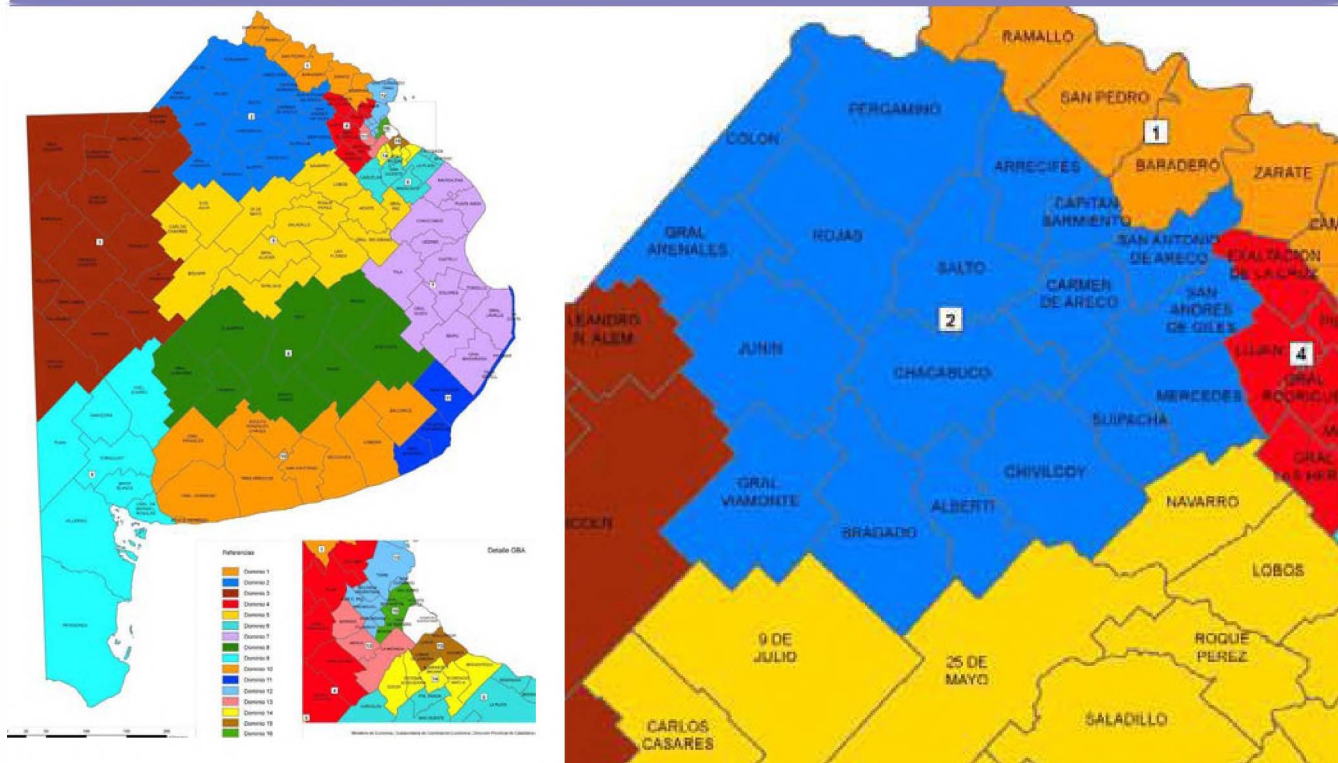
Análisis del sistema urbano provincial

Con el objeto de identificar la coexistencia de relaciones interprovinciales y de realizar un análisis pormenorizado de las variables y dimensiones que configuran el sistema urbano del partido de Chacabuco, se determina una región que permita desarrollar evaluaciones y comparaciones entre los partidos que la componen, de manera de entender las relaciones y articulaciones diarias de la sociedad, y evaluar el sistema de interrelaciones sociales, económicas y administrativas desarrolladas.

En este sentido, y posterior a una evaluación de antecedentes de regionalización, entre otros la "Conformación de los 16 Dominios de Estimación de la provincia de Buenos Aires"², se adopta para el estudio la región Dominio de Estimación N° 2, que denominamos "Región Norte", integrada por los partidos de: Gral. Arenales, Colón, Pergamino, Arrecifes, Capitán Sarmiento, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, Mercedes, General Viamonte, Junín, Rojas, Salto, Carmen de Areco, Suipacha, Chivilcoy, Alberti, Bragado y Chacabuco.

2 - Conformación de los 16 Dominios de Estimación de la provincia de Buenos Aires. Ministerio de Economía, Subsecretaría de Coordinación Económica, Dirección Provincial de Estadística.

Figura 4. Región Norte (según Dominios de Estimación)



Fuente: Ministerio de Economía, Subsecretaría de Coordinación Económica, Dirección Provincial de Estadística. 2013

A fin de realizar un análisis de la jerarquía urbana de las ciudades pertenecientes a la Región Norte, se considera como antecedente a la Jerarquización del Sistema Urbano Nacional, desarrollada por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de la Nación en el año 2011. Esta jerarquización adopta un índice de centralidad urbana (se analizan localidades y aglomerados de más de 2.000 habitantes) remitida al mayor o menor agrupamiento o concentración de servicios y funciones para definir jerarquía de nodos. Entre ellas, el partido de Chacabuco queda identificado como Nodo Subregional.

El Cuadro 1 Jerarquía Urbana Región Norte, permite identificar jerarquías referenciadas en la tabla del 1 al 7, donde 1 es la mayor jerarquía urbana (correspondiente en este caso a Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y donde 7 es la menor jerarquía, y se corresponde con ciudades de la provincia de Buenos Aires como Claromecó, 30 de Agosto, etc.

Cuadro 1. Jerarquía Urbana Región Norte

Aglomerado	J. U.	Índice de centralidad	1	2	3	4	5 (°)	6	7	8	9
Promedio Nación	6	2	2	1	3	4	1	4	1	2	2
Promedio Provincia	6	3	2	1	3	5	1	5	2	2	3
Promedio Región	4,61	3,15	3,0	2,3	3,4	5,0	1,7	4,5	2,7	2,4	3,89
C.A.B.A.	1	7,0	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Junín	4	4,3	4	3	6	5	3	4	4	5	5
Pergamino	4	4,3	4	4	6	5	4	5	4	3	4
Bragado	4	3,6	3	3	4	5	3	5	3	2	4
Mercedes	4	3,6	4	-	4	5	2	5	3	5	4
Chacabuco	4	3,4	3	3	3	5	2	5	4	2	4
Chivilcoy	4	3,4	4	4	4	5	2	5	3	-	4
Arrecifes	4	3,2	3	3	3	5	2	4	3	2	4
Colón	4	3,2	3	3	3	5	1	5	3	2	4
Carmen de Areco	5	3,1	3	2	3	5	1	5	3	2	4
Rojas	5	3,1	3	2	3	5	2	4	3	2	4
San Andrés de Giles	5	3,1	3	2	3	5	1	5	3	2	4
San Antonio de Areco	5	3,1	3	2	3	5	1	5	3	2	4
Salto	5	3,0	3	3	3	5	1	5	1	2	4
Alberti	5	2,6	2	1	3	5	1	4	1	2	4
Suipacha	5	2,6	2	1	2	5	-	5	2	2	4
General Viamonte	5	2,6	3	1	3	5	1	4	1	2	3
Capitán Sarmiento	5	2,4	3	2	3	5	1	3	-	2	3
General Arenales	6	2,1	1	1	3	5	-	4	-	2	3

Fuente: Elaboración propia, en base a Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda³

Índice de centralidad (promedio de puntajes)

1. Puntaje población
2. Puntaje entidades bancarias
3. Puntaje establecimientos educativos
4. Puntaje funciones políticas
5. Puntaje grandes superficies comerciales
6. Puntaje conectividad de transporte
7. Puntaje movilidad interregional
8. Puntaje funciones judiciales
9. Puntaje establecimientos sanitarios

Este análisis permite ubicar a Chacabuco dentro de la categoría de Nodo Subregional, al igual que Junín, Pergamino, Bragado, Mercedes, Chivilcoy, Arrecifes y Colón. Entre los aglomerados con los que comparte categoría en el contexto de los partidos de la Región Norte se distinguen Pergamino y Junín, como nodos de mayor influencia y concentración de servicios y funciones, a la vez que son los que tienen mayor número de población

(Junín 90.305 habitantes y Pergamino 104.590 habitantes).

Posteriormente, lo suceden las ciudades de Bragado, Mercedes, Chacabuco, Chivilcoy, Arrecifes y Colón, los cuales, si bien comparten categoría de Nodo Subregional con Junín y Pergamino, manifiestan una escala jerárquica regional inferior a partir de presentar una oferta de servicios y funciones menor, y concentrar menor cantidad de habitantes (la mayor es Mercedes, 63.284 habitantes).

A modo de síntesis, y con el objetivo de elaborar un mapa conceptual que plasme gráficamente la intensidad de las relaciones y la dinámica de movimientos en función del partido de Chacabuco con su entorno más próximo, se propone una medición de dicha magnitud a partir de evaluar y relacionar la jerarquía urbana de las localidades regionales, las vías de conexión y las distancias entre ellas.

3 - Detalle de fuentes de información: <http://atlasid.planificacion.gob.ar/indicador.aspx?id=89>

El indicador de Intensidad de las Relaciones se configura a partir de 3 elementos, que van a definir, valga la redundancia, el grado de intensidad de la relación entre Chacabuco y las localidades de su región más próxima, de tal modo que nos permita intuir la dinámica de movimientos habituales realizados por los habitantes del municipio de estudio.

Posteriormente, lo suceden las ciudades de Bragado, Mercedes, Chacabuco, Chivilcoy, Arrecifes y Colón, los cuales, si bien comparten categoría de Nodo Subregional con Junín y Pergamino, manifiestan una escala jerárquica regional inferior a partir de presentar una oferta de servicios y funciones menor, y concentrar menor cantidad de habitantes (la mayor es Mercedes, 63.284 habitantes).

A modo de síntesis, y con el objetivo de elaborar un mapa conceptual que plasme gráficamente la intensidad de las relaciones y la dinámica de movimientos en función del partido de Chacabuco con su entorno más próximo, se propone una medición de dicha magnitud a partir de evaluar y relacionar la jerarquía urbana de las localidades regionales, las vías de conexión y las distancias entre ellas.

El indicador de Intensidad de las Relaciones se configura a partir de 3 elementos, que van a definir, valga la redundancia, el grado de intensidad de la relación entre Chacabuco y las localidades de su región más próxima, de tal modo que nos permita intuir la dinámica de movimientos habituales realizados por los habitantes del municipio de estudio.

En este sentido, los indicadores que van a definir la intensidad de las relaciones son:

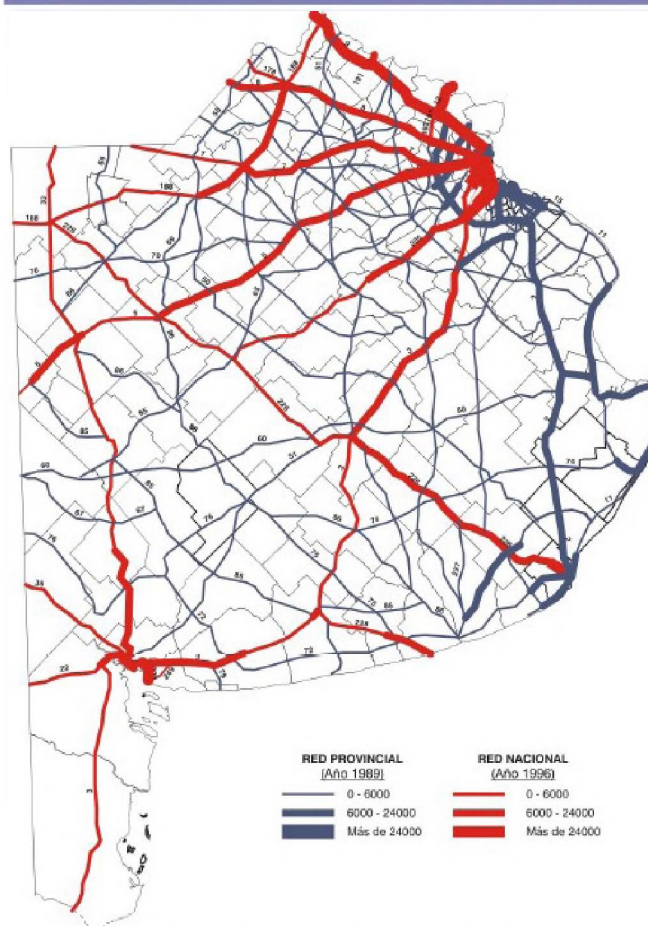
a. Jerarquía urbana. Definido a partir del Índice de Centralidad del Cuadro 1 “Jerarquías Urbanas”, sintetizado gráficamente en 3 categorías: Centralidad Provincial, Centralidad Regional o Localidad. Este indicador permite identificar los nodos de concentración de actividades, lo cual permite intuir cierto grado de atracción por parte de la población de localidades circundantes que no poseen las mismas oportunidades. De esta manera, a mayor índice de centralidad, se prevé mayor intensidad en las relaciones.

b. Jerarquía de vías de comunicación. Se conforma en función de la medición realizada por la Dirección Provincial de Vialidad del Tránsito Diario Medio Anual (Figura 5), la cual mapea la intensidad de tránsito en los distintos tramos de dichas rutas. En este sentido, a mayor jerarquía de la vía de comunicación, mayor es la probabilidad

de que la intensidad de la relación se potencie.

c. Distancia entre centros urbanos. Definido a partir de la distancia en kilómetros entre los nodos evaluados, y suponiendo un trayecto por la vía de comunicación más apropiada (sea por su jerarquía o por menor distancia). En este caso, a menor distancia entre localidades, mayor es la intensidad que se prevé en la relación.

Figura 5. Rutas Nacionales y Provinciales (TDMA)



Fuente: Contribución al PET. Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. 2006.

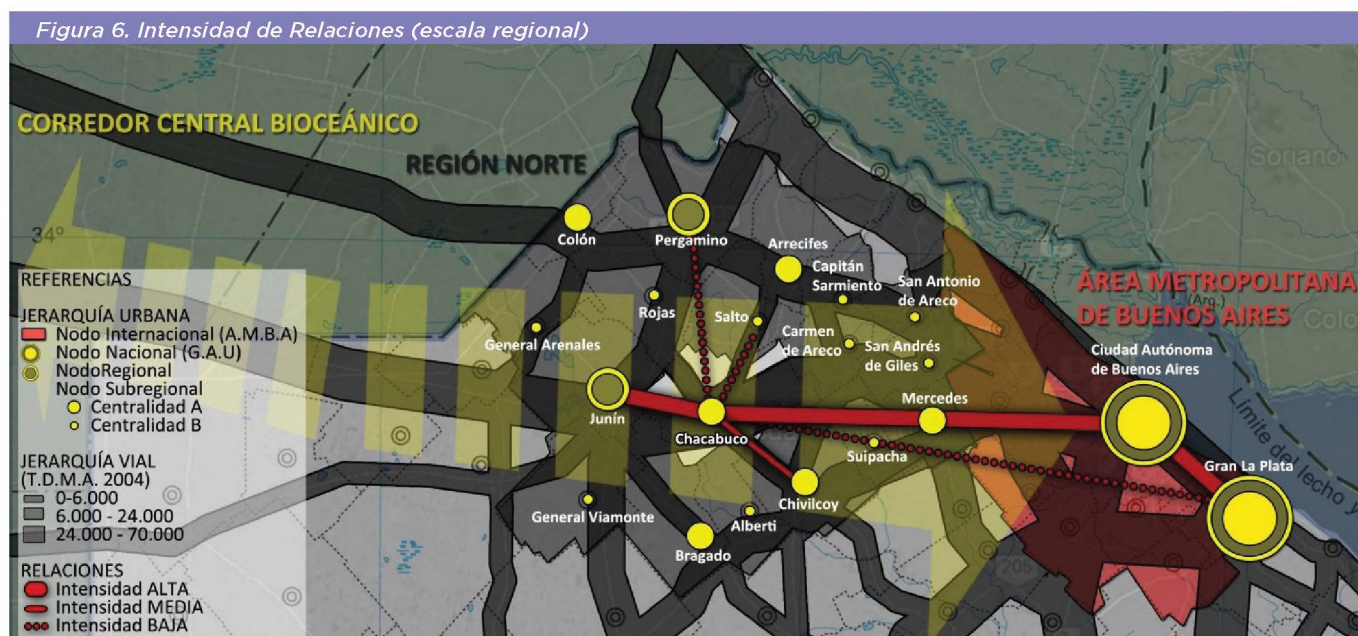
Del análisis se desprende que la mayor intensidad de relación se da con el AMBA y con la ciudad de Junín, y donde a su vez se podrían diferenciar ambas dinámicas en función del tipo de movimiento:

a. Por un lado, la atracción que emiten nodos como el AMBA y la ciudad de La Plata para las localidades como Chacabuco es evidente, pero por cuestiones lógicas de distancia (al menos 200 kilómetros), es probable que la dinámica cotidiana de ir y volver quede relegada en gran parte para quienes realizan transporte de mercadería e industria de grandes escalas de producción. Es difícil intuir que las personas realicen diariamente el viaje de ida y vuelta por cuestiones laborales, donde probablemente

esa actividad exija una permanencia en la capital para quien la realice.

b. Por otro lado, la relación con Junín se presta a suponer que, a partir de la corta distancia (en especial para la localidad de O'Higgins y la ciudad cabecera), la relación

entre ambas comunas permita una dinámica laboral, comercial y de recreación, y que en ese sentido es factible que los viajes de ida y vuelta diarios hacia dicha localidad sean un hecho cotidiano.



Fuente: Elaboración propia, en base a Google Earth 2018.

Análisis del sistema urbano local

El partido de Chacabuco cuenta con cuatro Localidades, Rawson y Castilla al este, O'Higgins al oeste y Cucha Cucha al centro, próxima a la ciudad cabecera. La distribución de la población en el territorio del partido se de-

sarrolla de manera heterogénea y se caracteriza por una alta concentración en la ciudad cabecera con el 78,9% del total de la población.

Cuadro 2. Población por localidad en relación a la población total del partido

Localidad	Población	%
Chacabuco	38.418 habitantes	78,9
Rawson	2.123 habitantes	4,35
Cucha Cucha	1.500 habitantes	3,07
O'Higgins	1.206 habitantes	2,47
Castilla	689 habitantes	1,41

Fuente: Datos aportados por los delegados municipales.

Localidad de Rawson

La Localidad de Rawson se encuentra al este del partido de Chacabuco, sobre un área mayormente dotada de establecimientos medianos (más de 100 ha) y grandes (más de 500 ha) en lo que respecta a la subdivisión del suelo, principalmente en función de la buena calidad productiva del suelo, donde predominan las explotaciones agrícola-ganaderas.

Cuenta con una población de 2.123 habitantes, y presen-

ta una buena accesibilidad desde el interior de la provincia, debido principalmente a la presencia del corredor ferroviario con destino a Junín (Tren San Martín), que cuenta con estación ferroviaria en su planta urbana. A su vez, esta relación interprovincial se ve beneficiada por el cruce de la RP 51 (asfaltada), que comunica Rawson con las ciudades de Chivilcoy y Carmen de Areco, y por el cruce de la RP 32 (tierra) que lo comunica con la RN 7.

Sin embargo, el vínculo con la ciudad cabecera es, al menos, dificultosa. En relación al primer caso, Rawson se encuentra a 36,5 km por caminos rurales de tierra, que impiden una accesibilidad fluida, por lo que resulta más utilizado el recorrido que comunica con Chacabuco por medio de la RP 51 (asfaltada) hasta el cruce con la RP 30 (asfaltada) y desde ahí al casco urbano, un trayecto que equivale a duplicar (75,6 km) en cantidad de kilómetros al camino más corto.

En este sentido, la Localidad de Rawson ha desarrollado una relación funcional más intensa con las ciudades de Carmen de Areco y Mercedes, respectivamente, en función de lo anteriormente mencionado, y contrariamente, con Chacabuco la relación es predominantemente administrativa.

Localidad de Cucha Cucha

La Localidad de Cucha Cucha se encuentra en el centro del partido, limitando con el sector este de la ciudad cabecera. Cuenta con un total de 1.500 habitantes, y una tasa de crecimiento poblacional positiva. Se ubica sobre un área de tejido compacto y semicompacto de chacras y quintas, donde se encuentran las mayores subdivisiones del suelo del partido. Cuenta con buen nivel de productividad, principalmente hacia el sector oeste del territorio, predominando explotaciones de tipo intensivo. Su conectividad, tanto al interior del partido como hacia el interior de la provincia, es excelente, a partir de ubicarse sobre la RN 7, la cual conecta a la localidad con el sistema urbano interno y externo del partido. A su vez, si bien la estación de ferrocarril del Tren San Martín que se encuentra en la planta urbana hoy en día no presta servicio de parada, la población se encuentra a tan solo 5 kilómetros de la estación de Chacabuco, lo que le brinda una buena accesibilidad multimodal a la delegación.

En este marco mantiene una relación funcional y administrativa de gran intensidad con la ciudad cabecera, desarrollada fundamentalmente por su cercanía con la ciudad cabecera.

Localidad de O'Higgins

Es la única Localidad ubicada al oeste del partido, en el límite con Junín. Cuenta con un total de 1.206 habitantes, y con la particularidad de ser el segundo sector rural con tasa de crecimiento poblacional positiva. Se ubica sobre un suelo de excelente productividad, donde predominan las explotaciones pequeñas, con algunas medianas.

Si bien cuenta con la presencia del corredor ferroviario con destino a Junín, el Tren San Martín) no para en la estación O'Higgins, por lo que la accesibilidad se realiza

por medio de la RN 7, que lo vincula con el sistema urbano interno y externo al partido, y los caminos rurales internos. El principal acceso a la ciudad cabecera es por medio de la RN 7, en un trayecto de aproximadamente 35 kilómetros. También cuenta con un camino rural interno de tierra sobre el corredor ferroviario de la línea San Martín, el cual no es el más utilizado por su condición material, pero permite un recorrido de 23,2 kilómetros hasta la ciudad cabecera.

Al respecto, esto genera que tanto con Chacabuco como con Junín mantenga una relación equitativa, fundada en su similar distancia a ambas cabeceras, y donde Junín, por ser un nodo urbano de mayor jerarquía que concentra mayor índice de centralidad, realiza una atracción mayor respecto a la funcionalidad, y donde Chacabuco, por ser su dependencia municipal y administrativa, realiza una atracción de gran intensidad en este sentido.

Localidad de Castilla

La Localidad de Castilla, se encuentra sobre el sector este del partido, con una subdivisión que varía entre establecimientos medianos y grandes, y una buena calidad productiva del suelo. Cuenta con un total de 689 habitantes, y una tasa de crecimiento poblacional negativa.

Su conectividad está marcada por el corredor ferroviario San Martín, del Tren con destino a Junín, que cruza la localidad y cuenta con estación propia. Esto, junto con la cercanía a las rutas provinciales RP 51 (hacia Carmen de Areco al norte y Chivilcoy al sur), RP 42 (hacia Mercedes al este) y la RP 43 (hacia Suipacha), le brindan una muy buena accesibilidad al sistema urbano externo al partido, generando a su vez una relación ampliamente más intensa con las ciudades vecinas mencionadas que con la ciudad cabecera Chacabuco.

Intensidad de relaciones a escala local

Según el análisis de la intensidad de relaciones (Figura 7), el partido se configura a partir de una doble relación con el sistema urbano, donde se destaca una excelente conectividad del partido con el sistema urbano externo, a partir de su integración en el Corredor Central Bioceánico, las rutas provinciales que lo cruzan y la red vial ferroviaria del Tren San Martín.

Sin embargo, el partido no cuenta con una adecuada conectividad interna, que le impide el desarrollo de la accesibilidad desde el interior hacia la ciudad cabecera y entre las mismas localidades. Esta dinámica discontinua genera que, localidades que dependen administrativamente de Chacabuco, hayan desarrollado una relación

funcional más fluida con ciudades cabecera de municipios vecinos, a las cuales acceden de forma directa.

En este sentido, las rutas o caminos rurales que conectan de manera directa a las localidades del partido con

la ciudad cabecera son en general de tierra, lo que exige realizar trayectos alternativos y mayores distancias para poder transitar por calles asfaltadas.



Fuente: Elaboración propia, en base a Google Earth 2018.

Transporte

El sistema ferroviario del Tren San Martín que va de Retiro a Junín (actualmente por obras sale desde la localidad de Caseros), consta de paradas en las localidades de Castilla, Rawson y Chacabuco, pero solo realiza viajes de ida los días lunes, miércoles y viernes, en horarios de en-

tre las 21 y 23 horas, y viajes de vuelta los lunes, martes y jueves, en horarios de entre las 4 y las 6 horas (Ministerio de Transporte de la Nación). Ello impide utilizar el servicio de manera cotidiana como medio de transporte entre localidades.

Figura 8. Servicio Tren San Martín (Retiro - Junín)

Trenes a Junín

Sale los lunes, miércoles y viernes



Trenes a Buenos Aires

Sale los lunes, martes y jueves



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación, Trenes Argentinos Operaciones. <https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos/horarios-recorridos-tarifas/buenosaires-junin>

Chacabuco cuenta además con servicio de transporte público de larga distancia que diariamente viaja a Buenos Aires, La Plata y a otros puntos del país como Rosario, Mar del Plata y Córdoba⁴. Internamente, en lo que

respecta a un servicio privado, cuenta con un sistema de remises y de combis para los traslados de menor distancia.

4 - <http://chacabuco.gob.ar/ciudad/como-llegar/>

3.2 Análisis socio-demográfico

Distribución geográfica

El partido de Chacabuco cuenta con una población total de 48.399 personas que habitan en viviendas particulares. El 83% se asienta en territorio urbano (Cuadro 3), mientras que el 17% restante lo hace en territorio rural (4% de manera agrupada y 13% en forma dispersa).

Este índice lo posiciona como el cuarto partido de la región con menor porcentaje de población urbana, después de San Andrés de Giles, Alberti y General Viamonte; siendo el porcentaje menor al promedio de población

urbana de la Región Norte (88,16%) y significativamente menor al promedio de población urbana de la provincia (97,18%).

Esto indica que la actividad productiva rural sigue siendo lo suficientemente importante para el modelo económico del partido como para sostener el asentamiento de población en el territorio rural, desarrollando de manera directa la actividad primaria o indirectamente mediante tareas de servicio vinculadas.

Cuadro 3. Población en viviendas particulares según área urbano-rural. Año 2010

Municipio	Población	Urbana	Rural agrupado	Rural disperso	Población Urbana (%)
Total provincia	15.482.596	15.046.892	195.890	239.814	97,19
Región Norte	645.569	569.114	36.787	39.668	88,16
Pergamino	103.915	90.793	9.478	3.644	87,37
Junín	88.045	85.285	1.993	767	96,87
Chivilcoy	63.540	59.637	942	2.961	93,86
Mercedes	61.823	54.815	2.011	4.997	88,66
Chacabuco	48.399	40.259	1.949	6.191	83,18
Bragado	40.781	35.166	3.050	2.565	86,23
Salto	32.365	27.179	3.528	1.658	83,98
Arrecifes	28.769	26.148	1.195	1.426	90,89
Colón	24.634	22.958	527	1.149	93,20
Rojas	23.290	19.664	2.206	1.420	84,43
San Andrés de Giles	22.787	16.072	2.570	4.145	70,53
San Antonio de Areco	22.787	19.517	1.735	1.535	85,65
General Viamonte	17.864	14.327	2.343	1.194	80,20
General Belgrano	17.072	15.186	33 8	1.548	88,95
Carmen de Areco	14.560	12.648	513	1.399	86,87
Capitán Sarmiento	14.363	12.957	230	1.176	90,21
Alberti	10.579	8.185	1.701	693	77,37
Suipacha	9.996	8.318	478	1.200	83,21

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 que ofrece la Dirección Provincial Estadística, Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires.

En relación a la distribución urbana y rural, en el Cuadro 4 se observa cómo afecta la situación al territorio nacional, provincial, regional y particular de cada partido, diferenciando, por un lado, la urbanización en relación a la superficie y densidad poblacional del territorio; y, por otro lado, la categoría del asentamiento poblacional en términos de urbano o rural.

Por otro lado, Chacabuco es el segundo partido con ma-

yor superficie territorial de la Región Norte detrás de Pergamino, pero su densidad poblacional es similar al promedio de las mediciones para la Región, lo cual refuerza la hipótesis de que, al ser uno de los mayores territorios de la región, con un bajo índice de urbanización y una densidad promedio, el trabajo en el campo no ha sido sustituido, sino que por el contrario, sigue siendo una de las actividades más importantes de desarrollo en

el ámbito económico y de concentración de población.

Cuadro 4. Población urbana. Año 2010

Municipio	Población	Superficie (km)	Densidad	Población Urbana (%)
Total país	40.117.096	2.780.400,0	14,4	91,0
Total provincia	15.625.084	304.906,7	51,2	97,2
Región Norte	651.489	27.991,0	23,3	86,3
Pergamino	104.590	3.010,2	34,7	87,4
Junín	90.305	2.253,2	40,1	96,9
Chivilcoy	64.185	2.057,1	31,2	93,9
Mercedes	63.284	1.049,5	60,3	88,7
Chacabuco	48.703⁵	2.287,4	21,3	83,2
Bragado	41.336	2.211,9	18,7	86,4
Salto	32.653	1.611,1	20,3	84,1
Arrecifes	29.044	1.240,7	23,4	90,9
Colón	24.890	994,6	25,0	93,2
Rojas	23.432	1.978,9	11,8	84,4
San Antonio de Areco	23.138	857,6	27,0	85,4
San Andrés de Giles	23.027	1.132,0	20,3	70,5
General Viamonte	18.078	2.145,3	8,4	80,2
General Arenales	14.903	1.482,6	10,1	90,0
Carmen de Areco	14.692	1.061,3	13,8	87,0
Capitán Sarmiento	14.494	548,9	26,4	90,3
Alberti	10.654	1.125,0	9,5	77,5
Suipacha	10.081	943,9	10,7	83,4

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010

Al observar el importante porcentaje de población que reside en el ámbito rural, se identifica la necesidad de reconocer y considerar esta particularidad en términos de cuestiones tanto socio-económicas como territoriales vinculadas, por ejemplo, a las condiciones de conectividad del partido.

Tendencia de crecimiento poblacional en Chacabuco

Al analizar la evolución de la población del partido de Chacabuco, se observa una disminución de la población en las localidades, principalmente de Castilla y O'Higgins, a la par de un incremento en la cantidad de habitantes de la cabecera del partido, lo cual se vincula con la atracción que genera el centro urbano en términos de

acceso a la salud, educación, empleo, entre otras cuestiones.

En relación con ello, también se verifica una leve disminución del porcentaje de población que reside en áreas rurales en el año 2010 respecto a los valores recabados en el censo 2001. En este sentido, mientras en el año 2001 el 18,3% de la población del partido residía en áreas rurales (el 5% en forma de rural agrupado y el 13,3% como rural disperso), el porcentaje de población rural para el 2010 fue de 16,8% (4% rural agrupado y 12,8% rural disperso).

5 - La diferencia en el total de población de los Cuadros 2 y 3 para el caso de Chacabuco se sustenta en el hecho de que el Cuadro 2 incluye la población que habita en viviendas particulares, excluyendo la población que reside en viviendas colectivas (asilos, residencias, pensiones, etc.).

Cuadro 5. Evolución de la población en las localidades del partido de Chacabuco⁶

Localidades	Población 1991	Población 2001	Población 2010
Chacabuco	30.535	34.958	38.418
Castilla	861	827	689
O'Higgins	1.379	1.331	1.206
Rawson	2.225	2.184	2.123

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), Argentina.

Cuadro 6. Evolución de la población por área urbana/rural

Área urbana/rural	Población 2001	%	Población 2010	%
Urbana	37.142	81.7	40.541	83.2
Rural agrupado	2.235	5	1.949	4
Rural disperso	6.068	13.3	6.213	12.8
Total	45.445	100	48.703	100

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), Argentina.

Por otro lado, a partir de los datos arrojados en la proyección del INDEC, se estima que para el año 2025 el partido de Chacabuco contará con un total de 54.249 habitantes. De acuerdo a la tendencia verificada precedentemente, este incremento poblacional irá acompañado por un aumento de población urbana y disminución de la población rural, aunque esta última continuará representando un porcentaje significativo en el total de población.

Distribución de la población por grupos etarios

En cuanto a la distribución de la población por grupos etarios, el Cuadro 7 verifica que en líneas generales la distribución de la población en el partido de Chacabuco muestra un comportamiento similar al de la población a nivel país y en la provincia de Buenos Aires.

Cuadro 7. Distribución de la población por grandes grupos etarios. Año 2010

	Población	%	Edad 0-14	%	Edad 15-64	%	Edad 65 y más	%
Total País	40.117.096	100	10.222.317	26	25.790.131	64	4.104.648	10
Total Provincia	15.625.084	100	3.876.553	25	10.077.275	64	1.671.256	11
Chacabuco	48.703	100	11.275	23	30.168	62	7.260	15

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010

6 - Ante la no disponibilidad de datos, no se incluye a la Localidad de Cucha Cucha.

Cuadro 8. Distribución de la población por edades quinquenales. Año 2010

Edades	Población	Porcentaje (%)
0-14	3650	7
5-9	3716	8
10-14	3909	8
15-19	3571	7
20-24	3112	6
25-29	3213	7
30-34	3712	8
35-39	3237	7
40-44	2816	6
45-49	2756	6
50-54	2572	5
55-59	2651	5
60-64	2528	5
65-69	2097	4
70-74	1787	4
75-79	1473	3
80-84	1077	2
85-89	595	1
90-94	181	0,4
95 y más	50	0,1
Total	48.703	100

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

En las tres escalas señaladas, el mayor porcentaje de población se concentra en el grupo etario de 15-64 años, lo que evidencia que más de la mitad de la población se encuentra en edad laboral. Asimismo, dentro de este conjunto poblacional el grupo de 15-39 años supera con el 55% al segmento de 40-64 años, que representa el 45%.

En segundo orden se posiciona el grupo etario de 0-14 años y, por último, el grupo de 65 años y más. No obstante, en un análisis más detallado, se observa un leve incremento del grupo etario de 65 años y más en el partido de Chacabuco respecto a los porcentajes que presentan la provincia de Buenos Aires y el país, de modo que la población entre 0-14 años no llega a duplicar a la población del grupo de mayor edad como sí ocurre en las demás escalas trabajadas. Estos valores darían cuenta de un proceso incipiente de envejecimiento poblacional en el partido.

Respecto a la población joven se observa una particulari-

dad: si bien el grupo de 15-39 años supera a la población de 40-64 años, se evidencia una marcada disminución de población en la franja de 15-29 años, lo que podría indicar procesos emigratorios por trabajo y estudio de ese grupo etario.

Calidad de vida de la población según Necesidades Básicas Insatisfechas

La metodología de medición de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) fue propuesta por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) en los años '70 con el objetivo de identificar hogares y personas que no alcanzaran a satisfacer un conjunto de necesidades consideradas indispensables según niveles de bienestar aceptados como universales.

Las tres primeras condiciones representan niveles de privación de los hogares en sus necesidades habitacionales. La cuarta condición representa insuficiencia de acceso a la educación básica; y la quinta condición representa una potencial incapacidad de los hogares de

mayor tamaño y con una alta proporción de miembros inactivos, de obtener ingresos suficientes para una subsistencia adecuada debido a la desventaja ocupacional que significa el bajo nivel educativo o la falta de educación del jefe del hogar. Se consideran hogares con NBI aquellos que presentan al menos una de las siguientes privaciones:

-Hacinamiento: es la relación entre la cantidad de miembros del hogar y la cantidad de habitaciones. Se considera que existe hacinamiento cuando en el hogar hay más de tres personas por cuarto.

-Vivienda precaria: hogares en viviendas inadecuadas por su estado, características de construcción, grado de obsolescencia, etc.

-Condiciones sanitarias: incluye a los hogares que no poseen retrete.

-Asistencia escolar: hogares que tienen al menos un niño en edad escolar que no asiste a la escuela.

-Capacidad de subsistencia: hogares que tienen cuatro o más personas a cargo por integrante ocupado, y donde el jefe de hogar no ha completado el tercer grado de escolaridad primaria.

En primera instancia, se considera oportuno señalar que en el censo 2010 se ha evidenciado para el partido de Chacabuco una reducción de los hogares con NBI, tanto en términos de valores absolutos como de porcentajes, respecto a los valores registrados en el censo precedente llevado a cabo en el año 2001. El Cuadro 9 expuesto a continuación permite verificar dicho avance en las condiciones de vida de la población.

	Hogares	%	Hogares s/NBI	%	Hogares c/NBI					
					Urbano	%	R. agrup.	%	R. agrup.	%
Censo 2001	14.195	100	12.989	91.5	875	6.1	89	0.6	242	1.8
Censo 2010	16.496	100	13.330	96	481	2.9	10	0.1	185	1

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

	Total Hogares	Hogares sin NBI			Hogares con NBI		
		Urbano	Rural agrupado	Rural disperso	Urbano	Rural agrupado	Rural disperso
Total país	12.171.675	10.224.858	335.171	500.763	927.160	44.612	139.111
Total provincia	4.789.484	4.262.214	63.635	73.464	379.315	3.316	7.540
Región Norte	217.026	183.254	12.635	11.944	7.694	602	897
Pergamino	34.768	28.999	3.149	1.115	1.325	103	77
Junín	30.315	28.323	511	210	1.171	67	33
Chivilcoy	22.083	20.058	319	908	699	12	87
Mercedes	20.214	17.162	526	1.495	848	63	120
Chacabuco	16.496	13.330	734	1.756	481	10	185
Bragado	14.291	11.902	1.029	826	451	41	42
Salto	10.689	8.427	1.186	521	468	55	32
Arrecifes	9.546	8.238	411	482	378	12	25
Colón	8.191	7.366	169	344	277	10	25
Rojas	8.010	6.506	749	465	242	24	24
San Andrés de Giles	7.284	4.940	741	1.187	244	39	133
San Antonio de Areco	7.191	5.935	484	489	230	33	20
General Viamonte	6.286	4.890	772	430	137	40	17
General Arenales	5.327	3.989	900	293	94	40	11
Capitán Sarmiento	4.672	3.922	73	381	263	9	24
Carmen de Areco	4.631	3.810	147	436	201	19	18
Alberti	3.828	2.893	596	254	61	16	8
Suipacha	3.204	2.564	139	352	124	9	16

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

En segundo término, de acuerdo al análisis de los datos arrojados por el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (INDEC - 2010), el partido de Chacabuco presenta la particularidad de contar dentro de la Región Norte con el mayor valor absoluto de hogares con al menos un indicador NBI dentro de la categoría rural disperso, superando ampliamente los valores que exponen los demás partidos, y se encuentra en segundo lugar en términos de porcentajes detrás de San Andrés de Giles.

Contrariamente, presenta uno de los porcentajes más bajos en lo que respecta a hogares con NBI en el ámbito urbano y rural agrupado, lo cual se manifiesta espacialmente en el hecho de que no se presentan grandes asentamientos irregulares. Los valores registrados dan cuenta de que la población que actualmente presenta las mayores necesidades reside en gran medida en el área rural de manera aislada.

Cuadro 11. Hogares con al menos un indicador de NBI por área urbana - rural (en %)

	Total (%)	Hogares sin NBI (%)			Hogares con NBI (%)		
		Urbano	Rural agrupado	Rural disperso	Urbano	Rural agrupado	Rural disperso
Total país	100	84	2.75	4.11	7.6	0.36	1.14
Total	100	89	1.33	1.53	7.92	0.07	0.16
Dominio 2	100	84.43	5.83	5.5	3.55	0.27	0.42
Pergamino	100	83.41	9.06	3.21	3.8	0.3	0.22
Junín	100	93.43	1.69	0.69	3.86	0.22	0.11
Chivilcoy	100	90.83	1.44	4.11	3.17	0.05	0.4
Mercedes	100	84.9	2.6	7.4	4.2	0.31	0.59
Chacabuco	100	80.8	4.45	10.65	2.92	0.06	1.12
Bragado	100	83.28	7.2	5.78	3.16	0.29	0.29
Salto	100	78.84	11.1	4.87	4.38	0.51	0.3
Arrecifes	100	86.3	4.3	5.05	3.96	0.13	0.26
Colón	100	89.93	2.06	4.2	3.38	0.12	0.31
Rojas	100	81.22	9.35	5.81	3.02	0.3	0.3
San Andrés de Giles	100	67.81	10.17	16.3	3.35	0.54	1.83
San Antonio de Areco	100	82.53	6.73	6.8	3.2	0.46	0.28
General Viamonte	100	77.79	12.28	6.84	2.18	0.64	0.27
General Arenales	100	74.88	16.9	5.5	1.76	0.75	0.21
Capitán Sarmiento	100	83.95	1.56	8.15	5.63	0.19	0.52
Carmen de Areco	100	82.27	3.17	9.41	4.34	0.41	0.4
Alberti	100	75.57	15.57	6.64	1.59	0.42	0.21
Sulpacha	100	80.02	4.34	10.99	3.87	0.28	0.5

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Niveles y establecimientos educativos

De acuerdo a los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del año 2010, el 94% de la población del partido de Chacabuco sabe leer y escribir. El 6% restante, que corresponde a la población que no sabe leer y escribir, se encuentra conformado mayoritariamente por población urbana (78%), por población rural dispersa en segundo orden (18%) y, en último término, por población rural agrupada (4%). Estos valores reflejan que los niveles de analfabetismo son mayores en el área urbana que en el área rural.

Asimismo, si se consideran los niveles educativos que cursa o cursó, en las tres áreas diferenciadas (urbano - rural agrupado - rural disperso), representa un mayor porcentaje la población que alcanzó un nivel primario (47%, 51% y 60%, respectivamente) y secundario (26%, 29% y 19%, respectivamente).

A partir del Relevamiento Anual 2017 llevado a cabo por la Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires, el partido de Chacabuco cuenta

con un total de 86 unidades educativas a las que asisten 13.049 alumnos entre los niveles inicial, primario, secundario y superior. Las unidades educativas con que dispone el Sistema Educativo del partido se encuentran distribuidas entre establecimientos de gestión estatal (76 unidades, que representan el 88% del total) y privada (10 unidades, que conforman el 12% del total de establecimientos), en los cuatro niveles de enseñanza considerados.

A los efectos de contar con una aproximación a la situación educativa del partido, se presenta a continuación la oferta de colegios públicos y privados en cada nivel de enseñanza.

Respecto al nivel inicial, se identifican 34 establecimientos y 2.399 alumnos, de los cuales 78% asiste a establecimientos públicos y el 22% restante a establecimientos privados.

En el nivel primario, hay 38 establecimientos con 4.966 alumnos, entre los cuales el 91% asiste a establecimientos públicos y el 9% concurre a la educación de gestión

privada. Con un porcentaje similar, del total de 3.792 alumnos que se encuentran en el nivel secundario, el 90% asiste a establecimientos públicos y el 10% a establecimientos privados, que en conjunto suman 10 unidades educativas. No obstante, entre estos dos niveles de enseñanza considerados se observa una particularidad: mientras la diferencia entre el nivel primario y el secundario en cantidad de alumnos es de un 23% a favor de la instancia primaria, la cantidad de unidades educativas se reduce en un 73% en el paso del nivel primario al secundario, lo cual daría cuenta de una mayor concentración de alumnos en el nivel secundario por unidad educativa. En otras palabras, en la educación primaria la oferta es de un establecimiento educativo cada 130 alumnos, mientras en la enseñanza secundaria, la razón es de 1 establecimiento cada 379 alumnos.

Finalmente, este predominio de la educación de gestión pública reconocido en el partido de Chacabuco, se corrobora también en el nivel superior donde, del total de 1.892 estudiantes, el 92% asiste a unidades educativas públicas y sólo un 8% a establecimientos privados.

Cuadro 12. Cantidad de alumnos y unidades educativas por nivel de enseñanza. Chacabuco 2017

Niveles	Total		Estatal		Privado	
	Unidades educativas	alumnos	Unidades educativas	alumnos	Unidades educativas	alumnos
Inicial	34	2.399	29	1.867	5	532
Primario	38	4.966	36	4.522	2	444
Secundario	10	3.792	8	3.386	2	406
Superior	4	1.892	3	1.736	1	156
Total	86	13.049	76	11.511	10	1.538

Fuente: elaboración propia en base a datos de la Dirección de Información y Estadística, Dirección Provincial de Planeamiento, Subsecretaría de Educación, Dirección General del Cultura y Educación.

En cuanto al Nivel de Educación Universitaria, la expansión de la Facultad Regional de San Nicolás, de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), en la región norte de la Provincia de Buenos Aires contempló de modo estratégico y como punto neurálgico para el desarrollo de actividades académicas a la ciudad de Chacabuco, en estrecha relación con las actividades económico-productivas desarrolladas en el partido.

Bajo el formato de extensión áulica, la primera carrera universitaria en Chacabuco se abrió en 1996 y fue la Tecnicatura Superior en Industrias Alimentarias. La misma, ante la creciente demanda por parte de sus estudiantes, hoy día continúa abierta siendo la carrera con mayor continuidad. La segunda carrera universitaria y primera carrera de grado se abrió en 2001 y fue la Licenciatura en Organización Industrial.

Actualmente, sumado a las dos carreras ya referidas, se ofrecen la Licenciatura en Administración Industrial, Tecnicatura en Bromatología y Medio Ambiente, Tecnicatura Superior en Mantenimiento Industrial, Tecnicatura Superior en Higiene y Seguridad del Trabajo, y un Ciclo de Licenciatura en Administración de Empresas⁷.

De manera complementaria, existen diferentes ofertas educativas de nivel universitario en Junín y Chivilcoy, ciudades cercanas a Chacabuco, facilitando la accesibilidad a los jóvenes del partido a los estudios universitarios.

7 - Fuente: <http://www.frsn.utn.edu.ar/frsn/index.asp>

3.3 Análisis económico

El partido de Chacabuco forma parte de la región pampeana, cuya estructura productiva estuvo históricamente orientada hacia la producción agrícola ganadera. La pampa bonaerense siempre estuvo impregnada del agro, a tal punto que su identidad se construye como un territorio agropecuario por excelencia y, en su historia, la producción agropecuaria fue protagonista central del proceso de organización territorial pampeana.

En este contexto, el núcleo de la dinámica del desarrollo de la zona es la actividad primaria. Chacabuco basa su principal actividad económica en la producción agropecuaria, y cuenta con un rol significativo como ciudad industrializada, ya que posee importantes molinos harineros y uno de los principales semilleros de granos de soja del país.

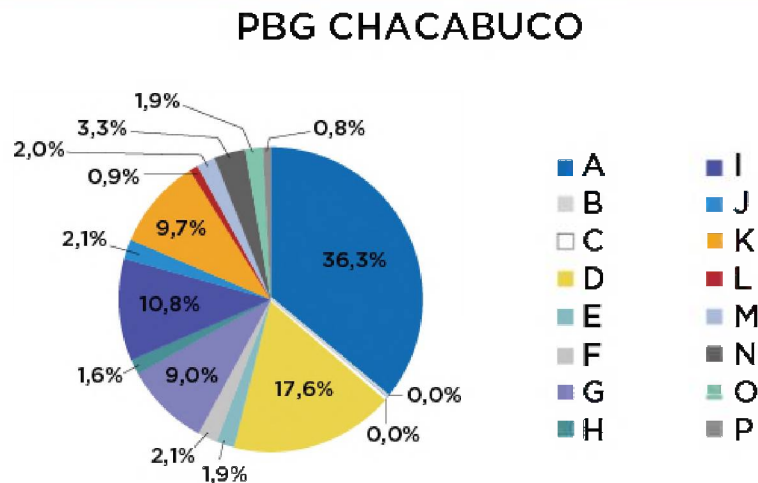
No obstante, la agro-industria comenzó a desarrollarse luego de que la agricultura registrara una trayectoria significativa. Este complejo agro-industrial está confor-

mado por molinos trigueros, elaboración de alimentos y preparados para animales, elaboración de aceites y vegetales, frigoríficos, elaboración de fiambres y embutidos y establecimientos lácteos.

De acuerdo a los datos disponibles del PBG⁸ de Chacabuco para el año 2003, la categoría de agricultura, ganadería, caza y silvicultura aporta el mayor porcentaje al PBG, con valores que alcanzan el 36,6%, seguida por el rubro de industrias manufactureras con un 17,6%.

Las actividades agropecuarias e industriales se posicionan en los escalones más altos del PBG, pero vale destacar la participación de las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones (10,8%), servicios empresariales, inmobiliarios y de alquiler (9,7%), y el comercio al por mayor, al por menor y reparaciones (9%). En el Gráfico 1, se representan los valores en porcentajes, y en el Cuadro 13 se exponen los valores absolutos.

Gráfico 1. Producto Bruto Geográfico del partido de Chacabuco (2003)



Fuente: Producto Bruto Geográfico-Desagregación Municipal, Provincia de Buenos Aires, año 2003. Dirección Provincial de Estadística, Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires, 2007.

Clasificación Nacional de Actividades Económicas

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura.
 B: Pesca y servicios conexos.
 C: Explotación de minas y canteras.
 D: Industria manufacturera.

E: Electricidad, gas y agua.
 F: Construcción.
 G: Comercio al por mayor, menor y reparaciones.
 H: Hoteles y restaurantes.

⁸ - El Producto Bruto Geográfico (PBG) de una jurisdicción refleja la actividad económica de las unidades productivas residentes en ella, siendo igual a la suma de los valores agregados por dichas unidades productivas. El PBG es la agregación de los saldos de la cuenta de producción de las distintas ramas de actividad (Dirección Provincial de Estadística, Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires, 2007).

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones.
 J: Intermediación financiera y servicios financieros.
 K: Servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler.
 L: Administración pública, defensa y seguridad social.
 M: Enseñanza.

N: Servicios sociales y de salud.
 O: Servicios comunitarios, sociales y personales.
 P: Servicios de hogares privados que contratan servicio doméstico.

Cuadro 13. Producto Bruto Geográfico. Valor agregado bruto por sector de actividad económica

Actividad	Valor agregado por sector de actividad (en miles de pesos)
A	217.636
B	0
C	0
D	105.803
E	11.406
F	12.530
G	53.865
H	9.482
I	64.886
J	12.732
K	58.151
L	5.238
M	11.888
N	19.916
O	11.167
P	4.827
TOTAL	599.527

Fuente: Producto Bruto Geográfico-Desagregación Municipal, Provincia de Buenos Aires, año 2003. Dirección Provincial de Estadística, Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires, 2007

Actividad agrícola - ganadera

Un importante porcentaje del suelo rural de Chacabuco es rico en humus, con una muy buena capa de laboreo, lo cual resultó un factor central para que desde sus orígenes fuera considerada una de las zonas agrícolas de mayor importancia a escala nacional. En función de las características edáficas de los suelos, predomina en el partido la aptitud agrícola-ganadera (121.667 has, el 53,1% de la superficie total), seguida de la potencialidad agrícola de alta productividad (31,8%, unas 72.685 has) y de la productividad ganadera (33.091 has, correspondientes a un 14,4% del total de superficie)⁹.

De acuerdo al relevamiento realizado en el año 2004, el

79,03% de las parcelas correspondientes a establecimientos agropecuarios (54,82% de la superficie del partido) realizan agricultura en forma exclusiva; y un 4,04% la practican en forma complementaria con las actividades ganaderas de invernada, cría y tambo.

En cuanto a la ganadería de invernada y cría, ésta se desarrolla en forma exclusiva en el 21,3% de la superficie total del partido, que representa el 15,4% de las parcelas, correspondiendo un 77,6% de éstas últimas exclusivamente a la invernada y un 22,4% a invernada y cría. Por su parte los tambos se concentran en el 1,4% de las parcelas, que abarcan el 3,23% de la superficie del partido.

Cuadro 14. Cantidad de Parcelas y Superficie ocupada por actividad (2004)

Usos*	Parcelas	%	Superficie	%
Agricultura	1.647	79,03	114.057,72	54,82
Tambo	29	1,39	6.721,08	3,23
Invernada	249	11,95	36.641,91	17,61
Invernada y cría	72	3,45	7.674,68	3,69
Mixto con invernada	52	2,50	28.557,00	13,73
Mixto con invernada y cría	27	1,30	7.791,13	3,74
Mixto con tambo	5	0,24	5.050,94	2,43
Haras	3	0,14	1.565,43	0,75
Total	2.084	100,00	208.059,99	100,00

Fuente: Municipalidad de Chacabuco, año 2004, citado por Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial, Municipalidad de Chacabuco, Provincia de Buenos Aires. Dirección de Asuntos Municipales, Universidad Nacional de La Plata, 2011.

(*) - **Agricultura:** refiere a la producción de distintos cultivos (cereales, oleaginosas, legumbres, forrajeras, hortalizas, etc.).

- **Tambo:** actividad ganadera cuyo objetivo principal es la producción de leche.

- **Invernada:** actividad ganadera cuyo objetivo principal es el engorde de animales hasta lograr el peso de mercado para faena. Puede realizarse a campo o mediante engorde a corral (feed-lot).

- **Invernada y cría:** actividad ganadera destinada a la pro-

ducción de terneras y terneros y su posterior engorde para la venta.

- **Mixto con invernada:** actividad agrícola combinada con la actividad ganadera de invernada.

- **Mixto con invernada y cría:** actividad agrícola combinada con las actividades ganaderas de invernada y cría.

- **Mixto con tambo:** actividad agrícola combinada con la actividad ganadera de tambo.

- **Haras:** actividad destinada a la cría de caballos.

En la Figura 9 se observa que hacia el oeste del partido predomina el uso agrícola, estrechamente relacionado con la alta productividad de los suelos en el sector, con una importante subdivisión de parcelas; mientras que hacia el este del partido, a medida que disminuye la productividad de los suelos, se incrementan los usos de invernada y mixto con invernada, al tiempo que aumenta el tamaño de las parcelas.

A partir de los datos proporcionados por el Censo Nacional Agropecuario (CNA) del año 2002¹⁰, se extrae que el partido cuenta con un total de 760 explotaciones agropecuarias (EAP).

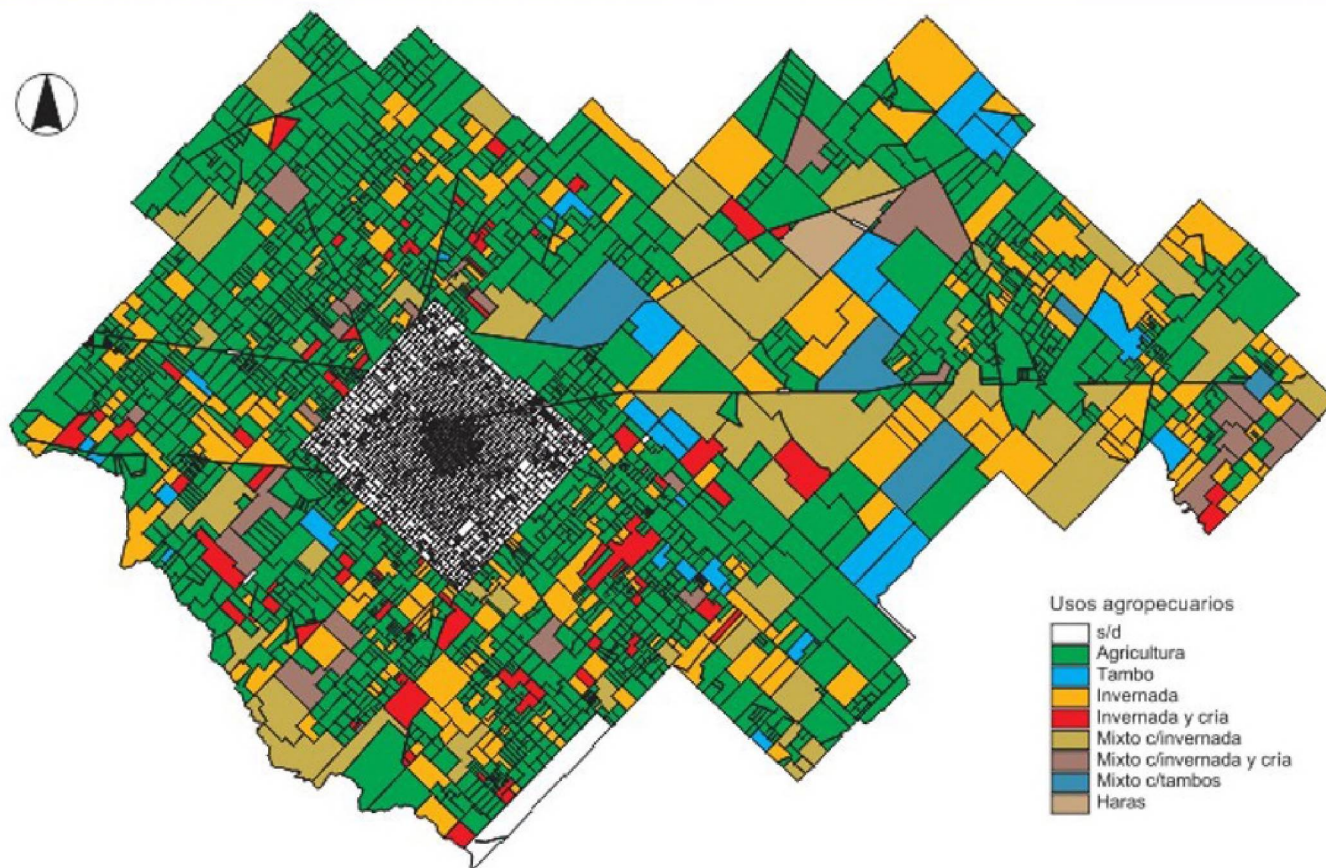
En relación con la estructura productiva, del total registrado de EAP, 757 son de propiedad privada, manifestándose en ellas una fuerte concentración de la tierra en manos de pocos y grandes propietarios: el 58,6% de la superficie agropecuaria comprende 87 establecimientos de más de 500 has.

En segundo lugar, se posicionan los establecimientos medianos (258 establecimientos tienen entre 100 y 500 has), que abarcan el 32,14% de la superficie, y en tercer lugar los establecimientos pequeños (415 establecimientos cuyo tamaño es inferior a las 100 has) que constituyen el 9,1% restante.

9 - Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial, Municipalidad de Chacabuco. Provincia de Buenos Aires. Dirección de Asuntos Municipales, Universidad Nacional de La Plata. 2011

10 - Se toman como referencia para el presente trabajo los datos del Censo Nacional Agropecuario (CNA) 2002 debido a que, de acuerdo a lo declarado en un comunicado del INDEC, en el CNA del año 2008 las provincias de Buenos Aires y Corrientes no completaron el barrido de sus territorios y otras registraron superficies inferiores a las esperadas. En el mes de septiembre del 2018 se iniciarán los relevamientos para un nuevo CNA.

Figura 9. Usos agropecuarios en el partido de Chacabuco

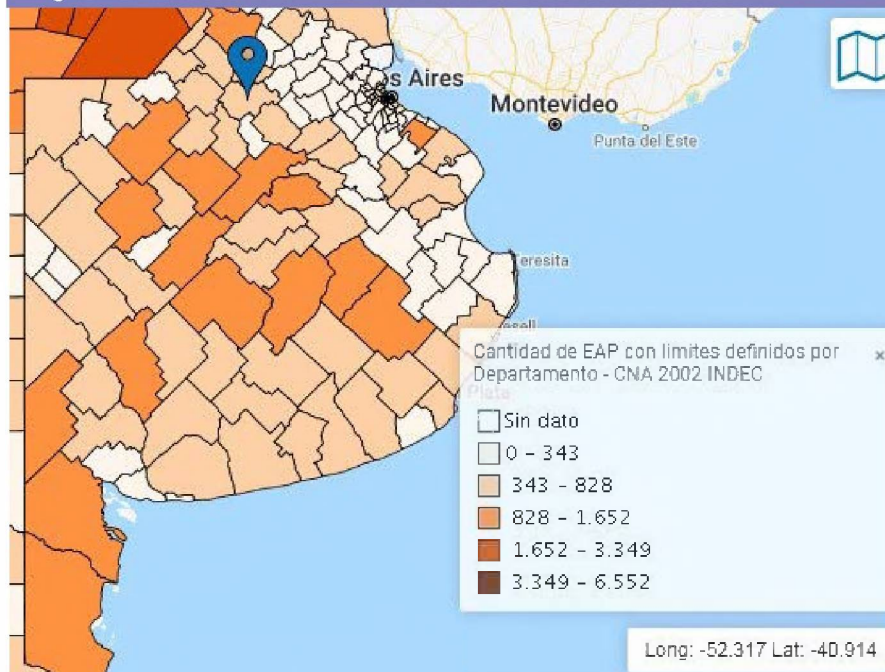


Fuente: Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial, Municipalidad de Chacabuco. Provincia de Buenos Aires. Dirección de Asuntos Municipales, Universidad Nacional de La Plata. 2011

Como se puede observar en la Figura 10, predominan en la Provincia los partidos con relativamente pocas EAP (0-343 y 343-848). De manera complementaria, el Cua-

dro 15 refleja que se trata de un proceso de concentración de tierras que excede al partido de Chacabuco y se hace presente en gran parte del territorio bonaerense.

Figura 10. Cantidad de EAP en la Provincia de Buenos Aires, 2002



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales, Ministerio de Agroindustria, Presidencia de la Nación.

Figura 15. Estado de situación del proceso de concentración de tierras en Chacabuco. Año 2002

	Establecimientos agropecuarios							
	Pequeños		Medianos		Grandes		Total	
	Total	Sup.(ha)	Total	Sup.(ha)	Total	Sup.(ha)	Total	Sup.(ha)
Prov. Buenos Aires	18.068	782.913,3	20.276	5.045.998	12.763	19.959.758	51.107	25.788.669
Chacabuco	415	17.237,2	258	60.288	87	110.012,8	760	187.538,4

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo Nacional Agropecuario 2002.

En cuanto a la actividad agrícola que se lleva a cabo en los establecimientos, a nivel desagregado, el trigo abarcó para la Campaña 2016/2017 un total de 19.200 has, la mayor superficie destinada en el transcurso de los últimos 5 años, luego de haber experimentado un descenso importante desde el año 2009. De modo similar, el cultivo de maíz, tanto en Chacabuco como a escala provincial, presentó una abrupta expansión y ascendió a 51.100 has, duplicando en la Campaña 2016/2017 la superficie sembrada en las campañas precedentes desde el año 2009, aunque la superficie cosechada registró una significativa reducción a 38.100 has.

Para el caso del girasol, este cultivo ha perdido importancia dentro de la agricultura chacabuquense. En la Campaña 2016/2017, cubrió un total de 100 has y continuó con el descenso que venía experimentando desde la Campaña 2013/2014, año en que registró un pico de 800 has sembradas. El retroceso en la superficie destinada a este cultivo se vincula principalmente con la menor

competitividad que presenta en relación con los demás cultivos que se siembran en el partido.

Finalmente, el cultivo de soja comprendió un total de 104.410 has, a diferencia del trigo y del maíz, la menor superficie destinada al cultivo desde el año 2009, así como la menor producción en toneladas. En este sentido, la producción de soja del partido de Chacabuco pasó de representar el 2,8% de la producción total de la provincia en 2009, al 2,3% de la misma.

Sin embargo, este cultivo que comenzó a expandirse hacia la década de 1970, se presenta como el principal cultivo del partido en cuanto al total de hectáreas sembradas, lo cual se visualiza en el Cuadro 16 al observar la incidencia de la variación de la superficie destinada a esta oleaginosa en el total de los cultivos. Este fenómeno evidencia la importancia que reviste la demanda global en las actividades productivas que se desarrollan a nivel local en los municipios.

Cuadro 16. Evolución de la superficie destinada a los principales cultivos en Chacabuco en el período 2002-2017

Cultivo	2002	2009	2017
Soja	85.839,8 has	134.600 has	104.410 has
Maíz	21.418,1 has	20.000 has	51.100 has
Trigo	22.848,7 has	26.460 has	19.200 has
Total	130.106,6 has	181.060 has	174.710 has

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recopilados del Censo Nacional Agropecuario 2002 y de la Dirección de Estadística de la Provincia de Buenos Aires.

Respecto a la actividad ganadera, de acuerdo a los datos aportados por el CNA 2002, predominan los establecimientos destinados a la cría de bovinos, seguidos por las explotaciones destinadas a la cría de equinos y de porcinos, en segundo y tercer orden respectivamente. En concordancia, al analizar el stock de ganado, sobresalen las cabezas de ganado bovino con el 76% del total, ubicándose en segundo lugar los porcinos. Las características de las tropillas de equinos, donde predomina la cría en establecimientos chicos, con menos de 25 ejem-

plares, y de las piaras de porcinos, donde por el contrario prevalecen los establecimientos de cría grandes, con 50 o más porcinos, explica que en términos de cantidad de establecimientos sean mayores los equinos, pero que en términos de cantidad de cabezas de ganado los superen los porcinos.

Por otro lado, tal como sintetiza el Cuadro 17 referido al stock ganadero, la actividad no ha sufrido grandes variaciones en el período 2002-2017 en lo vinculado a la cría

de bovinos, mientras que sí se ha producido un incremento en la cría de ganado porcino y ovino. Esta particularidad no es propia del partido de Chacabuco sino que también se ha constatado en los valores que representan a la totalidad de la Provincia de Buenos Aires, donde des-

de el año 2002 al 2017 los mayores aumentos se verificaron en la actividad porcina y ovina, que aumentaron 135% y 38%, respectivamente. Por su parte, la actividad bovina aumentó sólo un 12%.

Cuadro 17. Evolución del stock de ganado para el partido de Chacabuco en el período 2002-2017

Ganado	2002	2010	2017
Bovinos	93.232	90.027	91.378
Porcinos	13.194	18.833	22.977
Ovinos	1.986	2.800	5.225
Equinos	1.592	s/d	s/d
Total	110.004	111.660	119.580

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recopilados del Censo Nacional Agropecuario 2002 y de la Dirección de Estadística de la Provincia de Buenos Aires. S/d: sin datos.

En referencia a las producciones primarias, otra actividad importante para el partido es la avicultura, para la cual se destinan 61 establecimientos agropecuarios, que

alcanzan 2.186.940 ejemplares entre pollos parrilleros y gallinas ponedoras.

Actividad industrial

Si bien en Chacabuco la actividad económica está orientada principalmente hacia la producción agropecuaria, especialmente de los cultivos de soja, maíz y trigo y la cría de bovinos, porcinos y ovinos, junto con la actividad avícola, en este partido se destaca también el desarrollo de una importante actividad industrial.

De acuerdo con los datos aportados por el Censo Económico Nacional, para el año 2003 el partido de Chacabuco contaba con 216 establecimientos destinados a la industria manufacturera. Si se analiza el contexto regional de Chacabuco, el partido se encuentra en el tercer lugar en términos de cantidad de establecimientos industriales, detrás de Pergamino y Junín que se ubican en primer y segundo orden, respectivamente.

A escala regional, predominan los establecimientos industriales destinados a la elaboración de productos ali-

menticios y bebidas, con excepción de Colón, donde son mayores los establecimientos dedicados a la fabricación de productos derivados del metal, y Capitán Sarmiento, que se destaca por la fabricación de productos textiles y de prendas de vestir, terminación y teñido de pieles.

Vale destacar al respecto que, si bien Pergamino cuenta con la mayor cantidad de establecimientos industriales, y dentro de ellos, el mayor número de establecimientos destinados a la elaboración de productos alimenticios y bebidas, Chacabuco se destaca por ser el segundo partido con el mayor número de establecimientos destinados a la fabricación de productos textiles y prendas de vestir, y el primero en la categoría de elaboración de productos derivados del metal, lo cual da cuenta de las posibilidades del partido para diversificar su economía, particularmente en lo que respecta al sector industrial.

Cuadro 18. Establecimientos industriales por rama de actividad en la región					
Partido	Establecimientos	1 (*)	2	3	4
Pergamino	346	88	81	32	26
Junín	230	85	12	32	17
Chacabuco	216	70	31	40	13
Chivilcoy	201	75	7	29	15
Mercedes	132	49	6	26	10
Bragado	124	44	19	13	6
Salto	103	38	7	18	5
San Antonio de Areco	94	22	4	18	7
San Andrés de Giles	94	24	9	16	3
Rojas	79	28	3	19	3
Colón	69	13	13	16	2
Arrecifes	61	17	15	10	5
Capitán Sarmiento	57	9	28	4	3
Alberti	53	26	1	4	3
General Arenales	53	20	2	12	4
Carmen de Areco	47	12	3	9	4
General Viamonte	39	18	1	6	3
Suipacha	24	10	-	4	2
Total	2.022	648	242	308	131

Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el Censo Económico Nacional 2004.

1: Elaboración de productos alimenticios y bebidas.

2: Fabricación de productos textiles y fabricación de prendas de vestir; terminación y teñido de pieles.

3: Fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo.

4: Edición e impresión; reproducción de grabaciones.

En este sentido, se identifican por un lado, industrias vinculadas al procesamiento de la materia prima local, incorporando con ello valor agregado en los productos derivados (el 60% de la producción industrial pertenece al sector agro alimentario); mientras que por otro lado se identifican industrias basadas en la actividad textil y la fabricación de productos derivados del metal.

De acuerdo a los datos recabados en el Censo Nacional Económico, la industria significaba para Chacabuco 1.443 puestos de trabajo ocupados, más de la mitad de ellos, un total de 756, pertenecientes al sector de elaboración de productos alimenticios y bebidas.

Actividad Ladrillera

En el partido de Chacabuco la constante demanda de tierra para la fabricación de ladrillos, requerido por las construcciones en la ciudad de Chacabuco y en centros urbanos próximos, ha llevado a que se multipliquen las canteras en las afueras de la ciudad, extrayendo importantes volúmenes de material. Debido a que el transporte constituye un importante costo que limita la rentabili-

dad económica, estas canteras se encuentran en las cercanías de los enclaves urbanos.

Los productos finales son ladrillos de distintas calidades, desde ladrillos comunes hasta los de vista, siendo comercializados fundamentalmente en el ámbito local, en la zona y, en menor medida, en Capital Federal.

Las primeras constancias documentadas acerca de esta actividad en el partido se remontan a la fundación del mismo. Ya en 1866, en el Registro Estadístico de la provincia, se documenta la existencia de tres hornos de ladrillo en el partido. En el período que va entre 1941-1951, el crecimiento de esta actividad fue continuo, ya que comenzó el incremento vertical de la industria ladrillera en Chacabuco como consecuencia inmediata de la creciente demanda del material, reclamada por los planes de edificación oficial y el estímulo a la construcción.

La mayor producción de la época tenía como destino Capital Federal y el gran Buenos Aires. El año 1951 marca el índice más elevado, registrándose 555 hornos, en los que trabajaban 2.200 obreros; para disminuir a partir de esa fecha, paulatinamente en los años siguientes. En la

década del '80, se atraviesa un período de marcada depresión, donde se cerraron numerosos establecimientos. Específicamente, la Municipalidad de Chacabuco, en relación a la industria ladrillera local, ha realizado un testeo de los hornos de ladrillos, determinando la existencia de

alrededor de 175 hornos en funcionamiento, muchos de los cuales están inscriptos en las oficinas municipales, no habiéndose podido verificar sus condiciones de higiene y salubridad, y estimándose que ocupan a unas 700 personas¹¹.

¹¹ - Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial, Municipalidad de Chacabuco. Provincia de Buenos Aires. Dirección de Asuntos Municipales, Universidad Nacional de La Plata. 2011

3.4 Análisis ambiental

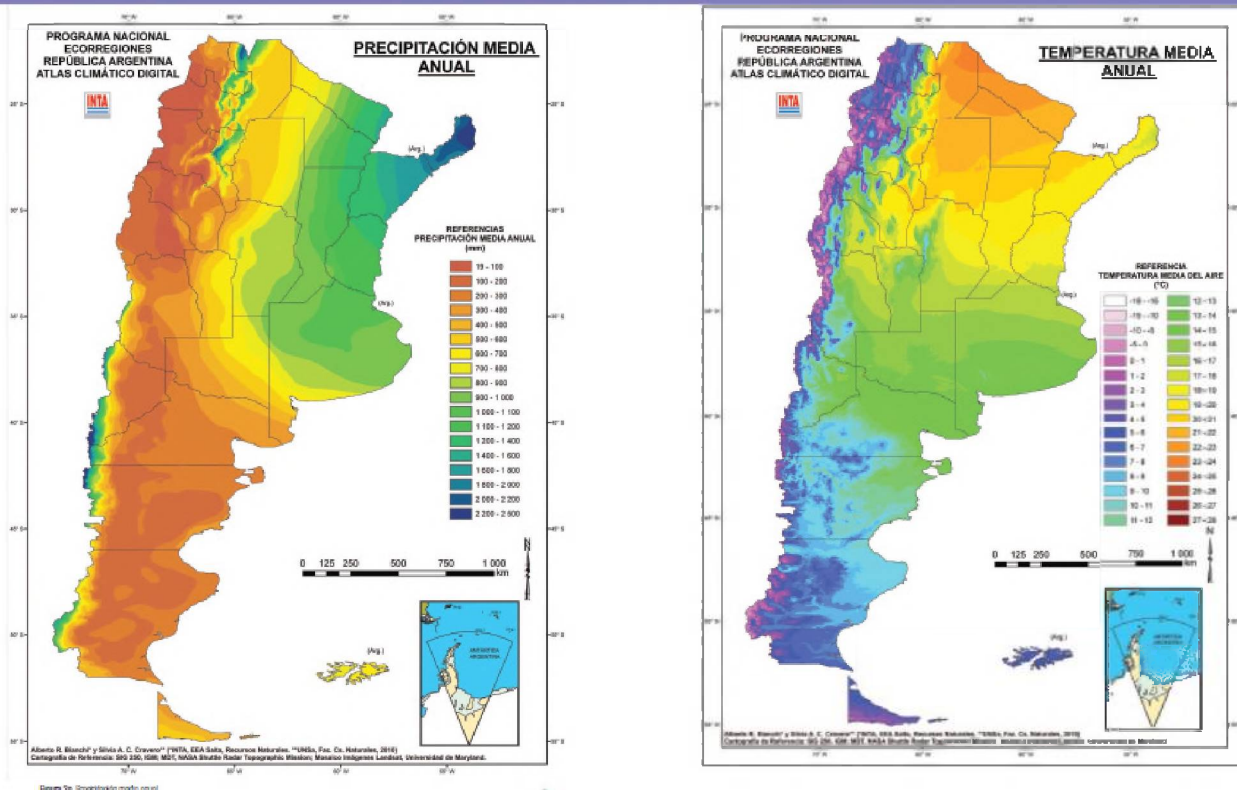
Características físico-ambientales de Chacabuco

La Región Norte a la que pertenece el partido de Chacabuco, se caracteriza por presentar una extensa llanura, con ondulaciones de antiguos médanos, climas estables templado-húmedos, y suelos de los más fértiles del país; factores que lo ubican en una de las regiones geográficas más importantes en términos económicos. A continuación, se describen las principales características físico-ambientales del partido.

Clima

En términos generales, el clima de Chacabuco es de tipo Templado Sub-Húmedo¹², con temperaturas de valor medio de 21,6°C en verano, y de 10,9°C en invierno; y con una media anual de 16,2°C. En cuanto a los valores extremos, los máximos medios son de 23,1°C, los máximos absolutos no superan los 45°C; los mínimos medios son de 10°C y los mínimos absolutos (excepcionales) rondan los -5°C.

Figura 11. Precipitación Media Anual / Temperatura Media Anual. Argentina



Fuente: Argentina: 200 años, 200 suelos. José Luis Panigatti. Buenos Aires: Ediciones INTA, 2010.

Respecto a las precipitaciones, Chacabuco se ubica en una zona de transición, con tendencias a disminuir las precipitaciones hacia el oeste. Los dos períodos con mayores precipitaciones corresponden a marzo-abril y octubre-enero, mientras que los menores registros se presentan en los meses de junio, julio, agosto y septiembre. No obstante, el análisis hídrico indica que la época con mayor volumen de agua almacenada en el suelo es el invierno, debido a que en verano la mayor demanda por evapotranspiración conlleva a que, a pesar de la elevada

pluviosidad, se registren deficiencias críticas.

La ocurrencia de granizo en el partido manifiesta su mayor presencia en el mes de septiembre; mientras que los registros demuestran que el período libre para todos los años coincide con los meses de marzo, junio y agosto.

La humedad relativa media es de 70%, siendo el mes más húmedo junio con 80%, y el mes más seco diciembre con 61%.

Entre los factores adversos para la agricultura pueden

12 - Información climática suministrada por la Agencia de Extensión del INTA Lincoln.

encontrarse las heladas, cuyo período se inicia normalmente en los primeros días del mes de junio, y concluye a fines de agosto. Es decir, que el período libre de heladas puede ser de unos 240 a 260 días.

Predominan los vientos provenientes del cuadrante oeste con un valor promedio de 217 km/día. Las mayores intensidades se registran, en orden descendente, en los meses de septiembre, agosto y octubre, coincidentes con la estación primaveral.

Geología y geomorfología

El partido de Chacabuco se ubica en el sector centro-sur de la Pampa Norteña¹³, dentro de la Pampa Ondulada (unidad morfológica de configuración semicircular que se desarrolla desde el centro de la provincia de Santa Fe hasta el norte de la Bahía de Samborombón), en la zona de transición a la Pampa Deprimida del Río Salado.

La constitución geológica de la región que integra Chacabuco es de basamento paleozoico, y sobre él se asientan discordantes capas correspondientes al Mioceno y Plioceno con una superposición del Cuaternario. Ello ha favorecido la formación de lomas suavemente onduladas en el extremo suroeste y meridional del partido.

En la región noroeste y oeste del partido, el paisaje está compuesto por lomas alargadas y planicies suavemente onduladas, recortadas por vías de drenaje¹⁴. Asimismo, hacia el centro y este del partido, el paisaje pasa a estar integrado por planicies altas, muy suavemente onduladas, cuyas aguas drenan por el norte al Río de la Plata, por el sur y el oeste al Río Salado, y por el este al Río Luján.

Relieve e hidrología

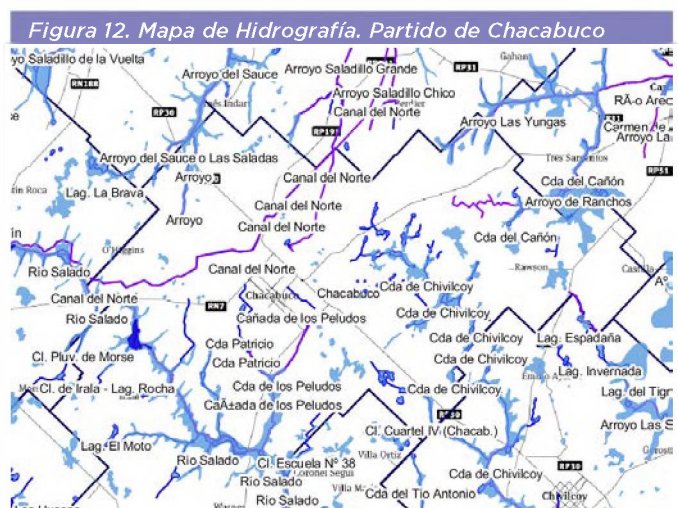
El marco natural de la Pampa Norteña donde se encuentra Chacabuco, permite distinguir dos zonas de caracteres bien diferenciados, separadas por el curso del río Carcarañá: la Pampa Deprimida del Río Salado al sur y la cuña interpuesta entre aquel y el río Salado o Juramento al norte. En la Pampa Ondulada, se distinguen dos fallas principales de rumbo paralelo que la enmarcan por el este y el oeste: la del Paraná y la de Mar Chiquita-río Salado.

Asimismo, la Pampa Norteña presenta una serie de lomas separadas por amplios valles fluviales aterrizados,

en los que han entallado su curso una serie de ríos y arroyos de reducido caudal que se vuelcan al río Paraná zigzagueando a través de extensos bajíos ribereños. El relieve ondulado de las lomadas conforma áreas bien drenadas; mientras que en los bajos, el relieve plano impide el desagüe normal, y la escasa profundidad a que se encuentran los impermeables mantos de tosca da lugar a procesos de salinización de los suelos.

Estos bajíos ribereños son áreas de bañados con frecuencia sujetas a inundación por efecto de las crecientes extraordinarias de los ríos que los atraviesan, o por efectos del fenómeno de la Sudestada, que impide su desagüe normal y provoca el ingreso de las aguas del Paraná. Esta zona de bañados alcanza su mayor amplitud en el área de influencia del río Luján.

El partido de Chacabuco, específicamente, se encuentra surcado por numerosos arroyos y su límite sudoeste lo constituye el río Salado. Asimismo, a 25 km de Chacabuco, su cabecera de partido, en cercanías de la RN 7, se encuentra la Laguna de Rocha, formada por un ensanchamiento del Salado en tierras bajas.



Fuente: Dirección Provincial de Obra Hidráulica. Subsecretaría de Infraestructura Hidráulica. 2018.

Suelos

Los suelos del partido de Chacabuco están bien provistos de nitrógeno, potasio, magnesio y calcio, drenados y con buena provisión de materia orgánica, lo cual los torna fértiles y aptos para la agricultura y ganadería.

¹³ - Clasificación propuesta en: Elena Chiozza (Directora) "El País de los Argentinos" CEAL. Buenos Aires, 1978

¹⁴ - Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial. Municipalidad de Chacabuco. Provincia de Buenos Aires. Dirección de Asuntos Municipales, Universidad Nacional de La Plata. Año 2011.

A los efectos de evaluar la calidad y uso de la tierra y fijar un Índice de Productividad¹⁵, se adopta el criterio abordado por la Oficina de Riesgo Agropecuario¹⁶, el cual consiste en un sistema de evaluación de tierras paramétrico que relaciona en forma multiplicativa los valores o niveles de propiedades seleccionadas¹⁷.

En este sentido, en líneas generales, el partido de Chacabuco incluye una zona edáfica e hidrológicamente homogénea, con características que lo definen con aptitud de tierra agrícola-ganadera.

En particular, siguiendo el límite con el partido de Bragado, al suroeste del partido, se desarrolla un paisaje de llanura aluvial plana a plana-cóncava con lagunas. En este contexto, las limitaciones se dan por anegamiento e inundaciones periódicas. La cantidad de superficie total ocupada es del 2,7% del partido (6.206 has), con una aptitud específicamente ganadera (IP 4).

Siguiendo las márgenes del Río Salado, los suelos están comprendidos sobre vías de escurrimiento, y poseen serias limitaciones tales como el anegamiento causado por aguas provenientes de áreas aledañas más altas y la alcalinidad sódica desde superficie. En total sólo ocupan el 2,2% de la superficie del partido, unas 5.130 has, que en función de su IP 24, son consideradas de productividad ganadera.

De modo similar, en áreas adyacentes a los ríos Areco, Luján, Reconquista y sus afluentes, se observa un paisa-

je de vías de escurrimiento encauzadas, con un IP de 17, que los califica como suelos aptos para la ganadería.

Estos suelos se desarrollan en el 9,5% de la superficie del partido (21.755 has). La limitación presente en ellos es su alcalinidad sódica desde la superficie y el anegamiento.

En el centro y este del partido, el drenaje es deficiente por presencia de impermeabilidad. El área se extiende en el 53,1% del partido, unas 121.667 has, su IP es de 65 y se considera como un sector apto para el desarrollo agrícola-ganadero.

A su vez, a la altura de Los Ángeles, se encuentra una consociación de Argiudol ácuico, fino, que se desarrolla en todo el ámbito de la unidad. El paisaje presenta planicies extendidas, ubicadas en las márgenes de ríos y arroyos, con la limitante de la impermeabilidad de sus suelos debido a su drenaje deficiente. Este sector presenta un IP de 72, lo que los ubica como suelos de alta productividad agrícola, ocupando el 4,8% de la superficie (10.992 has).

Finalmente, en el área comprendida por O'Higgins y Coliqueo, los suelos presentan una consociación de Argiudol típico, fino, desarrollado en lomas y hondonadas. Estos suelos se desarrollan en el 27% del partido (61.693 has) y su IP es de 95, lo que la define como un área con aptitud agrícola de muy alta productividad

Cuadro 19. Clasificación de suelos según IP

Clase de icap	Intervalo de ip
Muy Alta	100-85
Alta	84-70
Media	69-55
Baja	54-50
No Agrícola	< 39

Fuente: Atlas de Suelos de la República Argentina (INTA-SAGyP. 1990)

15 - Índice de Productividad: valoración numérica de la capacidad productiva. Se utiliza la clasificación utilitaria desarrollada mediante el SEFTA (Sistema de Evaluación de Tierras para Fines Agrarios), principalmente a través de los índices de Productividad (IP).

16 - Oficina de Riesgo Agropecuario. Ministerio de Agroindustria de la Nación.

17 - Zonas homogéneas de capacidad de producción. Instituto de Suelos INTA. Castelar: www.ora.gob.ar.

Cuadro 20. Características del suelo de Chacabuco

SUELO: ARGIUDOL ABRÚPTICO
Región: Pampa (pampa ondulada)
Provincia: Buenos Aires
Unidad Geomorfológica: Loma
Relieve: Normal
Pendiente: 0,5%
Escurrimiento: Lento
Permeabilidad: Moderadamente lenta
Drenaje: Moderadamente bien drenado
Biota: Modificada por agricultura
Profundidad capa agua: Profunda
Limitación principal: Erosión hídrica
Otras limitaciones: Drenaje interno
Clima: Templado Húmedo
Clima edáfico: Térmico, Udico
USO Y PRODUCCIÓN ACTUAL
Agricultura y ganadería de alta producción.
Agricultura, trigo, soja, maíz.
Riesgos y limitaciones
Erosión, degradación del horizonte superficial por pérdida de MO y compactación, acidificación del A por agricultura continua.
Producciones potenciales alternativas.

Fuente: Información brindada por: Ing. Agr. Francisco Damiano y Lic. Luis Gómez (INTA), 2010.

Problemáticas ambientales en el partido de Chacabuco.

Degradación de suelos por actividad ladrillera (carteras)

En una gran parte de los municipios de la provincia de Buenos Aires, entre ellos el partido de Chacabuco, diariamente se requieren millones de toneladas de materiales de origen geológico (ladrillos, cemento, asfalto, baldosas, piedra, etc.) para la construcción de viviendas, edificios, pavimentos y relleno de baches. Esta constante demanda ha llevado a que se multiplique la presencia de canteras y/o tosqueras en las afueras de las ciudades.

La situación apuntada lleva a que la calidad del suelo se deteriore notablemente; produciéndose no sólo efectos negativos en el medioambiente y en la calidad de vida de los habitantes, sino que las excavaciones la mayoría de las veces llevan a la contaminación de las napas.

Esta actividad desarrollada de manera intensiva lleva a que la calidad del suelo se deteriore notablemente.

Despojados de su cubierta vegetal, los suelos decapitados por la actividad ladrillera adquieren características muy particulares. Los rendimientos siempre son inferior

res y los forrajes no tienen el mismo índice de crecimiento; aún con lluvias moderadas retienen largo tiempo la humedad y se convierten en muchos casos en fangales.

Esto motiva la necesidad de regular el uso del suelo, evitando que sigan funcionando aquellas canteras que generan elevados índices de contaminación, y que se conviertan en depósitos de residuos cuando dejen de ser consideradas aptas para la explotación.

El Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires (OPDS) emitió en 2010 una resolución para la provincia de Buenos Aires para que las canteras que se encuentren en explotación o abandonadas puedan ser rellenadas con residuos inertes como escombros y todo otro residuo asimilable a sus características.

El objetivo de la misma es lograr que las canteras no se conviertan en un peligro para la población y para el ambiente.

Desarrollo industrial en medio urbano

La ciudad de Chacabuco cuenta con una importante cantidad de industrias, muchas de las cuales vinculadas con la actividad agropecuaria.

Algunas se localizan en el predio del ferrocarril y otras en predios privados en el área urbana, viéndose influenciada su radicación, en primer término, por la modalidad de transporte de carga que brindaba el ferrocarril y, posteriormente, por la modalidad de transporte automotor.

Esta localización industrial en una zona netamente urbana, con características incompatibles con las actividades desarrolladas en las zonas residenciales colindantes, genera entre otros problemas:

- Contaminación ambiental (olores desagradables, proliferación de roedores y/o vectores, impacto sonoro, impacto visual negativo, riesgo a la salud, intenso flujo del tráfico pesado dentro del tejido urbano).

- Alto tránsito de vehículos pesados, inseguridad vial y el deterioro de las redes viales (caminos, calles)

Determinando conflictos entre distintos actores sociales con intereses contrapuestos (empresarios, vecinos de las adyacencias, algunos sectores de la ciudadanía y autoridades del Municipio).

Inundaciones

La franja centro y este del país constituye una de las principales áreas de riesgo hídrico, principalmente en las

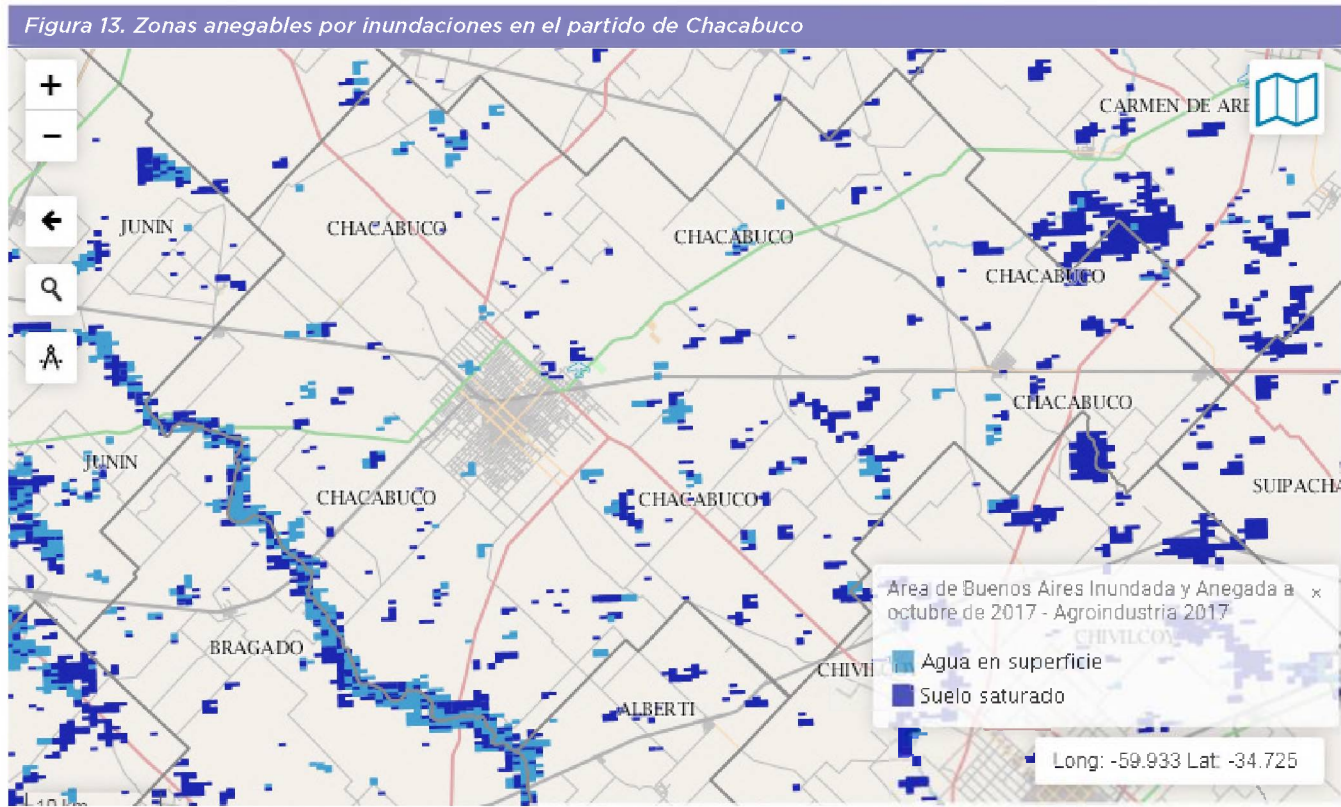
zonas bajas o con escasa pendiente expuestas a las crecidas de los ríos, como es el caso de la cuenca del Salado del Sur.

La superficie del partido de Chacabuco se encuentra surcada por numerosos arroyos y su límite sudoeste lo constituye el río Salado.

Esta situación respecto a su entorno natural, hace al territorio susceptible a inundaciones que se han visto incrementadas en los últimos años por la conjunción de diferentes factores, como los eventos de precipitación severa, con grandes cantidades de agua caída en cortos lapsos de tiempo, el ascenso de las napas freáticas debido a los efectos del cambio en el uso de la tierra¹⁸, entre otras causas.

Las inundaciones se dan mayormente en el margen ribereño por las intensas lluvias que provocan el anegamiento y desborde de los arroyos.

Entre sus consecuencias más importantes se destacan la interrupción de vías y medios de comunicación, el deterioro e incluso destrucción de viviendas y otros edificios, la pérdida de cultivos, la inutilización temporaria de los suelos agrícolas y su deterioro por la erosión hídrica, la salinización, la contaminación de las aguas, la proliferación de vectores de enfermedades y el consecuente riesgo para la salud de la población.



Fuente: <http://ide.agroindustria.gob.ar/visor/>. Ministerio de Agroindustria (Periodo Septiembre - Diciembre 2017) Agroindustria 2017.

18 - Ascenso de napas en la Región Pampeana: ¿Consecuencia de los cambios en el uso de la tierra?. Bertram, Nicolás y Chiacchiera Sebastián. INTA EEA Marcos Juárez.

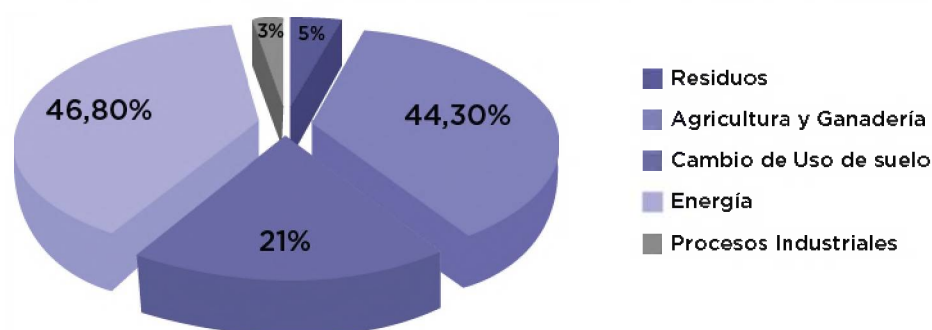
Emisión de Gases de Efecto Invernadero

El Cambio Climático es uno de los principales desafíos que enfrenta la humanidad. Este fenómeno es causado en gran parte por el aumento continuo de la concentración de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera desde la Revolución Industrial. Dichos gases provienen en su mayoría de actividades realizadas por el hombre y producen efectos que ya son evidentes a raíz del aumento global de la temperatura media terrestre, lo que ocasiona un desbalance del ciclo hidrológico con el consecuente aumento gradual en el nivel del mar, patrones de lluvias cambiantes, sequías prolongadas, disminución de los glaciares de montaña, derretimiento de los casquetes polares y mayor incidencia de huracanes, entre otros fenómenos. Todo esto pone en riesgo la supervivencia de numerosas especies, con graves efectos para la biodiversidad y para todos los sistemas económicos.

Argentina, como todos los países firmantes del protocolo de Kyoto, está obligada a informar sus emisiones de gases de efecto invernadero periódicamente, utilizando como instrumento para hacerlo un inventario que tiene por objetivo el determinar la magnitud de las emisiones y absorciones por sumidero de GEI que son directamente atribuibles a la actividad humana. La identificación de las fuentes clave de emisión de GEI permite diseñar y enfocar las políticas e iniciativas gubernamentales para el mejoramiento ambiental en los contextos local y global.

La comunicación nacional publicada en 2015 con los resultados de la evaluación de emisiones del año 2012 arrojados por este inventario, refleja el perfil productivo del país, siendo la Agricultura y Ganadería el responsable del 44,3% de las emisiones. El porcentaje correspondiente a las demás categorías en las que se subdividen las emisiones puede observarse en el gráfico a continuación.

Gráfico 2. Emisiones en Argentina desagregadas por subcategoría y según su contribución al total de emisiones



Fuente: 3ra Comunicación Nacional de la Rep. Argentina a la Convención Marco de NU sobre Cambio Climático.

Informe Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Chacabuco

El informe final de inventario de gases de efecto invernadero realizado en el partido de Chacabuco (integrante

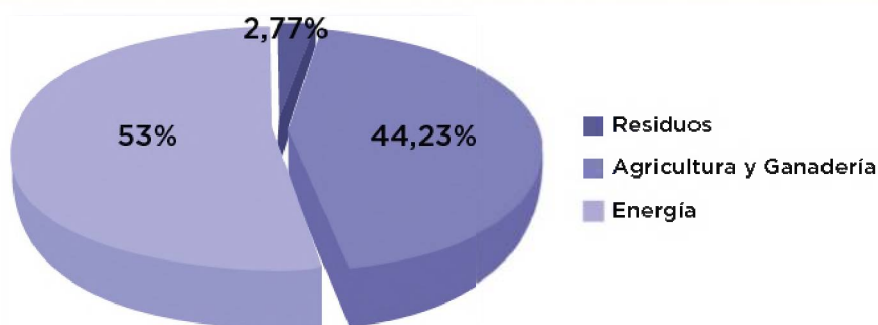
de la "Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático"), realizado en el año 2016 arrojó los siguientes resultados:

Cuadro 21. Total de emisiones de GEI del Partido de Chacabuco en el año 2014 (en toneladas de dióxido de carbono equivalente, al total de emisiones)

	TOTALES		
	Totales locales	% Locales	% Nacionales
Residuos	16.168,39	2,77%	5%
Agricultura y Ganadería	258.472,44	44,23%	28,00%
Energía	309.694,99	53,00%	43,00%
Cambio Uso del Suelo	-	-	21,00%
Procesos Industriales	-	-	3,00%
Total	584.335,82		

Fuente: Informe Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

Gráfico 3. Emisiones en Argentina desagregadas por subcategoría y según su contribución al total de emisiones



Fuente: Informe Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

Cuadro 22. Resultados por categorías: Energía

ENERGÍA	
Subcategoría	
Móviles	Fijas o Estacionarias
72.024,00 ton CO2	237.670,99 ton CO2
23,26% del total de emisiones de Energía	76,74% del total de emisiones de Energía
12,32% del total de emisiones de GEI	40,67% del total de emisiones de GEI
TOTAL: 309.694,99 ton CO2 53% del Total de emisiones de GEI	

Fuente: Informe Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

Cuadro 23. Resultados por categorías: Procesos Industriales

PROCESOS INDUSTRIALES
El Partido de Chacabuco no cuenta con ninguna industria dedicada a la fabricación de materiales que en sus procesos de transformación generan emisiones de GEI (Industria Mineral, Industria Química o Industria del Metal), por lo que su resultado en esta categoría es 0 toneladas de CO2 emitidas

Fuente: Informe Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

Cuadro 24. Resultados por categorías: Agricultura y Ganadería

AGRICULTURA Y GANADERÍA	
Subcategoría	
Ganadería	Suelos Agrícolas
204.522,80 ton CO2e	53.949,64 ton CO2e
79,13% del total de emisiones de agricultura y ganadería	20,87% del total de emisiones de agricultura y ganadería
35,00% de las emisiones totales de GEI	9,23% de las emisiones totales de GEI
TOTAL: 255.472,44 ton CO2 e 44,23 % de las emisiones totales de GEI	

Fuente: Informe Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

Cuadro 25. Resultados por categorías: Residuos

RESIDUOS	
Subcategoría	
Residuos sólidos	Aguas residuales
11.432,95 tonCO ₂ e	4.735,44 tonCO ₂ e
70,71% del total de emisiones de Residuos	29,29% de las emisiones totales de Residuos
1,95% del total de emisiones de GEI	0,81% de las emisiones totales de GEI
TOTAL: 16.168,39 tonCO₂e 2,76 % de las emisiones totales de GEI	

Fuente: Informe Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

Se observa que la categoría Energía es la que produce la mayor parte de las emisiones, seguido por la producción agropecuaria.

3.5 Análisis del marco normativo

Ordenanzas vigentes Marco de uso y ocupación del suelo

El partido de Chacabuco, se encuentra en la primera etapa del proceso de planeamiento, para las localidades del interior, contando con una Delimitación Preliminar de Áreas, aprobada por la ordenanza N° 563/80.

El territorio de la ciudad Cabecera de Chacabuco, se encuentra en la segunda etapa del proceso de Planeamiento

aprobado por Ordenanza N° 2322/00 y convalidada por el Decreto Provincial N° 1286/01.

Además de las normativas enunciadas, se encuentran vigentes, 25 Ordenanzas con aprobación provincial, que refieren a diversas temáticas que hacen al uso y ocupación del suelo, según el siguiente detalle:

Cuadro 26. Ordenanzas vigentes		
1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL: 1/2		
1: Delimitación Preliminar de Áreas. 2: Zonificación según Usos. 3: Plan de Ordenamiento Municipal. 4: Otros		
Ordenanza Municipal N°	Decreto Provincial N°	Denominación
563/1980		Delimitación de áreas de las localidades del interior del partido
2322/2000	1286/01	Zonificación según Usos de la Ciudad de Chacabuco.
2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS		
Ordenanza Municipal N°	Decreto Provincial N°	Denominación
577/80		Modifica artículos 16, 17 y 18 (Zona Industrial); unifica los textos de los artículos 20 y 21 (SubÁrea Semi urbanizada); unifica los textos de los artículos 22 ,23 y 24 (área Urbana de O'Higgins que se establece en su totalidad como área Semiurbanizada); amplía el término del artículo 27 (Reserva área Urbana en la localidad de Castilla); deroga el artículo 29; modifica el artículo 30 (Sector Particularizado); amplía parcialmente los términos del artículo 37 (valores máximos de FOT y Densidad de artículos 12, 13, 14, 20, 21, 23 y 26, establece premios) ; amplía los términos del artículo 38 (Zona residenciales extraurbanas en Chacabuco y O'Higgins); modifica el artículo 40 (Agua Corriente y Cloacas); derogase el artículo 41; amplía los términos del artículo 42 (Planos de Delimitación de áreas de las localidades); sustituye el texto del artículo 43 de la Ordenanza 563/80
657/81		Modifica el art 7° inc. b de la ordenanza 563/80. Desafecta de Reserva de Espacios verdes a la quinta de la circ. I, 401, 419, 429, 430, 561, 664, 673, 674, 675, 677 (fracción I) 681, destinándose otros inmuebles a tal efecto. Declara Zona de Reserva para espacios verdes a la circ I, qta. 428 (parc. 2 y 4), 432, 499, 677 (parc. 18), 546, 547, circ. I, secc. A, Mz. 1, Mz. 7, Mz. 10, Mz. 16, Mz. 46b (parc. 2a), Mz. 53, Mz. 98 que pasan a formar parte de distintas Sub áreas del área Urbana s/detalle de art 2°. Amplía la Sub área Semiurbanizada 2 (art 3°).
705/82		Modifica el art 1° de la Ordenanza 657/81 y 7 inc.b de la ordenanza 563/80. Desafecta del destino de Reserva para Espacios Verdes a la circ I. Secc. F, Qta 428, parc 2 y 4 y circ I, secc. J, qta 677, parc 18. Declara Zona de Reserva para Espacios Verdes a la circ I, Qta 432, 499, 546 y 547, circ I, Secc. A, Mz. 1, Mz. 7, Mz. 10, Mz. 16, Mz. 46b, parc 2a, Mz. 53, Mz. 98. Modifica la redacción del art 14 de la Ordenanza 563/80 (SSUM) del art 16° (Industrial 1 y 2) y del artículo 17 (inc. a y b).
761/83		Modifica el art. 40 de la ordenanza 563/80 y 36 de la Ordenanza 577/80.
754/83		Modifica el art 4 inc. d (límite área Urbana de O'Higgins; el art 12 FOT en (SU1) y (SU2); el art 13 FOT en (SSU 1) y (SSU 2) de la ordenanza 563/80. Modifica el art. 3 de la Ordenanza 705/82 FOT para (SSUM).
330/87		Desafecta del área Urbana de la localidad de O'Higgins y amplía el Área Urbana, Sub área Semiurbanizada al sector delimitado por las calles Moreno (continuación) Roca, Juan M de Rosas y sin nombre. Desafecta del área Rural y afecta a Complementaria el sector linderos al anterior delimitado por calles sin nombre (a ceder), Roca (continuación), Juan M de Rosas y sin nombre (a ceder).
424/86	9809/1986	Precinto Industrial (circ. I, secc. A, Mz. 65, parc. 8 a ubicado dentro de (SU1).
533/87	2670/1992	Desafecta del área Complementaria y Amplía el área Urbana en la quinta 517 delimitada al NE por calle Andrés de Vera, al SE por calle Dominguez, al SO por Av. Juan Díaz de Solís y al NE por calle Junin. La parcela 3c de la Qta 517 pasa a Integrar al (SSUM) Sector Semi Urbanizado Mixto y la parc 1c de la qta 517 un Sector Particularizado (SP).

1261/93	279/1994	Desafecta del área Complem. y afecta al área Urbana, Subárea Semiurbanizada Mixta la circ I, secc. J, qta 681.
1447/94	3635/1995	Crea dentro del Subárea Semiurbanizada Mixta (SSUM) un sector particularizado (SP) en la fracción delimitado por las calles San Juan, Larrea, Dr. Fernández y Alvear (a ceder) para ejecutar un conjunto urbanístico de carácter integral.
1615/95	4320/1996	Desafecta de Subárea Semiurbanizada Mixta (SSUM) la Mz. 656a, 656b, 656c, 656d, 665a, 665b y parc 2 de la qta 665 que pasan a integrar el Subárea Semiurbanizada 1 (SSU1) Deroga la Ordenanza 1272/93.
1857/97	3318/1998	Desafecta del área Complementaria la circ. I, secc. J, qta 697, parc. 1 y amplía el área Urbana. Subárea Semiurbanizada Mixta. Aprueba nuevo plano de Zonificación.
2007/	3994/1991	Amplía el área urbana de la ciudad de Chacabuco, creando el Sector Particularizado en la parcela Circ. I; Secc. K; Qta. 727.
2566	1286/2001	Modifica el art 2° de la Ordenanza 2416/00 (límites área Complementaria 1 y 2) Aprueba el plano de Zonificación) Modifica el punto 7.3 Ubicación de Zonas del Anexo de la Ordenanza 2322/00.
2416	1286/2001	Modifica los límites del área Complementaria 1 (AC1) y 2 (AC 2), modifica en la planilla de fs. 25 de la ordenanza 2322/00. FOT para Uso Comercial Administrativo (3) y Residencial (2,5) y parcelamiento mínimo (20/600).
2932/02	383/2003	Desafecta de Zona de reserva de Completamiento de Tejido la circ I, secc. J, Qta. 710-711 y lo afecta a Zona Residencial 3.
3536/04	1343/2005	Modifica las planillas incluidas en las Normas Específicas Cuadro de Usos para la Zona de la Ordenanza 2322/00.
4143/06	1124/2011	Desafecta del Área Complementaria Uno (AC I) las parcelas 2, 15b, 15c, 15d, 15e de la Quinta 378, Circ.I, Sección E. Las parcelas mencionadas en el Art.1 pasan a integrar el Área Urbana de la Ciudad de Chacabuco como Zona Residencial Tres (ZR 3).
4653/08	1124/2011	Desafectase del Área Complementaria Uno las parcelas 3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15 a, 15 f y 15 g de la Quinta 378, y las parcelas 1 a 19 de la Manzana 369 d, Circ. I, Sección E. Las parcelas mencionadas pasan a integrar el Área Urbana de la Ciudad de Chacabuco integrando la Zona Residencial 3 (ZR 3).
4656/08	1142/2011	Desafecta de Zona de Reserva para Completamiento de Tejido Tres (ZReCT3) la Quinta 500 de la Circ. I, Secc. G que pasa a integrar el Área Urbana como Zona Residencial Tres (ZR3).
4657/08	750/2011	Se desafecta de la Zona de Reserva para el completamiento de Tejido tres (ZReCT3) el bien identificado catastralmente como Circunscripción I, Sección H, Quinta 587 que pasa a integrar el Área Urbana de la ciudad cabecera como Zona Residencial (ZR3), asimilando los indicadores urbanísticos previstos para esta última.
4974/09	486/2013	Afecta del predio designado catastralmente como Circ. XI, Sección B, Chacra 165, Parcela 3 del Área Rural a Zona Residencial Extraurbana.
5258/2010	1845/2011	Desafecta de la Zona de Reserva para el completamiento de tejido Tres (ZReCT3) la Quinta 705, Circ. I, Sección J, que pasa a integrar el Área Urbana de la ciudad de Chacabuco como Zona Residencial Tres (ZR3).Deroga la Ordenanza N° 5011/09.
5374/11	491/2013	Desafecta de Zona para completamiento de Tejido Dos (ZreCT2) la Quinta 746 e la Circunscripción I, Sección K y Amplía el Área Urbana, Zona Residencial Dos Mixta (ZR2M).
5732/12	491/2013	Desafecta de la Zona de Reserva para el Completamiento de Tejido 2 (Zre CT2) al predio de la Circ. I, Sección K, Qta. 746, Parcela 2 que se afecta al Área Urbana, Zona Residencial 2 Mixta (ZR2M).

Figura 15. Ordenanza 2322/00 Áreas urbana, complementaria y rural - Localidad de O'Higgins

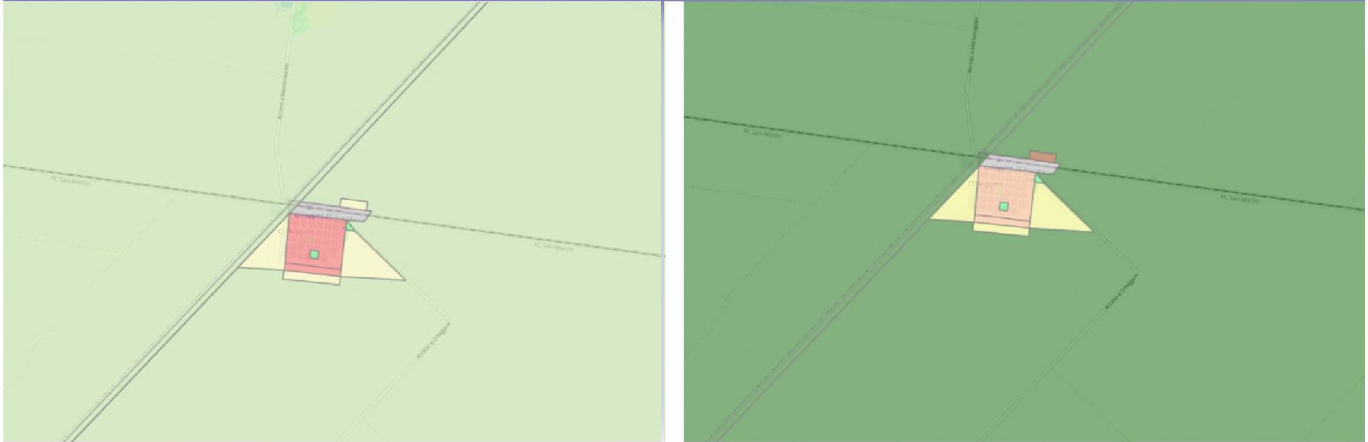
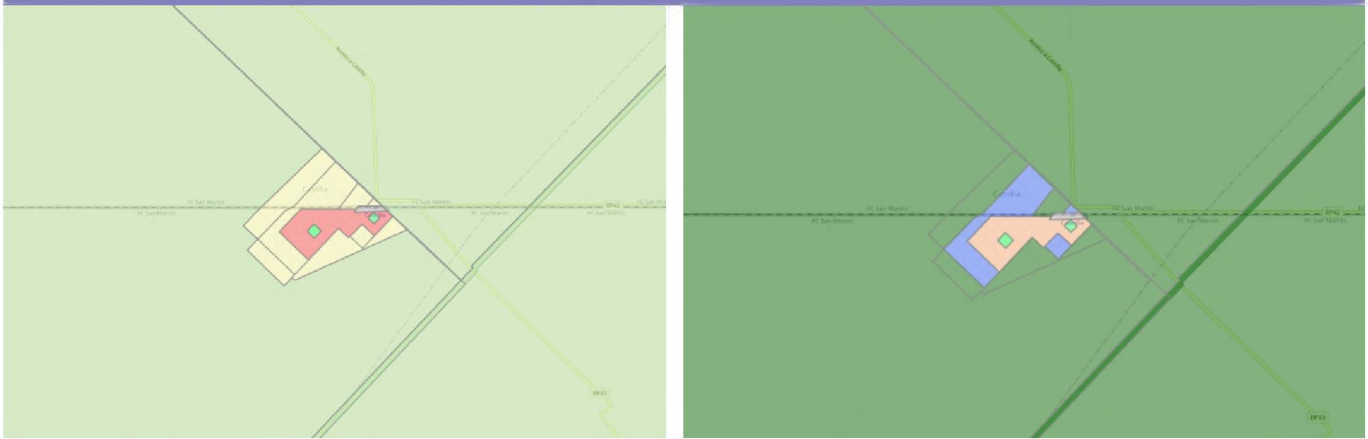


Figura 16. Ordenanza 2322/00 Áreas urbana, complementaria y rural - Localidad de Rawson



Figura 17. Ordenanza 2322/00 Áreas urbana, complementaria y rural - Localidad de Castilla



Del análisis de las Ordenanzas vigentes en el partido de Chacabuco surge que, en la actualidad, existen 27 Ordenanzas que regulan el uso y la ocupación del suelo y se verifica que hay dos normas generales, la Delimitación Preliminar de Áreas, una norma general de escala partido y la Zonificación según Usos, que establece zonas e indicadores urbanísticos, para la localidad cabecera de Chacabuco.

Las 25 ordenanzas restantes, constituyen modificatorias

a las 2 normas generales, y 13 refieren a ampliaciones de Área urbana, 5 ordenanzas que modifican artículos específicos de las normas generales, 2 normas, corresponden a permuta, de desafectación del destino de Reserva para Espacios Verdes a gran cantidad de predios, para afectarlos al zona residencial y de declaración de nuevos predios a Espacio verde Público; una que crea un precinto industrial y una que afecta un sector territorial a Conjunto integral de viviendas.

Como se ha mencionado anteriormente, la Delimitación Preliminar de Áreas, es la primera etapa del proceso de planeamiento territorial, definido por la ley Provincial N° 8912/77, que en este caso se implementa para todo el partido y que es un instrumento técnico-jurídico de carácter preventivo que tiene como objetivo reconocer la situación física existente en el territorio de cada municipio, delimitando las áreas urbanas y rurales y eventualmente zonas de usos específicos. Permitirá dar en el corto plazo el marco de referencia para encauzar y controlar los cambios de uso, pudiendo establecer lineamientos generales sobre ocupación y subdivisión del suelo.

Asimismo, la Zonificación según usos, que en el caso de Chacabuco rige para el territorio de la localidad cabecera, constituye el instrumento técnico-jurídico tendiente a cubrir las necesidades mínimas de ordenamiento físico territorial, determinando su estructura general, la de cada una de sus áreas y zonas constitutivas, en especial las de tipo urbano, estableciendo normas de uso, ocupación y subdivisión del suelo, dotación de infraestructura básica y morfología para cada una de ellas.

Las ordenanzas mencionadas en el párrafo anterior, datan del año 1980 y 2000 respectivamente. Desde el año 2011, se encuentra en gestión la aprobación de una propuesta normativa, que incluye la ciudad cabecera y las localidades del interior.

El resto de las ordenanzas obrantes en el cuadro, son de carácter parcial.

En el mes de mayo del presente año se sancionó, en el Concejo Deliberante de Chacabuco, la Ordenanza N° 7494/18 y se encuentra en la instancia de evaluación en la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano de la Provincia de Buenos Aires.

A fin de entender el proceso de avance normativo desde el año 2000 se entendió procedente efectuar un análisis de las normativas generales vigentes y propuestas.

Reflexiones relativas a la Ordenanza 563/80 y Ordenanza de Zonificación 2322/00.

a. Ordenanza 563/80 de Delimitación preliminar de áreas: Existencia de una normativa que sólo Delimita áreas, Urbana, Complementaria y Rural, que indujo a la localización de usos en muchos casos incompatibles, es-

pecialmente en las áreas urbanas residenciales, con necesidad de modificar sus contenidos técnicos, a través de sucesivas normativas, como se explicó precedentemente.

b. Ordenanza 2322/00 de Zonificación y modificatorias 2416/00 y Ordenanza 2566/00: A través de la sanción de la Ordenanza de Zonificación 2322/00, se reconocieron las zonas constitutivas del territorio, en cuanto a sus caracterizaciones urbanísticas y sus potencialidades en aspectos de uso, ocupación, morfología e indicadores urbanísticos, relacionados con toda la infraestructura de servicios.

c. Los objetivos de la zonificación según usos - Ordenanza 2322/00: Orientar el desarrollo de la ciudad dentro de una clara estructura física que determine la distribución de la edificación regulando su densidad, de acuerdo con el carácter y funciones de cada zona.

Regular la intensidad del uso de las parcelas y determinar el área de superficies libres, tendiendo a la mayor liberación del suelo urbano,

Regular la forma de subdivisión de la tierra en parcelas óptimas.

Proteger el carácter de áreas de residencia, comercio, equipamiento e industria, prohibiendo usos y edificios incompatibles con el carácter de cada zona y controlando alteraciones de edificios existentes cuyos usos y características no sean conformes con el carácter de la zona.

Promover la adopción de un sistema vial primario de circunvalación y avenidas, garantizando la fluidez del tránsito, regulando el uso de la tierra sobre sus bordes mejorando las condiciones del transporte público y privado.

Controlar el mantenimiento de niveles de calidad ambiental acordes con las exigencias de salud, seguridad y bienestar de la población.

Se reconocieron las siguientes zonas: Área Central, Corredores Comerciales, Corredores de Acceso, Equipamiento y Servicios, Zonas Residenciales Exclusivas, Zonas Industriales, Zonas de Completamiento de Tejido, y Áreas Complementarias.

De lo hasta aquí expuesto se desprende que, si bien la sanción de la ordenanza N° 2322/00, significó un avance respecto de la normativa vigente hasta ese momento, partió de un diagnóstico de la ciudad cabecera, ordenando sus áreas constitutivas, restando proseguir hacia un reconocimiento integral del territorio, y reglamentar sobre ello.

d. Breve descripción de los problemas identificados en el diagnóstico:

Escala territorial

- Carencia de una regulación única y de instrumentos de gestión.
- Regulación segmentada e incompleta.
- Zonificación sólo en la ciudad cabecera.
- Falta de protección de los recursos naturales .
- Falta de regulación y/o protección de las áreas naturales y/o con valor paisajístico y los valles anegables.
- Falta de regulación para actividades de alto impacto a desarrollarse en el área rural.
- Falta de jerarquización vial y estructuración a nivel territorial.

Escala Urbana - Periurbana

- Inexistencia de una regulación que tienda a un modelo de ciudad sustentable y territorialmente integrado
- Delimitación de zonas que no reflejan su configuración, observándose límites recortados y difusos.
- No se reconocen las zonas inundables ni existen normas de protección patrimonial que garanticen un adecuado manejo de los sitios con valor natural y cultural.
- No se regula el espacio público
- Se observa una desarticulación normativa que posibilite una adecuada relación entre la industria y el medio urbano.
- El área periurbana (aledaña al núcleo de la localidad cabecera) no se reconoce como tal

Reflexiones relativas a la Ordenanza 7494/18 (en gestión)

Se subraya el contenido valorativo de la Propuesta de Normativa del año 2012, iniciada en la segunda etapa del proceso concebido en el Plan Estratégico del año 2010 (PECH), la cual sirvió de base para la Ordenanza de zonificación aprobada el 18 de abril de 2018 N° 7494/18.

A continuación, se detallan fundamentos y objetivos de

dichas normas:

Fundamentos:

Ambas normativas han concebido el ordenamiento territorial como forma de proyectar el espacio en concordancia con políticas municipales en materia social, económica, cultural y ambiental.

Orientan el proceso urbano y territorial con el objetivo de crecer armónicamente, mejorando las condiciones de vida de los habitantes, evitando la segregación urbana, y la integración territorial.

Incorporan instrumentos de gestión como intervenciones de desarrollo.

Objetivos:

a. Objetivos de la Ordenanza 7494/2018 (en gestión):

Establecer nuevas formas en el quehacer y la gestión urbano-territorial, fortaleciendo la regulación pública sobre el suelo urbano, complementario y rural.

Definir las regulaciones autorizadas sobre los bienes inmuebles y el ejercicio del uso de la propiedad del suelo con sujeción al interés colectivo de la comunidad.

Integrar los núcleos urbanos del partido, regulando su crecimiento y estructuración del tejido, promoviendo el funcionamiento ordenado del espacio y sus actividades. Mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos del partido Chacabuco protegiendo el patrimonio y los recursos ambientales y culturales.

Alcanzar un adecuado ordenamiento que favorezca el desarrollo local con sustentabilidad cultural, social, política, económica, ambiental e institucional.

En esta última intervención normativa se profundizan cuestiones inherentes al tema de gestión territorial, a fin de arribar a una planificación consensuada y articulada con los sectores institucionales y fuerzas públicas y asociaciones privadas.

b. Modificaciones indentificadas:

En el área urbana se identifica una unificación en algunas zonas residenciales con el concepto de evitar fragmentación territorial y unificarlas bajo un criterio basado en similitud de indicadores urbanísticos y características morfológicas, tal cual se evidencia en las zonas Residen-

Residenciales uno, dos y tres.

Valorización de la gestión territorial ambiental, situación no prevista en la Ordenanza 2322/00.

Integración normativa a escala territorial dotando de zonificación a la totalidad de la ciudad Cabecera y las localidades de O'Higgins, Rawson y Castilla.

La Ordenanza 2322/00, solo otorgaba zonificación a la Ciudad Cabecera.

Evidencia de un grado de avance sustancial en cuestiones de organización Territorial con la inclusión de Proyectos específicos que tienden fundamentalmente a imprimir cualidades a los espacios constitutivos de la ciudad, mejoramiento de los espacios verdes, jerarquización de áreas de esparcimiento, puesta en valor de centros recreativos.

Entre los Proyectos se incluyen:

- Creación de Centro Cívico
- Mejora de espacios Verdes y creación de nuevos, en la ciudad de Chacabuco y localidades.
- Parquización y mejoramiento de los espacios peatonales en la Avenida Alsina.
- Reubicación Terminal de ómnibus, paradores en los accesos.
- Parque tecnológico agro-industrial.
- Área esparcimiento Laguna de Rocha.
- Escenario Permanente en el parque recreativo (fiesta del Maíz).
- Red de circuitos bio-saludables en los espacios verdes de la Ciudad.
- Centro deportivo para actividades aeróbicas en el parque recreativo.
- Paseo ecológico.
- Introducción de condicionantes técnicos respecto a subdivisión de la tierra.

A su vez deben sumarse los proyectos contemplados en el Plan Estratégico de Chacabuco (PECH), entre otros nombrados en la página oficial del Municipio.

Prohibición de subdivisiones por el régimen de Propiedad Horizontal en Área Complementaria y Rural, salvo cuando se trate de clubes de Campo, a fin de evitar mayor dispersión de ocupación del suelo, y deseconomías municipales.

Aplicación de restricción de subdivisión de la tierra en áreas extractivas, hecho que alienta a la calidad del medio ambiente.

Condicionantes para la localización de conjuntos de viviendas de carácter integral.

Definición de criterios en cuanto a localización de cesiones de Espacios Verdes Públicos y Reservas para Equipamiento Comunitario, (Artículo 56º del Decreto ley 8912/77).

Mayor grado de organización de usos del suelo y actividades identificadas y diferenciadas por sus grados de molestias tanto en aspectos comerciales de equipamiento y servicios.

Introduce el manejo Ambiental y Patrimonial referente al cuidado del ambiente, recurso hídrico, espacios verdes, recuperación de cavas, protección y ampliación del patrimonio forestal, tendiente hacia una administración eficiente y racional de los recursos naturales.

Incorpora procedimientos en materia ambiental garantizando el control de la actividad industrial en correspondencia a la ley de radicación industrial de la provincia. Jerarquización vial y mejoramiento de accesos con la definición de corredores con una visión estratégica de integración territorial, con identidades morfológicas y funcionales particularizadas.

Definición de instrumentos de gestión relacionados al desarrollo urbano - territorial del Municipio; gestión del suelo, con el fin de disponer de suelo para viabilizar proyectos de interés social. Evaluación de impacto ambiental para intervenciones cuyas particularidades así lo requieran. Obligatoriedad de la información pública en los actos de gobierno, e incorpora sanciones a construcciones que contravengan la normativa.

c. Síntesis evaluación del contenido del texto

La normativa formulada en el año 2012, sentó bases para la definición final normativa, plasmada en la Ordenanza de Zonificación y Usos del Suelo N° 7494/18 aprobada el 18 de abril de 2018 por el Concejo Deliberante, la cual se encuentra en gestión en la provincia de Buenos Aires.

Dicha norma representa un instrumento sumamente im-

portante, en la cual se ha previsto y regulado el crecimiento urbano, se han incentivado y ordenado usos, y densidades edilicias, y se han identificado zonas dentro del área rural ordenándolo, identificando sitios vulnerables ambientalmente y aquellos con potencial turístico. Esta situación pone de manifiesto el grado de avance con respecto a la norma anterior, Ordenanza 2322/00.

En el transcurso del trabajo, en la próxima Etapa de Diagnóstico urbano territorial, se identificarán cuestiones concernientes a la actualización y regularización de algunos sectores vulnerables del territorio, a cuestiones relacionadas con la gestión urbana territorial, y a la valorización de los espacios constitutivos del territorio de acuerdo a sus respectivas vocaciones, al paisaje urbano y a la preservación y mejoramiento de áreas con valor natural.

No obstante, cabría definir si es necesario introducir nuevos mecanismos normativos que intenten direccionar la evolución del sistema urbano hacia un nuevo modelo deseado a largo Plazo, considerando que el proceso de planeamiento constituye un proceso ininterrumpido en el correr del tiempo.

Conceptos generales y necesarios que deben de estar presentes frente a una nueva proposición urbanística, relativa a Objetivos y Principios contenidos en el Decreto Ley 8912/77 -Ley Provincial de Ordenamiento Urbano y territorial.

Asegurar la preservación y el mejoramiento del medio ambiente.

La proscripción de acciones degradantes del ambiente y la corrección de los efectos de las ya producidas.

Brindar condiciones en materia de vivienda, industria, comercio, recreación, infraestructura, equipamiento, servicios esenciales y calidad del medio ambiente.

La preservación de las áreas y sitios de interés.

Proceso de ordenamiento y renovación urbana salvaguardando los intereses generales de la comunidad.

Propiciar y estimular la generación de una clara conciencia comunitaria sobre la necesidad vital de preservación

y recuperación de los valores ambientales.

En suma, a través de los objetivos planteados, se intentaba garantizar la preservación y mejoramiento del medio ambiente, la eliminación de excesos especulativos, la óptima y efectiva utilización de tierras urbanas y rurales y la creación de una conciencia comunitaria sobre la necesidad vital de resguardar los valores ambientales.

Deben destacarse los principios primarios que rigen en materia de ordenamiento territorial:

Deberá concebirse como un proceso ininterrumpido.

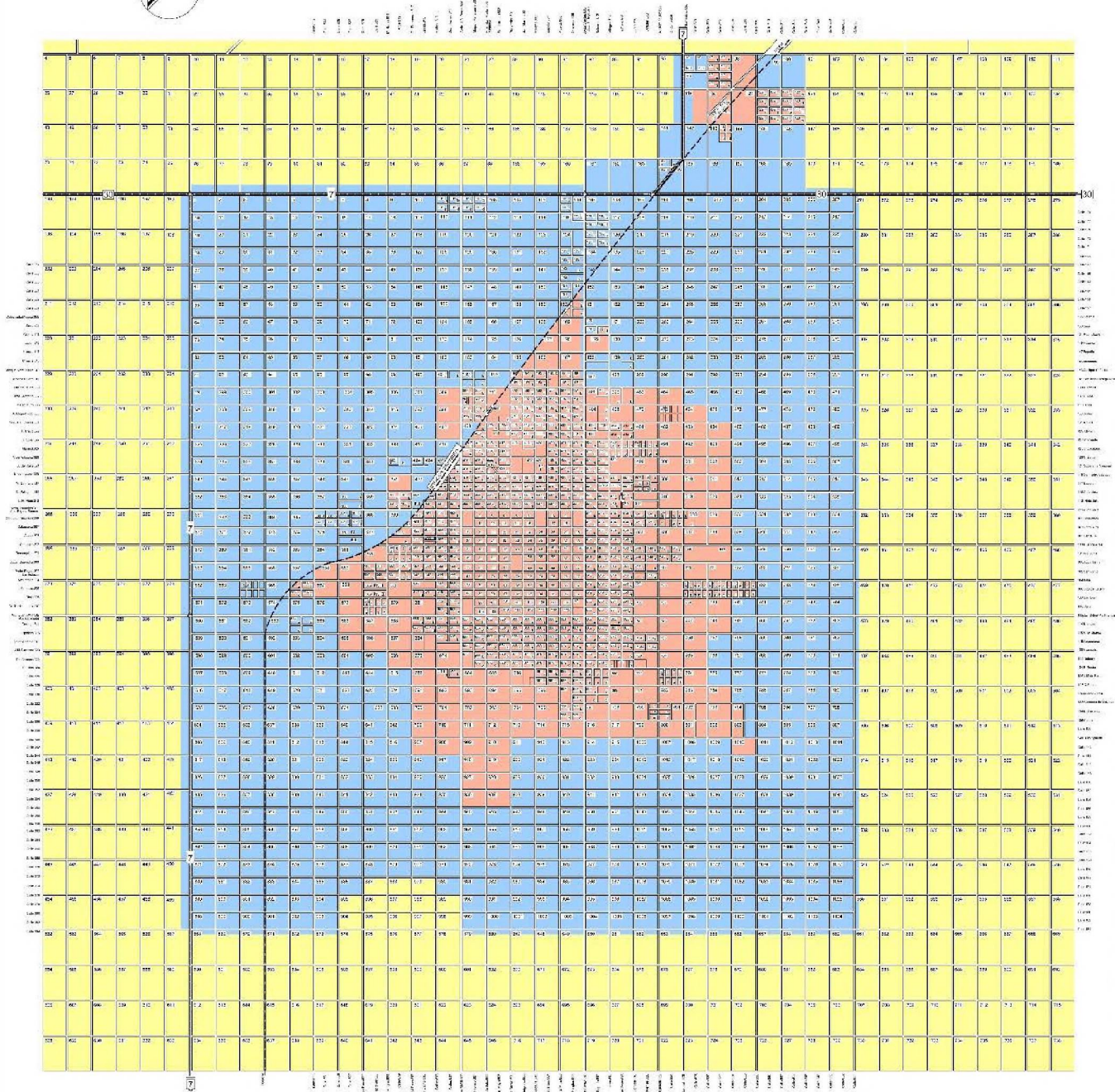
Las comunas deberán realizarlo en concordancia con los objetivos y estrategias definidas por el gobierno provincial para el sector y con las orientaciones generales y particulares de los planes provinciales y regionales de desarrollo económico y social y de ordenamiento físico.

Deberá tenerse fundamentalmente en cuenta el tipo e intensidad de las relaciones funcionales que vinculan a las distintas áreas entre sí.

Figura 18. Plano de Delimitación de Áreas Ciudad Cabecera - Ordenanza 7494/18



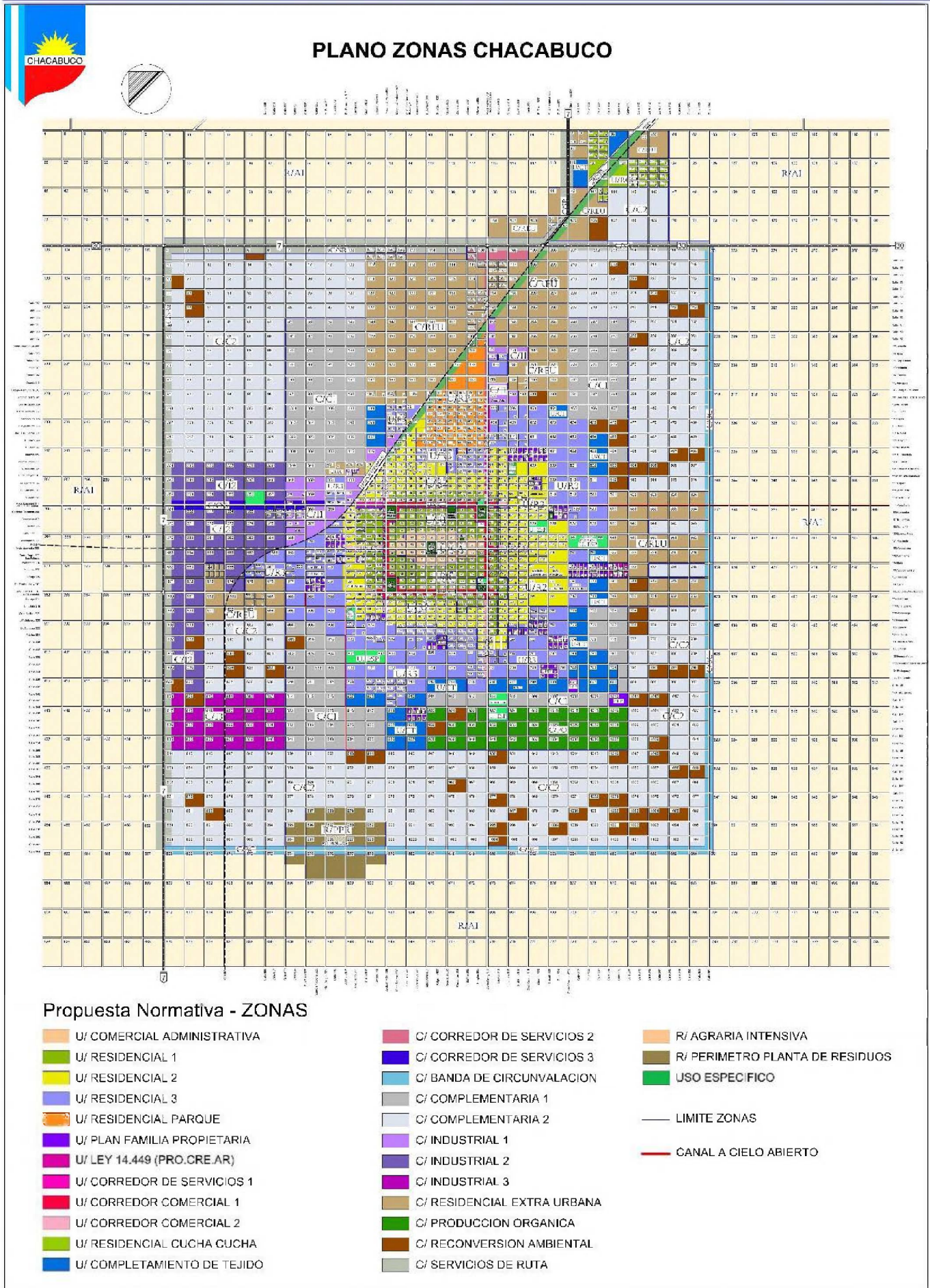
PLANO AREAS CHACABUCO



Propuesta Normativa - AREAS

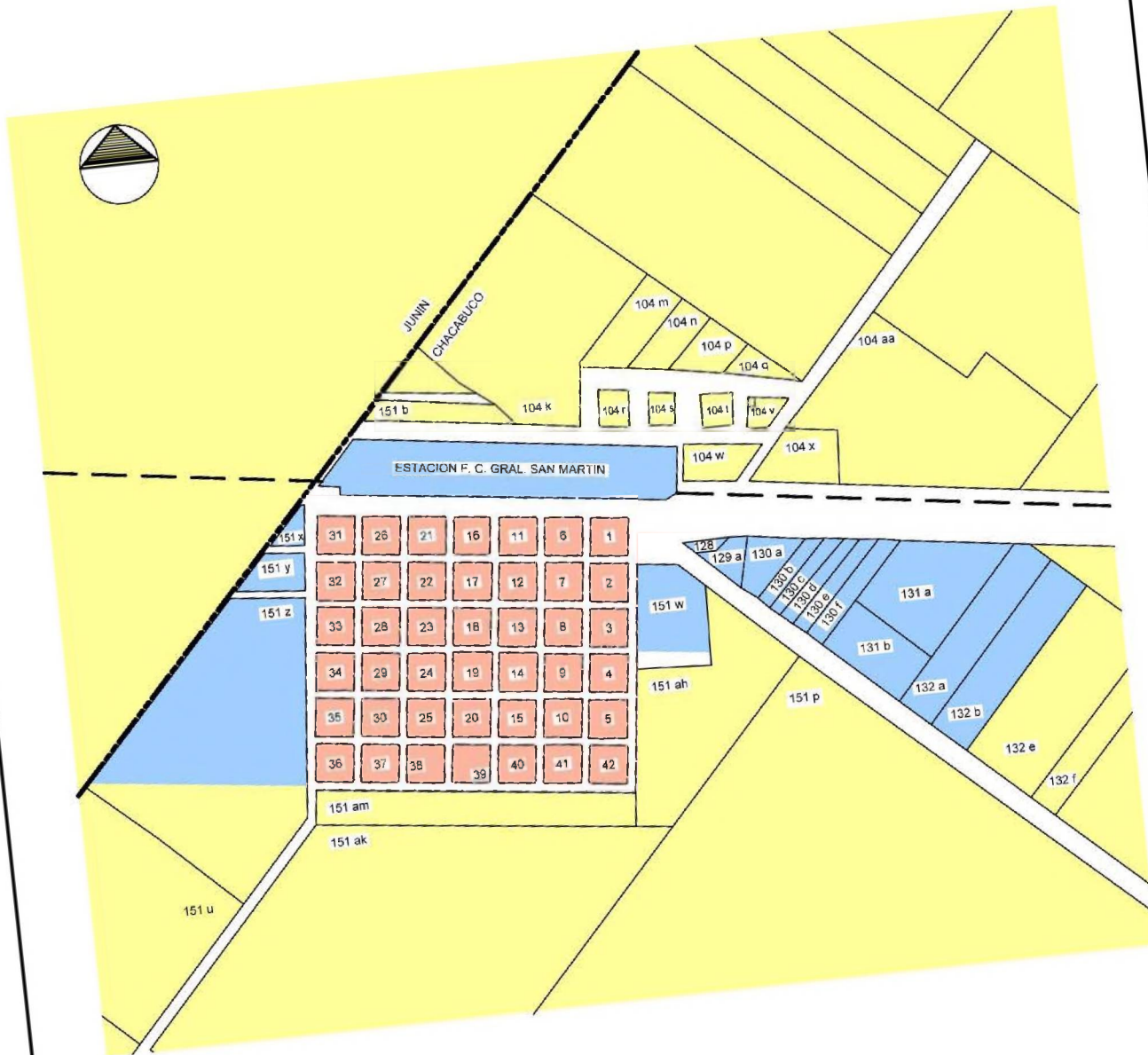
- AREA RURAL
- AREA COMPLEMENTARIA
- AREA URBANA

Figura 19. Plano de Zonas Ciudad Cabecera - Ordenanza 7494/18



PLANO AREAS PARTIDO DE CHACABUCO

Localidad: O' HIGGINS



Propuesta Normativa - AREAS

- AREA RURAL
- AREA COMPLEMENTARIA
- AREA URBANA

PLANO ZONAS PARTIDO DE CHACABUCO

Localidad: O' HIGGINS

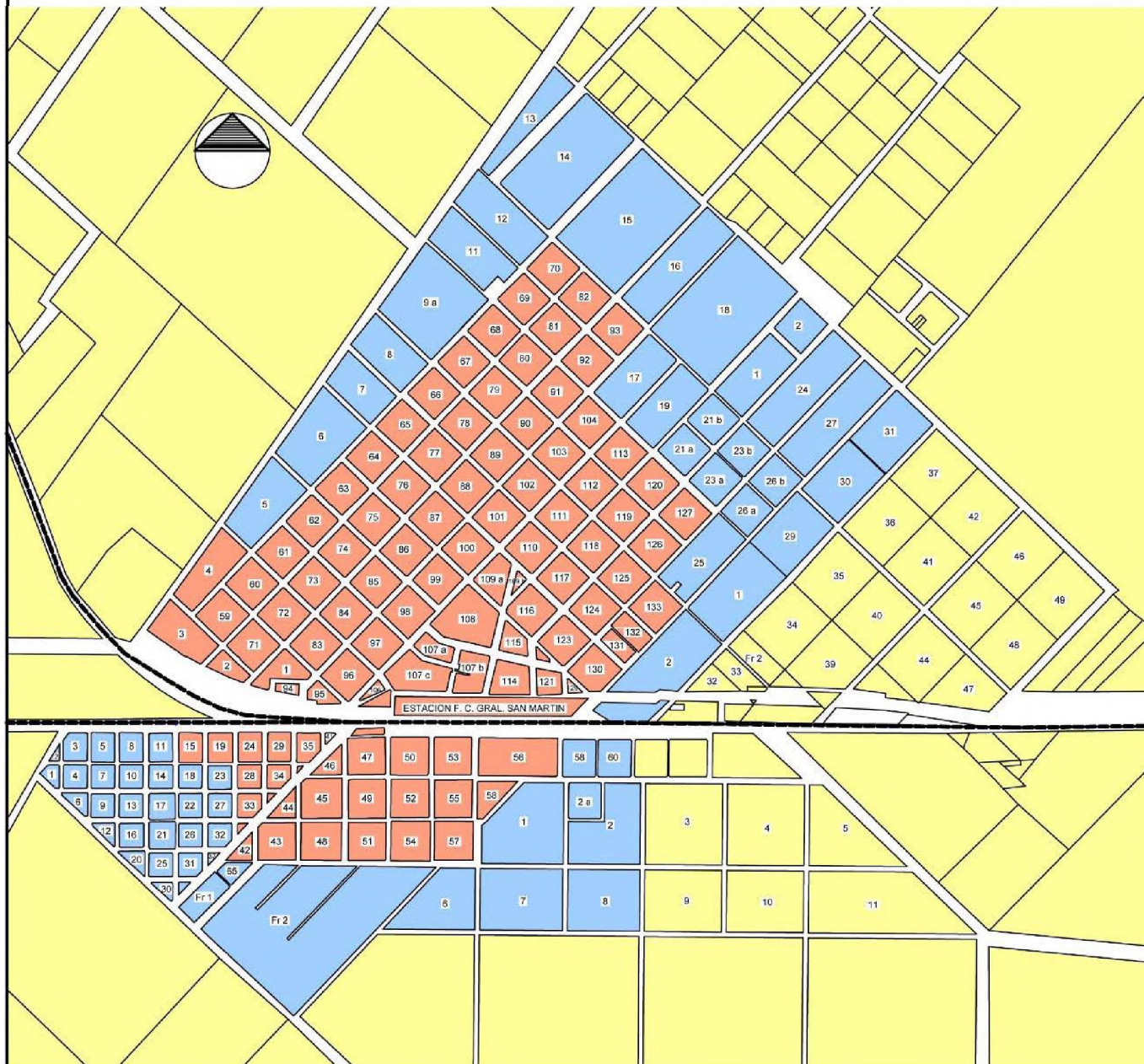


Propuesta Normativa - ZONAS

- U/ RESIDENCIAL 1 O' Higgins
- U/ RESIDENCIAL 2 O' Higgins
- U/ RESIDENCIAL 3 O' Higgins
- U/ COMPLETAMIENTO DE TEJIDO O' Higgins
- C/ COMPLEMENTARIA 1 O' Higgins
- C/ EXTRAURBANA O' Higgins

PLANO AREAS PARTIDO DE CHACABUCO

Localidad: RAWSON

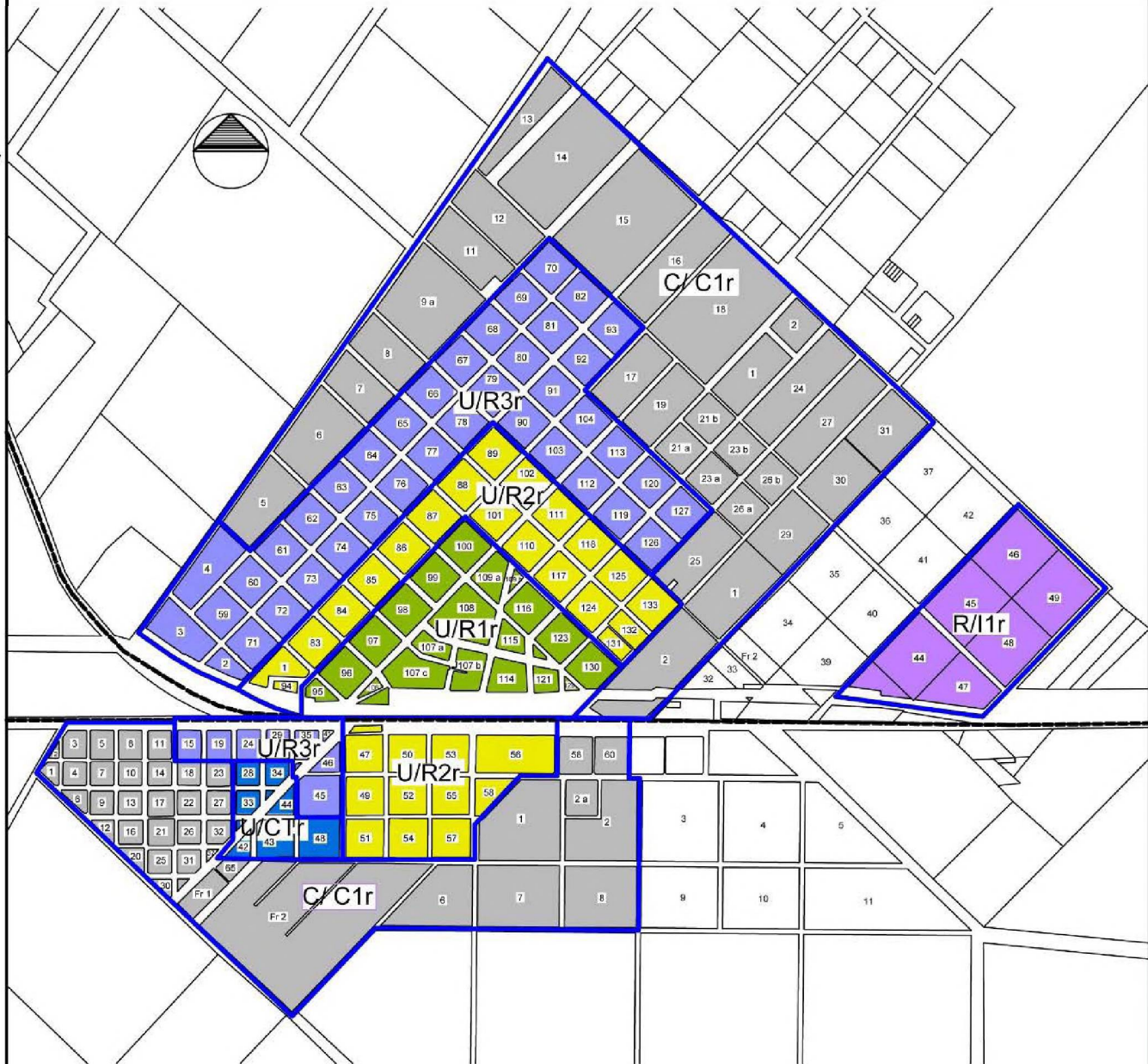


Propuesta Normativa - AREAS

- AREA RURAL
- AREA COMPLEMENTARIA
- AREA URBANA

PLANO ZONAS PARTIDO DE CHACABUCO

Localidad: RAWSON

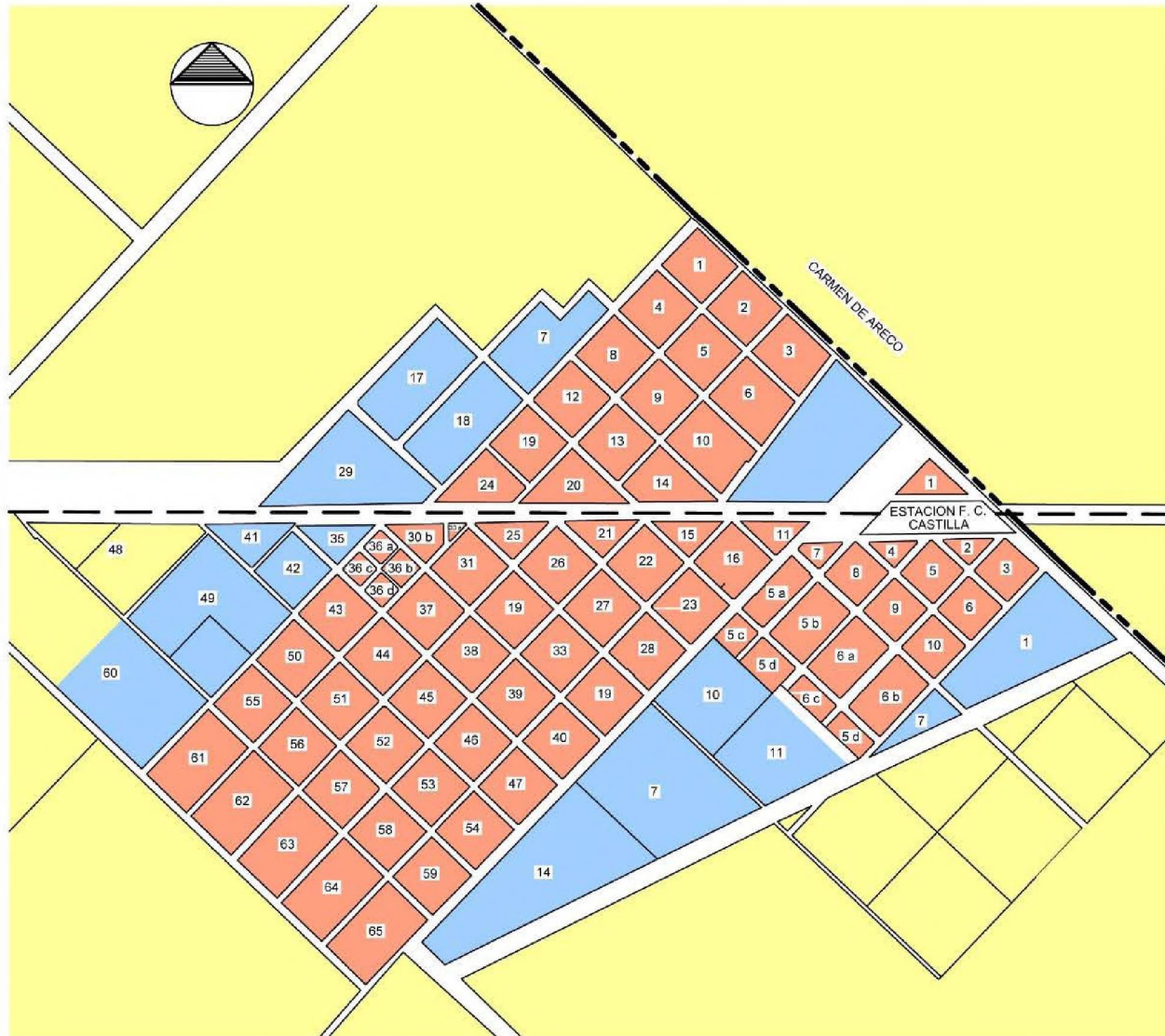


Propuesta Normativa - ZONAS

- U/ RESIDENCIAL 1 Rawson
- U/ RESIDENCIAL 2 Rawson
- U/ RESIDENCIAL 3 Rawson
- U/ COMPLETAMIENTO DE TEJIDO Rawson
- C/ COMPLEMENTARIA 1 Rawson
- R/ INDUSTRIAL 1 Rawson

PLANO AREAS PARTIDO DE CHACABUCO

Localidad: CASTILLA

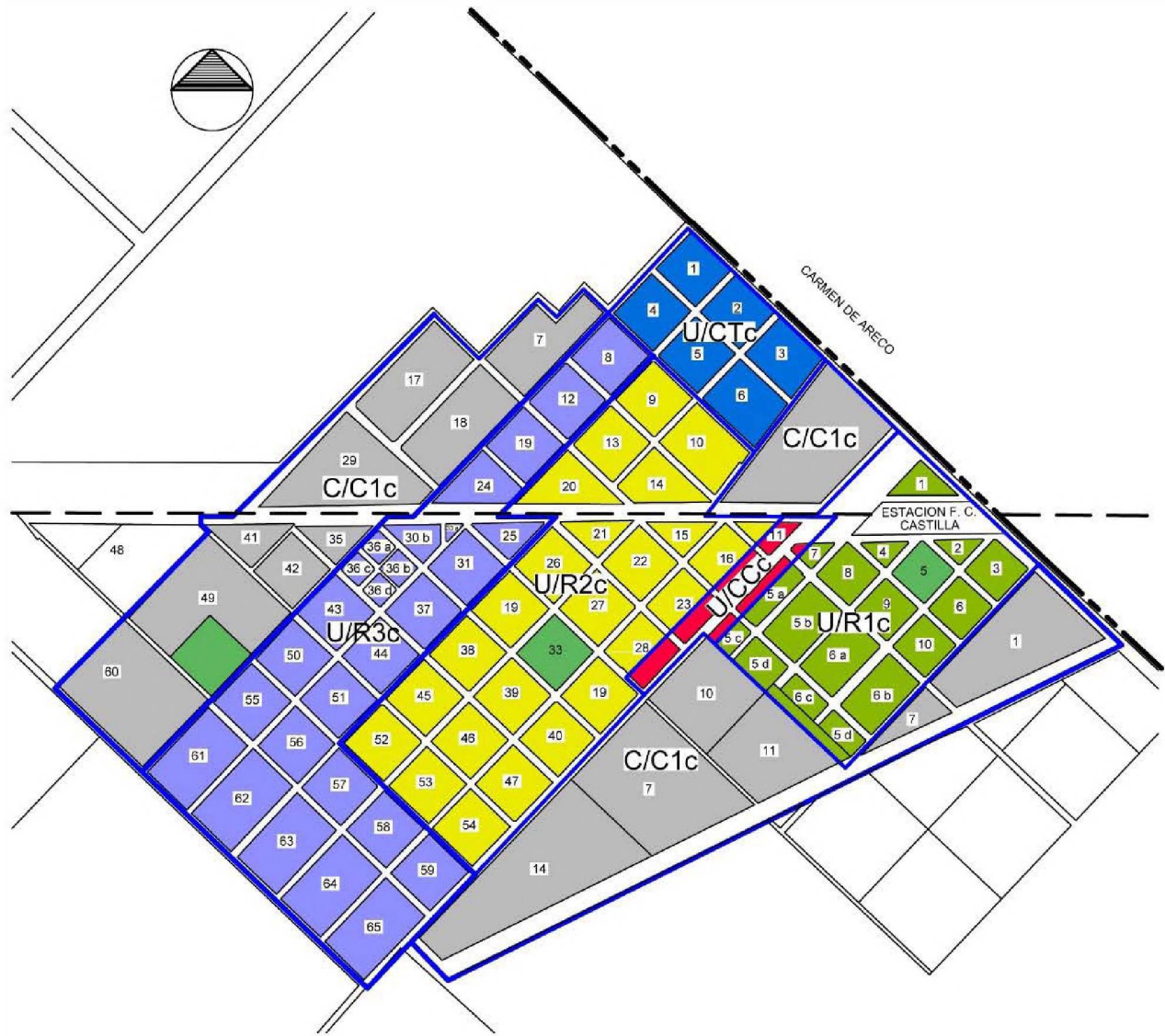


Propuesta Normativa - AREAS

- AREA RURAL
- AREA COMPLEMENTARIA
- AREA URBANA

PLANO ZONAS PARTIDO DE CHACABUCO

Localidad: CASTILLA



Propuesta Normativa - ZONAS

- U/ RESIDENCIAL 1 Castilla
- U/ RESIDENCIAL 2 Castilla
- U/ RESIDENCIAL 3 Castilla
- U/ CORREDOR COMERCIAL Castilla
- U/ COMPLETAMIENTO DE TEJIDO Castilla
- C/ COMPLEMENTARIA 1 O' Castilla

Características de cada una de las zonas componentes de la zonificación

a. Ordenanza 2322/00

Se adoptaron las siguientes tipologías de zonas:

a) Zonas Residenciales: están reservadas exclusivamente para vivienda; y permiten sólo otros usos compatibles. Han sido divididas en: Zona Residencial Uno, Zona Residencial Dos, Zona Residencial Tres, Zona Residencial Tres Parque, Zona Residencial Extraurbana.

b) Zonas Comerciales: están destinadas al equipamiento comercial, administrativo e institucional admitiendo residencias, localizadas en los puntos de mayor accesibilidad. Han sido divididas en: Zona Residencial Comercial Administrativa, Banda Comercial Uno. La primera categoría tiene mayor intensidad de uso y cantidad de población a servir, de tejido compacto, manteniendo el carácter predominante comercial y administrativo. La segunda categoría tiene una menor intensidad de uso, disposición lineal y tejido menos compacto, manteniendo a la vivienda con ciertas limitaciones.

c) Bandas de Rutas: están destinadas a usos que por sus características pueden alterar el carácter de las zonas comerciales y residenciales. Han sido divididas en: Banda de Ruta Uno y Banda de Ruta Dos. Ambos sirven a la totalidad de la población y las actividades en ellas permitidas pueden ocasionar molestias, por lo tanto, el uso residencial queda exclusivamente limitado como complementario. Se trató de ubicarlos en áreas marginales a las zonas residenciales y en zonas que ya presentan agrupamientos espontáneos de esa naturaleza.

d) Zonas Mixtas: sirven en forma directa a la población de diferentes sectores residenciales, por lo que han sido distribuidos en relación con aquellos, insertándolas en el tejido residencial por la necesidad de proximidad con ellas. Su delimitación se efectuó considerando las áreas donde espontáneamente se han nucleado mayor cantidad de los usos típicos de estas zonas. Se han dividido en: Residencial Uno Mixta, Residencial Dos Mixta y Residencial Tres Mixta.

e) Distritos de Urbanización Especial: corresponden a sectores que deben ser objeto de estudio especial con el fin de preservar áreas de características diferenciales,

mediante ordenanzas particularizadas. Se dividen en: Distrito de Urbanización Especial Uno, Distrito de Urbanización Especial Dos, Distrito de Urbanización Especial Tres.

f) Zonas Industriales: han sido localizadas en zonas marginales, ya que revertían estas características. Se dividen en: Zona Industrial Uno y Zona Industrial Dos. En la primera categoría se permite la instalación de actividades industriales de alta complejidad y no se admite el uso residencial; y en la segunda de ellas está permitida la radicación de actividades de bajo grado de complejidad e impacto ambiental, admitiendo vivienda unifamiliar de baja densidad, como complemento de la actividad principal.

q) Áreas Complementarias: destinadas a usos agropecuarios intensivos y de servicio a las actividades vinculadas con pequeñas explotaciones agrarias. Se dividen en: Zona Complementaria Uno y Zona Complementaria Dos. La primera categoría admite usos residenciales no permanentes y actividades recreativas.

h) Zona de reserva para Completamiento de Tejido: Corresponde a espacios circundantes al área urbana, destinadas al completamiento de la traza urbana.

Zonas componentes del área urbana:

ZRCA

Zona Residencial de alta densidad, comercial, administrativa, financiera e institucional.

ZR1 -ZR2

Zona Residencial de densidad media, usos complementarios, con altura limitada.

ZR1M -ZR2M

Zona Residencial Mixta de densidad media, usos complementarios, admite pequeños talleres y depósitos, con altura limitada.

ZR3

Zona Residencial de baja densidad, usos complementarios, con altura limitada.

ZR3M

Zona Residencial Mixta de baja densidad, usos comple-

mentarios, admite pequeños talleres y depósitos, con altura limitada.

ZR3P

Zona Residencial exclusiva de baja densidad y tejido abierto.

Bandas Comerciales y de Ruta:

Se denominan así los agrupamientos de usos comerciales, administrativos y de servicios, a distintos niveles cuali y cuantitativos, que definen rasgos diferenciales entre las distintas categorías de bandas.

Distritos de Urbanización Especial:

Espacios urbanos que poseen una identidad reconocible por sus características físicas particulares, regladas por Ordenanza específicas.

DUE1

Distrito de Urbanización Especial Uno

DUE2

Distrito de Urbanización Especial Dos

DUE3

Distrito de Urbanización Especial Tres

Zonas Industriales:

Son zonas destinadas al agrupamiento de las actividades manufactureras y de servicios.

Área Complementaria

ZI1

Zona Industrial Uno

ZI2

Zona Industrial Dos

Zonas con destino al uso agropecuario intensivo y de servicio a las explotaciones agrarias.

AC1

Área Complementaria Uno

AC2

Área Complementaria Dos

BC1

Banda Comercial Uno.

BR1

Banda de Ruta Uno.

BR2

Banda de Ruta Dos.

Zona de reserva para el Completamiento de Tejido:

Zonas destinadas al completamiento del tejido urbano, con rasgos diferenciales entre las distintas categorías de zonas.

ZRCT2

Zona de Reserva para el Completamiento del Tejido Dos (lindante a Zona Residencial Dos)

ZRCT3

Zona de Reserva para el Completamiento de Tejido Tres (lindante a Zona Residencial Tres).

ZRCT3P

Zona de Reserva para el Completamiento de Tejido Tres Parque (lindante a Zona

Síntesis de áreas, zonas e indicadores urbanísticos Ordenanza N° 2323/00

En relación a las áreas, zonas e indicadores urbanísticos, puede verificarse, un grado de avance con respecto a la Ordenanza N° 563/80 de Delimitación Preliminar de Áreas, en el marco del Proceso de Planeamiento, tal cual lo define el Decreto Ley 8912/77, alcanzando la segunda etapa de dicho proceso, "Zonificación según usos de la Ciudad Cabecera", reconociendo sintéticamente, un área con actividades de centralidad, con una densidad potencial de 600 hab./Ha y una altura máxima de 21 metros; Corredores comerciales sobre la Avenida Vieytes y Lamadrid con una densidad potencial de 200 hab./Ha. Zonas residenciales exclusivas, las dos más próximas al área central aceptando la vivienda multifamiliar y unifamiliar. Una rodeando a las anteriores con uso de vivienda unifamiliar de tejido cerrado y otra apartada sobre el corredor de acceso a la ruta 7, para vivienda unifamiliar, de características de tejido abierto.

El sistema urbano se completa con dos zonas industriales, un sistema de corredores denominado Banda de Ruta y tres anillos denominados Reserva de Completa-

Completamiento de Tejido, Área complementaria 1 y Área complementaria 2 en las que se permite subdivisiones de tipo suburbano de 2000 y 5000 metros respectivamente.

Esta zonificación, si bien constituyó una herramienta superadora de la Ordenanza primaria de Delimitación Preliminar de Aéreas, ordenando y organizando el territorio en consideración a características de las zonas constitutivas de la ciudad cabecera, incorporando indicadores urbanísticos acordes y consecuentes con dichas características particulares, no ha profundizado en propiciar mecanismos normativos que intenten direccionar la evolución del sistema urbano a un nuevo modelo deseado, y de integridad territorial, entre otros aspectos.

b. Ordenanza 7494/18:

Zonificación:

Las zonas Residencial Uno R1; Residencial Dos R2; Residencial Tres R3; Residencial Parque Rp similar a Residencial Cuatro, (Propuesta del año 2012); Corredor de Servicios 1 (escala urbana), Completamiento de Tejido, Industrial Uno, Industrial Dos, REU Residencial Extraurbano, PO Producción Orgánica, Corredor de Servicios Dos (escala urbana y regional), Servicio de Ruta, Agraria Intensiva, Reserva Natural Laguna de Rocha, propuestos en la Ordenanza 7494/18, presentan la misma caracterización con respecto a la norma del año 2012.

Zonas designadas sólo en la Ordenanza 7494/18:

Área Urbana:

U/DUE -Distrito de Urbanización Especial: destinado a conjunto habitacional.

CC2 Corredor Comercial Dos: Zona conformada a lo largo de las vías principales vinculadas con zonas de baja densidad, destinadas a usos comerciales, equipamientos servicios de cierta complejidad a escala de la ciudad, con el complemento de usos residenciales. Por su vinculación con las vías de acceso, las actividades, indicadores urbanísticos y altura asignados, se constituyen en piezas claves para estructurar la localidad.

Zona Residencial Cucha Cucha: Se asignan zonas e indicadores urbanísticos. Zona destinada a concentrar la localización del uso residencial media y usos complementarios como educación, administración, sanidad, comercio y servicios.

Área Complementaria

C/BC1 Banda de circunvalación Uno: Zona destinada a prestaciones de servicios de las actividades de ruta, urbana y rural.

C/BC2 Banda de circunvalación Dos: Zona destinada a prestaciones de servicios de las actividades desarrolladas en el área Complementaria y rural.

C/C1 Complementaria Uno: Zona destinada a concentrar la localización del uso residencial con densidad media y usos complementarios como educación, administración, sanidad, comercio y servicios.

C/C2 Complementaria Dos: Zona destinada a Usos agropecuarios intensivos y de servicio a las actividades vinculadas con las pequeñas explotaciones agrarias.

C/RLN Reserva Locales Nocturnos: Zona destinada al uso de locales dedicados a esparcimiento nocturno que presentan grados de molestia elevado por los ruidos que producen, congestión de personas y vehículos.

C/CT Completamiento de Tejido: Zona destinada a la ampliación urbana futura, construcción de conjuntos integrales, con tejido residencial de densidad media baja y equipamientos compatibles.

C/RA Reconversión Ambiental: el uso indiscriminado del suelo, constituyéndose en cavas debido a la cantidad de extracción de tierra.

Área Rural:

RI3 Industrial Tres: Zona destinada a concentrar la localización de establecimientos industriales, talleres, almacenajes, depósitos etc. con menor complejidad de impacto ambiental. Admite todas las categorías de la normativa vigente.

R/Perímetro Planta de Residuos.

Cuadro 27. Diferencias de Zonificación entre Ordenanza 2322/00 y Ordenanza 7494/18

ÁREA URBANA - ZONAS	
ORDENANZA 2322/00	ORDENANZA 7494/18
RCA	RCA
R1 y R1M	R1
R2	R2
R2M	SE SUSTITUYE
R3	R3
R3M	SE SUSTITUYE
R3P	R3P (RETROTRAE DESIGNACIÓN)
BC1	BC1 (con extensión) / CC1 CORR COMERCIAL 1/ CC2 CORR COMERCIAL 2
	UCS1 CORREDOR DE SERVICIOS 1
	RCC RESIDENCIAL CUCHA CUCHA (SE INCORPORA)
DUE1	DUE1
DUE2	
DUE3	
	CT COMPLETAMIENTO DE TEJIDO

ÁREA COMPLEMENTARIA	
BR1 BANDA DE RUTA 1	BC1 BANDA DE CIRCUNVALACIÓN 1 (SE MODIFICA DESIGNACIÓN)
BR2 BANDA DE RUTA 2	BC2 BANDA DE CIRCUNVALACIÓN 2 (SE MODIFICA DESIGNACIÓN)
	COMPLEMENTARIA 1
	DUE2 DISTRITO DE URBANIZACIÓN ESPECIAL
ZI1	I1 INDUSTRIAL 1
ZI2	I2 INDUSTRIAL 2
ZRE	REU RESIDENCIAL EXTRAURBANO
	PO PRODUCCIÓN ORGÁNICA
AC2	C2 COMPLEMENTARIA 2
	RLN RESERVA LOCALES NOCTURNOS (SE INCORPORA)
	CS2 CORREDOR DE SERVICIOS
RCT 2 Y RCT 3 RCTp	RC RESERVA COMPLETAMIENTO

ÁREA RURAL	
	R.A RECONVERSIÓN AMBIENTAL (SE INCORPORA)
	SR SERVICIO DE RUTA (SE INCORPORA)
	I 3 INDUSTRIAL 3
	AI AGRARIA INTENSIVA
	(NO FIGURA EN AREA RURAL)
	RN RESERVA NATURAL LAGUNA DE ROCHA
	R/PERÍMETRO PLANTA DE RESIDUOS (SE INCORPORA)

Síntesis de las diferencias de zonificación entre la Ordenanza 2322/00 y la Ordenanza 7494/18

Propuesta normativa de zonificación:

Área urbana:

En la Ordenanza 7494/18, se sustituyó las zonas R1M, R2M y R3M, por presentar caracteres similares, en cuanto a usos e indicadores urbanísticos, con las Zonas Residenciales R1, R2 y R3.

Se modifican designaciones de Bandas Comerciales, transformándose en corredores de Servicios y corredores comerciales, Corredores Comercial 1, verificando aumentos de Densidades Netas.

Se crean zonas Corredor de Servicios Uno y Dos; Corredor comercial 1 y 2.

Se designa el Distrito de Urbanización Especial DUE1 Ordenanza 7494, antes designados como DUE 1,2, y 3.

Se designa Zona de Completamiento de Tejido Ordenanza 7494/18, antes se designaban, RCT2, RCT3 y RCTp.

Se crea la zona Residencial Cucha Cucha, incorporada en la Ordenanza 7494/18.

Observación: En la Ordenanza 7494/18 las dimensiones de parcela ancho y superficie, en la Zona Residencial dos (R2), no se corresponden con la Densidad Neta asignada. O sea que para una Densidad Neta de 350 hab./Ha, las dimensiones parcelarias debieran ser como mínimo de 15 metros de frente por 375 m² de superficie, en vez de 12 metros de frente y 300 m², situación analizada en el marco de lo establecido por el artículo 52º del Decreto Ley 8912/77.

Área Complementaria:

En la Ordenanza 7494/18 se designan como Bandas de Circunvalación 1 y de Circunvalación 2, ampliando y generando un anillo estructurador (BC1) y la Banda de circunvalación Dos (BC2), prosigue con corredores de servicios a escala urbana y regional, y zonas Industriales, en sus bordes Rurales. Ambas Bandas, se distinguen por sus actividades de servicios urbanos- complementarios en BC1, y complementarios-rurales en BC2.

Se crea la Zona de Producción Orgánica (PO)- (Ordenanza 7494/18).

Se crea la zona de locales nocturnos (ordenanza 7494/18).

Se crea la zona Corredor de servicios 2 (ordenanza 7494/18).

Se crea la zona Reserva completamiento (ordenanza 7494/18).

Se crea Distrito de Urbanización Especial 2 en área Complementaria. Por ser un conjunto urbanístico con caracteres urbanos no debiera estar concebido dentro del Área Complementaria.

Área Rural:

Se crean las siguientes zonas: RA Reconversión ambiental, y SR Servicio de ruta en la Ordenanza 7494/18; I3 industrial 3, se incorpora en la ordenanza 7494/18.

Al Agraria intensiva, se incorpora en la ordenanza 7494/18.

RN Reserva natural Laguna de Rocha, se incorpora en la ordenanza 7494/18.

Perímetro Planta de Residuos, se incorpora en la Ordenanza 7494/18.

De lo analizado en las planillas y lo puntualizado en la síntesis descripta precedentemente, se deduce que las modificaciones primarias a la Ordenanza vigente(2322/00), están plasmadas en la Ordenanza N° 7494/2018, fundamentalmente en los caracteres del área Complementaria y Rural.

Diferencias que deben Considerarse:

La Ordenanza 7494/18 ha considerado:

Elevación de la Densidad Neta en la zona central, áreas residenciales y corredores comerciales sustancialmente, con el concepto de integración y estructuración territorial con asignación de actividades e indicadores diferenciados que imprimen identidad a los mismos.

Jerarquización de la estructura circulatoria.

Ampliación de bandas de circunvalación y corredores de Servicios.

Mayor grado de organización y caracterización de las zonas industriales, de acuerdo a sus respectivas categorías. Localizadas en el área Complementaria y Rural.

Ampliación del Área Complementaria, definidas de acuerdo a sus caracteres actuales y potenciales. En el Área Complementaria C2, se localizan sectores que presentan cierto grado de vulnerabilidad, las cuales han si-

do zonificadas para ello; se desarrolla el uso agropecuario e instalaciones de servicios y equipamientos complementarios.

<i>Cuadro 28. Modificaciones de Indicadores Urbanísticos del Área Urbana</i>			
ORDENANZA 2322/00	PROPUESTA NORMATIVA 2012	ORDENANZA 7494/18	OBSERVACIONES
RCA	RCA	RCA	
D.Neta: 600 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 3 Ancho: 12 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 21 mts.	D.Neta: 500 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 2/1,8 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 4/12 mts.	D.Neta: 1000 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 2.5 Ancho: 25mts. Superficie: 800 m ² Altura: 21/30mts	Aumento de DN. Aumento del FOT. Aumento de dimensiones parcelarias y altura respecto Ord.2322/00
R1 Residencial 1 y R1M	R1	R1	
D. Neta: 200 hab/Ha FOS:0.6 FOT: 1.8 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 12 mts.	D.Neta: 500 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.8 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 4/12 mts.	D.Neta: 500 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.8 Ancho: 15mts. Superficie: 375 m ² Altura: 12mts	Aumento de densidad Aumento de dimensiones parcelarias
R2 Residencial 2 y R2M	R2	R2	
D. Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.8 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 12 mts.	D.Neta: 350 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.5 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 9 mts.	D.Neta: 350 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.5 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 12 mts	Aumento de densidad en ambas normativas Disminución de medidas parcelarias respecto Ord. 2322
R3 Residencial 3 y R3M	R3	R3	
D. Neta: 150 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.2 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 7 mts.	D.Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.2 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 9 mts.	D.Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.2 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 9 mts.	Aumento de densidad Aumento de altura
R3 Residencial Parque	R4 Residencial 4	R3 Residencial Parque	
D. Neta: 150 hab/Ha FOS: 0.5 FOT: 0.5 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 7 mts.	D.Neta: 150 hab/Ha FOS: 0.5 FOT: 1 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 7.5 mts.	D.Neta: 150 hab/Ha FOS: 0.5 FOT: 0.5 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 7.5 mts.	

ORDENANZA 2322/00	PROPUESTA NORMATIVA 2012	ORDENANZA 7494/18	OBSERVACIONES
BC1 Banda Comercial 1	U/CC	U/CC1	
D. Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.8 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 10 mts.	D.Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 2.5 Ancho: 20 mts. Superficie: 600 m ² Altura: 18 mts.	D.Neta: 800 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 2.5 Ancho: 20 mts. Superficie: 600 m ² Altura: 21 mts.	Aumento de densidad Aumento de dimensiones parcelarias Aumento de altura
		U/CC2	
		D.Neta: 500 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 2.5 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 10 mts.	Se crea el corredor comercial 2
		U/RCC Residencial Cucha Cucha	
		D.Neta: 350 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.5 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 12 mts.	
DUE1			DUE se unifica
D. Neta: 1 viv./parc. FOS: 0.6 FOT: 1 Ancho: 10 mts. Superficie: 250 m ² Altura: P.B			
DUE2			
D. Neta: 160 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1 Ancho: 10,75 mts. Superficie: 242,75 m ² Altura: P.B			
DUE3			
D. Neta: 160 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1 Ancho: 10 mts. Superficie: 200 m ² Altura: P.B y 1 piso			

ORDENANZA 2322/00	PROPUESTA NORMATIVA 2012	ORDENANZA 7494/18	OBSERVACIONES
	U/CS1 Corredor de servicios 1	U/CS1	
	D.Neta: 350 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.5 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 9 mts.	D.Neta: 350 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 2 Ancho: 15 mts. Superficie: 375 m ² Altura: 12 mts.	Solo modifican el valor del FOT y aumento de altura
	U/CT Completamiento de Tejido	U/CT	
	D.Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.2 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 9 mts.	D.Neta: 200 hab/Ha FOS: 0.6 FOT: 1.2 Ancho: 12 mts. Superficie: 300 m ² Altura: 9 mts.	

Síntesis de la planilla de indicadores urbanísticos de las zonas integrantes del área urbana, de acuerdo al proceso desde la modificación de la normativa vigente, Ordenanza 2322/00 y Ordenanza 7494/18:

Aumento de valores en índices urbanísticos en las zonas **RCA** (Comercial Administrativa); **R1** (Residencial uno); **R2** (Residencial dos); **R3** (Residencial tres), y en los siguientes corredores:

CC1 (Corredor Comercial uno) Avenida Arenales-Colon, Solís, Garay-Vieytes, Avda. Urquiza.

CC2 (Corredor Comercial dos) Avenida Garay, desde calle Brandsen hasta Casale; Solís entre Balcarce y Villegas; Perón desde Alem hasta Cerrito, Alsina entre Garay y Conesa; Frondizi entre Laprida y Conesa, Saavedra entre Urquiza y Paso y Juan XXIII entre Andes y Callao.

Modificación de los índices urbanísticos en la Zona residencial dos (R2). Incorrecta, no se corresponden medidas parcelarias con la densidad Neta.

NOTA: Las áreas complementarias y rurales se han desestimado en este análisis comparativo entre indicadores urbanísticos por considerar que no son de incidencia en el mismo, por contar todos ellos con valores bajos de intensidad de ocupación.

Lo procedente es evaluar en estas áreas (complementaria y rural), los usos asignados en cada una de ellas.

En tal sentido se destaca la incorporación de zonas que han sido definidas por sus caracteres ambientales, fundamentalmente, Producción Orgánica, Reconversión ambiental, entre otras.

Zonificación de las zonas que conforman las localidades del partido

Área urbana.

Carácter: Castilla, Rawson, O'Higgins:

Zona R1 Residencial Uno: sectores urbanos que se desarrollan en torno a la zona central administrativa, destinados al uso habitacional con residencia permanente, con el complemento de comercios minoristas, equipamientos servicios compatible con la vivienda.

Zona R2 Residencial dos: sectores destinados al uso habitacional con residencia permanente y densidad media baja.

Zona R3 Residencial tres: sectores urbanos destinados al desarrollo habitacional de densidad baja, actualmente, en proceso de consolidación.

Se admiten usos complementarios, comercios minoristas, equipamientos y servicios a escala barrial y producción compatible con la vivienda.

Requiere inversiones en infraestructura y cualificación de su espacio público.

Zona Cultural Recreativa y esparcimiento U/CRE: Sectores destinados al desarrollo de actividades culturales, recreación y de esparcimiento.

Localidad de Castilla:

Zona Corredor Comercial: U/CC: zonas conformadas a lo largo de las vías principales entorno a la zona central, destinada a usos comerciales, equipamientos y servicios de cierta complejidad a escala de la ciudad, con el complemento de uso residenciales.

Por su vinculación con las vías de accesos, las actividades, indicadores urbanísticos y altura asignados, se constituyen en piezas claves para estructurar la localidad.

Zona U/RCT de Reserva para Completamiento de Tejido: sectores urbanos destinados al desarrollo habitacional de densidad baja, actualmente en proceso de consolidación.

Se admiten usos complementarios, comercios minoristas, equipamientos y servicios a escala barrial y producción compatible con la vivienda.

Requiere inversiones en infraestructura y cualificación del espacio público.

Solo se admiten nuevos parcelamientos cuando exista la provisión de servicios esenciales de infraestructura o los proyectos, o los proyectos incluyan su ejecución previa.

A medida que se vaya habilitando el uso urbano del suelo, las actividades serán homologadas por ordenanza a las asignadas a la zona U/R3.

Localidad de O'Higgins:

Zona de Reserva para Completamiento de Tejido: U/RCT. Iguales caracteres que la zona precedentemente descrita.

Localidad de Rawson

Zona de Reserva para Completamiento U/RCT: sectores destinados al uso habitación con residencia permanente y densidad media baja,

Solo se admiten nuevos parcelamientos cuando exista la

provisión de servicios esenciales de infraestructura o los proyectos, o los proyectos incluyan su ejecución previa.

A medida que se vaya habilitando el uso urbano del suelo, las actividades serán homologadas por ordenanza a las asignadas a la zona U/R2.

Localidad de Rawson

Área rural:

Zona Industrial ZI: sectores destinados a la localización de industrias y depósitos de menor nivel de complejidad.

Admite servicios vinculados a las actividades productivas y equipamiento.

Localidad Cucha Cucha:

Zona Residencial Extraurbana R/RE: sectores del área Rural destinados a asentamientos no intensivos, de usos relacionados con la residencia emplazada en pleno contacto con la naturaleza.

Admite actividades deportivas, equipamientos rurales, así como actividades de tipo productivo compatibles.

Síntesis del cuadro de áreas y zonas de las localidades Castilla Rawson y O'Higgins

La Zonificación propuesta establece:

- Organización de usos del suelo.
- Definición de zonas e indicadores de acuerdo a las características urbanísticas de cada una de ellas.

Se han designado diferentes áreas residenciales que han sido diferenciadas de acuerdo a uso y ocupación actual y potencial, tal son las zonas R1, R2, R3 en las localidades de Castilla, Rawson y O'Higgins.

Cuadro 29. Síntesis de Áreas y Zonas de Localidades Ordenanza 9474/18

ÁREA URBANA					
LOCALIDADES CASTILLA - RAWSON - O'HIGGINS					
	Parcelamiento	Indicadores Urbanísticos			Altura
		FOS	FOT	DN	
R1	15/375	0.8	1	200hab./Ha	3 niveles 9 m.
R2	12/300	0.6	0.8	150 hab./Ha	2 niveles 7,5 m.
R3	20/600	0.6	0.6	1 viv./parcela	2 niveles y 7,5 m.
CRE		0.2	0.2		2 niveles y 7,5 m.
Localidad de Castilla					
UCC	15/375	0.8	1	200hab./Ha residencial 300 hab./Ha comercial y administrativo	2 niveles y 7,5 m.
RCT	20/600	0.6	0.6	150 hab./Ha	
Localidad de O'Higgins					
RCT	20/600	0.6	0.6	1 viv./parcela	2 niveles y 7,5 m.
Localidad de Rawson					
RCT	12/300	0.6	0.8	150 hab./Ha	
Localidad de O'Higgins y Castilla					
RCT	20/600	0.6	0.6	1 viv./parc.	
ÁREA RURAL					
Localidades Rawson y Cucha Cucha					
ZI				CUF. I Unidad funcional por Parcela	
Localidad de Cucha Cucha					
ZRE	20/600	0.4	0.2	1 U.F /parc.	2 niveles y 7,5 m.

- Adopción de Densidades bajas adaptadas a sus caracteres, adoptando valores máximos de 200 hab/Ha en las zonas Residencial Uno, y en la zona CC Corredor Comercial en la Localidad de O'Higgins.

- Definición de zonas de completamiento de Tejido, las que podrán habilitarse al uso urbano, una vez consolidadas las áreas urbanas adyacentes.

Se han caracterizado las zonas predominantes de la Localidad de Cucha Cucha, asignándole el carácter de Residencial Extraurbano.

Nota aclaratoria: en la Ordenanza 7494/18 se incluye zona Residencial Cucha Cucha, asignando indicadores de área Urbana, con Parcelamiento de 15 metros de frente y 375 m2 de superficie y 350 hab/Ha.

En los Cuadros de Usos cabecera y localidades se han identificado los usos admitidos para cada uno de las zonas integrantes de la Ciudad Cabecera, y de las Localidades del Partido, de acuerdo a su caracterización: habitacionales, comercial minorista; comercios minoristas,

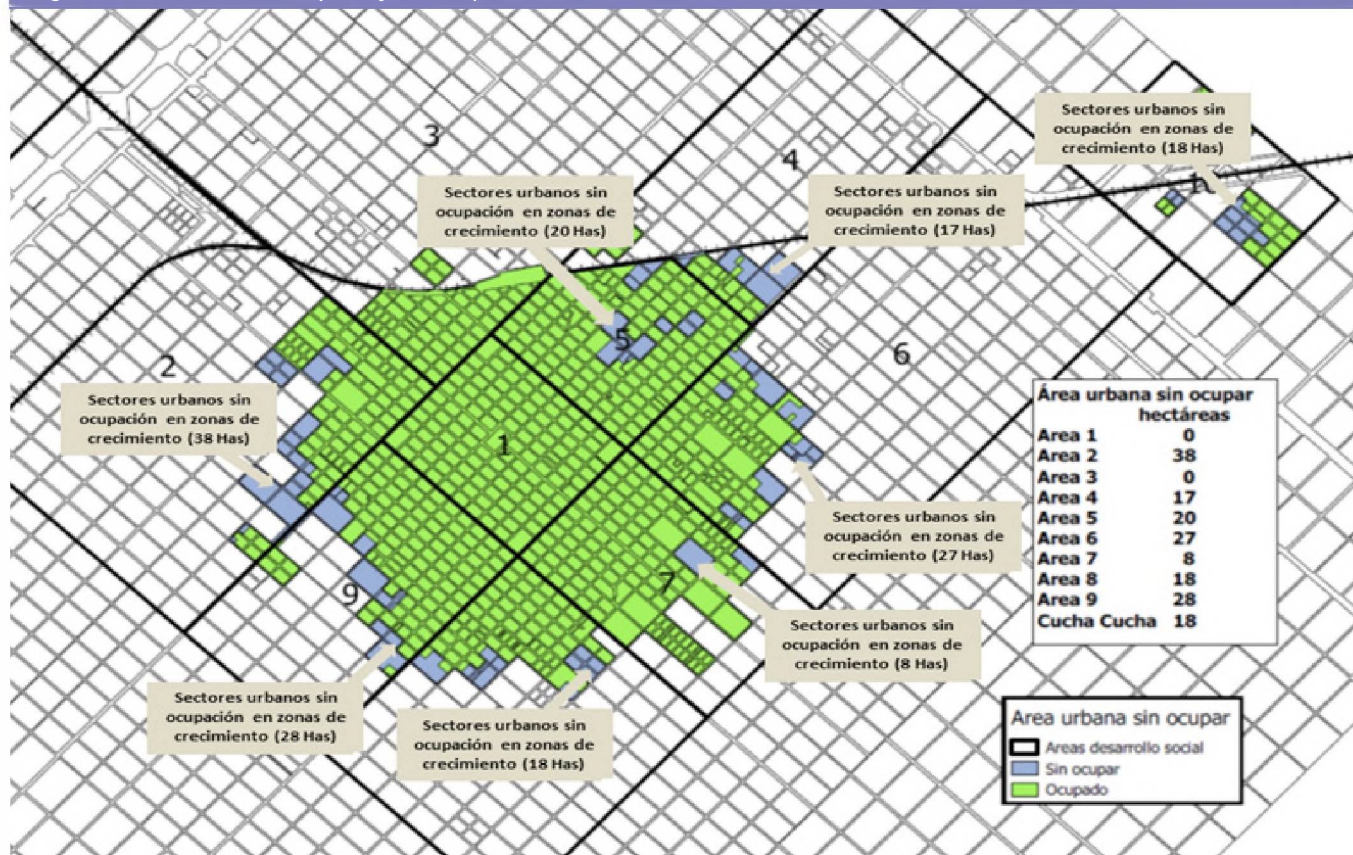
comercios mayoristas. Equipamientos de educación; Salud; Cultural y Religioso, Social y Deportivo. Servicios Centrales, Hotelería, gastronomía, recreativos, fúnebres; Seguridad; Automotor; Transporte y comunicación; Depósitos; Infraestructura, Servicios de Ruta; y Productivos, Industrial y Agrario.

Se han identificado actividades que requieren de Evaluación de Impacto Ambiental o que están sujetas a normas o restricciones establecidas para cada caso o zona en particular.

Normativa- Zonas de Crecimiento Urbano sin Ocupación

A partir del análisis realizado sobre la temática urbano legal y en función de considerar los límites del área urbana que determina la normativa vigente de uso del suelo y por su parte la ocupación efectiva del territorio, surge que Chacabuco tiene un total de 174 Has. sin ocupación, localizadas en los bordes del Área Urbana, tal como se muestra en la siguiente imagen.

Figura 26. Área urbana ocupada y sin ocupar



Fuente: Elaboración propia 2018.

En base al estudio precedente se indican los sectores de la Ciudad Cabecera, que no presentan ocupación del suelo y que, por su ubicación adyacente a las áreas urbanizadas en vías de consolidación, representan sitios a ser potencialmente ocupados.

Es importante relacionar estos datos con la normativa vigente Ordenanza N° 2322/00 y con la ordenanza 7494/18, en gestión de convalidación, a fin de identificar si estos sitios potenciales para materializar usos urbanos cuentan con la base legal sustentable para ello, sitios que se han identificados en los estudios de análisis previos, y en datos plasmados en el plano de Estructura Urbana.

En las conclusiones abordadas en la etapa de análisis de las normativas vigente y en gestión, se hacía referencia a la necesidad de prestar atención a la contención de crecimientos urbanos a través de normativa específica, a fin de contrarrestar el proceso expansivo, y guiar el crecimiento a través de la misma.

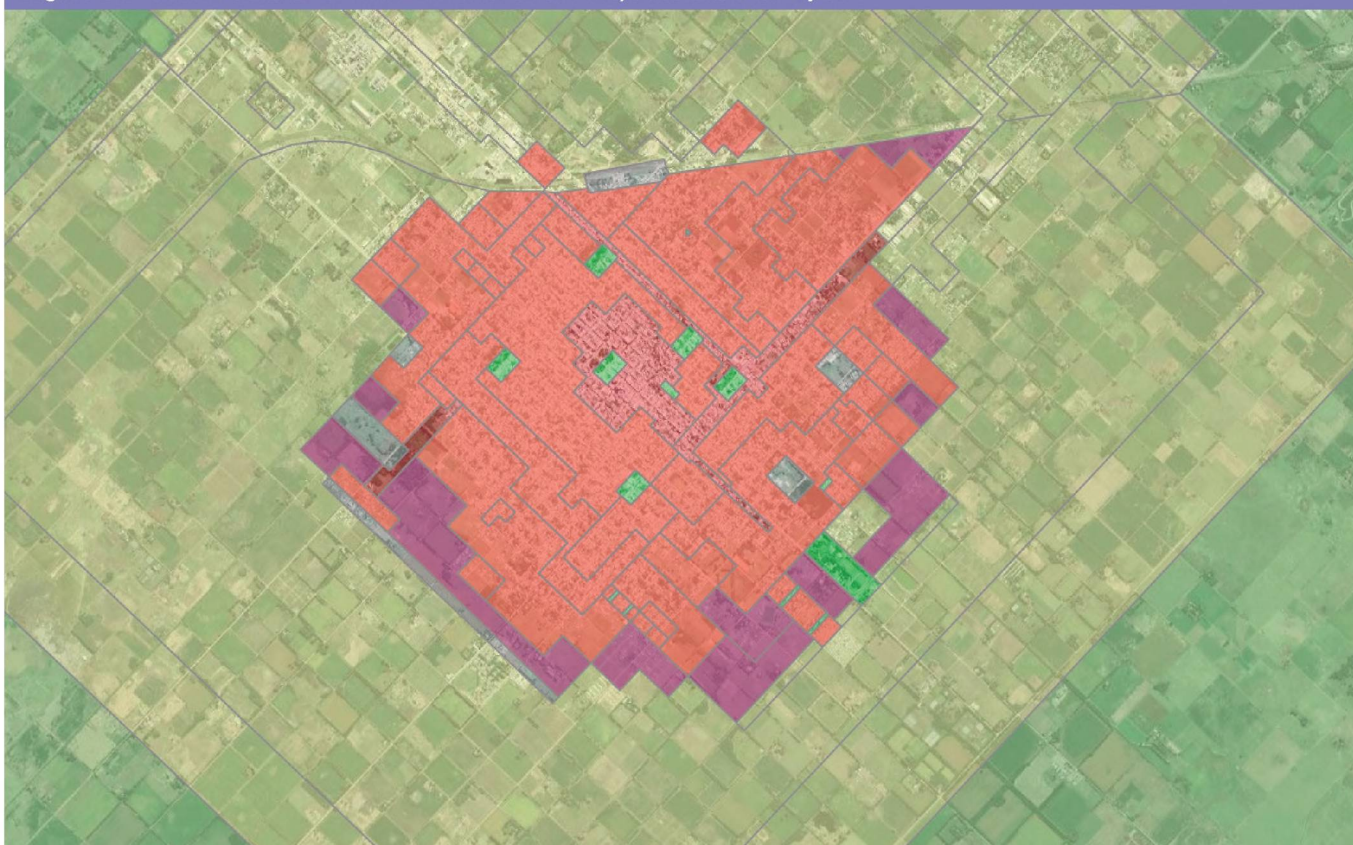
Asimismo, los estudios han considerado la factibilidad de provisión de los servicios de infraestructura en estos sectores potenciales de desarrollo a fin de considerar sus aptitudes en la instancia de proceder a través de las normas particularizadas a su incorporación al uso urbano.

Se observa que las zonas en color violeta, son las correspondientes a sectores identificados como reservas de completamiento de tejido, ubicadas en el área complementaria. Se indica en color rojo la superficie correspondiente al Área Urbana, superpuesta a la imagen satelital Google Earth, apreciando que la ocupación se materializa prácticamente hasta los límites de la misma infiriendo que, en el corto plazo, de perdurar las tendencias de crecimiento actuales, sumado a la verificación en campo de nuevos loteos aún no consolidados, la ocupación superará los límites urbanos avanzando sobre el área complementaria.

En ese sentido, si bien la norma plantea la posibilidad de crecimiento, es necesario para formalizar el mismo, la elaboración y aprobación por parte de los organismos competentes, del cambio normativo del sector afectando al área urbana, dado que actualmente forma parte del área complementaria.

Se han diferenciado las superficies parciales de los sectores sin ocupación en el marco de las Unidades de Análisis designadas del 1 al 10.

Figura 27. Sectores identificados como reservas de completamiento de tejido



Fuente: Urbasig, 2018

En el siguiente cuadro síntesis se indican las superficies una de las Unidades, superficie ocupada, y superficie sin ocupadas por unidades de Análisis, superficie total de cada ocupar.

Cuadro 30. Síntesis de superficie de los bordes afectados a Reserva urbana

Zona	Superficie total		Superficie ocupada		Superficie sin ocupar	
	Mts. ²	Hectáreas	Mts. ²	Hectáreas	Mts. ²	Hectáreas
1	1.836.116	183,61	1.836.116	183,61	0	0
2	1.409.970	141,00	1.027.168	102,72	382.802	38
3	793.856	79,39	792.930	79,29	926	0
4	434.719	43,47	263.185	26,32	171.534	17
5	1.886.988	188,70	1.689.079	168,91	197.909	20
6	1.336.322	133,63	1.070.096	107,01	266.226	27
7	1.831.998	183,20	1.750.023	175,00	81.975	8
8	997.917	99,79	818.495	81,85	179.422	18
9	1.646.186	164,62	1.369.013	136,90	277.173	28
10	497.610	49,76	322.336	32,23	175.274	18
Totales	12.671.682	1.267,17	12.671.682	1.093,84	1.733.241	174

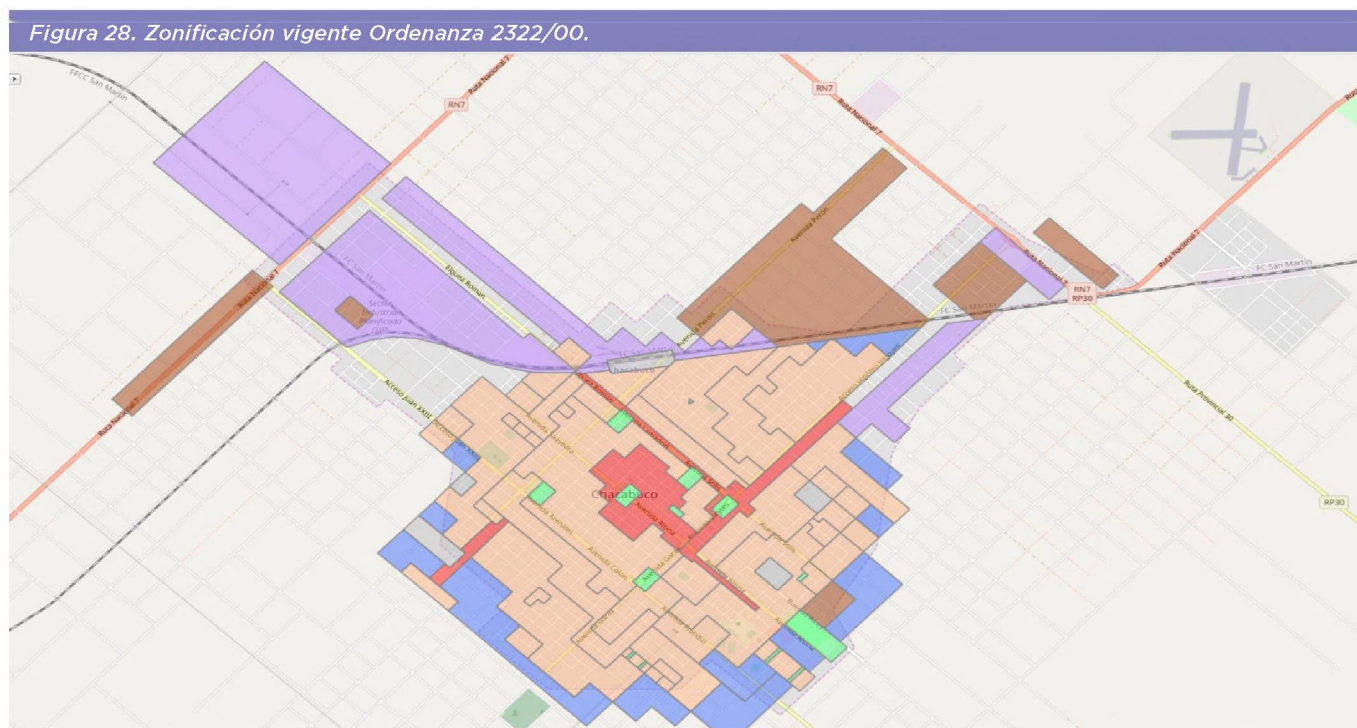
Fuente: Elaboración propia

Como puede observarse las áreas con mayor cantidad de superficie para poder absorber futuros crecimientos de población, están determinadas en las Unidades de Análisis 2, 9, 6, y 5 en orden de mayor valor.

La Normativa vigente designa a estas zonas, Zonas de Completamiento de Tejido, las cuales podrán ser ocupadas una vez consolidadas las áreas actualmente ocupadas.

Esto a su vez estará supeditado a la cumplimentación de los requisitos establecidos en la Hoja de zona, la cual se adjunta, y cumplimentación de la dotación de servicios de infraestructura.

No podrán ampliarse estos sectores sino se dotan a los mismos de los servicios de agua corriente, electricidad, pavimentos etc.



Fuente: Elaboración propia

Conclusiones generales

Del análisis del sistema normativo, cuyas conclusiones parciales se fueron incorporando tanto en el análisis de texto, en zonificación y en indicadores urbanísticos, puede determinarse que el modelo de zonificación que surge de la ordenanza vigente como en la Ordenanza 7494/18 en gestión, evidencian un territorio con caracteres de centralidad y dispersión con bajas densidades hacia sus bordes, con definición de corredores que se han concebido de acuerdo a sus diferentes funciones y servicios, y a sus respectivas inserciones territoriales, ya sean de áreas urbanas, complementarias y rurales.

Los aportes destacables que se han evidenciado están precisamente reconocidos en el texto normativo de la Ordenanza 7494/18, debido a la incorporación de cuestiones de valorización del territorio en aspectos urbanísticos y ambientales, y de herramientas de gestión tendientes a un desarrollo sustentable.

En cuanto a la zonificación se aprecian diferencias de designación de algunas zonas, reducción de fragmentación en el área urbana, ampliación de la zona complementaria distinguiéndola por sus caracteres diferenciados, y valorización de zonas en el área rural; aumento de

valores de índices urbanísticos fundamentalmente en el área central, y una jerarquización de la estructura circulatoria, zonificando corredores viales de acuerdo a sus perfiles urbanísticos, reestructurando las articulaciones en las diferentes áreas y zonas constitutivas.

En las localidades del Partido, se ha avanzado en la etapa del proceso de planeamiento, antes contaban con una delimitación de áreas, que ahora, se han zonificado a través de la Ordenanza 7494/18.

La Ordenanza 7494/18, plantea cierta contención en los bordes urbanos a través de la definición de zonas de completamiento de tejido, en algunos bordes de las zonas que aún están en proceso de consolidación.

Estas zonas de completamiento podrán ser ocupadas siempre que en las áreas que se encuentran en vías de consolidación se verifique que han alcanzado un grado de ocupación del 70%, tal cual se especifica en el Decreto ley 8912/77.

Los Conjuntos de vivienda social designados como Distritos de Urbanización Especial, DUES, han sido los que más han incidido en el crecimiento urbano, la mayor parte de ellos localizados en las áreas de borde de la ciudad.

De la evaluación territorial que surja en las próximas etapas, se deberá continuar profundizando en estos procesos de expansión territorial, en un marco que prosiga con los ejes estratégicos que fueron identificados desde los inicios de estos estudios, a fin de contribuir a una ocupación ordenada del territorio.

Como reflexión final, partiendo de la situación de la normativa existente a nivel Municipal y en consideración a los requerimientos actuales que el Municipio ha puesto de manifiesto, desde el inicio de esta nueva etapa, se están elaborando los estudios tendientes a concretar un diagnóstico urbano territorial, que atienda aspectos no contemplados en la norma en trámite de aprobación por la Provincia, Ordenanza 7494/18, tanto referentes a la ciudad cabecera y sus localidades, y a los espacios de articulación entre ellos.

Más allá de contemplar aspectos netamente reglamentaristas, es detectar e introducir en un Plan herramientas, que presten fundamental atención a la valorización de los espacios territoriales, de acuerdo a sus respectivas vocaciones.

Entendiendo el contenido de lo expuesto en el ítem “valores para un modelo de Desarrollo Urbano y Territorial Sustentable e Integrado” se entiende que:

Teniendo presente que este proceso se desarrolla en forma continua en el tiempo, es atendible en esta instancia tender a un desarrollo sustentable de los sitios que sean valorados para ello.

El Plan a proponer deberá contemplar sitios, áreas o zonas que serán motivo de futuras intervenciones urbanísticas y ambientales, que serán reconocidas a través del proceso de identificación de la problemática territorial en general, muchas de ellas ya consideradas en el trabajo introductorio, marcando tendencias expresas de crecimientos de acuerdo a sus respectivas caracterizaciones, surgidas de dicho análisis. Estos crecimientos deberán responder a necesidades que estén fundamentadas y justificadas en el marco de las consideraciones que establece el Decreto Ley 8912/77 Artículo 17º.

La norma actualmente en trámite de aprobación contempla una zonificación territorial tanto en las áreas urbanas complementarias y rurales.

Si bien se debe tender a focalizar los estudios urbanos con apoyatura normativa, en la consolidación de las zonas del área urbana que aún no se hayan ocupado, en correspondencia con las fuentes de servicios de infraestructura existentes, tendientes a un desarrollo ordenado y organizado, los sectores más vulnerables son

los sectores que conforman el borde de la planta urbana o zona periurbana, (Áreas complementarias y rurales, de acuerdo a la designación que establece el Decreto Ley 8912/77- que rige el ordenamiento territorial a nivel provincial).

El porqué de esta reflexión

Este espacio concentra genéricamente diversidad de usos.

El desafío que se plantea, será la identificación y regulación a través de estrategias e instrumentos adecuados de planificación de estos espacios definiendo caracteres homogéneos, que permitan a través de la normativa específica ir desarrollando sus potencialidades en el tiempo.

Por último, deberá tenderse a un nuevo modelo de gestión para el desarrollo sostenible e integrado que, desde un marco estratégico de actuación, consensuado con los actores sociales, articulando instrumentos de acción directa (proyectos estratégicos), instrumentos de acción indirecta (Normativa), e instrumentos de gestión urbana (promoción y desarrollo, financiamiento, participación, redistribución).

Consideraciones relacionadas a la inserción del área de Planeamiento Urbano y Territorial en el Organigrama institucional del Municipio de Chacabuco.

De acuerdo al Organigrama institucional existe una Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano, dependiente de la Secretaría de Producción, Empleo y Desarrollo Sustentable.

Estas áreas si bien se encuentran relacionadas (medio ambiente y Urbanismo), hay que considerar que las variables que intervienen en la construcción y elaboración de un Plan Urbano territorial, son múltiples y necesitan de un apoyo integrado de todas las áreas institucionales.

Y teniendo en cuenta los contenidos del Plan Estratégico de Chacabuco, de sus Líneas Estratégicas, Programas, y proyectos, el rol del Área de Planeamiento debería estar dirigido precisamente a gestionar todo el quehacer urbanístico, área que debiera estar valorizada y posicionada estratégicamente en dicha estructura organizativa, con roles de conducción y de articulación con las diferentes áreas municipales con incumbencia en esta temática, con el fin de garantizar el logro de una eficaz gestión en el transcurso de elaboración del plan urbano territorial, o garantizar desde ese sitio institucional, dichas consideraciones, que resultan indispensables en esta difícil tarea de planificar el territorio.

4. Identificación de problemáticas

Se presenta la identificación de problemas correspondientes al análisis y sistematización del conocimiento adquirido hasta el momento, identificando los problemas clave de la dinámica actual del territorio y sus causas directas.

Del Análisis de la Caracterización del Partido de Chacabuco y del relevamiento in situ, se identificaron las siguientes problemáticas:

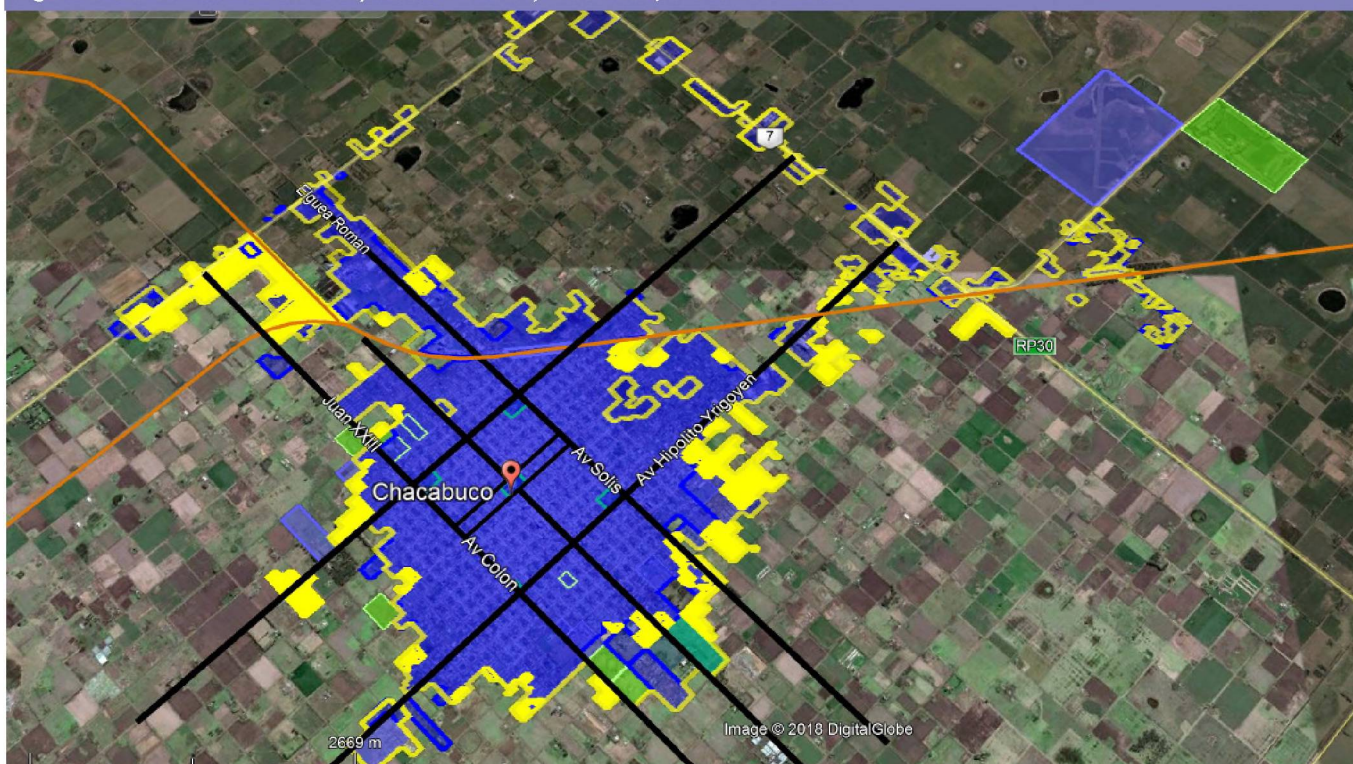
1. Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable
2. Desigual desarrollo urbano entre el centro y la periferia
3. Desigual desarrollo urbano territorial entre las localidades y la ciudad cabecera
4. Déficit de Espacio Público Total y desigualdad de Espacio Público Verde por habitante
5. Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto) con deficitarias condiciones de seguridad vial
6. Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento.
7. Desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático) y uso inadecuado de recursos naturales (suelo)
8. Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado.

A continuación se desarrolla el análisis de cada una de las problemáticas.

Problemática 1

Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable

Figura 29. Crecimiento de la ocupación del suelo, Chacabuco período 2003- 2010



Fuente: Foto Satelital Google Earth. Elaboración Propia junio de 2018

Dimensión: Crecimiento Urbano

Causas directas:

- Crecimiento urbano no planificado altos costos sociales e inversión
- Alto consumo de suelo urbano per cápita (2003-2010: 2,95% / 1,05%)
- Disminución de las densidades de población (2003-2010: 27,91 / 23,67 hab./ha.)
- Crecimiento ilimitado por extensión de la mancha urbana.

Problema:

Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable.

Encuadre Conceptual

En esta era en la que vivimos un crecimiento sin precedentes de la urbanización, la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III 2016), promueve “una ordenación territorial y urbana integrada, incluidas las ampliaciones urbanas planificadas sobre la base de los principios de equidad, el uso eficaz y sostenible de la tierra y los recursos naturales, la compacidad, el policentrismo, la conectividad y las densidades adecuadas y los múltiples usos

del espacio, así como los usos sociales y económicos mixtos en las zonas construidas, a fin de **impedir el crecimiento urbano incontrolado**, reducir los problemas y las necesidades de movilidad y los costos per cápita de la prestación de servicios y aprovechar la densidad y las economías de escala y de aglomeración.

Los actuales patrones de crecimiento urbano en Argentina, en los que predominan un alto consumo de suelo urbano, la disminución sistemática de la densidad de población y un crecimiento por extensión de la mancha urbana, plantean serios interrogantes sobre su sustentabilidad, en cuanto implican, **altos costos sociales**, por la segregación de los hogares más pobres, que no tienen acceso a un hábitat digno y están más alejados de las oportunidades de empleo, salud y educación, así como, **mayores costos de las inversiones públicas**, en tanto son ineficientes y requieren más recursos para la provisión y mantenimiento de las infraestructuras y los servicios públicos.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Límite para el crecimiento urbano

Evitar un crecimiento urbano ilimitado, ocupando nuevo territorio solo cuando sea totalmente necesario, generando un límite sobre el borde periurbano y el suelo rural, que articule las dinámicas urbano rurales, proteja las áreas de valor paisajístico ambiental y a la vez permita generar ámbitos de recreación e intercambio.

ciudad compacta, densa y mixta

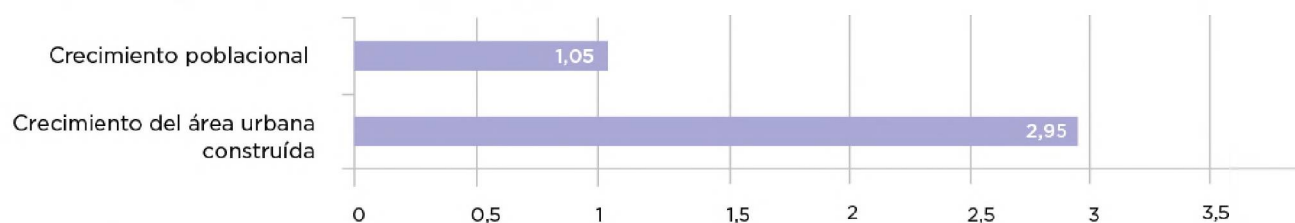
Promover un crecimiento hacia adentro y no en extensión, con mayor densidad y mezcla de usos, facilitando la convivencia y la vida cotidiana en todos los barrios de manera que sus habitantes puedan dar respuesta a sus necesidades a través de servicios y equipamientos y evitando la concentración de la exclusión en determinadas áreas/barrios de la ciudad.

Análisis Problemática 1

Para la Problemática 1: Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable, se trabajó metodológicamente con tres indicadores:

1. Consumo de suelo urbano: relación entre la tasa de crecimiento anual del área urbana construida y la tasa de crecimiento anual de población entre los períodos 2003 (imagen satelital) / 2010 (Censo).
2. Densidad de población: relación entre la tasa anual promedio de crecimiento del área urbana construida y la tasa anual promedio de crecimiento poblacional entre los períodos 2003 (imagen satelital) / 2010 (Censo).

Tasa de crecimiento anual territorial y poblacional 2003-2010



Fuente: *Elaboración propia.*

2. Disminución de las densidades de población

Si bien las densidades de población urbana varían enormemente entre las distintas regiones de Latinoamérica y dentro de los propios municipios, la evolución histórica muestra una sistemática disminución de la densidad de población.

En las ciudades de Argentina, predomina una expansión de baja densidad, a tal punto que en el último período censal (2001-2010) todas las ciudades (menos Corrientes) disminuyeron su densidad.

En concordancia, en Chacabuco en el período 2003 -

3. Tipo de crecimiento: Completamiento - Extensión - Discontinuo, entre los períodos 2003 (imagen satelital) / 2010 (Censo).

En Chacabuco, en relación a los patrones de crecimiento urbano predominante podemos observar:

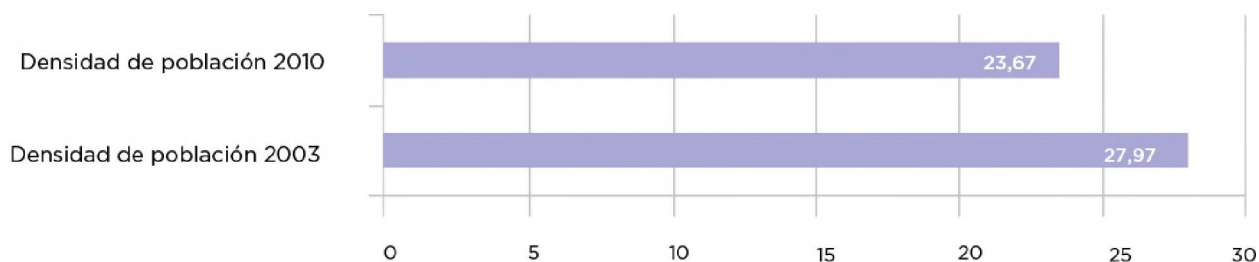
1. Alto crecimiento del suelo urbanizado (muy superior al crecimiento de población urbana).

En Argentina, se repite el patrón de una alta tasa de crecimiento de suelo urbanizado y una baja tasa de crecimiento poblacional, al punto que en el período 2001 - 2010 la tasa anual de crecimiento del área urbana construida (3,5%), triplica a la tasa de crecimiento anual poblacional (1,2%) (Cynthia Goytia UTDT).

En la ciudad de Chacabuco, en línea con la tendencia a nivel nacional, se evidencia en el período 2003 - 2010 una tasa anual de crecimiento del área urbana construida del 2,95%, que triplica a la tasa de crecimiento anual poblacional de 1,05%. Este significativo consumo de suelo urbano se vincula con el crecimiento del área urbana destinada a diversos usos (comerciales, residenciales, industriales), así como con la tendencia de construcción horizontal, generando una expansión mayor de la mancha urbana, en lugar de desarrollar construcciones en altura que demanden para una misma cantidad de viviendas, un menor consumo de suelo.

2010 disminuyó la densidad de población de 27,97 hab./ha. en 2003 (35.695 hab./1.276 ha) a 23,67 hab./ha. en 2010 (38.418 hab./1.623 ha). Esta característica se relaciona de manera directa con la tendencia expuesta anteriormente debido a que se trata de las dos variables (superficie y población) a partir de las cuales se construye la densidad de población. Al haber sido mayor el crecimiento de suelo urbano que el crecimiento poblacional en el período 2003 y 2010, disminuyó la densidad de población.

Tasa de crecimiento anual territorial y poblacional 2003-2010



Fuente: Elaboración propia.

3. Crecimiento por extensión de la mancha urbana

En Argentina (Cynthia Goitia, 2017) el crecimiento urbano comprende 3 modalidades:

- Por completamiento del tejido urbano existente (densificación o en parcela vacía);
- Por extensión de la mancha urbana en áreas vacantes; y
- Por desarrollo no continuo (o desconectado del tejido urbano).

En las ciudades argentinas (en el período 2001/2010) predomina un patrón de crecimiento por extensión (55%), con fragmentación socio-espacial. Solo el 25% del crecimiento es por completamiento (por consolidación o densificación) y el 20% es por desarrollo discontinuo del tejido urbano.

En Chacabuco, si observamos la ocupación del suelo entre los años 2003-2010, predomina un patrón de crecimiento por extensión. La tendencia de crecimiento, en el período 2003-2010 (en color amarillo), se extiende en general hacia los bordes, en mayor medida hacia el Noroeste y Sudeste, y en menor medida hacia el sudoeste.

Los mayores crecimientos, se observan hacia la Ruta Nacional N°7, conformando una continuidad con la localidad de Cucha Cucha y hacia el sur, Ruta Provincial N° 42. Consolidándose el sector conformado entre Ruta

Nacional N° 7 y las vías del ferrocarril.

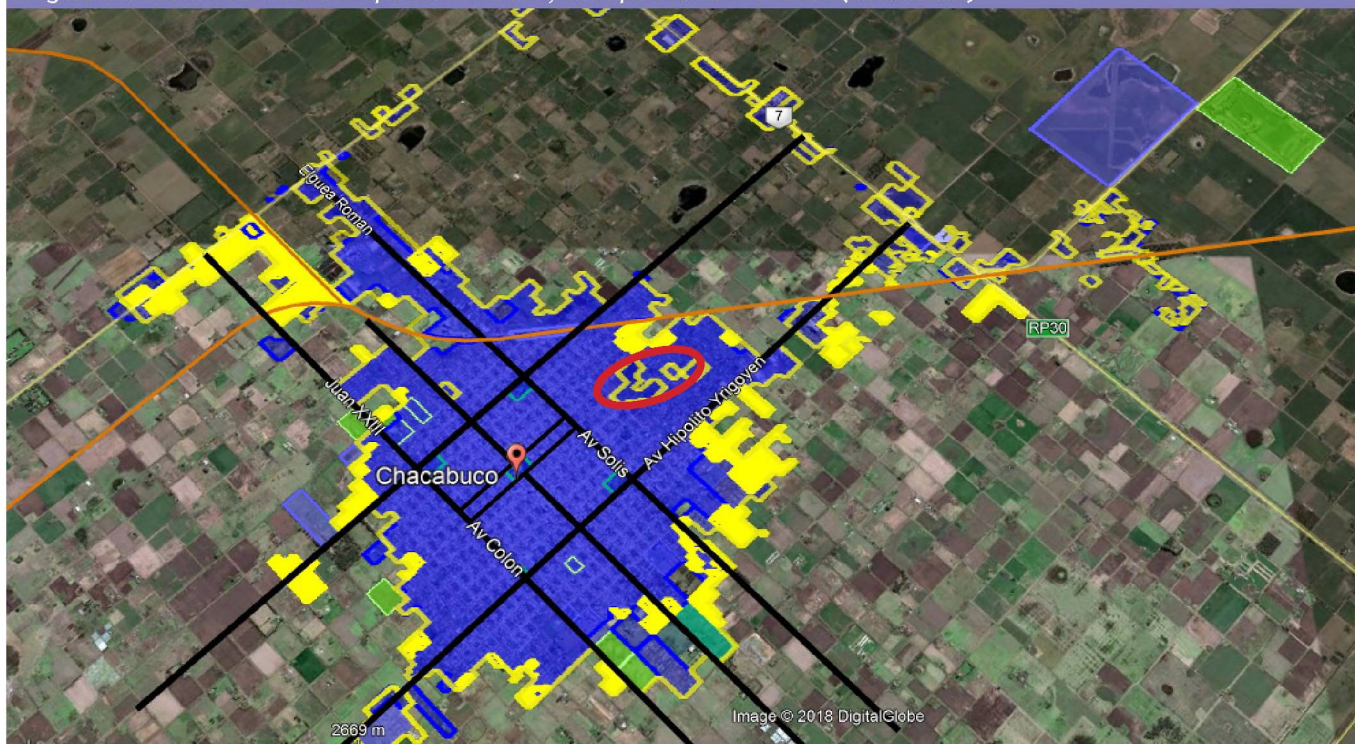
En este período, se observa el completamiento de los vacíos urbanos dispersos y de menor magnitud, disponibles en el año 2003, a excepción del sector indicado en rojo, en el que se ocupó parte de las manzanas disponibles.

De esta manera, se combina un crecimiento por completamiento y por extensión, desde la localidad de Chacabuco hacia Cucha Cucha, y por extensión hacia el Sudoeste. La mancha en torno a la Ruta Nacional N°7, no tuvo crecimiento.

La tendencia de crecimiento, en el período 2010-2018 (en color amarillo), se extiende al igual que en el período anterior, en general hacia los bordes de la localidad de Chacabuco, en mayor medida hacia los sectores Noroeste y Sudeste, y en menor medida, hacia sudoeste. Permanecen vacantes los grandes vacíos indicados en color rojo.

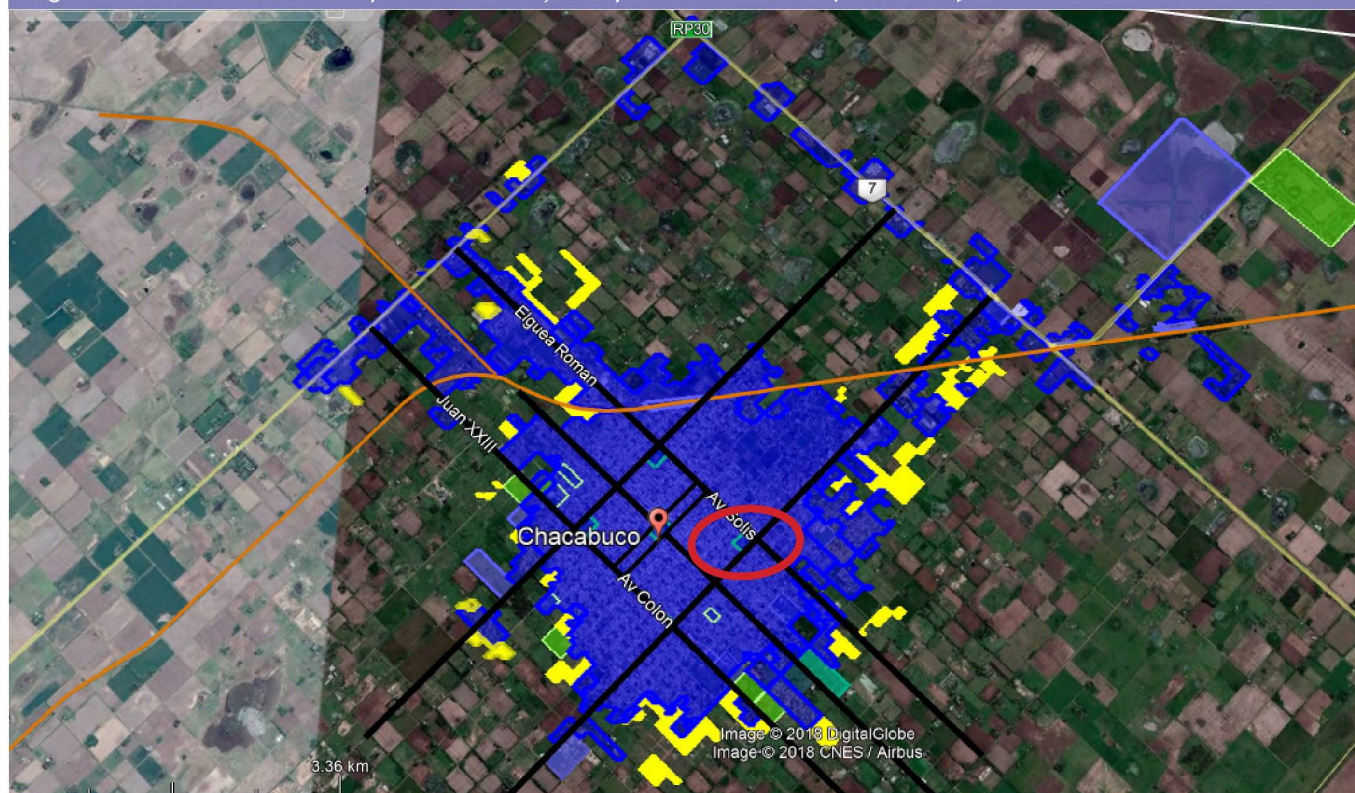
Se destaca que en el período 2003-2010, el crecimiento de la mancha de ocupación del suelo fue mayor, y en el período 2010-2018, se continúa con la misma tendencia, pero en menor magnitud.

Figura 30. Crecimiento de la ocupación del suelo, en el período 2003- 2010 (en amarillo)



Fuente: Elaboración propia en base a Foto Satelital Google Earth. Junio de 2018.

Figura 31. Crecimiento de la ocupación del suelo, en el período 2010- 2018 (en amarillo)



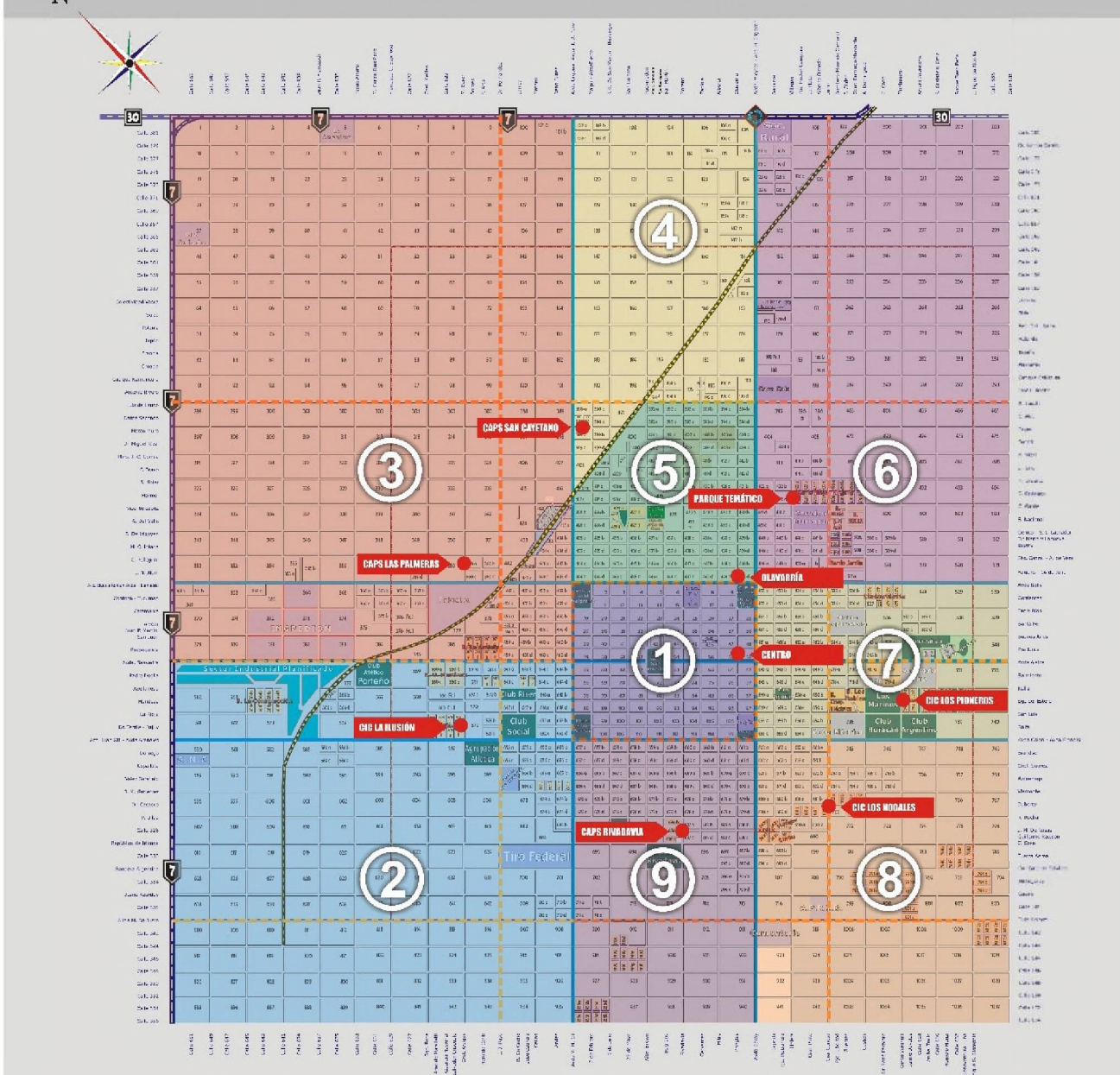
Fuente: Elaboración propia en base a Foto Satelital Google Earth. Junio de 2018.

Análisis cuantitativo de crecimiento de la mancha urbana

Con el objeto de realizar el análisis cuantitativo del crecimiento de la mancha urbana, se digitalizó y georeferenció la información obtenida del análisis de la ocupación

del suelo a partir de una fotolectura y se adoptó el criterio de división territorial que utiliza la Secretaría de Desarrollo Social de la Municipalidad de Chacabuco que dividió la ciudad cabecera en 9 zonas, y se incorpora a Cucha Cucha como zona 10.

DESCENTRALIZACIÓN DESARROLLO SOCIAL



Fecha de dibujo: marzo 2014

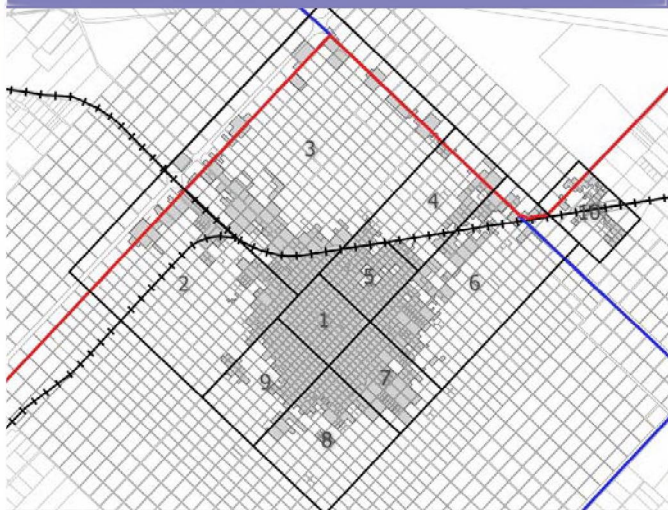
AHORA TU Gestión Construyendo nuevas realidades

SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL

MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO

Del análisis surge, como primer dato a considerar, que la actual mancha urbana tiene un total de 1.062 manzanas y se distribuyen en el territorio según el siguiente detalle.

Figura 32. Ocupación del suelo al año 2018 y delimitación de zonas

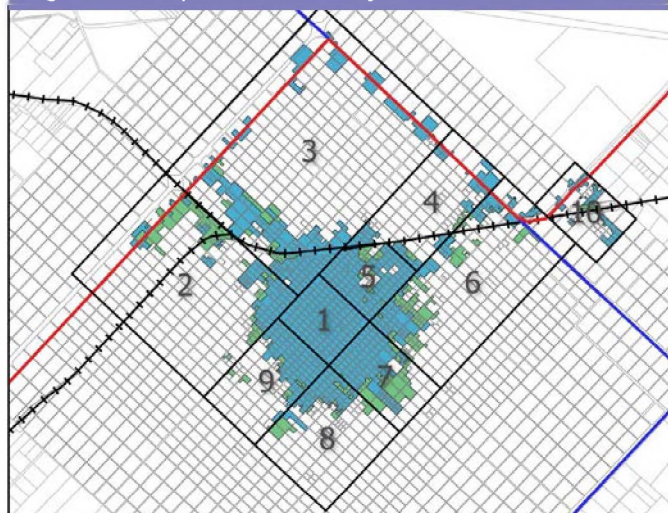


Fuente: Elaboración propia. 2018.

A continuación, se analiza cuantitativamente el crecimiento de la mancha urbana, sobre la base de la totalidad y por unidad de análisis, desde el año 2003 al 2018, particularizando en tres momentos, años 2003, 2010 y 2018.

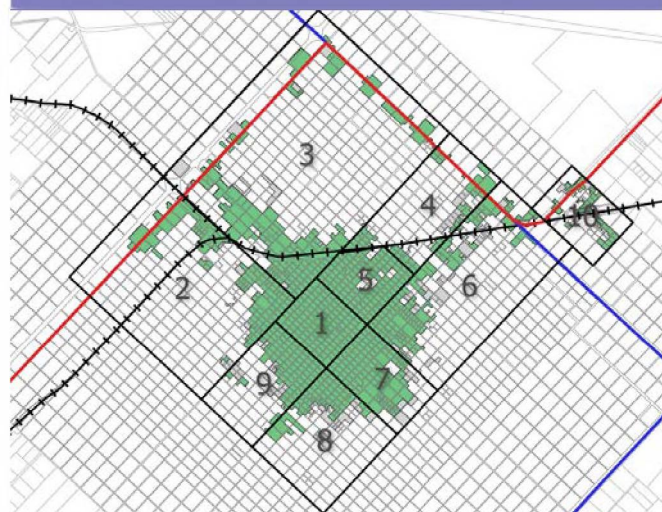
Al año 2003 la localidad de Chacabuco y el paraje Cucha Cucha, tenían una ocupación del suelo representada en 823 manzanas, al año 2010, en 956 manzanas y al 2018 por 1062 manzanas. Estos números evidencian un crecimiento por extensión, de la ocupación del suelo, que en números relativos representa en el primer período (2003-2010) un crecimiento en 133 manzanas, es decir el 16,16% y en el segundo período (2010-2018) en 106 manzanas, lo que representa el 11,08 %.

Figura 33. Ocupación año 2003 y crecimiento al año 2010



Fuente: Elaboración propia. 2018.

Figura 34. Ocupación del suelo al año 2018 y delimitación de zonas



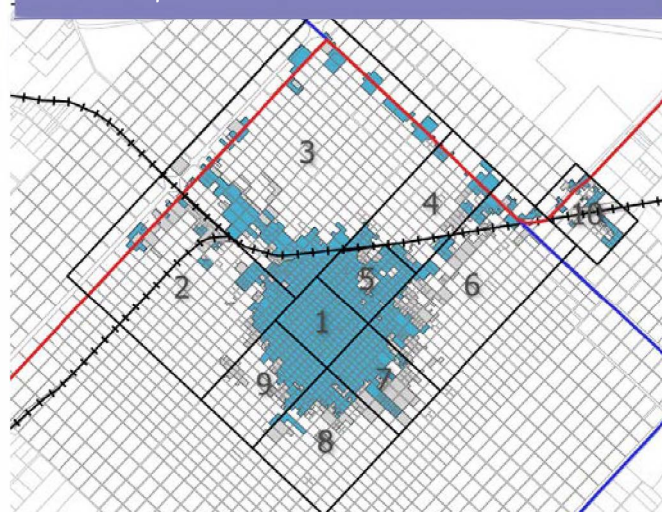
Fuente: Elaboración propia. 2018.

En síntesis, el crecimiento de la ocupación del suelo, en el período 2003-2018, implica un incremento de la planta urbana, con la ocupación de 239 manzanas, que en números relativos representa el 29,04%. La distribución espacial del crecimiento, en este período de 15 años, se sintetiza en el siguiente mapa.

Análisis del crecimiento por zonas de análisis

A continuación, se puede observar el cuadro de Crecimiento de la ocupación del suelo ente los años 2003-2010 y 2010-2018. En el mismo se detallan las manzanas ocupadas en cada una de las unidades de análisis en los años 2003, 2010 y 2018, la diferencia de manzanas por período y el porcentaje total que representa por cada una de las unidades.

Figura 35. Síntesis del crecimiento de la ocupación del suelo en el período 2003-2018



Fuente: Elaboración propia. 2018.

La Unidad de Análisis 1, se corresponde con el área central de Chacabuco, conformado por 116 manzanas: Cabe mencionar que este sector de análisis no presenta crecimiento, dado que al año 2003, este cuadrante ya se en-

contraba consolidado. No obstante ello, se observa que entre 2003 y 2010, se construyeron algunos de los edificios en altura de la zona central, aumentando la densidad poblacional en el cuadrante.

Cuadro 31. Crecimiento de la ocupación del suelo 2003-2010 y 2010-2018

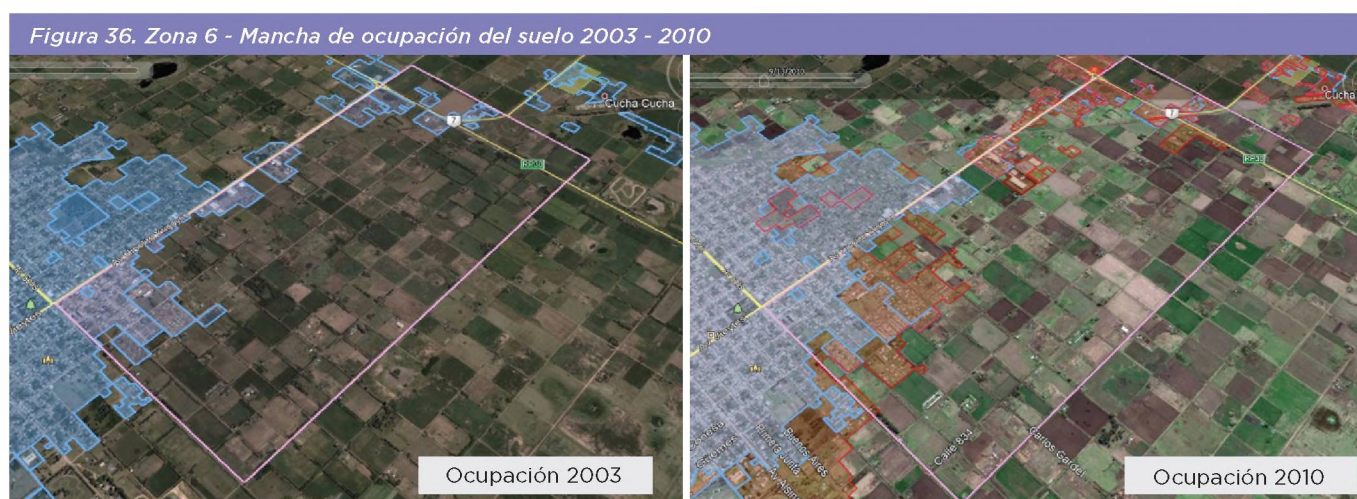
Zona	Manzanas	Ocupación 2003	Ocupación 2010	2003-2010	2010-2018	2003-2018	%
1	116	116	116	0	0	0	0
2	115	77	108	31	7	38	49,35
3	152	134	140	6	12	18	13,42
4	61	39	46	7	15	22	56,41
5	114	111	114	3	0	3	2,7
6	144	71	122	51	22	73	102,81
7	123	102	118	16	5	21	20,58
8	85	59	67	8	18	26	44,06
9	107	84	93	9	14	23	27,38
10	45	30	32	2	13	15	50
	1.062	823	956	133	106	239	29,04

Fuente: Elaboración propia. 2018.

La zona 6, se conforma de 144 manzanas y es la que mayor crecimiento presenta desde el año 2003 a 2018 y se corresponde con el sector Residencial Extraurbano, donde se localizan viviendas, por lo general como segunda residencia, en lotes de amplias dimensiones. En 2003 este sector tenía una ocupación de 71 manzanas, al año 2010, 122 manzanas y en la actualidad está representado por 144 manzanas. En números relativos la

ocupación del suelo aumentó en esta unidad en un 71,83% y 18,03% respectivamente, pudiendo apreciarse que en 15 años duplicó la superficie ocupada, habiendo crecido un 102,81%.

En las siguientes imágenes se verifica que en el primer período 2003 - 2010, se produce el mayor crecimiento de la mancha de ocupación del suelo.



Fuente: Elaboración propia. 2018.

Figura 37. Zona 6 - Mancha de ocupación del suelo 2003 - 2018



Fuente: Elaboración propia. 2018.

La zona 2, se conforma de 115 manzanas y ocupa el segundo lugar en cuanto a crecimiento de la ocupación del suelo y se corresponde con una zona, conformada en parte por un sector urbano y en su mayoría por usos extrurbanos, contiguos a la Ruta Nacional 7, relacionados

con actividades industriales y con el sector industrial planificado. En el siguiente mapeo se verifica que el sector con mayor crecimiento a nivel mancha de ocupación, es el que se corresponde con la actividad industrial.

Figura 38. Zona 2 - Mancha de ocupación del suelo 2003 - 2010



Fuente: Elaboración propia. 2018.

Figura 39. Zona 2 - Mancha de ocupación del suelo 2018

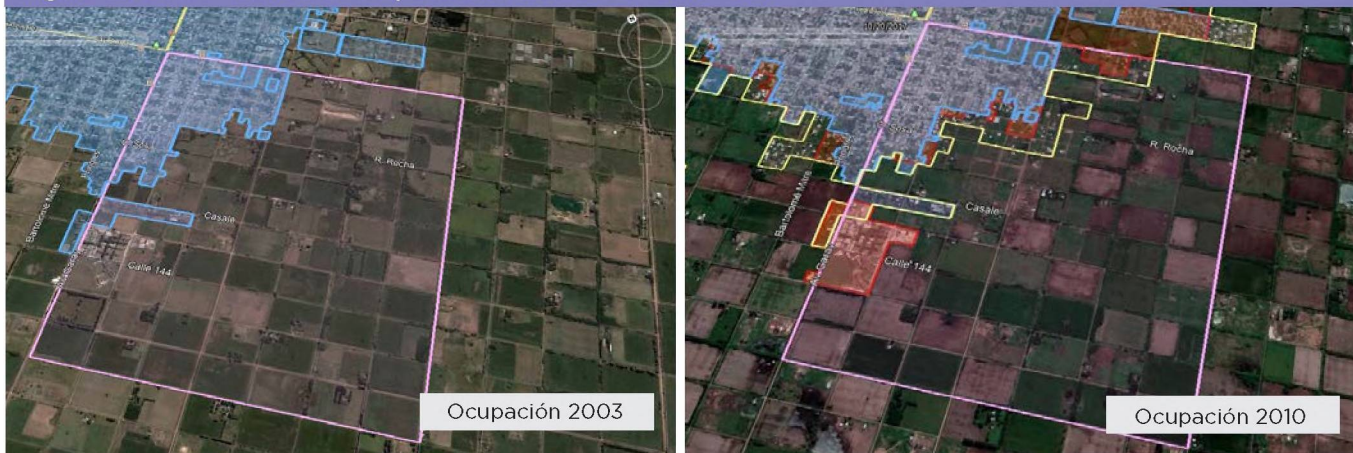


Fuente: Elaboración Propia. Fotelectura Google Earth 2018.

El tercer lugar en cuanto al crecimiento se produjo en la zona 8, que se encuentra conformada por 85 manzanas, con un incremento de la ocupación del suelo en 26 manzanas, desde el año 2003, todas ellas de carácter urbano. En el primer período analizado, 2003 - 2010, se

ocuparon 8 manzanas y desde 2010 a 2018, 18 manzanas, representado el 13,5% y el 26,86%. El porcentaje total de crecimiento en el período 2003-2018, representa el 44.06%.

Figura 40. Zona 8 - Mancha de ocupación del suelo 2003 - 2010 - 2018

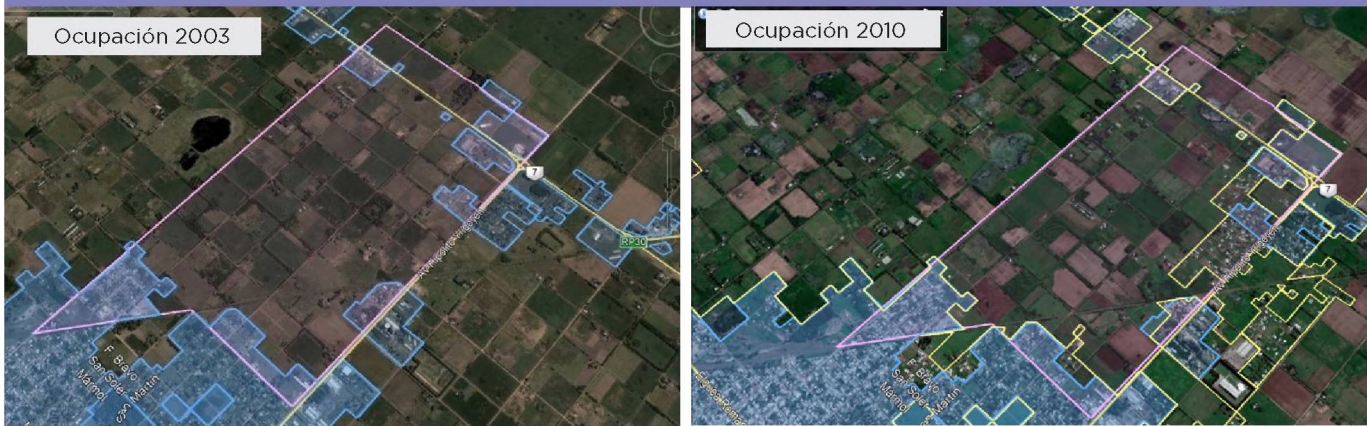


Fuente: Elaboración propia. 2018.

El cuarto lugar, en orden de crecimiento lo tiene la zona 4, conformada por 61 manzanas. En esta unidad se registran usos extraurbanos, al igual que en la unidad de análisis 6 contiguo a la misma. Entre 2003 y 2018, se incrementó la ocupación del suelo en 22 manzanas (sobre

un total de 39 manzanas), 7 en el período 2003-2010 y 15 entre 2010 y 2018, representando el 17,94 y el 32,60% respectivamente. El crecimiento total entre 2003 y 2018, representa el 56,41%.

Figura 41. Zona 4 - Ocupación 2003 - 2018



Fuente: Elaboración propia. 2018.

La zona 9, conformada por 107 manzanas, ocupa el quinto lugar, en cuanto al crecimiento de la ocupación del suelo, con un incremento entre el 2003 y el 2018, de 23 manzanas. En el período 2003-2010, la ocupación creció

en 9 manzanas y entre 2010 y 2018, en 14 manzanas, lo cual representa el 10,71% y el 15,05%. El crecimiento total entre 2003 y 2018, representa el 27,38%.

Figura 42. Zona 9 - Ocupación 2003 - 2018



Fuente: Elaboración propia. 2018.

Siguen en orden las zonas 7, conformada por 123 manzanas; la 3, con 152 manzanas, la 10 con 45 manzanas y la 5, con 114 manzanas, con crecimientos de 20,58%, 13,42%, 50% y 2,7% respectivamente.

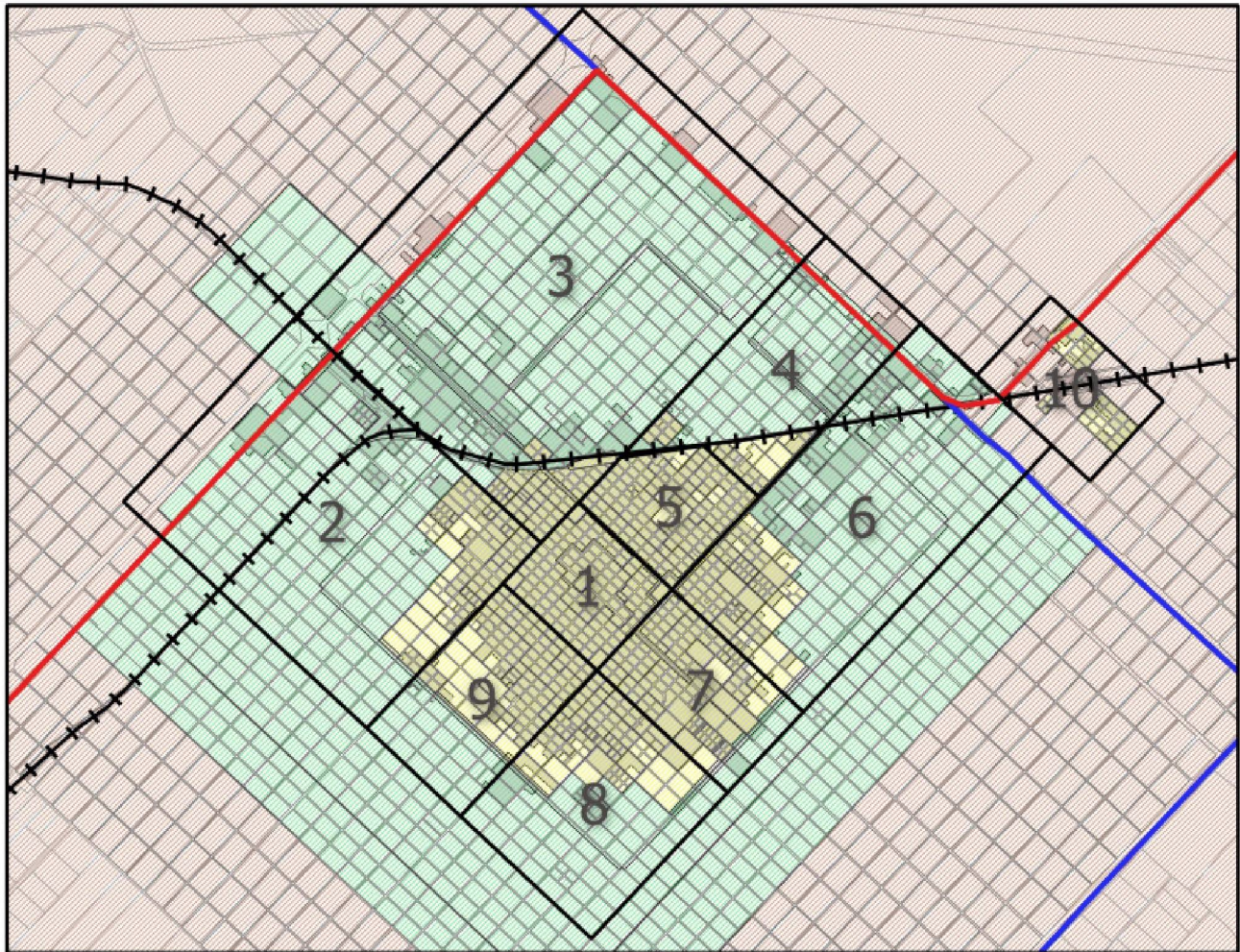
El caso de la zona 10, coincidente con la localización del paraje Cucha- Cucha, creció exactamente el 50 % entre los años 2003 y 2018, lo cual representa 15 manzanas. En el período 2003-2010, el crecimiento fue de dos manzanas y entre 2010 y 2018, de 13 manzanas, que en números relativos implican el 6,66% y 40,62% respectivamente.

En síntesis, las unidades de análisis que manifestaron

mayores crecimientos son las UA6, duplicando su superficie y la UA2, en sectores con usos residenciales extraurbanos e industriales. El resto de las unidades de Análisis han crecido casi exclusivamente con viviendas, en particular la UA8 y la UA9.

Por último, se considera importante mencionar que, del total de 1062 manzanas ocupadas, 877 manzanas se encuentran localizadas en Área urbana (amarillo) y 185 manzanas son de carácter extraurbano (verde), según la ordenanza vigente de uso y ocupación del suelo.

Figura 43. Ocupación del suelo, área urbana y extraurbana



Fuente: Elaboración propia. 2018.

De la imagen anterior surge que las zonas 6, 2, 4 y 3, son las que tienen mayor ocupación del suelo en los sectores no urbanos.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone evitar un crecimiento urbano ilimitado, ocupando nuevo territorio

solo cuando sea totalmente necesario, en base a un “Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento sustentables”, con un mayor equilibrio entre la tasa de crecimiento de suelo urbanizado y la tasa de crecimiento poblacional, una mayor densidad de población con mezcla de usos y un crecimiento hacia adentro (no en extensión) por completamiento del tejido urbano.

Problemática 2

Desigual desarrollo urbano entre el centro y la periferia

Dimensión: Desigualdad Urbana

Causas directas:

- Déficit en la cobertura de servicio de agua (Zona 4 / Zona 3)
- Déficit en la cobertura de servicio cloacal (Zona 4, 10 / Zonas 2, 3, 6)
- Déficit de pavimentación (Zonas 2, 3, 4, 6, 8, 10 / Zona 7)
- Déficit medio de equipamiento social (Medio Zonas 5, 8)
- Déficit de equipamiento urbano (Zonas 4, 8, 9, 10 / Zonas 2, 3, 5, 6, 7)
- Déficit de espacios públicos verdes (Zonas 3, 5, 9, 10 / 2, 4, 8)
- Planta depuradora (Junín y Buenos Aires) obsoleta y colapsada.

Problema:

Desigual desarrollo urbano entre el centro (IDU: 4,83) y la periferia (IDU: 2,65).

Encuadre Conceptual

La Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III 2016) representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer. No obstante, la persistencia de múltiples formas de pobreza, las desigualdades crecientes y la degradación territorial y ambiental siguen siendo uno de los principales obstáculos para el desarrollo urbano sostenible en todo el mundo, siendo con frecuencia la exclusión social y económica y la segregación espacial una realidad irrefutable en las ciudades y los asentamientos humanos.

Al respecto la NAU comparte el ideal de una ciudad para todos, referida a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos.

En Argentina, algunos efectos propios de la desigualdad

se manifiestan en el incremento de la segregación urbana o fragmentación socio-espacial, que retroalimenta la desigualdad social.

En la mayoría de los aglomerados urbanos, la expansión urbana se asocia a la desigualdad del ingreso de los pobres y en el acceso a los mercados de tierras y vivienda, por lo cual, los sectores populares viven en áreas donde el suelo es más barato, y no cuenta con infraestructuras, equipamientos, servicios básicos y accesibilidad a las principales áreas de educación, salud y empleo.

En nuestro país, como en muchos grandes aglomerados latinoamericanos (Sao Paulo, Ciudad de México y Caracas), se consolidó un proceso de expansión de la ciudad que determinó la configuración de "territorios diferenciales" (la ciudad de ricos / la ciudad de pobres, la ciudad formal - la ciudad informal, en definitiva, la ciudad y la No ciudad).

En este modelo conviven, la segregación autoinducida de sectores de altos ingresos -en urbanizaciones cerradas- y la segregación estructural de los sectores pobres -en asentamientos y villas miseria-. Y entre uno y otro, la consolidación de zonas intermedias entre ricos y pobres" (Prévôt Schapira 2001).

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Desarrollo urbano y territorial más integrado e inclusivo

Promover un desarrollo urbano más integrado e inclusivo, que evite la segregación urbana y facilite la mejora de los barrios marginales, promoviendo la inclusión social, mediante el enfoque para todas las personas, atendiendo a colectivos más vulnerables por su edad, género, origen racial o étnico, orientación social, creencias o diversidad funcional.

Análisis Problemática 2

Para la Problemática 2: Desigual desarrollo urbano entre el centro y la periferia, se adoptó el criterio de división territorial que utiliza la Secretaría de Desarrollo Social de la Municipalidad de Chacabuco que, para su gestión, dividió la ciudad cabecera en 9 zonas, más la incorporación de Cucha Cucha como zona 10.

Además, metodológicamente se trabajó en la definición de un Índice de Desarrollo Urbano compuesto por los siguientes indicadores:

A. Saneamiento (agua y cloaca)

El porcentaje de cobertura de cuadras con red (para cada servicio) representará su desempeño según los siguientes rangos:

1. Muy bajo: 0% a 20%.
2. Bajo: entre 21% y 40%.
3. Medio: entre 41% y 60%
4. Alto: entre 61% y 80%.
5. Muy alto: de 81% a 100%.

B. Pavimento

El porcentaje de calles asfaltadas representará su desempeño según los siguientes rangos:

1. Muy bajo: 0% a 20%.
2. Bajo: entre 21% y 40%.
3. Medio: entre 41% y 60%
4. Alto: entre 61% y 80%.
5. Muy alto: de 81% a 100%.

C. Equipamiento Social Municipal

Este indicador se compone de: Equipamiento de Salud (Hospitales y CAPS) y Equipamiento Social (CIC y Centros de Gestión). No se contabilizará por unidades de equipamiento, siendo indiferente que coexistan en la misma área 2 o más unidades de un mismo tipo de equipamiento.

El desempeño según los rangos mencionados será el siguiente:

1. Muy bajo y 2. Bajo: si no posee ninguno de los 2 tipos de Equipamientos mencionados.

2. Medio: Si posee 1 tipo de Equipamiento (de Salud o Social).

3. Alto y Muy alto: si posee 2 o más equipamientos, 1 de Salud y 1 Social.

D. Espacio Verde Público

El índice de superficie de EVP/hab. representará su desempeño según los rangos mencionados de la siguiente manera:

1. Muy bajo: menos de 4 m²/hab.
2. Bajo: entre 4.1 y 8.99 m²/hab.
3. Medio: entre 9 y 11 m²/hab.
4. Alto: entre 11.1 y 16 m²/hab.
5. Muy alto: mayor a 16 m²/hab.

E. Equipamiento Urbano

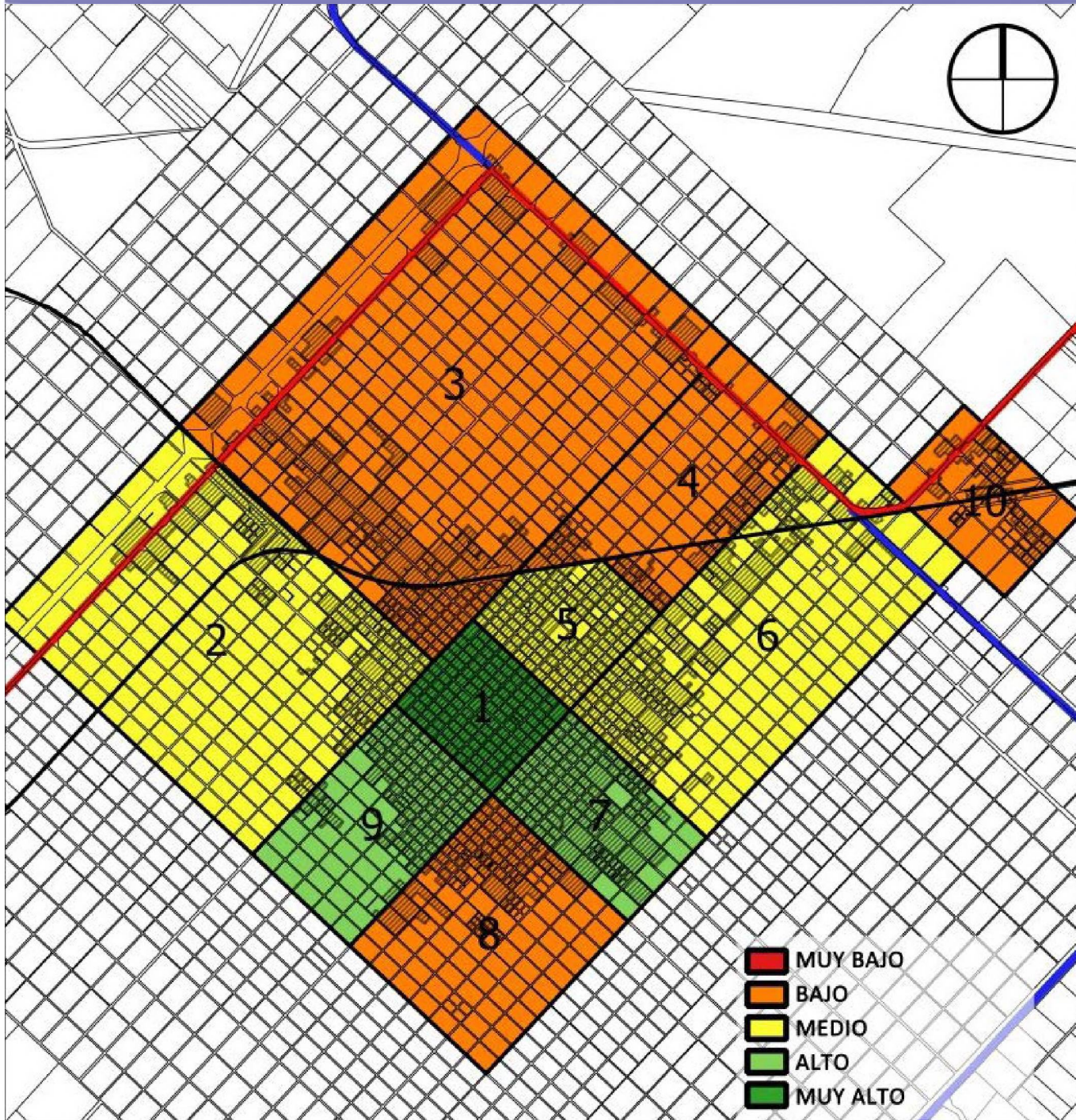
La existencia de equipamientos complementarios representará su desempeño según los siguientes rangos:

1. Muy bajo: menos de 3 equip./100 hab.
2. Bajo: entre 3.1 y 6 equip./100 hab.
3. Medio: entre 6.1 y 9 equip./100 hab.
4. Alto: entre 9.1 y 12 equip./100 hab.
5. Muy alto: mayor a 12.1 equip./100 hab.

El IDU se determina a partir del puntaje que reciba cada indicador evaluado en el territorio, en función de 5 rangos de calificación de su desempeño:

1. Muy bajo, 2. Bajo, 3. Medio, 4. Alto, 5. Muy alto.

Figura 44. Índice de Desarrollo Urbano -IDU- por Zonas de Chacabuco



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

En Chacabuco, podemos observar que predomina un desigual Índice de Desarrollo Urbano entre el centro del casco fundacional, al interior de las cuatro avenidas, (Zona 1 con un IDU: 4,83) y la periferia, determinada por la expansión no planificada (Zonas 2 a 10 con un IDU: 2,65), evidenciando grandes disparidades de desarrollo (2,2 puntos) entre ambos territorios.

Al igual que en la mayoría de los aglomerados urbanos del país, la expansión urbana se asocia a la desigualdad del ingreso y en el acceso a los mercados de tierras y vi-

vienda, por lo cual, los sectores más pobres viven en áreas donde el suelo es más barato, y la ciudad no cuenta con infraestructuras, equipamientos, servicios básicos y existen grandes distancias a las principales áreas de educación, salud y empleo.

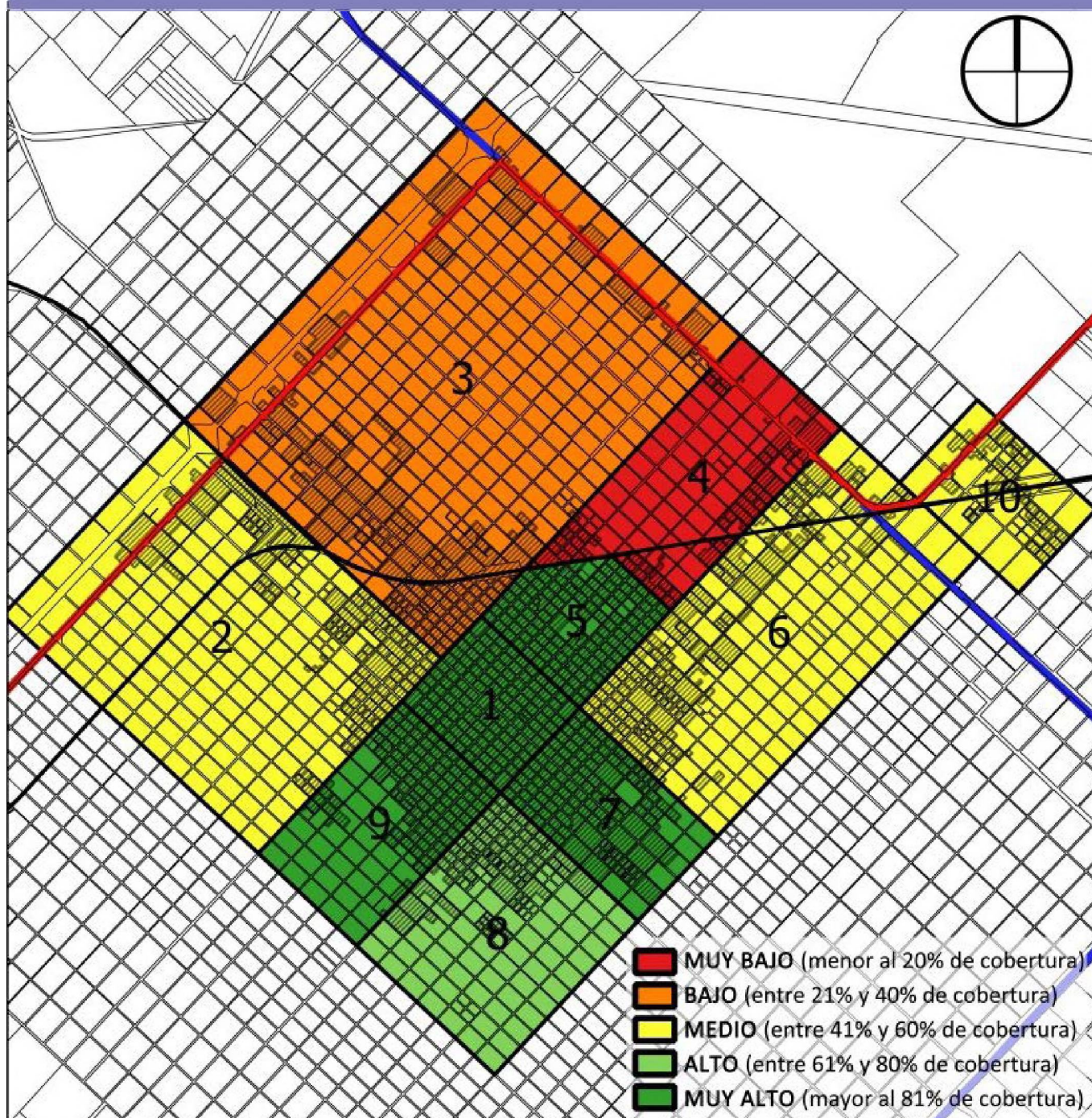
La Zona 1 (con un IDU 4,83) presenta un muy alto desarrollo urbano en todos sus indicadores, menos en Espacio Verde Público donde igualmente presenta un alto desarrollo (entre 11.1 y 16 m²/hab.).

En la periferia se observa grandes disparidades de desarrollo urbano entre las zonas. Presentan un bajo desarrollo urbano las zonas más alejadas, hacia el norte y próxima a las vías del FFCC (zonas 3, 4 y 10 Cucha Cucha) y hacia el sur (zona 8). Presentan un medio desarrollo urbano las zonas 2, 5 y 6 y un alto desarrollo urba-

no las zonas 7 y 9, que bordean las cuatro avenidas.

Si hacemos un análisis por indicador, los mayores déficits en la cobertura de servicio de agua se encuentran en la zona 4 (muy bajo % de cobertura: entre 0% a 20%) y Zona 3 (bajo % de cobertura: entre 21% y 40%).

Figura 45. Cobertura de servicio de agua por Zonas de Chacabuco

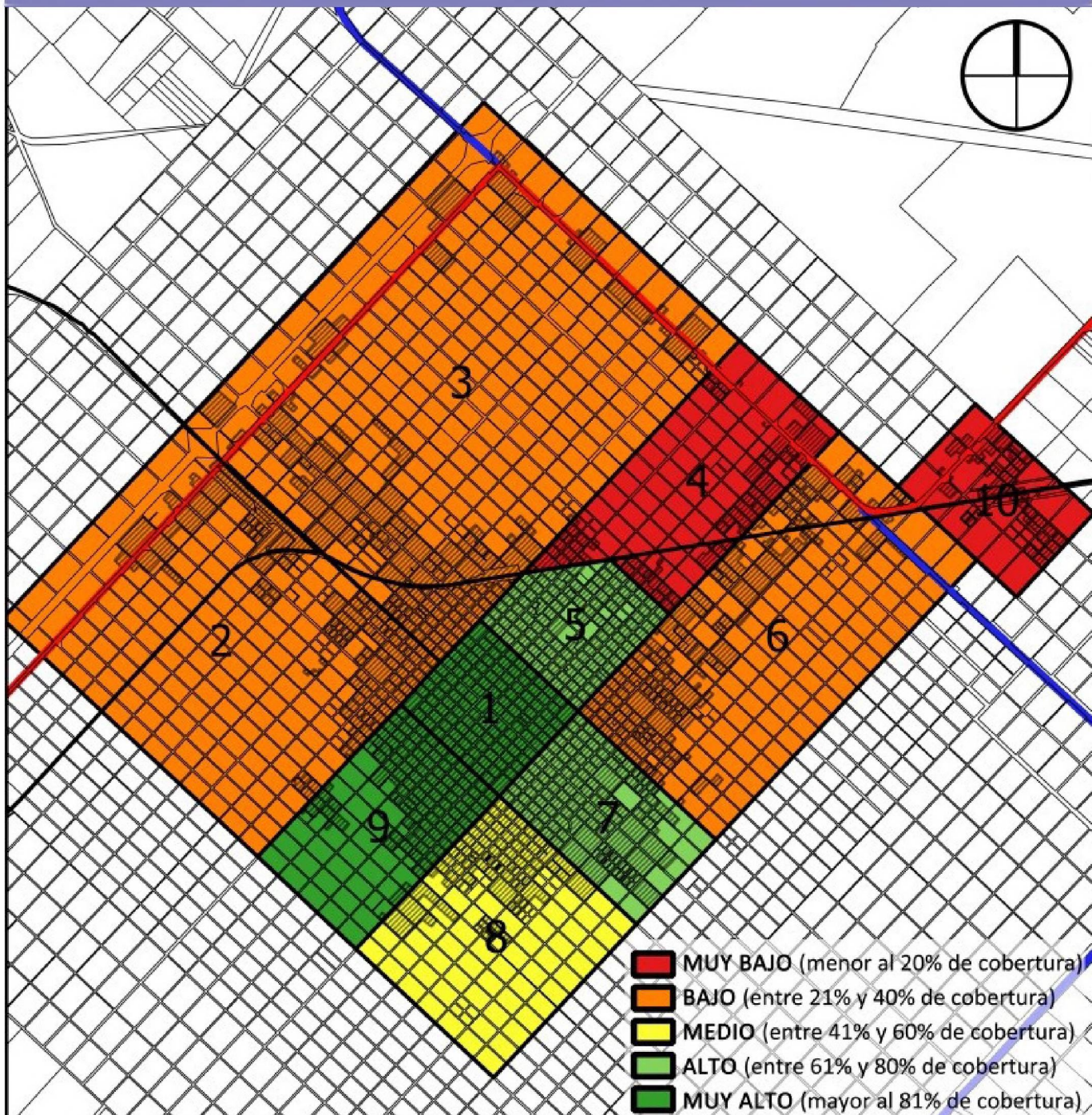


Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Los mayores déficits en la cobertura de servicio cloacal se encuentran en las zonas 4 y 10 Cucha Cucha (muy bajo % de cobertura: entre 0% a 20%) y en las zonas 2, 3 y 6 (bajo % de cobertura: entre 21% y 40%). En la zona

7, entre las calles Junín-A. Domínguez y Buenos Aires-Entre Ríos, se localiza una Planta Depuradora que se encuentra obsoleta y colapsada.

Figura 46. Cobertura de servicio de cloacas por Zonas de Chacabuco



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

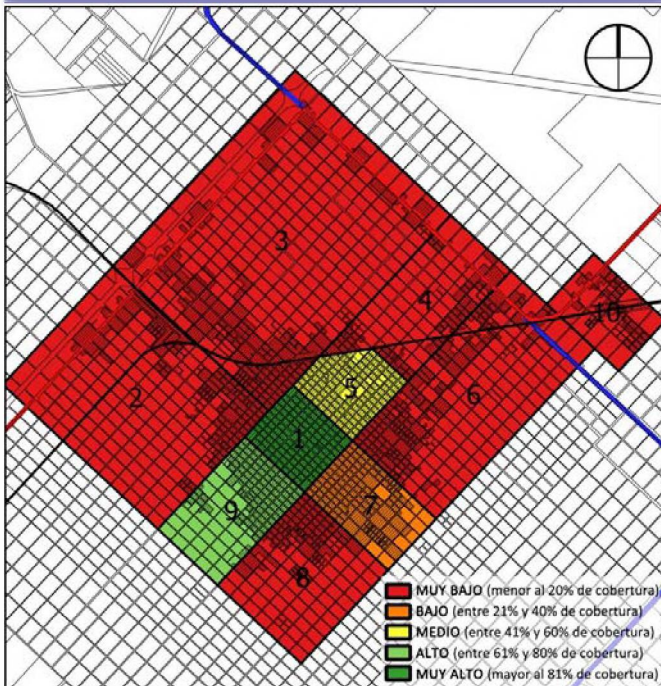
En relación a la cobertura de pavimento en la vía pública, los mayores déficits se encuentran en las zonas 2, 3, 4, 6, 8 y 10, con índices que no superan el 20% de cobertura; seguidas por la Zona 7, con un bajo porcentaje de cobertura (entre 20% y 40%).

En relación al equipamiento social municipal, compuesto por Equipamiento de Salud (Hospitales y CAPS) y Equipamiento Social (CIC y Centros de Gestión), presenta una muy buena cobertura en toda la ciudad cabecera.

Solo las zonas 5 y 8, al tener solo uno de los equipamientos (de salud o social), presentan una media cobertura.

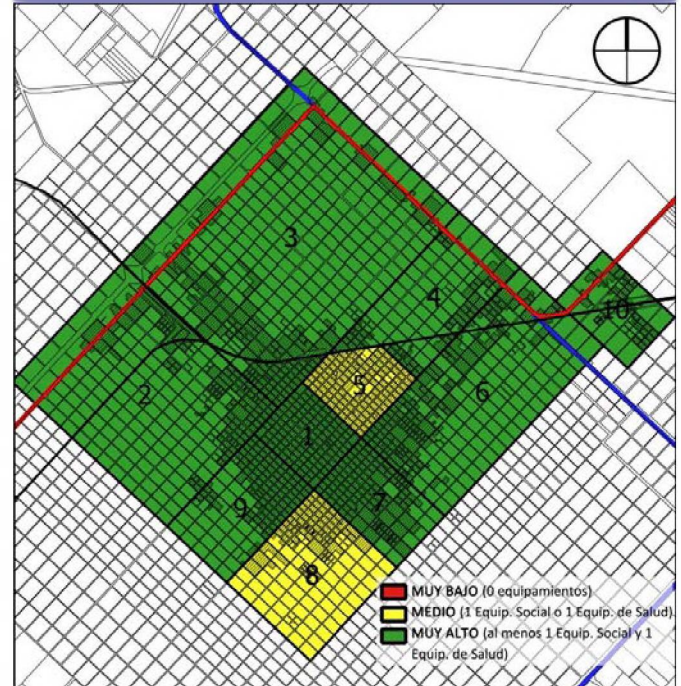
Respecto al equipamiento urbano, los mayores déficits se encuentran en las zonas 4, 8, 9 y 10, (muy bajo % de cobertura: 3 equipamientos urbanos cada 100 habitantes) y en las zonas 2, 3, 5, 6 y 7 (bajo % de cobertura: entre 3.1 y 6 equipamientos cada 100 habitantes).

Figura 47. Cobertura de pavimentación por zonas de Chacabuco



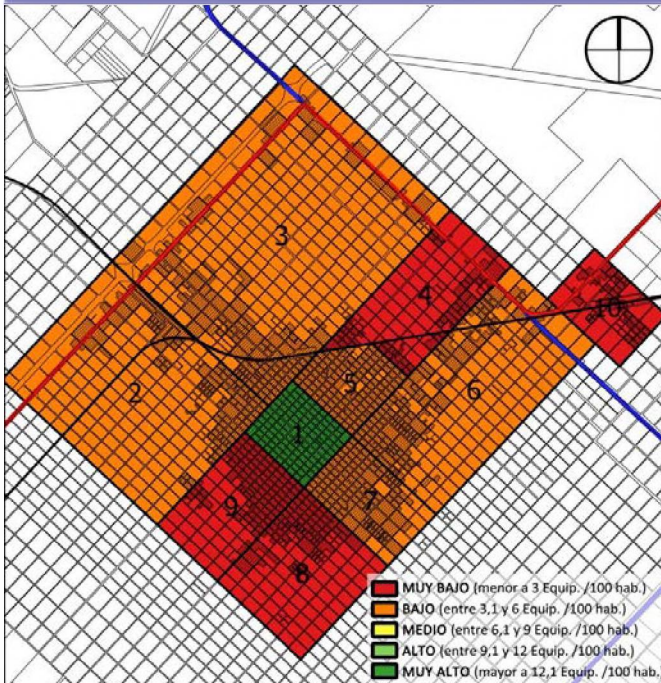
Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Figura 48. Cobertura de Equipamiento Social Municipal por Zonas de Chacabuco



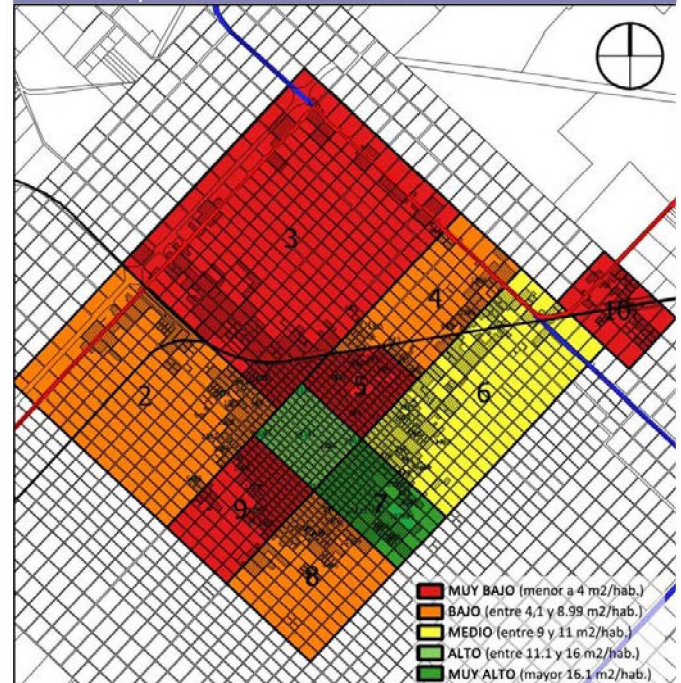
Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Figura 49. Cobertura de equipamiento urbano por Zonas de Chacabuco



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Figura 50. Cobertura de espacios públicos verdes / habitante por Zonas de Chacabuco



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Finalmente, los mayores déficits de **espacios públicos verdes** se encuentran en las zonas 3, 5, 9 y 10, con índices muy bajos que no alcanzan los 4 m² por habitante y en las zonas 2, 4 y 8, con valores bajos entre los 4.1 y 8.99 m² por habitante. Ambos casos no llegan a satisfacer las recomendaciones expresadas por la OMS, que considera entre 9 y 11 m² por habitante como índice mínimo para un buen desarrollo sustentable.

Análisis cuantitativo de servicios de agua, cloacas y pavimento

Red de agua potable

De la tabla surge que la cobertura del servicio de agua en el total de la planta urbana, es del 86,81%, representado por 922 manzanas servidas y 140 sin servicio. Las zonas 1, 5 y 9, se encuentran cubiertas en su totalidad, le sigue porcentaje de cobertura las unidades de análisis 7,

6, 2, 10, los que menos grados de cobertura tienen, son las zonas 6, 3 y 4, con porcentajes que oscilan entre el 44% y 66 %. Cabe mencionar que las zonas con menor

cobertura se corresponden con los sectores extraurbanos residenciales y la zona industrial.

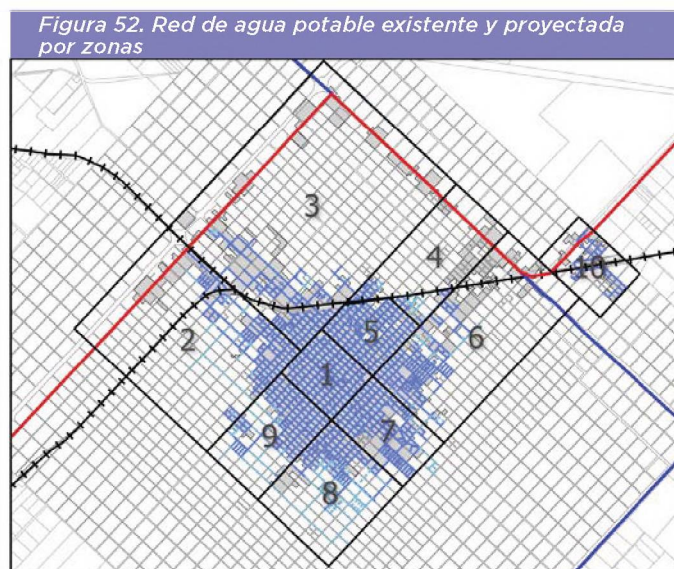
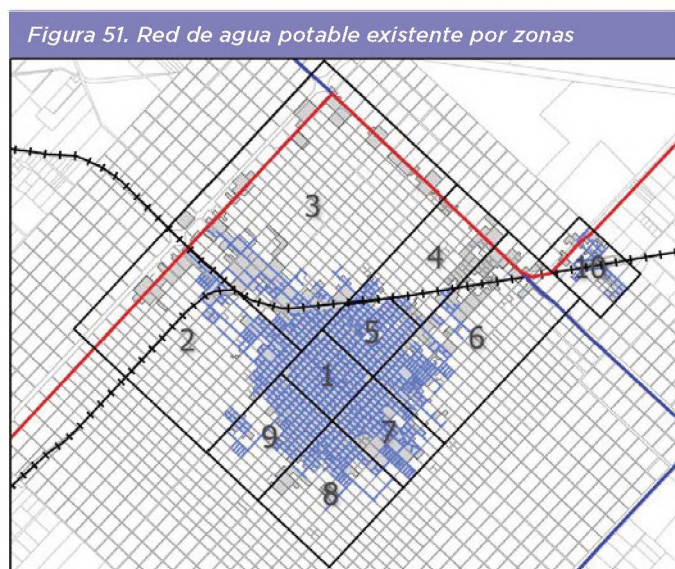
Cuadro 32. Cobertura del servicio de agua potable y proyecto de extensión por zonas

Zona	Manzanas	Servicio de Agua				
		Existente	Proyecto	Faltante	% cobertura	Proyecto en zona sin ocupación
1	116	116	-	0	0	0
2	115	105	1	10	90,47	11
3	152	108	-	44	59,3	3
4	61	27	2	34	44,27	3
5	114	114	-	0	0	8
6	144	108	3	36	66,67	9
7	123	120	-	3	97,5	0
8	85	78	6	7	92,30	28
9	107	107	-	0	0	14
10	45	39	-	6	84,61	4
Totales	1.062	922	12	140	0	80

Fuente: Elaboración propia.

Se proyecta la extensión de la red en 12 manzanas, localizadas en zona 8, donde se prevé la extensión a 6 manzanas, la zona 6, con 3 manzanas, la zona 4 con 2 manzanas y la zona 2, con una manzana. Al materializarse los proyectos de extensión se cubrirán 934 manzanas de las 1062, alcanzando un grado de cobertura general del 87,94. Surge además, que se proyectan la extensión del tendido del servicio de agua potable, en 80 manzanas hoy desocupadas; este último dato permite inferir en

que el municipio, está llevando adelante un plan de ampliación de la red existente, en pos de un crecimiento futuro, en estas zonas. Las zonas más representativas son la 8 con 28 manzanas, la 9 y la 2, con 14 y 11 manzanas respectivamente, la 5 y la 6, con 9 y 8 manzanas, respectivamente y por el último las zonas 10, 3 y 4, con 4, 3 y 3, respectivamente. A continuación, puede observarse la distribución de la red de agua potable existente en el territorio y la red proyectada

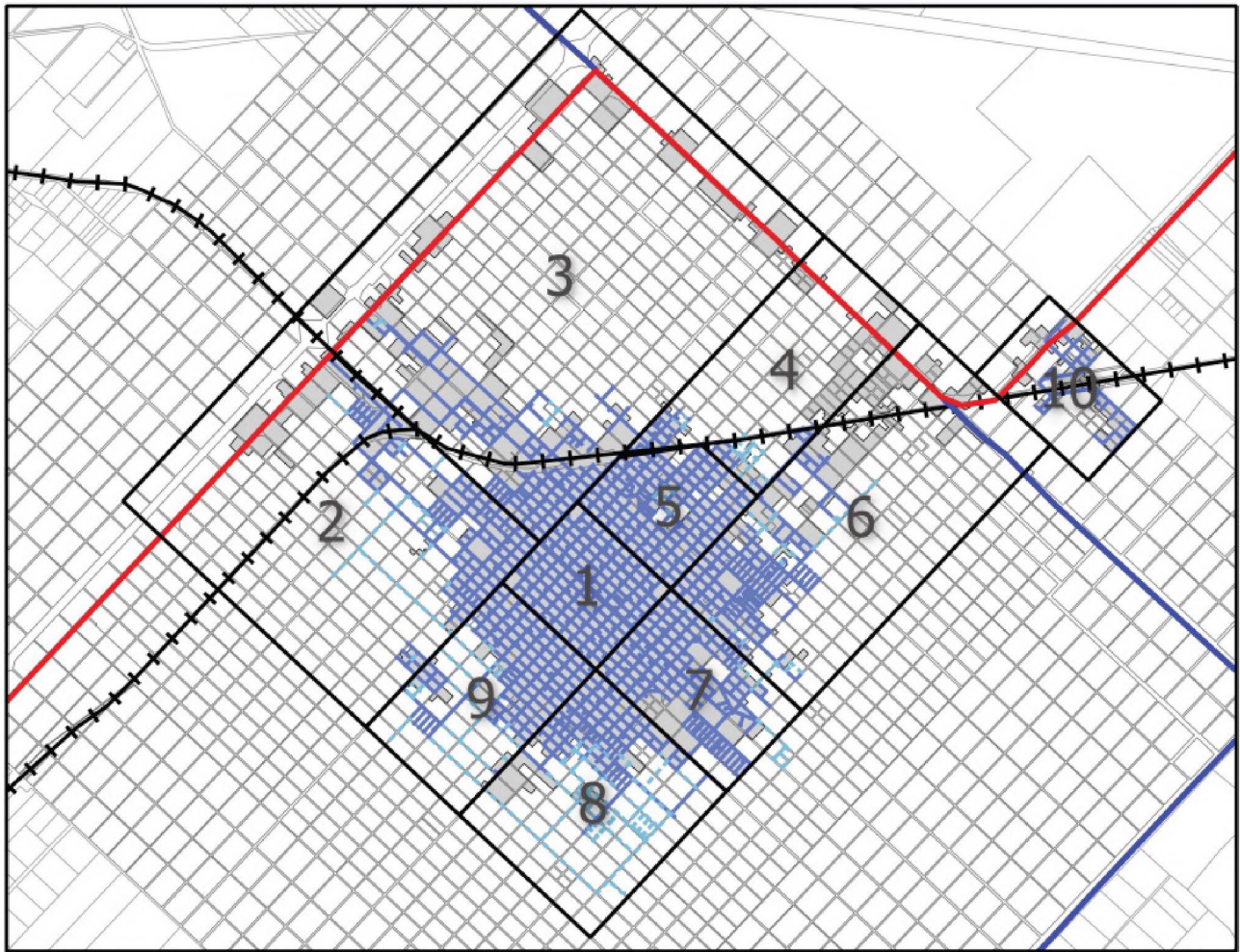


Fuente: Elaboración propia en base. 2018

Fuente: Elaboración propia en base. 2018

Red de cloacas

Figura 53. Red de cloacas existente por zonas



Fuente: Elaboración propia. 2018

Cuadro 33. Cobertura del servicio de cloacas por zonas

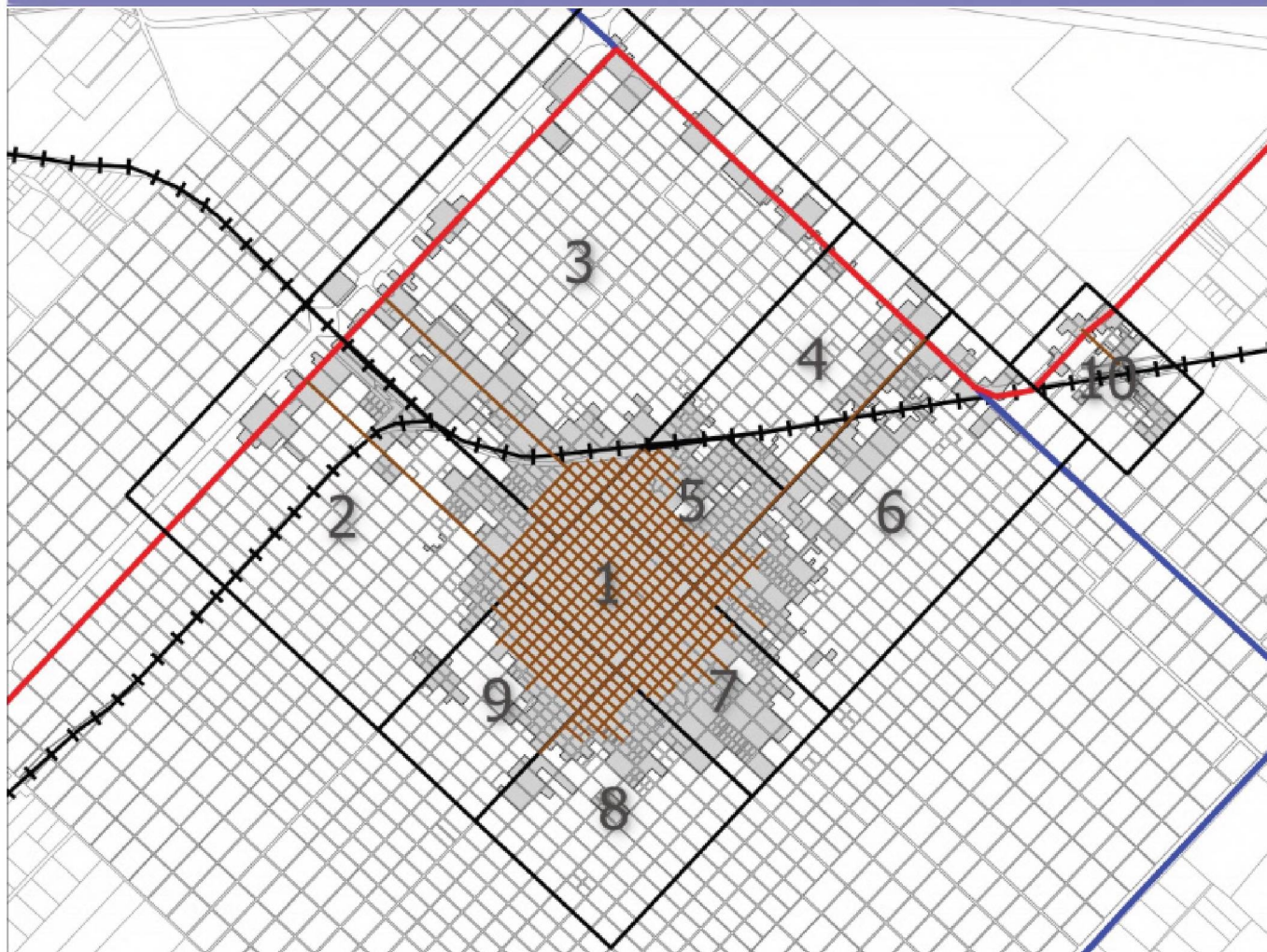
Zona	Manzanas	Coberturas de cloacas			
		Existente	Proyecto	Faltante	% cobertura
1	116	116	0	0	100
2	115	54	0	61	46,95
3	152	60	0	92	39,47
4	61	14	0	47	22,95
5	114	108	0	6	94,73
6	144	56	0	88	38,90
7	123	112	0	11	91,05
8	85	49	0	39	57,65
9	107	94	0	13	87,85
10	45	0	0	45	0
Totales	1.062	663	0	402	62,43

De la tabla surge que la cobertura del servicio de cloacas en el total de la planta urbana, es del 62,43%, representado por 663 manzanas servidas y 402 sin servicio.

La zona 1, correspondiente al área centro, se encuentra cubierta en el 100%, le sigue porcentaje de cobertura las zonas 5, 7 y 9; con cobertura inferior al 60 %, las uni-

dades 8, 2, 3, 6 y 4. La zona 10 correspondiente a Cucha de extensión del servicio de cloacas. Cucha, no tiene cobertura del servicio. No hay proyectos

Figura 54. Red de Pavimento existente por zonas



Fuente: Elaboración propia. 2018

Cuadro 34. Cobertura de pavimento por zonas

Zona	Manzanas	Cuadras	Pavimento		% cobertura
			Cuadras con red	Cuadras sin red	
1	116	265	265	0	100
2	115	244	53	191	46,08
3	152	289	81	208	28,02
4	61	133	0	133	0
5	114	242	122	120	50,41
6	144	292	38	254	13,01
7	123	288	103	185	35,76
8	85	210	58	152	27,61
9	107	233	133	100	57,08
10	45	65	3	62	4,61
Totales	1.062	2261	856	1405	62,43

De la tabla surge que la cobertura de la red de pavimento en el total de la planta urbana, es del 35,86%, representado por 856 cuadras pavimentadas y 1.405 sin pavimentar. La zona 1, correspondiente al área centro, se encuentra cubierta en el 100%, le sigue porcentaje de cobertura las unidades de análisis 9, 5 y 2, con el 57,08%, 50,41% y 46,08% de cobertura. Las zonas 7, 3, y 8 tienen una cobertura que oscila entre el 36% y 27% de cobertura, la zona 6 tiene un 13,01 % de cobertura y por último, la zona 10 con el 4,61% de cobertura y la zona 4 que no tiene pavimento.

Puede observarse que la distribución de la red de pavimentos en el territorio, se concentra en el sector centro, desde donde se extiende unas pocas cuadras hacia los

bordes, sin llegar a cubrir la totalidad de los sectores con ocupación del suelo.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone revertir las desigualdades entre barrios de la ciudad, a partir de un Plan de Barrios de Chacabuco, con objetivos múltiples que aspiran a transformar cuestiones clave en los ámbitos urbanos, social, económico y ambiental, en particular, mejorar la conectividad e integración urbana, ampliar las redes de infraestructura (saneamiento, pavimentación, etc.), los equipamientos sociales, los equipamientos urbanos y los espacios públicos verdes, entre otras dimensiones del desarrollo urbano sostenible.

Problemática 3

Desigual desarrollo urbano territorial entre las Localidades y la ciudad cabecera

Dimensión: Desigualdad Territorial

Causas directas:

- Baja productividad (PIB), escaso empleo y expulsión de población
- Déficit de conectividad y del servicio de transporte
- Envejecimiento poblacional
- Incompatibilidad de usos entre las áreas urbana y rural
- Déficit en la cobertura de servicio de agua (Castilla)
- Déficit en la cobertura de servicio cloacal (Rawson y Castilla)
- Déficit de pavimentación (O'Higgins, Rawson y Castilla)
- Déficit de espacios verdes públicos (O'Higgins y Rawson)

Problema:

Desigual desarrollo urbano territorial entre las localidades y la ciudad cabecera.

Encuadre Conceptual

La Nueva Agenda Urbana propuesta por las Naciones Unidas en el año 2016, propone entre sus lineamientos impulsar el desarrollo económico local y urbano, aprovechando las posibilidades endógenas y las ventajas competitivas de cada espacio en particular. Este fortalecimiento del desarrollo, desde el punto de vista económico productivo, se considera desde los tres sectores principales de actividad económica, todos ellos en función del fortalecimiento de las potencialidades locales.

En cuanto a las actividades primarias, apoya la producción agropecuaria responsable, sostenible e integrada tanto desde las demandas y necesidades de las poblaciones urbanas, como del acompañamiento a los pequeños productores y las facilidades para que puedan insertarse en los mercados locales y regionales, haciendo énfasis en las interacciones entre los diferentes espacios. Se considera la producción agropecuaria en las zonas urbanas y periurbanas, aspecto vinculado con la seguridad alimentaria, pero en una modalidad responsable y sostenible con el medio ambiente.

Por otro lado, diferentes actores intervienen y participan,

en medidas desiguales, en estos procesos, algunos basados en lógicas de producción local; y otros, con perspectivas tendientes a una producción a mayor escala, orientada al mercado mundial y en función de la rentabilidad económica del espacio productivo.

Respecto a las actividades industriales, se propone un desarrollo sostenible e inclusivo de las industrias, con políticas que respeten el cuidado del medio ambiente y generen empleo local. Asimismo, se estimula la incorporación de valor añadido promoviendo la modernización tecnológica, la investigación e innovación en las actividades productivas.

En este sentido, para alcanzar una sostenibilidad social, económica y ambiental, es necesario que los espacios logren articularse, tanto en términos de vínculos entre las comunidades que allí residen, como entre las actividades a desempeñar en cada uno de ellos y las implicancias que traiga consigo su desarrollo. La relación entre los espacios urbanos, rurales y periurbanos ha sido y sigue siendo objeto de análisis debido a la complejidad que reviste su entramado, siendo necesario considerar estas interrelaciones en el ordenamiento integral del territorio.

Por otra parte, las metas propuestas para el Objetivo 11 de los ODS "Ciudades y Comunidades Sostenibles" referidas a cuestiones de conectividad e integración manifiestan la necesidad de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, así como apoyar los vínculos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

En relación con este enfoque de abordaje, la Nueva Agenda Urbana hace énfasis en la integración de los sistemas territoriales, tanto entre ellos como a su interior, entre los centros urbanos, de diferentes niveles de jerarquía, y las áreas rurales, promoviendo de ese modo el ordenamiento sostenible. Este fortalecimiento de la integración se sustenta en una perspectiva de planificación urbana y territorial integrada, donde se potencien

los sectores que contribuyen a mejorar la productividad, la cohesión social, económica y territorial, en concordancia con la sostenibilidad ambiental del sistema.

Se trata de un concepto de conectividad vinculado a la interacción, que abarca cuestiones de infraestructura de transporte y mecanismos de movilidad, así como herramientas tecnológicas que forman parte de las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones.

La importancia de la conectividad e integración radica en gran parte en la influencia que sus características, sean óptimas o deficientes, tienen sobre el desarrollo de otras dimensiones del sistema territorial. Las condiciones de conectividad influyen tanto en aspectos sociales y culturales de integración y comunicación entre las poblaciones de localidades cercanas, como también en cuestiones económicas de empleo, insumo para actividades productivas y distancia, en relación con los costos, a los centros de mercado de producción y consumo.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Fomento del desarrollo económico y la competitividad local

Fomentar el desarrollo económico y la competitividad local, a partir de reconocer al ordenamiento urbano como uno de los factores clave del desarrollo, a través de un modelo que promueva una economía más diversificada, que aproveche las ventajas comparativas vinculadas al sector primario, pero explore nuevas ventajas competitivas orientadas a la innovación como base de la actividad productiva.

Conexión e integración con el sistema urbano - territorial

Promover una ciudad conectada e integrada en su relación con los municipios cercanos con los que forma una realidad territorial compartida, así como con distintas escalas provincial, nacional y global (AMBA, Mercosur, Redes de ciudades, etc.) y entre la ciudad cabecera y las localidades, mediante una movilidad y transporte sostenibles, así como con tecnología y redes de comunicación e infraestructura.

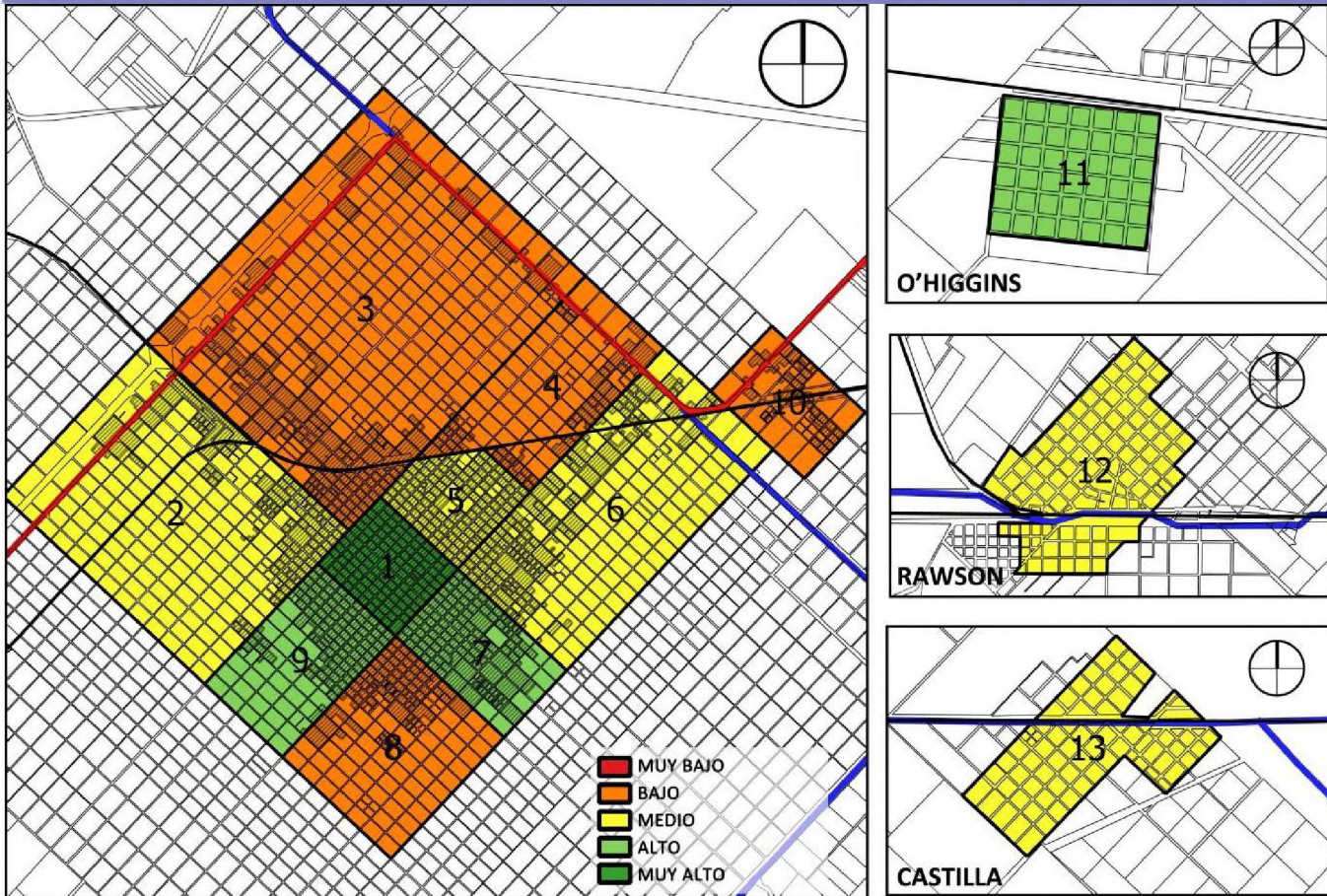
Protección y recuperación del suelo rural

Calidad de vida para las comunidades rurales fundamentada en la sostenibilidad social y económica en armonía con el medioambiente, contemplando la ocupación, protección y recuperación de sus suelos, la adecuada dotación de infraestructura de servicios básicos y la localización de equipamientos de salud y educación.

Análisis Problemática 3

Para la Problemática 3: Desigual desarrollo urbano territorial entre las Localidades y la ciudad cabecera, se adoptó el criterio de división territorial del partido comparando la ciudad cabecera con las localidades de O'Higgins, Rawson y Castilla con las denominaciones de zonas 11, 12 y 13, respectivamente. Además, metodológicamente se trabajó en la definición de un **Índice de Desarrollo Urbano Territorial** compuesto por los mismos indicadores descritos en la problemática 2, con sus respectivos rangos de variación.

Figura 55. Índice de Desarrollo Urbano Territorial en Chacabuco y Localidades



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Como se puede observar en el mapa precedente, la localidad de O'Higgins cuenta con un IDU Alto, de 3,5, mientras que las localidades de Rawson y Castilla presentan un IDU Medio, de 2,83, basándose fundamentalmente la disparidad entre las localidades en la cobertura que alcanzan los servicios de cloaca y agua potable.

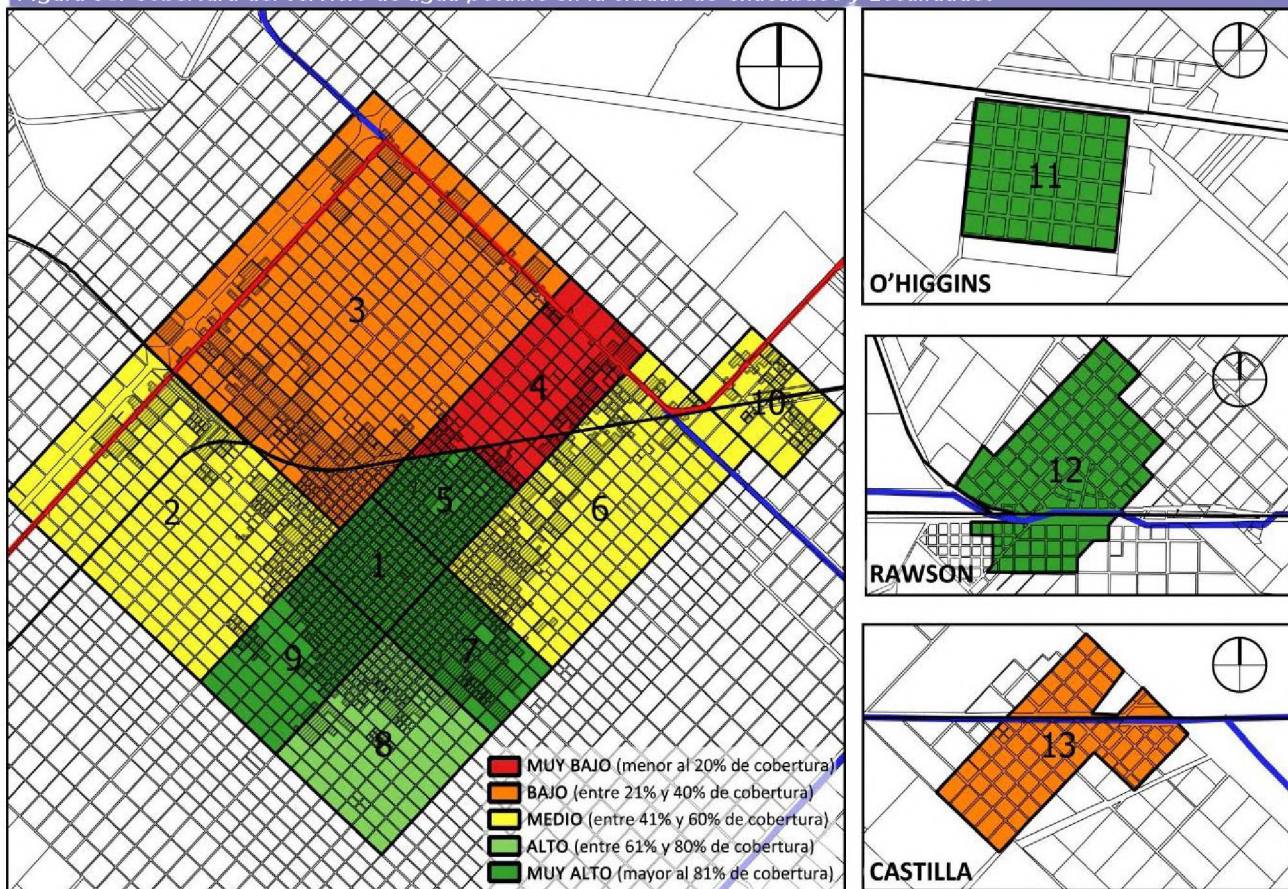
Si se hace un análisis por indicador, el servicio de agua potable presenta una alta cobertura en las localidades de O'Higgins y Rawson (un valor de 5 que corresponde a una cobertura del 98% en O'Higgins y 87% en Rawson); mientras que Castilla, a diferencia de la situación que presentan las otras localidades, tiene una cobertura baja con valor de 2, debido a que sólo alcanza el 28% de cobertura.

En cuanto al servicio de cloacas, O'Higgins se destaca frente a las demás localidades con una alta cobertura del servicio, que alcanza el 98%. En situación totalmente opuesta, Castilla y Rawson carecen de red de cloacas,

encontrándose no obstante la segunda localidad en estado de obras. Rawson y Castilla, junto con las zonas 4 y 10 de la ciudad cabecera, son las zonas con mayor déficit de cobertura de este servicio.

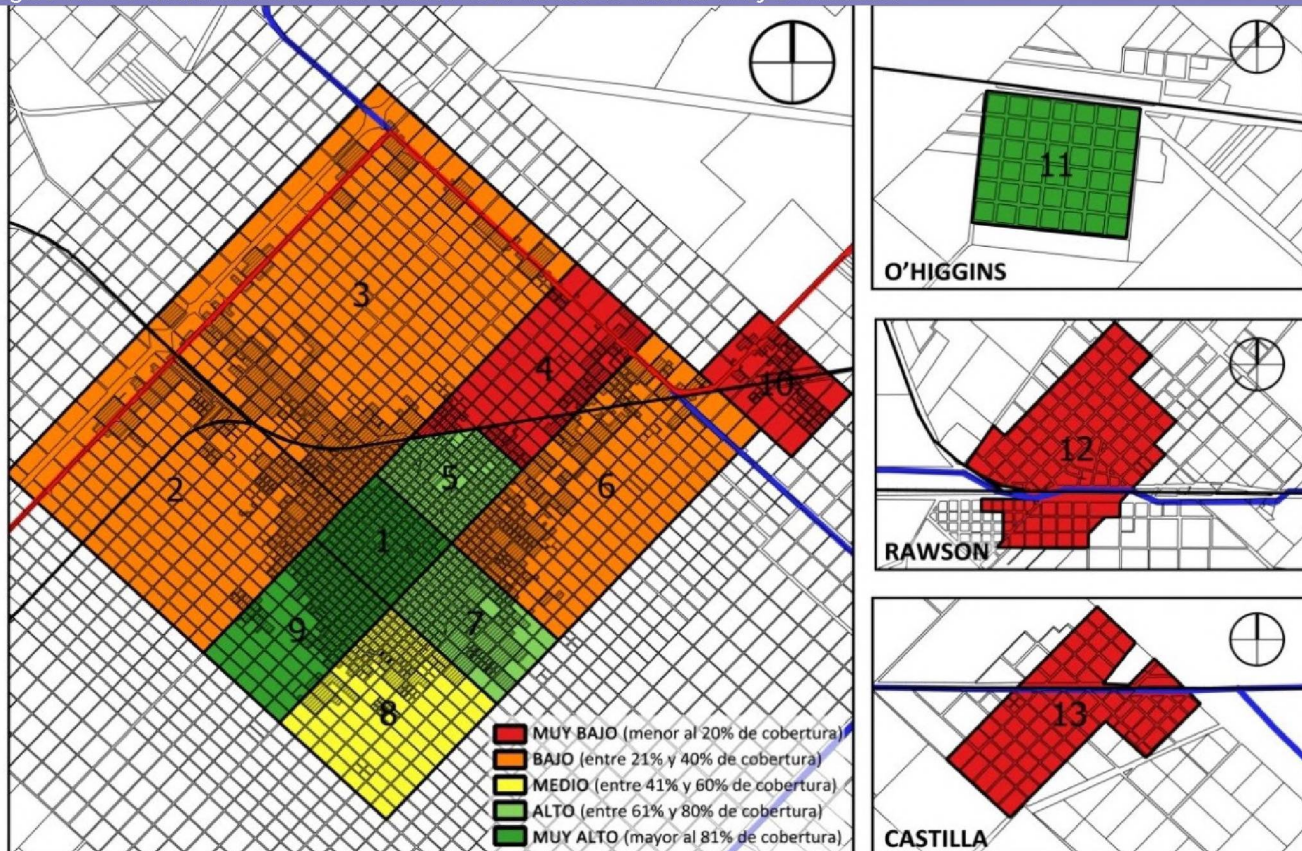
O'Higgins se encuentra en una situación favorable en términos de acceso a los servicios de saneamiento, tanto en relación con las demás localidades del partido, como con gran parte de las zonas de la ciudad cabecera que cuentan con indicadores medios, bajos y muy bajos. Castilla presenta una situación similar a las zonas con mayor déficit de saneamiento de la ciudad cabecera, pero cuenta, a su vez, con dificultades para hacer llegar las obras a los vecinos, relacionadas con la dispersión entre las viviendas de la localidad. En este sentido, en lugar de desarrollarse la planta urbana de modo compacto y continuo, la expansión que presentó en sus inicios el pueblo se dio de manera dispersa, con distancias significativas entre las viviendas, lo que dificulta el tendido de las redes de servicio y limita su alcance.

Figura 56. Cobertura del servicio de agua potable en la ciudad de Chacabuco y Localidades



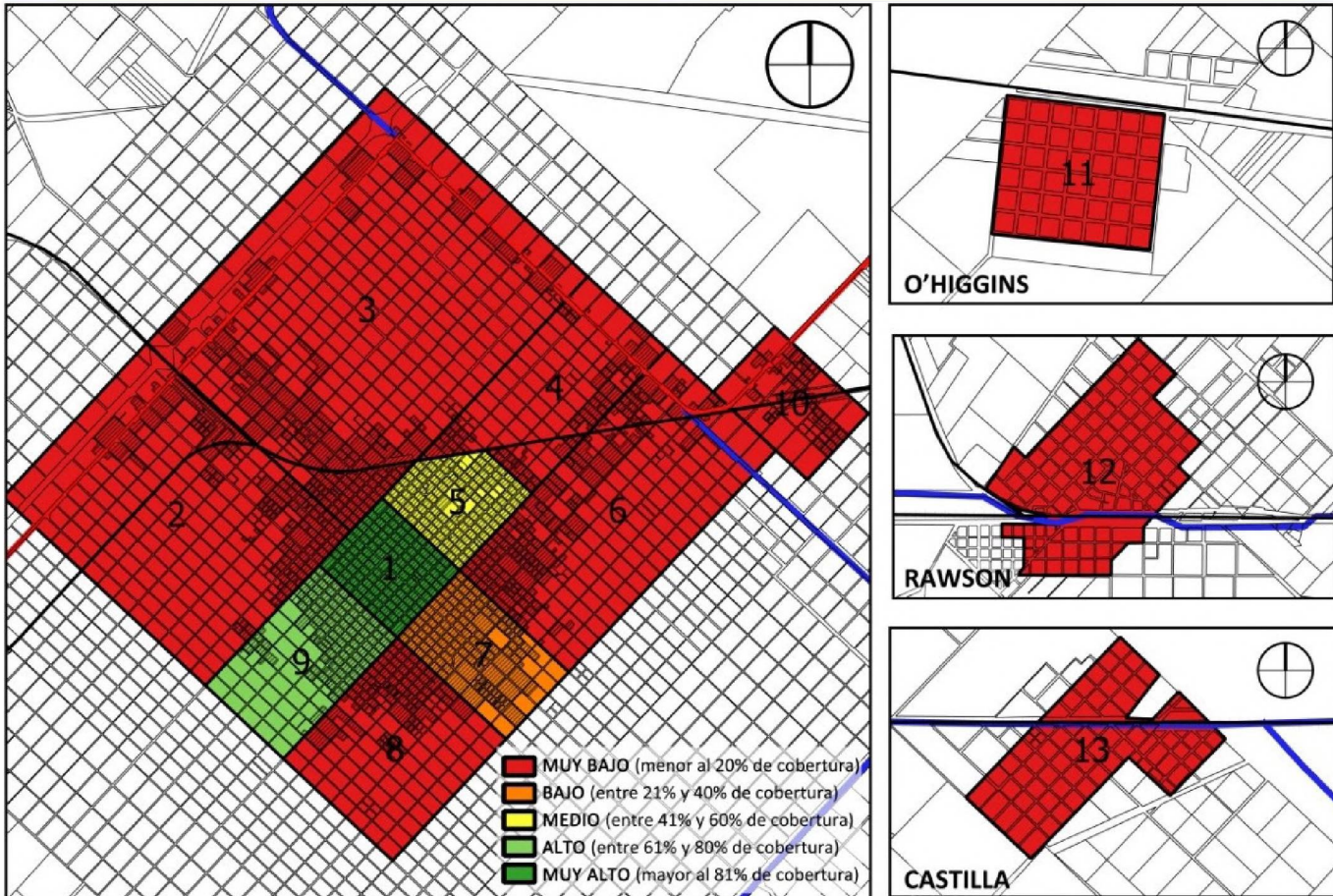
Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Figura 57. Cobertura del servicio de cloacas en la ciudad de Chacabuco y Localidades



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Figura 58. Cobertura de pavimento en la ciudad de Chacabuco y Localidades

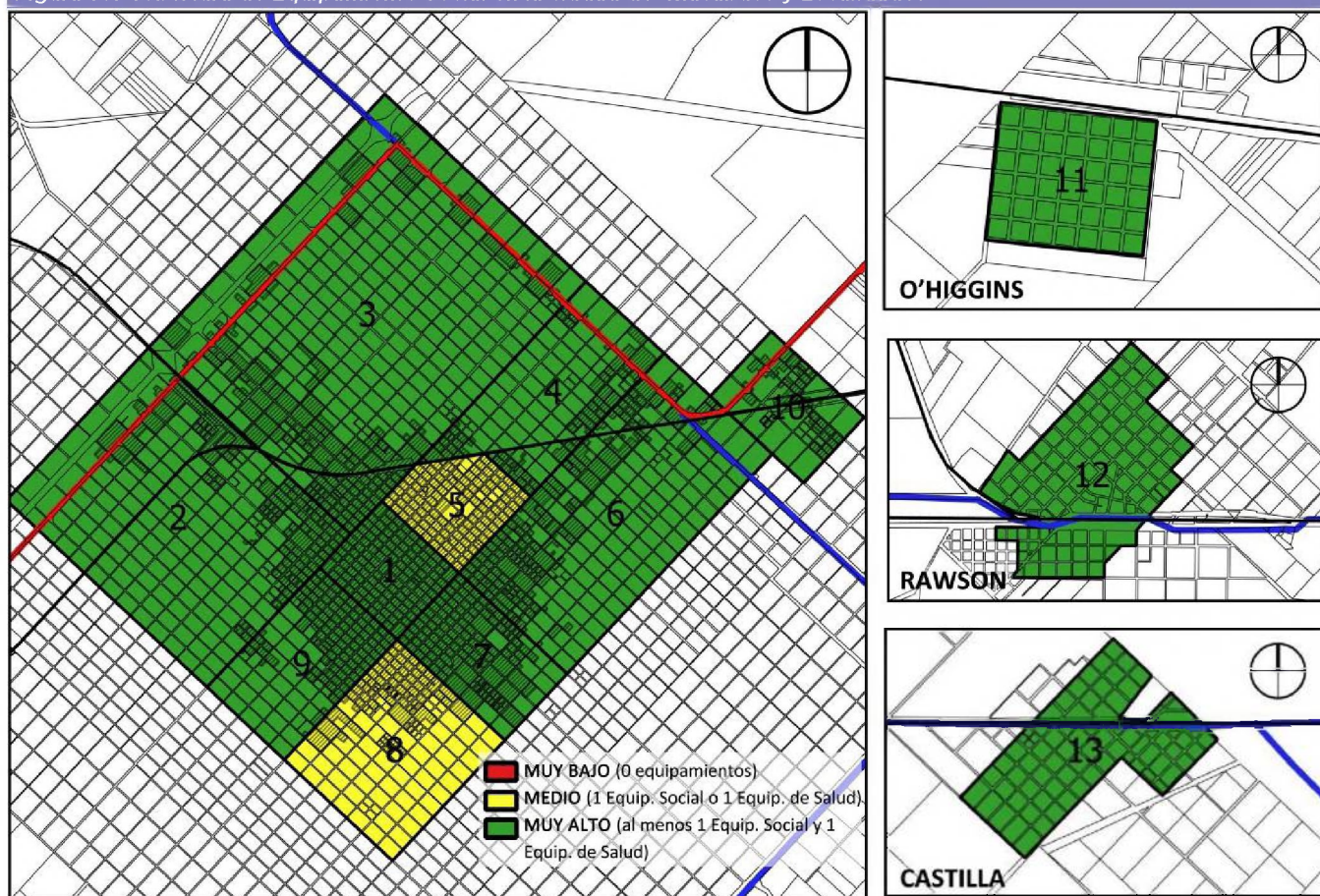


Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Respecto a la situación del pavimento, en este caso las tres localidades se encuentran en situación crítica, con un indicador de 1, que corresponde al 0 - 20% de cobertura del pavimento. En particular, Rawson y O'Higgins cuentan con cierto número de calles asfaltadas (15% y 18%, respectivamente), aunque muchas de ellas tienen un pavimento muy deteriorado; mientras Castilla directamente no cuenta con calles asfaltadas, y las obras de mejorado se basan en la aplicación de escoria o piedra. Se trata de una problemática que afecta tanto a las localidades, como a gran parte de la ciudad cabecera.

Al observar el indicador de equipamiento social, las tres localidades analizadas alcanzan un valor de 5 en el indicador debido a que cuentan con el equipamiento social correspondiente: las tres localidades poseen un centro de salud (O'Higgins tiene una Sala de Primeros Auxilios, y Rawson y Castilla un Hospital), y un Centro de Gestión que funciona en las Delegaciones, identificados O'Higgins con el N°11, Rawson con el N°12 y Castilla con el N°13.

Figura 59. Cobertura de Equipamiento Social en la ciudad de Chacabuco y Localidades

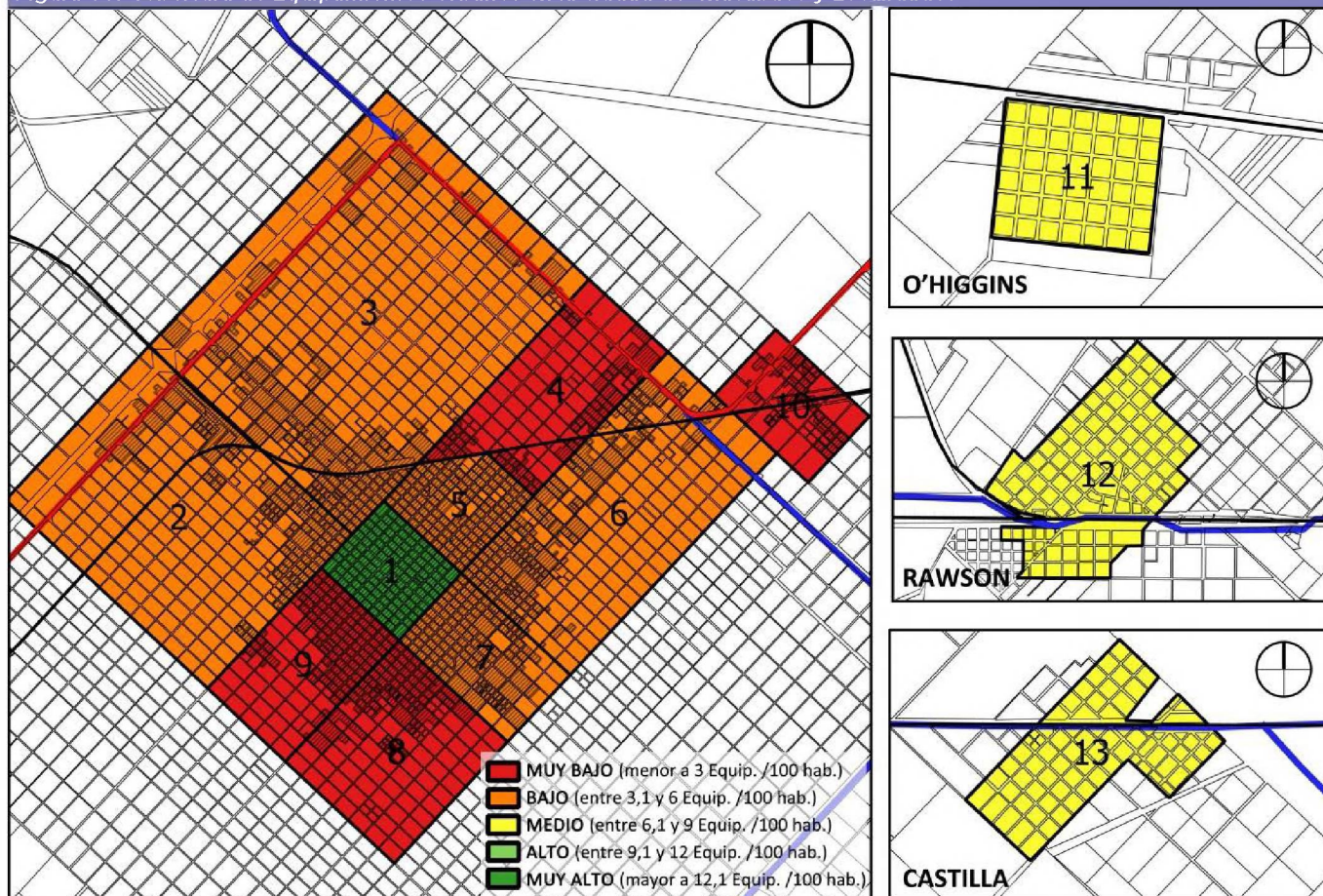


Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

En el caso de los equipamientos urbanos, O'Higgins, Rawson y Castilla presentan un valor Medio de 3 en el indicador, que los ubica en una posición privilegiada en relación con la ciudad cabecera del partido donde se evidencia una marcada disparidad en la distribución de dichos equipamientos entre la zona centro y las demás zonas urbanas. En este sentido, sólo la zona centro con

un indicador de equipamiento urbano muy alto se encuentra en mejor situación que las localidades. En términos numéricos y de equipamientos urbanos cada 100 habitantes, O'Higgins cuenta con 8,13, Rawson con 7,4 y Castilla con 6,82; mientras la zona centro de la ciudad cabecera duplica a estas últimas dos localidades con 14,57 equipamientos urbanos cada 100 habitantes.

Figura 60. Cobertura de Equipamientos Urbanos en la ciudad de Chacabuco y Localidades



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

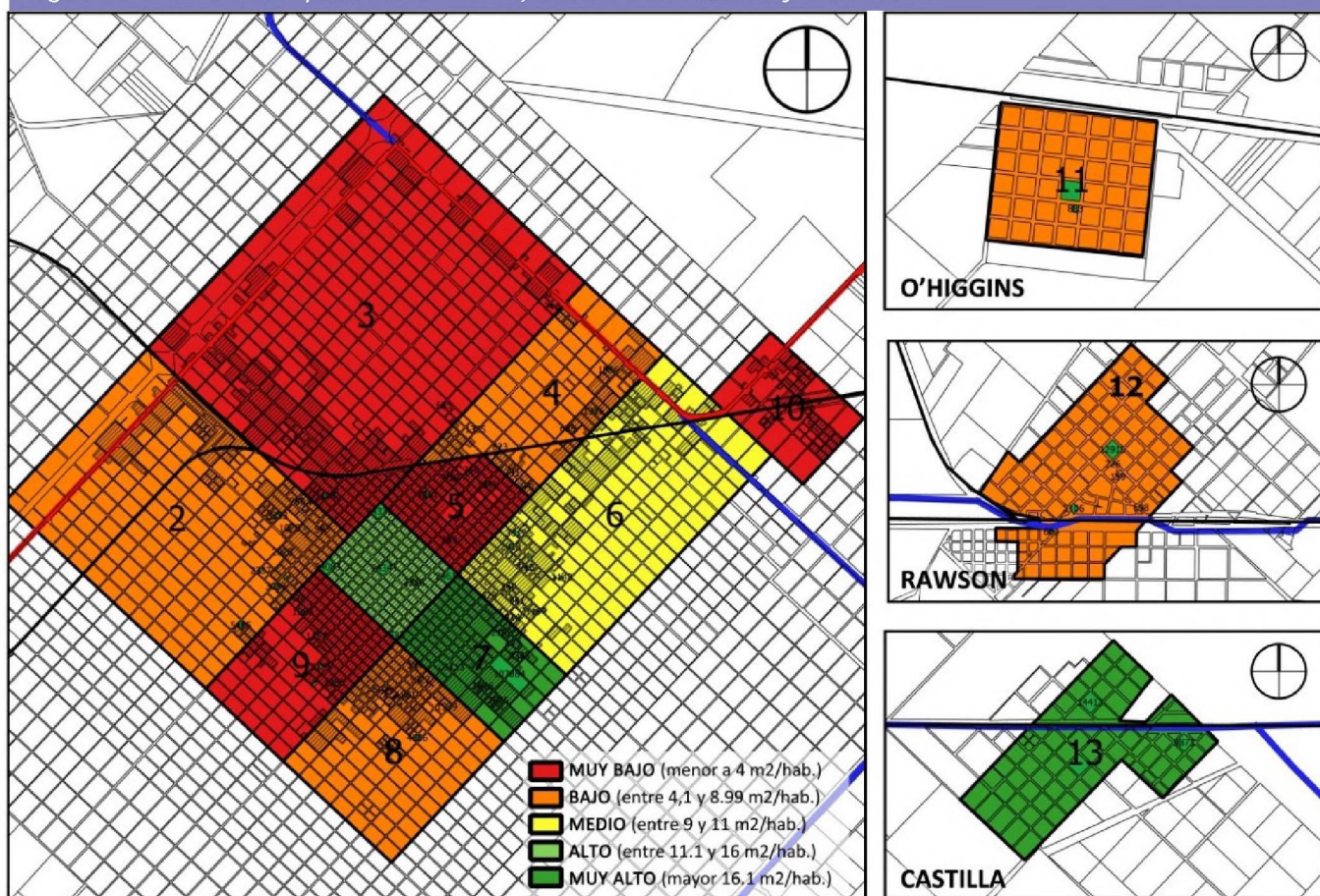
En función de lo expuesto es posible afirmar que las tres localidades referidas se encuentran en buena situación en términos de equipamientos sociales y urbanos, en relación fundamentalmente con la disposición de los mismos en la ciudad cabecera del partido.

Para finalizar, si se considera el espacio público verde, Castilla es la localidad que mejor se encuentra al respecto, con un indicador muy alto, de 56,25 m²/hab. A diferencia de ello, tanto Rawson como O'Higgins presentan

déficit en espacio público verde que se manifiesta en un indicador bajo para ambas localidades, de 7,41 m²/hab. en O'Higgins, y 8,37 m²/hab. en Rawson.

Este indicador es bajo en relación con el valor de referencia propuesto por la Organización Mundial de la Salud de entre 9 y 11 m²/hab. Si se consideran las zonas de la ciudad cabecera, sólo las Zonas 1, 6 y 7 presentan indicadores alto, medio y muy alto, respectivamente, y superan a O'Higgins y Rawson, ninguna de ellas a Castilla.

Figura 61. Cobertura de Espacio Público Verde / habitante en Cabecera y Localidades



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Otra problemática asociada a las localidades es la Baja productividad (PIB), con escasa generación de empleo y expulsión de población. La desigualdad territorial de las localidades respecto a las condiciones, posibilidades y escenarios que presenta la ciudad cabecera, se relacionan particularmente con las dificultades que atraviesan para diversificar su economía e impulsar el desarrollo. En este sentido, se caracterizan por presentar una economía centrada en el desarrollo de actividades agropecuarias, un sector cuya modernización en materia de mecanización y prácticas culturales ha llevado a que se reduzca de manera considerable el número de trabajadores empleados en las tareas. Ello, sumado a la concentración de la tierra, ha derivado en que ya no pueda ser posicionada como una actividad sostén económicamente de toda la población.

La escasa actividad industrial se desarrolla en torno a los rubros textil y de elaboración de productos lácteos, pero su escala de producción es reducida y la mano de obra empleada no alcanza a cubrir la oferta de la población de las localidades. En el caso de O`Higgins, particularmente, se encuentra en crecimiento una fábrica de productos alimenticios (especializada en galletitas) de-

nominada Pasticcino, con sede en la ciudadela Mariápolis, a escasos kilómetros de O`Higgins, que le brinda trabajo a un elevado número de habitantes de la localidad.

El pueblo de Castilla se encuentra en una situación opuesta y adversa, donde la falta de oportunidades económicas trae aparejada la expulsión de población joven. Esta es una problemática importante en la localidad y que afecta de manera directa las posibilidades de desarrollo. Al no presentarse una actividad que pueda ser sustento de la población y sin oferta de empleo, los habitantes son expulsados de la localidad. La distancia que se presenta entre Castilla, por ejemplo, y otras localidades lleva a que, ante la obtención de un empleo, en un principio la población viaje cotidianamente a trabajar a otra ciudad pero que, finalmente, termine por irse del pueblo para asentarse y evitar el tiempo destinado a las distancias que deben recorrer.

El envejecimiento poblacional, es otra problemática vinculada con la desigualdad territorial entre las localidades y la ciudad cabecera del partido, dado que ante las dificultades de conseguir empleo y ampliar sus estudios una vez superado el nivel secundario, los jóvenes de las localidades se ven impulsados a desplazarse hacia la ciu-

dad cabecera y otros centros urbanos donde se brinden mayores oportunidades.

Asimismo, debido a las dificultades de obtención de empleo, son reducidos los habitantes que una vez concluidos sus estudios superiores pueden regresar a los pueblos a desarrollar sus actividades profesionales. En consecuencia, ante la expulsión de población joven, se incrementa la población en edad adulta de las localidades en relación con el total de población que en ellas reside.

Este proceso de envejecimiento poblacional de las localidades del partido trae aparejada la necesidad habitacional y de atención para la salud destinada a adultos mayores. Al respecto, la localidad de O'Higgins ha inaugurado a comienzos del año 2017 un Hogar de Ancianos, a cargo de la Municipalidad de Chacabuco, con una capacidad estimada en veinte camas.

Con ello, se ha afrontado satisfactoriamente la demanda de un establecimiento de atención destinado a este sector poblacional en la localidad de O'Higgins, no así en las localidades de Rawson y Castilla donde ante el incremento cada vez mayor de población en edad adulta, se tornó necesaria la ampliación de los asilos de ancianos con los que se dispone.

En cuanto a la conectividad, la problemática que afecta a las localidades se vincula con las dificultades que presentan sus habitantes para comunicarse con otras localidades y, en particular, con la ciudad cabecera del partido.

En el caso de la localidad de O'Higgins, la problemática no se manifiesta con la intensidad que lo hace en las demás localidades debido a su cercanía a la Ruta Nacional (RN) 7 y por el buen estado del acceso al pueblo, cuyas obras de mejorado finalizaron en el año 2016. Si se considera el tramo de acceso de O'Higgins al cruce con la RN 7 (9 km.), de dicho cruce hasta la ciudad de Chacabuco (23 km.) y el acceso de ingreso al casco urbano de la ciudad cabecera (2,5 km.), la distancia de O'Higgins a Chacabuco por ruta es de 35 km. aproximadamente. Respecto a la RN 7, la misma se encuentra además en estado de obras con el objetivo de construir una autopista, lo cual mejoraría aún más las condiciones y velocidad de traslado.

Por otro lado, el pueblo también cuenta con un camino rural que corre paralelo a las vías férreas y que comunica tanto con la ciudad de Chacabuco como con la ciudad de Junín. Respecto al tramo O'Higgins-Chacabuco, el mismo consta de aproximadamente 23 km, una distan-

cia muy inferior al mismo tramo vía ruta, pero su condición material de tierra impide que sea utilizado con la frecuencia que los habitantes demandan, principalmente frente a condiciones temporales de precipitaciones.

Una problemática vinculada a la conectividad que afecta a la localidad de O'Higgins se refiere a la no disponibilidad del transporte férreo. En este sentido, si bien pasa el corredor ferroviario de la Línea San Martín, el tren no tiene parada en la localidad. De este modo, la principal vía de comunicación de O'Higgins con la ciudad cabecera es por medio de la RN 7.

Respecto a la localidad de Rawson, cuenta con una estación ferroviaria en funcionamiento y disponen del servicio de transporte férreo de la Línea San Martín, pero su recorrido no es frecuente en días semanales ni en horarios al día, lo cual impide que la población pueda utilizarlo como medio de transporte cotidiano.

A diferencia de la localidad de O'Higgins, no cuenta con acceso directo a la RN 7, pero sí a las Rutas Provinciales (RP) 32, 42, con cercanías a la RP 51. La problemática en este caso radica en las dificultades de acceso a la ciudad cabecera del partido. El recorrido más frecuentado para trasladarse entre Rawson y Chacabuco consiste en recorrer el tramo de la RP 42 hasta el cruce de la RP 51, y de ahí utilizar esta vía hacia el sur, en dirección a Chivilcoy, hasta el cruce con la RP 30, tres tramos de ruta que se encuentran asfaltados. Sin embargo, esta alternativa implica duplicar el recorrido que se haría por caminos rurales de tierra.

Otra posibilidad de trayecto, con el cual se reducen considerablemente las distancias, consiste en hacer 2,5 km por la RP 42, 14 km. por la RP 32 y de ahí conectarse con Chacabuco mediante la RN 7. No obstante, los obstáculos de este recorrido se basan en que los tramos de las RP 42 y 32 no se encuentran asfaltados, son de tierra, lo cual ralentiza y dificulta bajo condiciones temporales de precipitaciones el traslado.

En referencia a la localidad de Castilla, la misma, al igual que Rawson, no tiene acceso directo a la RN 7 y cuenta con el servicio ferroviario de la Línea San Martín, aunque el mismo no es eficiente en términos de frecuencia de los recorridos. Su sistema de conectividad se centra en la RP 51 (asfaltada), y las RP 42 y 43, ambas en condiciones de tierra.

En líneas generales, los caminos más acotados que conectan de manera directa a las localidades con la ciudad

cabecera son de tierra. Transitar por vías asfaltadas implica realizar trayectos alternativos en los cuales las distancias se extienden considerablemente.

En función de lo expuesto, el partido se configura con una deficiente y disfuncional conectividad interna que dificulta la comunicación entre las localidades y la ciudad cabecera.

Ello trae aparejado, además, dificultades en el desarrollo territorial de las localidades debido a que las deficiencias en los sistemas de transporte y comunicaciones afectan de manera directa las actividades económicas, administrativas y de servicios de las localidades, tanto para sus habitantes como para quienes residen en el área rural de manera dispersa.

Otra problemática que afecta a las localidades se vincula con las incompatibilidades de usos entre las áreas urbana y rural donde, por un lado, se llevan a cabo actividades residenciales, comerciales y de servicios, mientras que, por otro lado, se desarrollan actividades propias de usos agropecuarios.

El problema radica en la contigüidad no compatible entre ambos usos, principalmente a partir de las prácticas que caracterizan en la actualidad a la actividad agraria.

El uso de agroquímicos, tales como pesticidas, insecticidas, herbicidas, en áreas muy próximas a las residencias de los vecinos genera consecuencias ambientales y

de salud muy importantes.

Asimismo, otra actividad que incide en esta problemática es el desarrollo de producción de engorde a corral, comúnmente denominado feed lot, en las proximidades a las áreas urbanas. Este tipo de producción intensiva impacta principalmente en la calidad del aire de los pobladores a raíz de los fuertes olores que genera.

Se trata de una problemática presente en las tres localidades (O'Higgins, Rawson y Castilla) y que deriva de una falta de regulación a nivel local y provincial de la actividad agropecuaria en general, y de la implementación de estas prácticas de producción en particular.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone revertir las desigualdades entre las Localidades y la ciudad cabecera, a partir de un Plan de Localidades de Chacabuco, con objetivos múltiples que aspiran a transformar cuestiones clave en los ámbitos urbanos, social, económico y ambiental; en particular, impulsar el desarrollo económico local, mejorar la conectividad e integración territorial, ampliar las redes de infraestructura (saneamiento, pavimentación, etc.), los equipamientos sociales, los equipamientos urbanos y los espacios públicos verdes, entre otras dimensiones del desarrollo urbano sostenible.

Problemática 4

Déficit de Espacio Público Total y desigualdad de Espacio Público Verde por habitante

Dimensión: Espacio Público

Causas directas:

- Desigual distribución de Espacio Público entre centro (32,62%) y periferia (25,95%)
- Baja relación de Espacio Público Verde por habitante (Zonas 3, 5, 9, 10 / Zona 2, 4, 8)
- Déficit de arbolado público urbano
- Falta de identidad y jerarquización de avenidas
- Déficit de iluminación pública y mobiliario urbano
- Discontinuidad de la altura de edificación y medianeras urbanas

Problema:

Déficit de Espacio Público Total del partido (26,85%) y baja relación de Espacio Público Verde por habitante (en localidades y cabecera).

Encuadre Conceptual

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas 2015) representan un conjunto de objetivos (y buenas orientaciones) que plantean el desafío de repensar los actuales modelos de desarrollo, para hacerlo un modelo sostenible e integrado, desde una perspectiva social, económica y ambiental para lograr la sostenibilidad del planeta.

En este marco, en relación al espacio público, propone para el 2030 la meta de “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”. Como indicador establece la “Proporción media de la superficie edificada de las ciudades que se dedica a espacios abiertos para uso público de todos, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad”.

En el mismo sentido, la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III 2016), promueve “la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, incluidas calles, aceras y carriles para ciclistas, plazas, paseos marítimos, jardines y parques, que sean zonas multifuncionales para la interacción social y la inclusión, la salud humana y el bienestar, el intercambio económico, y la expresión cultural y el diálogo entre una

amplia diversidad de pueblos y culturas, y que estén diseñados y gestionados de manera tal que garanticen el desarrollo humano, construyan sociedades pacíficas, inclusivas y participativas, y promuevan la convivencia, la conectividad y la inclusión social”.

La declaración del XXIII Congreso sobre Espacio Público y Paisaje Urbano del CIDEU, celebrada en abril de 2018 en Santiago de Chile, considera al espacio público como “la parte más importante de la ciudad cuyo uso comparte toda la ciudadanía, un factor decisivo del equilibrio medioambiental de las ciudades, un factor democratizador de las colectividades urbanas, y crisol de memoria colectiva, identidad y simbología popular y ciudadana, en función de su capacidad para generar cohesión social haciendo la ciudad más inclusiva, procurando actividad y presencia de todos los grupos de edad, de hombres y mujeres, de residentes y recién llegados, de toda clase y condición”.

En relación al paisaje urbano manifiesta que “la piel del espacio público es el paisaje urbano, parte de la ciudad perceptible desde los sentidos de la ciudadanía, y vehículo de la belleza que todos/as tenemos derecho a disfrutar; que refuerza para bien o para mal un conjunto de valores que determinan el grado de violencia, desorden, limpieza, educación, cortesía, equilibrio o tolerancia de una ciudad determinada. El paisaje urbano debe ser leído siempre como la imagen de la ciudad”.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Espacio público y paisaje urbano de calidad

Garantizar la planificación, diseño y gestión de los espacios públicos y el paisaje urbano de calidad en diferentes escalas, asegurando su distribución en toda la ciudad y buscando recuperar una parte del espacio público que ha sido ocupado por el automóvil, para ponerlo al servicio del ciudadano y de la creación de una sociedad más democrática.

Espacios verdes y biodiversidad

Garantizar la biodiversidad y la existencia de ecosistemas verdes urbanos, aumentando la biodiversidad en el contexto urbano a partir de un ordenamiento del verde urbano que propicie la atracción de avifauna, la naturalización de los espacios verdes y la apropiación de la población residente.

Análisis Problemática 4

Para la Problemática 4: Déficit de Espacio Público Total en relación a lo recomendado por ONU y desigualdad de Espacio Público Verde por habitante, se adoptó para la ciudad cabecera el mismo criterio de división territorial explicado en la problemática 2, por el cual se configuraron 10 zonas, más las tres localidades O'Higgins, Rawson y Castilla.

Metodológicamente se trabajó con tres indicadores:

1. Espacio Público Total: relación entre la superficie urbana total (imagen satelital) y la superficie destinada a espacio público (análisis en base GIS).

Rangos EPT (%)

- Muy bajo: menos de 23%
- Bajo: entre 23.1 y 27%
- Medio: entre 27.1 y 31%
- Alto: entre 31.1 y 34.9%
- Muy alto: mayor a 35%

2. Espacio Público Verde por habitante: relación entre la superficie destinada a espacios verdes públicos del área urbana y la totalidad de habitantes.

Rangos EPV (m²/hab.)

- Muy bajo: menos de 4 m²/hab.

- Bajo: entre 4.1 y 8.99 m²/hab.
- Medio: entre 9 y 11 m²/hab.
- Alto: entre 11.1 y 16 m²/hab.
- Muy alto: mayor a 16 m²/hab.

3. Arbolado Urbano: cantidad de arbolado público urbano por cuadra (parámetro ideal 16 árboles) y proporción de especies arbóreas en el total de árboles (no superior al 15%).

En relación al Espacio Público de Chacabuco, podemos observar que el proceso histórico de crecimiento urbano, determinó la configuración territorial de un centro (Zona 1), conformado por el casco fundacional, y la periferia (Zonas 2 a 10), determinada por la expansión urbana no planificada.

El casco fundacional está conformado por un rectángulo de 12 x 10 manzanas, delimitado por cuatro avenidas y atravesado por una avenida central en el sentido sudeste / noroeste, con una plaza principal en el centro y 4 plazas complementarias, ubicadas en los vértices de cada uno de los cuatro cuadrantes del casco urbano. En las localidades del partido, se repite el planteo de la plaza central, con un rol fundamental como centro cívico, a partir de concentrar a su alrededor instituciones como la municipalidad, la iglesia, las escuelas, el banco y, en algunos casos, la estación de policía y el teatro.

En función del esquema fundacional, y como sucede en la mayoría de las ciudades que fueron ideadas con estos preceptos, la estructura de los elementos que la constituyen, incluido el sistema de espacios verdes, fueron respetados hasta los límites de su traza original, no así en el crecimiento de la periferia no planificada.

Figura 62. Esquema fundacional de Chacabuco



Fuente: Elaboración propia en base a imagen aérea de Google Earth, 2018.

En este sentido, se identifican diversas problemáticas, tanto para el centro y la periferia de la ciudad cabecera como para las localidades de O'Higgins, Rawson y Castilla.

1. Espacio Público Total (porcentaje de superficie urbana destinada a espacio público)

Como parámetro para la evaluación del EPT, la ONU recomienda destinar al menos un 35% del área total de la ciudad a espacio público, a la vez que agrega que ciuda-

des exitosas, como Barcelona, Manhattan y Bruselas, destinan el 50% de su área a espacio público (35% a espacio vial y 15% adicional para otros usos públicos)²⁰.

El partido presenta un déficit de Espacio Público Total (27,04%) en relación a lo recomendado por ONU (35%). O'Higgins es la localidad que más se aproxima al 35% de Espacio Público Total (33%); seguida por Castilla (26,97%), la ciudad cabecera (26,62%), y Rawson (25,30%).

Cuadro 35. Porcentaje de superficie de EPT por Localidades y ciudad cabecera

LOCALIDAD	% EPT
O'Higgins	33,00
Castilla	26,97
Ciudad Cabecera	26,62
Rawson	25,30

Fuente: Elaboración propia.

20 - Planeamiento urbano para autoridades locales. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. ONU-Habitat, 2014

Cuadro 36. Porcentaje de superficie de EPT por Zonas (Localidades y ciudad cabecera)			
LOCALIDAD	% EPT	RANGOS DE VALORACION	
Zona 10	22,36	Muy bajo	Menor a 23%
Zona 6	22,44		
Zona 2	24,12	Bajo	Entre 23.1 y 27%
Zona 4	25,26		
Rawson (Zona 12)	25,30		
Zona 8	26,27		
Ciudad Cabecera	26,62		
Zona 3	26,69	Medio	Entre 23.1 y 31%
Castilla (Zona 13)	26,97		
Zona 9	27,63	Alto	Entre 31.1 y 34.99%
Zona 5	27,78		
Zona 7	31,03		
Zona 1	32,62	Muy alto	Mayor a 35%
O'Higgins (Zona 11)	33,00		
(Ninguna Zona destina al menos el 35% de su sup. a ETP)			

Fuente: Elaboración propia. Septiembre 2018

Los mayores déficits de Espacio Público Total se encuentran en las zonas 10 Cucha Cucha (22,36% de EPT) y 6 (22,44% de EPT), que presentan un muy bajo porcentaje de espacio público. Con altos déficits les siguen las zonas 2 (24,12% de EPT), 4 (25,26% de EPT), 8 (26,27% de EPT) y 3 (26,69% de EPT), que presentan un bajo porcentaje de espacio público.

En las Localidades, los mayores déficits de Espacio Público Total se encuentran en Rawson (25,30) y Castilla (26,97).

2. Espacio Público Verde por Habitante

Como principal parámetro de referencia, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que las ciudades dispongan como mínimo entre 9 y 11 m² de área verde por habitante²¹, lo que permite definir un parámetro para evaluar cuantitativamente el espacio público verde por habitante de Chacabuco.

Cuadro 37. EPV/ habitante por Localidades y ciudad cabecera	
ZONA	EPV x hab (m ² /hab.)
Castilla (Zona 13)	56,25
Rawson (Zona 12)	8,37
O'Higgins (Zona 11)	7,41
Ciudad Cabecera	6,90

Fuente: Elaboración propia.

Del análisis se desprende que el partido presenta una baja relación de Espacio Público Verde por habitante. Castilla (56,25 m²/hab.) es la única localidad que supera ampliamente el rango de entre 9 y 11 m²/hab., principalmente por la existencia de 3 plazas ubicadas en su área

urbana y de su baja densidad poblacional en la misma. Por debajo se encuentran, Rawson (8,37 m²/hab.), O'Higgins (7,41 m²/hab.) y la ciudad cabecera (6,90 m²/hab.).

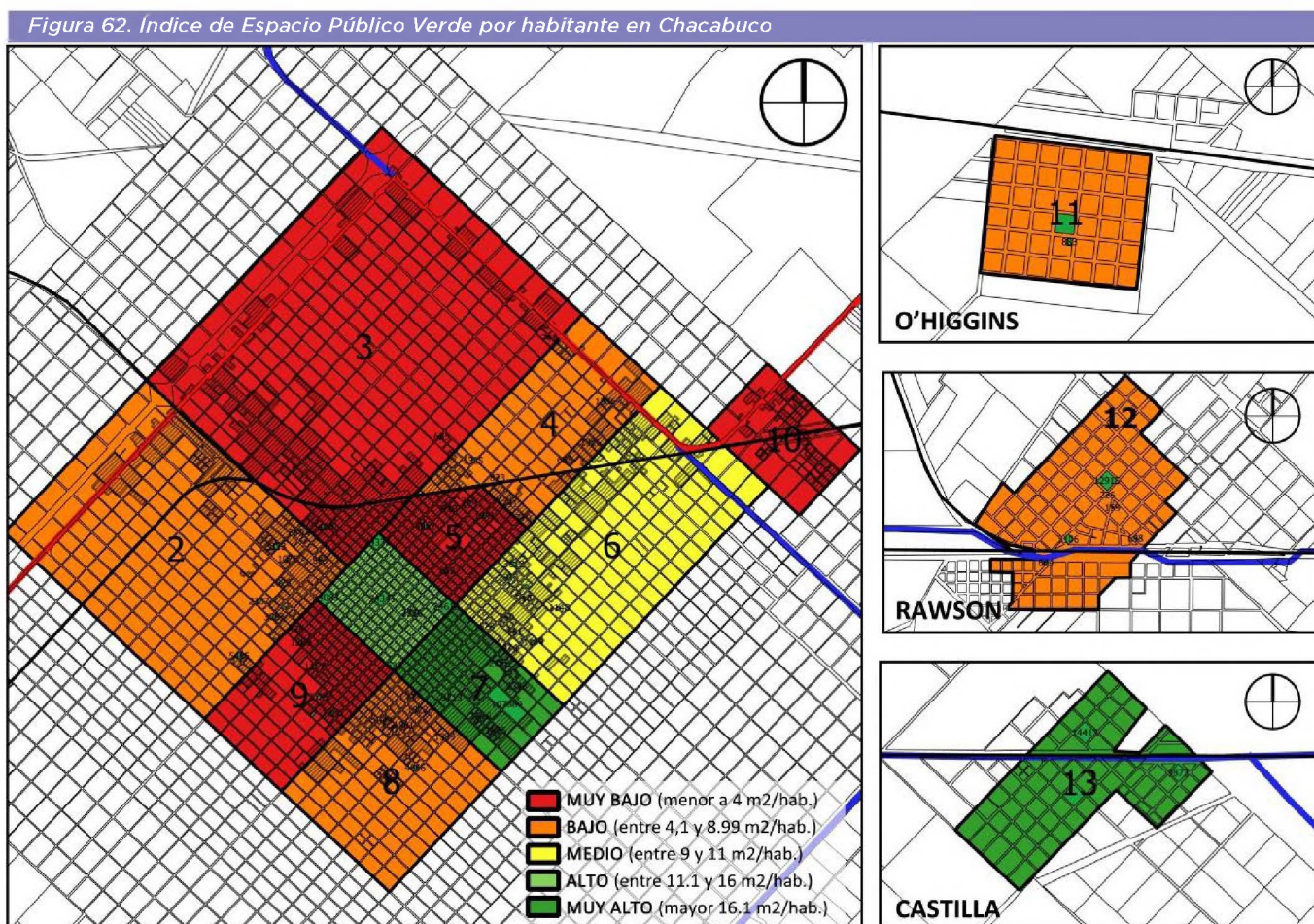
21 - El estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012. ONU-Habitat, 2012

En la ciudad cabecera predomina una desigual relación de Espacio Público Verde por habitante entre el centro (Zona 1: 14,43 m²/hab.) y la periferia (Zonas 2 a 10: 6,07 m²/hab.), que presenta una baja relación de espacio público verde por habitante. En ese sentido, el espacio público verde por habitante disminuye considerablemente a medida que uno se aleja del casco fundacional, salvo en el caso del Parque Recreativo Municipal.

Los mayores déficits de Espacio Público Verde se encuentran en las zonas 10 Cucha Cucha (0,00 m²/hab.), 3 (1,42 m²/hab.), 9 (1,50 m²/hab.) y 5 (2,27 m²/hab.), que presentan una muy baja relación de espacio público

verde por habitante. Con altos déficits les siguen las zonas 8 (4,03 m²/hab.), 4 (7,20 m²/hab.) y 2 (8,30 m²/hab.), que presentan una baja relación de espacio público verde por habitante.

El resto de las zonas (1, 6 y 7), se encuentran dentro del parámetro de referencia de la OMS (mínimo entre 9 y 11 m²), destacándose la zona 1 con un total de EPV de 14,43 m²/hab., con una plaza principal en el centro y 4 plazas complementarias, y la zona 7 con 20,43 m²/hab., con el Parque Recreativo Municipal, en el extremo sudeste de la periferia.



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

Figura 63. Parque Recreativo Municipal



Fuente: Imagen satelital de Google Earth. 2018

Cuadro 38. Rangos de valoración. EPV/habitante

LOCALIDAD	EPV/Habitante	RANGOS DE VALORACIÓN	
Zona 10 Cucha Cucha	0,00	Muy bajo	Menor de 4 m ² /hab
Zona 3	1,42		
Zona 9	1,50		
Zona 5	2,27	Bajo	Entre 4,1 y 8,99 m ² /hab
Zona 8	4,03		
Ciudad Cabecera	6,90		
O'Higgins (Zona 11)	7,41		
Zona 4	7,20		
Zona 2	8,30	Medio	Entre 9 y 11 m ² /hab
Rawson (Zona 12)	8,37		
Zona 6	9,43	Alto	Entre 11,1 y 16 m ² /hab
Zona 1	14,43		
Zona 7	20,43	Muy alto	Mayor de 16,1 m ² /hab
Castilla (Zona 13)	56,25		

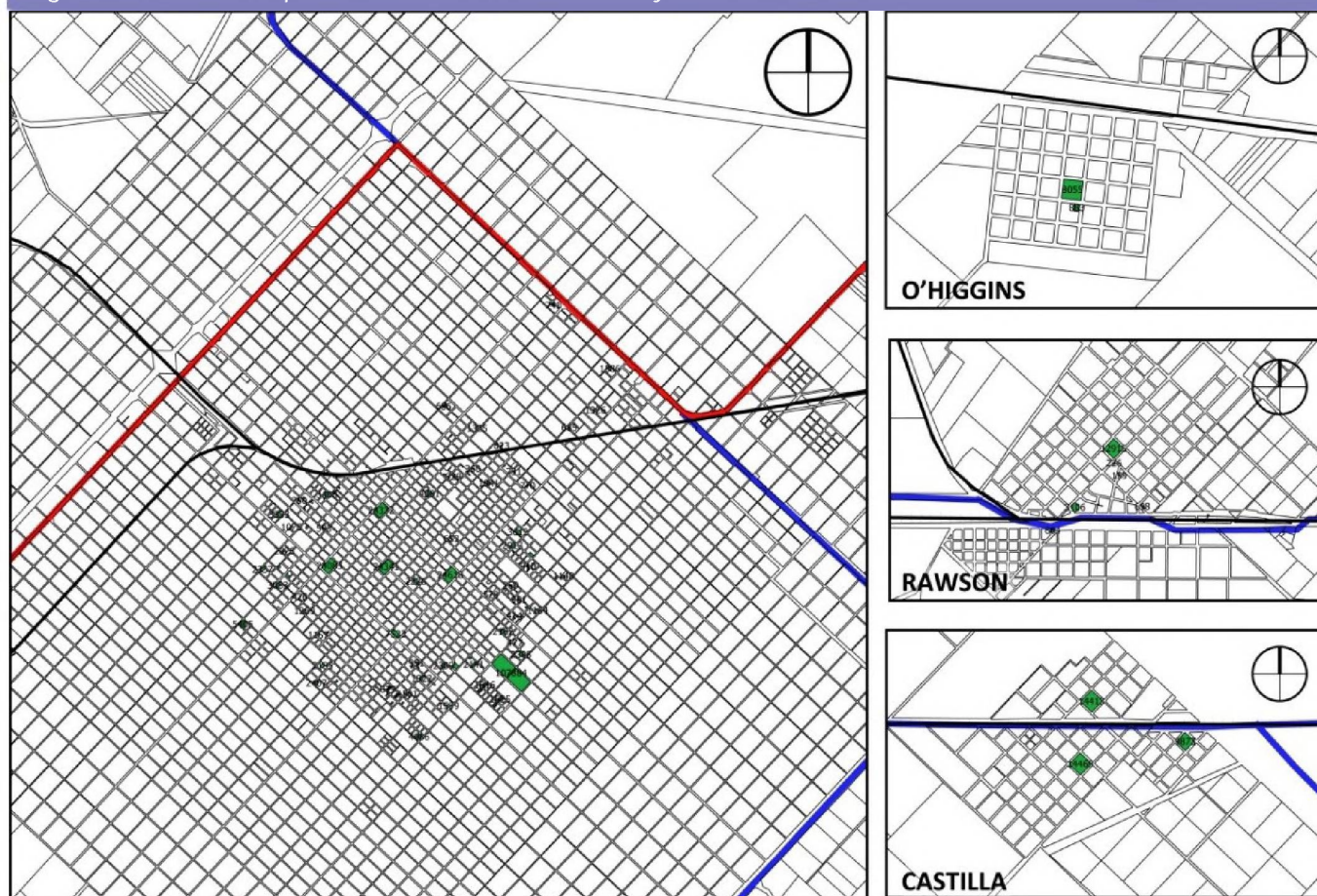
Fuente: Elaboración propia.

Figura 64. Espacio Público Verde de Chacabuco y Localidades



Fuente: Relevamiento 2018

Figura 65. Sistema de Espacio Público Verde de Chacabuco y Localidades



Fuente: Elaboración propia en base GIS. Septiembre de 2018

3. Déficit de Arbolado Público Urbano.

El arbolado urbano cumple una función ecológica y ambiental indiscutible, además de ser determinante en la calidad del paisaje urbano, por lo cual resulta de suma importancia evaluar la distribución, cantidad y calidad del arbolado, y su relación por habitante.

Una de las cuestiones que aseguran un buen arbolado público radica en la correcta selección de especies: esto implica analizar los objetivos de la plantación (arbolado de alineación o arbolado de plazas y paseos), las particularidades ambientales del sitio (relativo a clima y suelos) y las características de las especies (cualidades estéticas y funcionales). Las elecciones erróneas, acarrearán reemplazos anticipados, tratamientos culturales inadecuados.

A su vez, se busca incluir la mayor variedad de especies en el arbolado, de modo que ninguna tenga una presencia superior al 15-20 %, ya que la diversificación específica mejora el patrimonio botánico y paisajístico y contribuye a evitar afecciones masivas por plagas y enfermedades. A los fines del paisaje y el manejo, suele recomendarse mantener una cierta uniformidad de es-

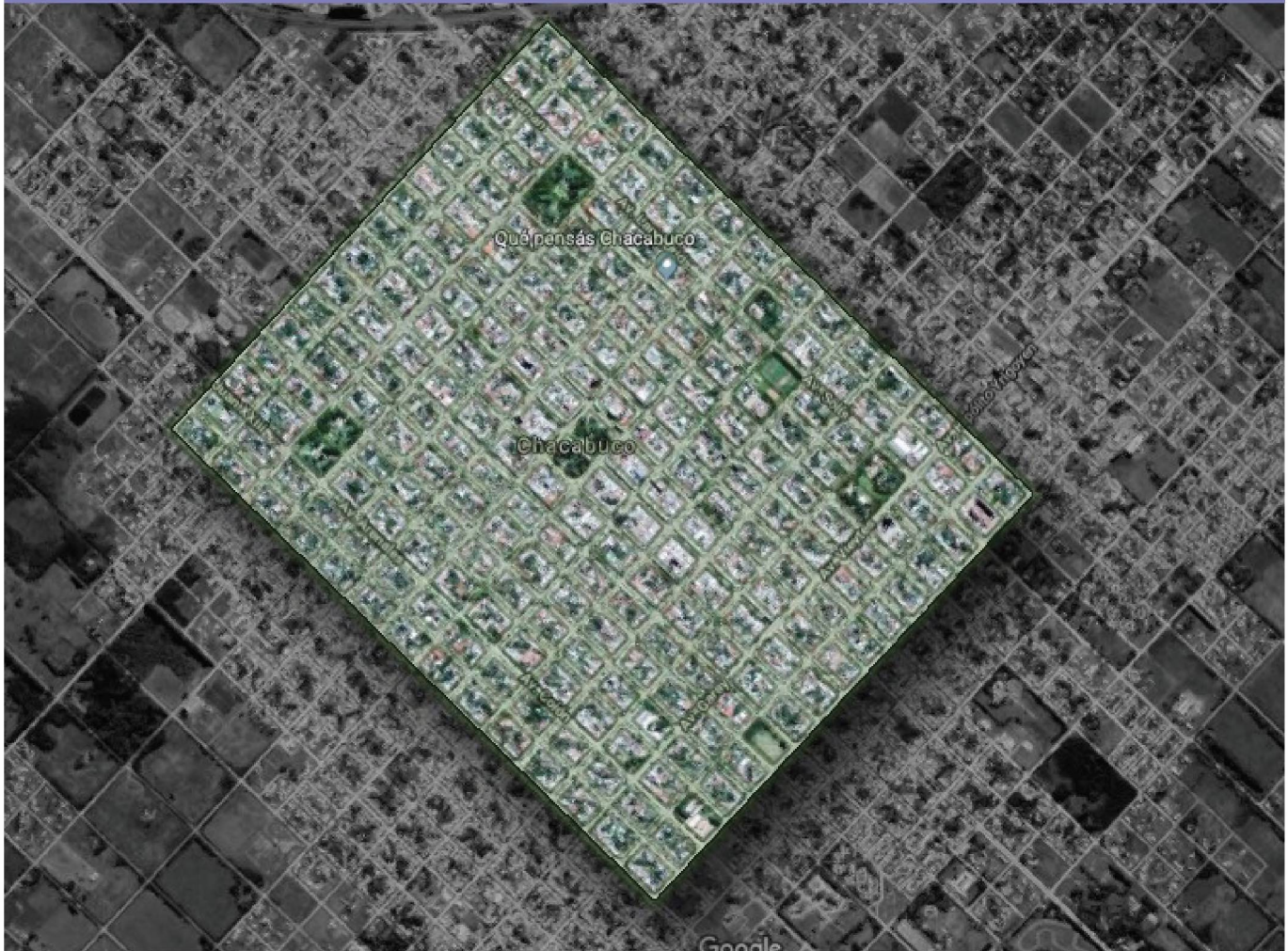
cies por cuadra, componiendo un mosaico heterogéneo de especies en el conjunto de la ciudad. (Marcela Ledesma, 2008)²²

Según un estudio sobre arbolado urbano de 2017 por estudiantes del Instituto de Educación Católica "Padre Francisco Doglia", la zona 1 de la ciudad cabecera (ampliada en 2 cuadras) cuenta con un total de 10.765 árboles. Del total de árboles, los fresnos con un total de 3.448 ejemplares representan el 32% de la totalidad de árboles, superando ampliamente el rango recomendado para sostener la diversidad específica. Otras especies representativas son el Ligustro Variegado (con 1.153 ejemplares y representa un 10,71%); el Tilo (con 955 ejemplares y representa el 8,87%) y el Liquidambar (con 875 ejemplares y representa el 8,12%).

En relación a la cantidad de arbolado público urbano por cuadra (parámetro ideal 16 árboles), en función de los 10.765 árboles relevados en una zona de 896 cuadras, el área relevada contaría con un déficit aproximado de 4 árboles por cuadra, que representa un déficit de cobertura del 25%.

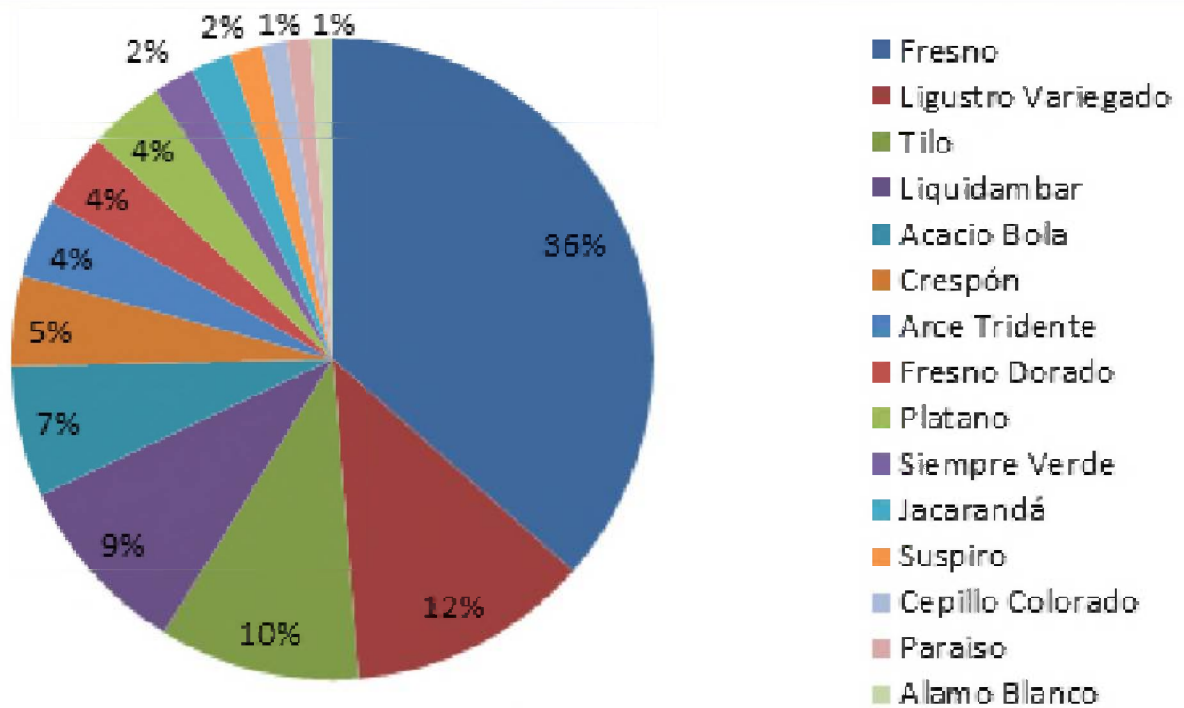
22 - Planeamiento urbano para autoridades locales. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. ONU-Habitat, 2014

Figura 66. Relevamiento de Arbolado Urbano de Chacabuco 2017



Fuente: Relevamiento realizado por estudiantes del Instituto de Educación Católica "Padre Francisco Doglia".

Gráfico 4. Relevamiento de Arbolado Urbano de Chacabuco 2017



Fuente: Relevamiento realizado por estudiantes del Instituto de Educación Católica "Padre Francisco Doglia".

Otra problemática importante relacionada con el espacio público de la ciudad cabecera, es la falta de jerarquía e identidad de las cinco avenidas (1. Av. Saavedra - Av. Alsina, 2. Acceso Juan XII/Av. Arenales - Av. Colón/Acceso Ruta 42, 3. Acceso Elguea Román/Av. Lamadrid - Av. Solís, 4. Av. Urquiza/Av. Juan Domingo Perón - Av. M. Gil y 5. Acceso Hipólito Yrigoyen/Av. Vieytes - Av. Garay) que estructuran el sistema vial de la ciudad cabecera, conectando el centro del área urbana con la periferia.

Si bien cuentan con un ancho de sección propio de una avenida con tránsito vehicular en ambos sentidos, carecen de carácter e identidad para promover la apropiación social del espacio público. Esto se debe en parte a un proceso de reemplazo de ramblas verdes y veredas para el peatón (como el caso de la Av. Garay entre las Avenidas Colón y Alsina) por pavimento para el automóvil, degradando la calidad del espacio público.

Figura 67. Avenida Alsina (día/noche)



Fuente: 1- Imagen peatonal, Google Earth, 2018. 2- Fotografías tomadas durante el relevamiento, 2018.

De esta manera, el 80% del espacio público, conformado por calles y avenidas, sufre la ocupación del uso del automóvil, que representa un bajo porcentaje de los desplazamientos de la población, mientras que la mayoría de los desplazamientos que son los que hace la gente a pie, no tiene prácticamente espacio público acondicionado.

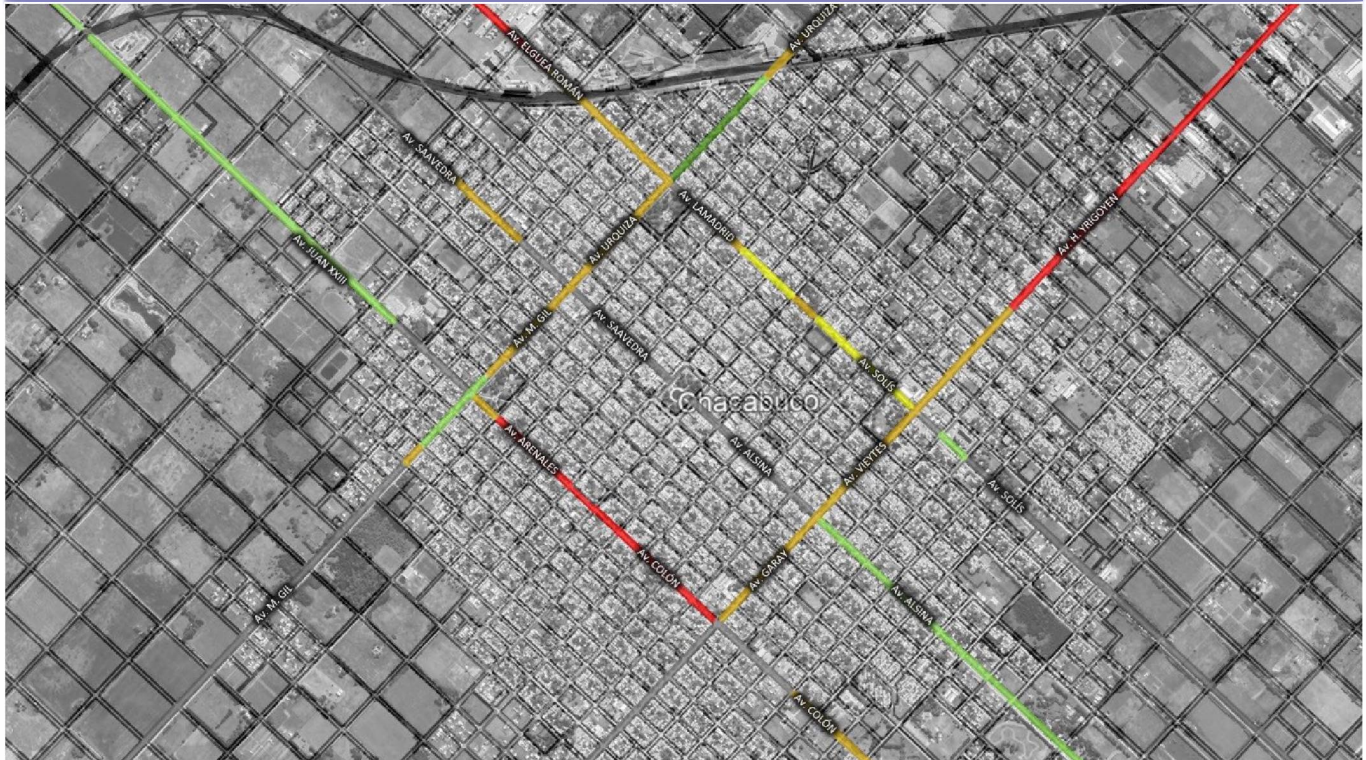
El espacio público pierde así el carácter de ámbito para la convivencia, como un espacio de propiedad, dominio y uso público, donde lo fundamental es asentar y relacionar las actividades, sociales, culturales, económicas, etc., pero como lugar de apropiación social por excelencia.

No obstante, la estructura de avenidas de Chacabuco es

apta para armonizar la convivencia entre el peatón y el automóvil, al mismo tiempo que con mayor carácter e identidad de espacio público, puede transformarse en componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia de la ciudad.

Interpretamos que las ramblas son elementos que permiten dar identidad, carácter y jerarquía a las avenidas, a la vez que funcionan como soporte de uso público peatonal, mejorando la calidad de la actividad al aire libre. En este sentido, hemos realizado un relevamiento de la situación actual del subsistema de ramblas, entendidas como componentes esenciales de una avenida.

Figura 68. Relevamiento de Ramblas de Chacabuco. 2018



Fuente: Elaboración propia en base a imagen satelital Google Earth. 2018

Figura 69. Referencias tipologías de ramblas



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth. 2018

Como se puede observar en la Figura, identificamos 5 tipologías de rambla presentes, identificadas por color de la siguiente manera:

- En rojo, los sectores donde la rambla es meramente un separador de aproximadamente 0,50 metros de sección. Este elemento carece por completo de un perfil pensado en función de la actividad del peatón, y se rige a delimitar los carriles de la avenida. Esta tipología se encuentra

- en 2 tramos de gran extensión: sobre el Acceso H. Yrigoyen, desde RN7 hasta la calle Soberanía Nacional, y sobre la Av. Arenales-Colón, desde la calle 9 de Julio hasta la Av. Garay.

- En anaranjado, los sectores donde la rambla presenta una sección aproximada de 1 metro. En este caso, sirve para delimitar los carriles de la avenida, a la vez que contiene luminarias urbanas y señalización vehicular. Este

caso es el que más se repite, presentándose en tramos sobre las 5 avenidas relevadas.

- En amarillo, los sectores con ramblas de iguales características a la anterior mencionada (naranja), pero que a su vez incorporan árboles a lo largo de su tramo. Esta tipología se presenta únicamente en 2 tramos sobre la Av. Solís.

- En verde claro, los sectores de rambla con una sección aproximada de 2 metros de ancho, que permiten una apropiación del espacio por parte del peatón, y que incorporan el arbolado urbano, la señalización y en algunos casos mobiliario urbano. Este caso se presenta principalmente en tramos cortos, exceptuando los tramos del Acceso Juan XXIII, desde la RN7 hasta la calle B. de Cacho, y sobre la Av. Alsina, desde Balcarce hasta A. Domínguez.

- Y en verde oscuro, las ramblas de 4 metros aproximadamente de sección. Esta tipología presenta una situación óptima para la apropiación por parte del peatón y para el desarrollo de la actividad al aire libre. Este caso es el que se presenta con menor frecuencia, evidenciándose solo un tramo sobre la Av. Urquiza, entre la Plaza Belgrano y la calle B. Irigoyen.

Por otra parte, se observan déficit de alumbrado público y mobiliario urbano (bancos, cestos, señales viales, etc.), tanto en el centro como en la periferia. La iluminación en el área centro es tenue y cálida, contando con una tecnología ya obsoleta, a base de mercurio y sodio. La menor cobertura de alumbrado público afecta principalmente a las áreas más alejadas del centro.

Figura 70. Déficit de Alumbrado Público en Ciudad Cabecera



Fuente: Fotografías tomadas durante el relevamiento, 2018.



En relación al paisaje urbano, se observa la discontinuidad de la altura de edificación y la presencia de medianeras urbanas, determinando perfiles urbanos dispares y variados que imposibilitan una lectura de la fachada

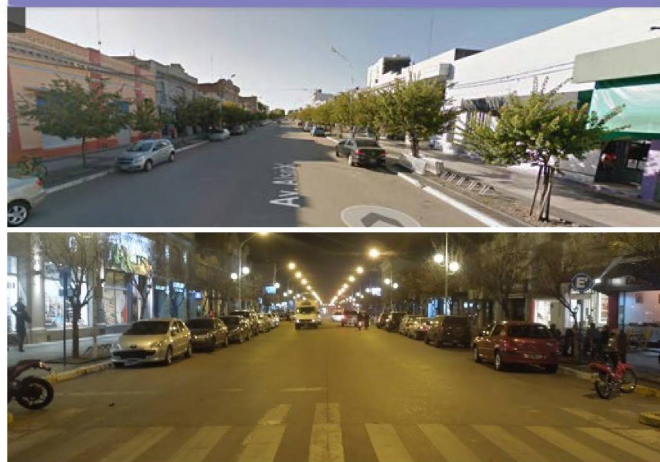
urbana continua y unificada. A esto, se le suma la irregularidad de marquesinas y cartelería, que evidencia la ausencia de políticas y de regulación del espacio público.

Figura 71. Discontinuidad en la altura de la edificación



Fuente: Fotografías tomadas durante el relevamiento, 2018.

Figura 72. Área Centro Chacabuco



Fuente: 1- Fotografías tomadas durante el relevamiento, 2018.
2- Imagen peatonal, Google Earth, 2018

Esta situación trasladada al área central, en torno a la plaza General San Martín, plantea la necesidad de su recuperación y revitalización, como centralidad histórica, social, económica, cultural y simbólica de la ciudad.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone aumentar el Espacio Público Total, tanto en la ciudad cabecera co-

mo en las localidades, así como equilibrar la desigualdad de Espacio Público Verde por habitante entre el centro y la periferia, fomentando una política municipal de espacio público, concebido como ámbito de convivencia y componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia de la ciudad.

Problemática 5

Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto) con deficitarias condiciones de seguridad vial

Dimensión: Movilidad Urbana

Indicador: Cualitativo

Causas directas:

- Débil conectividad territorial y falta de transporte público
- Débil conectividad urbana con la periferia por déficit de pavimentación, ineficiente mantenimiento y falta de transporte público
- Sistema de movilidad basado en auto particular (40%) y motos (60%)
- Tránsito de transporte de carga en la ciudad y el área central, con déficit de la playa de camiones
- Impacto urbano/movilidad por la construcción de la nueva Autovía RN7
- Déficit de infraestructura vial (señalética, sendas peatonales, reductores de velocidad, etc.)
- Incidentes de tránsito y reducción de los índices accidentológicos graves

Problema:

Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto) con deficitarias condiciones de seguridad vial

Encuadre Conceptual

La inclusión en la Agenda 2030 del Objetivo 11, “Lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, sitúa a las ciudades y al desarrollo urbano en el centro del desarrollo sostenible, reconociendo su importancia para la calidad de vida de la población.

En este marco, en relación a la movilidad urbana, propone para el 2030 la meta de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”. Como indicador establece la “proporción de la población que tiene acceso conveniente al transporte público, desglosada por grupo de edad, sexo y personas con discapacidad”.

En el mismo sentido, la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III 2016), propone adoptar medidas para mejorar la seguridad vial, integrada a la planificación y el diseño

de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte, prestando especial atención a las necesidades de todas las mujeres, las niñas, los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Además, propone ejecutar políticas y medidas dirigidas a promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, con miras a obtener resultados generales en materia de salud y trabajar para aplicar leyes y políticas integrales sobre seguridad motociclista, habida cuenta de las cifras crecientes y desproporcionadamente elevadas de muertes y lesiones de motociclistas en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo. Dando prioridad a un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los niños.

Promueve también el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género, que hagan posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos, mediante la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales y la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Conexión e integración con el sistema urbano-territorial

Promover una ciudad conectada e integrada en su relación con los municipios cercanos con los que forma una realidad territorial compartida, así como con distintas escalas provincial, nacional y global (AMBA, Mercosur, Redes de ciudades, etc.), mediante una movilidad y transporte sostenibles, así como con tecnología y redes de comunicación e infraestructura.

Movilidad sostenible

Impulsar un sistema de movilidad en la ciudad con criterios de sostenibilidad ambiental, partiendo de postergar la actual prioridad del automóvil privado como medio de transporte y dando prioridad a los modos no motori-

zados (peatones y ciclistas) y a los medios de transporte alternativo y/o masivo, intermodal e integrado entre sí.

Análisis Problemática 5

Chacabuco presenta una débil conectividad territorial por déficit de la red caminera y falta de transporte público de pasajeros.

Al respecto, el sistema ferroviario del Tren San Martín que va de Retiro a Junín, consta de paradas en las localidades de Castilla, Rawson y Chacabuco (no en O`Higgins), pero solo realiza viajes de ida los días lunes, miércoles y viernes, en horarios de entre las 21 y 23 horas, y viajes de vuelta los lunes, martes y jueves, en horarios de entre las 4 y las 6 horas (Ministerio de Transporte de la Nación). Ello impide utilizar el servicio de manera cotidiana como medio de transporte entre localidades.

Chacabuco cuenta además con servicio de transporte público de larga distancia que diariamente viaja a Buenos Aires, La Plata y a otros puntos centrales del país como Rosario, Mar del Plata y Córdoba²³. Internamente, en lo que respecta a un servicio privado, cuenta con un sistema de remises y de combis para los traslados de menor distancia. Sin embargo, no deja de ser una falencia la ausencia de un sistema de transporte público local,

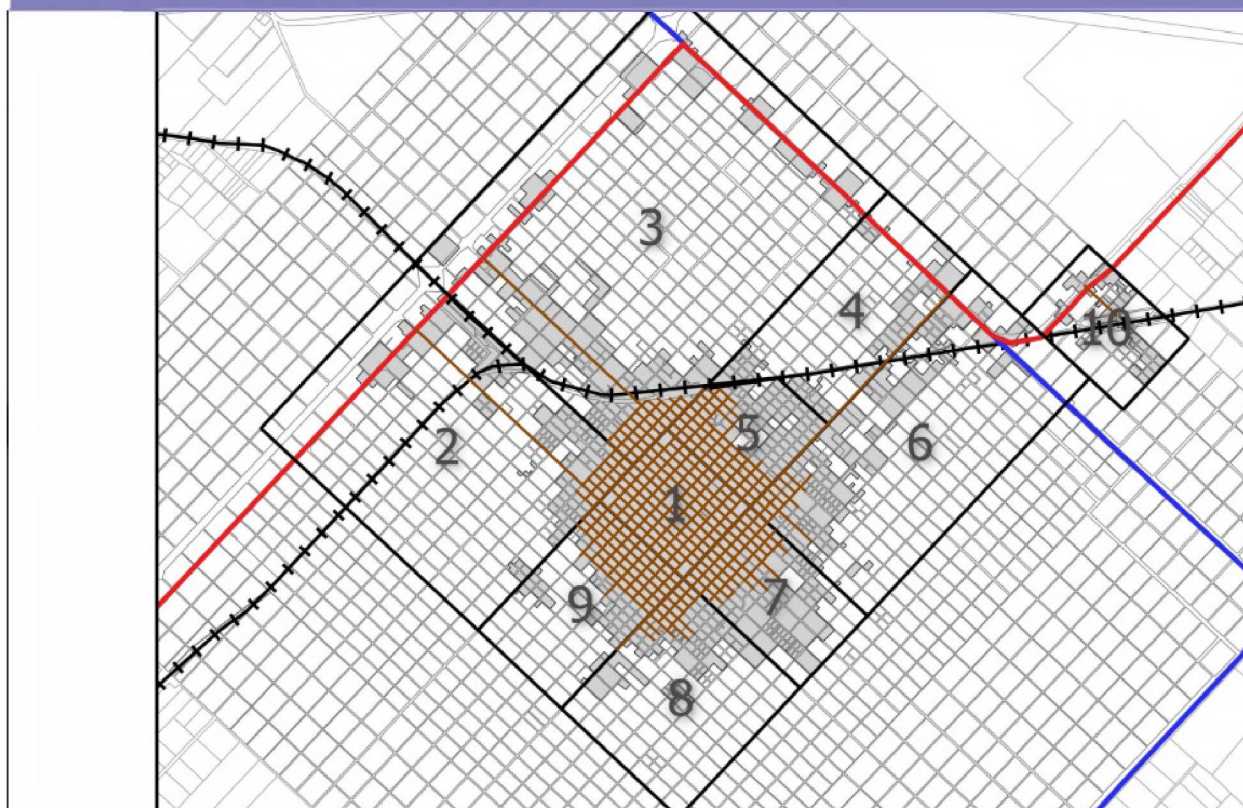
que permita realizar viajes de corta distancia de manera colectiva.

A esto se suma la falta de una red caminera rural que contenga las condiciones accesibles de transitabilidad, que hoy son deficitarias. Las Localidades más perjudicadas en ese sentido son Rawson y Castilla, que se conectan con Chacabuco en forma directa por caminos rurales de tierra o en forma indirecta por ruta asfaltada, pero duplicando la cantidad de kilómetros (75,6 km).

Por otra parte, se observa una débil conectividad urbana entre el centro (zona 1) con la periferia (zonas 2 a 10) de la ciudad cabecera por déficits de pavimentación, ineficiente mantenimiento y falta de transporte público. Al respecto las arterias que conforman los bordes periurbanos de la ciudad, no se encuentran pavimentadas, ni mejoradas, solo algunas arterias, paralelas a vías de acceso primarias, entre otros aspectos que merecen atención. La falta de conservación, también afecta en cierta medida una correcta y eficaz circulación por las mismas.

En relación a la cobertura de pavimento en la vía pública, los mayores déficits se encuentran en las zonas 2, 3, 4, 6, 8 y 10, con índices que no superan el 20% de cobertura; seguidas por la Zona 7, con un bajo porcentaje de cobertura (entre 20% y 40%).

Figura 73. Red de Pavimento existente por zonas



Fuente: Elaboración Propia. 2018

23 - <http://chacabuco.gob.ar/ciudad/como-llegar/>

Existen diferentes modalidades de movilidad (peatonal, bicicleta, transporte público, transporte de carga y automóviles) y cada una de ellas necesita, para garantizar su éxito, que se jerarquice con respecto a las demás. En Chacabuco predominan el auto particular y las motos, careciendo de transporte público de pasajeros, situación que acentúa la utilización de estos modos de movilidad para el traslado y conectividad urbana.

Por la importancia de la actividad agropecuaria, el transporte de carga produce una infinidad de inconvenientes, en la ciudad y el área central, que han derivado en la falta de fluidez circulatoria, otros por consecuentes de su continua circulación, provocando desgaste de las vías de circulación; estacionamientos inadecuados, y la falta de adecuación de la playa de camiones, suman una serie de problemas que en su conjunto degradan al ambiente urbano.

Sin duda que, la culminación de la nueva Autopista Ruta Nacional 7, tendrá un impacto importante tanto a nivel urbano como en la movilidad, dado que es una vía conectora de acceso regional y metropolitano, con flujo

circulatorio elevado, siendo considerada como la Ruta con mayor volumen de tránsito de la Argentina.

Habiendo evaluado la nueva traza de la Autopista Ruta Nacional 7, se identifican la definición de distribuidores de ingreso en distintos puntos, Cucha Cucha, Aeropuerto, otro próximo a la intersección con el tramo de la Ruta 7 actual, entre las Avenidas Elguea Román y Juan XXIII y otro en el tramo final Coliqueo. Esta situación, conlleva al estudio de impacto que se producirá en el territorio, derivado de estos ingresos estratégicos, más allá del desarrollo de las zonas que se encuentran en proceso de consolidación y crecimiento.

Entre los impactos potenciales que serán objeto de prevenciones normativas se indican:

- Localización de usos espontáneos, que perjudiquen o impacten negativamente en el territorio.
- Desarrollo urbanístico de áreas que aún no están en condiciones óptimas para focalizar crecimientos urbanos ordenados y sustentables, por la falta de infraestructura en general.



Fuente: Plano Homaq; 2 Arroyos; UCSA; Vialidad Nacional; Consulbaires. 2018

Finalmente, se observan déficit de infraestructura vial (señalética, sendas peatonales, reductores de velocidad etc.) para mejorar la seguridad vial. En general, se evidencia falta de adecuación de la red vial para incrementar la seguridad de todos los usuarios, en particular peatones y ciclistas.



Fuente: Relevamiento, 2018

También se observa la falta de diseño urbano destinado a disminuir la velocidad del tránsito, logrando un mejor ordenamiento vehicular y mejorando la seguridad y visibilidad de los peatones. Entre otros conflictos, el ancho de las vías de circulación alienta el exceso de velocidad, cambios de carril inseguros y movimientos vehiculares impredecibles.

Si bien se redujeron los índices accidentológicos graves, el alto número de incidentes viales producidos en los últimos años, es motivo de preocupación, fundamentalmente por la alta circulación de motos en una ciudad con importantes déficits de infraestructura vial.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone transformar la movilidad urbana y la seguridad vial hacia un modelo sostenible, con prioridad en los peatones y los ciclistas, la inter-modalidad y la integración entre movilidad y uso del suelo, minimizando los impactos negativos que la movilidad genera sobre el medio ambiente, fundamentalmente en términos de contaminación, ruido, consumo energético, y otros aspectos como la ocupación del espacio público o la calidad paisajística.

Problemática 6

Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento

Dimensión: Vivienda

Indicador: Déficit cuantitativo

Causas directas:

- Importante cantidad de viviendas particulares en condición de hacinamiento
- Irregular régimen de tenencia de tierra y vivienda
- Demoras de escrituración de lotes del Plan Familia Propietaria
- Elevado porcentaje de viviendas con insuficiente calidad de conexión a servicios básicos
- Preocupante número de viviendas con mala calidad de materiales y escasa infraestructura de servicios
- Envejecimiento poblacional con necesidad habitacional para adultos mayores (O´Higgins, Castilla y Rawson)

Problema:

Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento.

Encuadre Conceptual

La inclusión en la Agenda 2030 del Objetivo 11, “Lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, sitúa a las ciudades y al desarrollo urbano en el centro del desarrollo sostenible, reconociendo su importancia para la calidad de vida de la población.

En este marco, en relación a la vivienda, propone para el 2030 la meta de “Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales”. Como indicador establece la “Proporción de la población urbana que vive en barrios marginales, asentamientos improvisados o viviendas inadecuadas”.

En el mismo sentido, la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III 2016), se compromete a “promover políticas en materia de vivienda a nivel nacional, subnacional y local que respalden la realización progresiva del derecho a una vivienda adecuada para todos como elemento integrante del derecho a un nivel de vida adecuado; que luchen contra todas las formas de discriminación y

violencia e impidan los desalojos forzosos arbitrarios; y que se centren en las necesidades de las personas sin hogar, las personas en situaciones vulnerables, los grupos de bajos ingresos y las personas con discapacidad, y propicien al mismo tiempo la participación y colaboración de las comunidades y los interesados pertinentes en la planificación y aplicación de esas políticas, incluido el apoyo a la producción social del hábitat, de conformidad con la legislación y las normas nacionales”.

Apunta a “promover el desarrollo de políticas y enfoques habitacionales integrados que tengan en cuenta la edad y el género en todos los sectores, en particular en los ámbitos del empleo, la educación, la atención de la salud y la integración social, y a todos los niveles del Gobierno; políticas y enfoques que incorporen la asignación de viviendas asequibles, accesibles, eficientes, seguras, resilientes, bien conectadas y bien ubicadas, prestando especial atención al factor de proximidad y al fortalecimiento de la relación espacial con el resto del entramado urbano y las esferas funcionales cercanas”.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Políticas de vivienda y de acceso a un hábitat digno

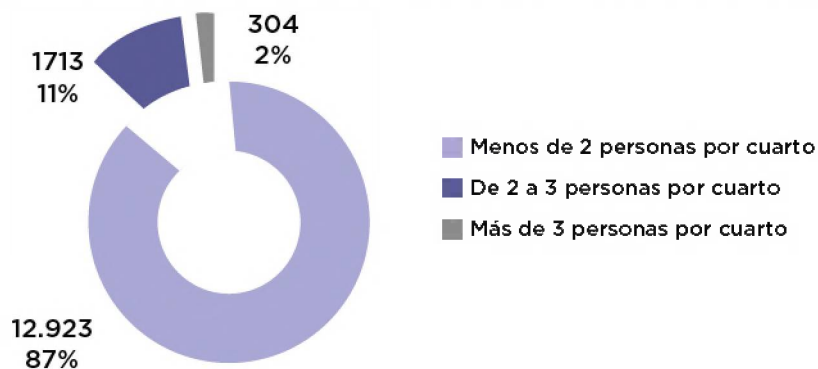
Garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

Análisis Problemática 6

Dada la falta de información primaria aportada por el municipio, el análisis de esta dimensión se realiza en base al Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 del INDEC. En este contexto, la situación de la vivienda en Chacabuco presenta las siguientes características:

Gráfico 5. Cantidad de viviendas particulares con condiciones de hacinamiento

VIVIENDAS PARTICULARES CON UN HOGAR EN LA VIVIENDA SEGÚN HACINAMIENTO



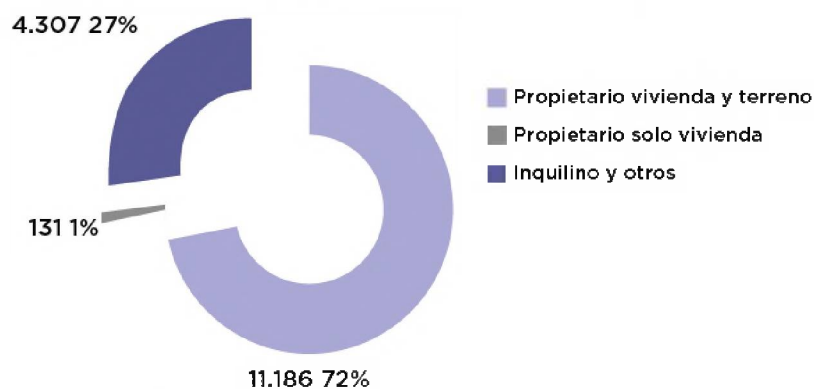
Fuente: Elaboración propia según datos Censo 2010 INDEC

En esta causa, el censo cuantifica la cantidad de personas por cuarto, pudiendo observarse que el 11% de las viviendas se encuentra en el rango de 2 a 3 personas por cuarto, en tanto el 2%, que equivale a 304 viviendas, se ubica en la situación más desfavorable, con más de 3

personas por cuarto. Si bien el 87% restante cumple con las condiciones de habitabilidad que evitan caer en el nivel de hacinamiento, aquellos números observados no deben soslayarse.

Gráfico 6. Irregular régimen de tenencia de tierra y vivienda

RÉGIMEN DE TENENCIA DE LA VIVIENDA

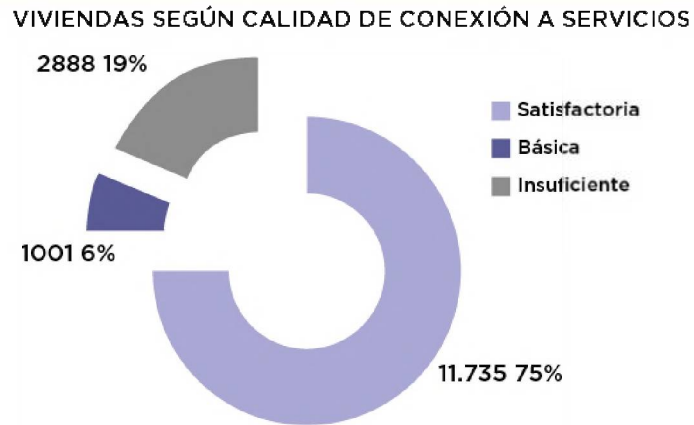


Fuente: Elaboración propia según datos Censo 2010 INDEC

En este aspecto se desarrollan diferentes situaciones que reflejan déficits, analizando las viviendas particulares según el régimen de tenencia de la vivienda. En base a estos datos estadísticos 4.307 de ellas corresponden a inquilinos, ocupantes por préstamos, ocupantes por tra-

bajo y otra situación, alcanzando el 27% del total de las viviendas. El restante 73% pertenecen a propietarios que además son dueños de la tierra, salvo el 1% de ese valor cuyos dueños lo son solamente de la vivienda.

Gráfico 7. Porcentaje de viviendas con insuficiente calidad de conexión a servicios básicos

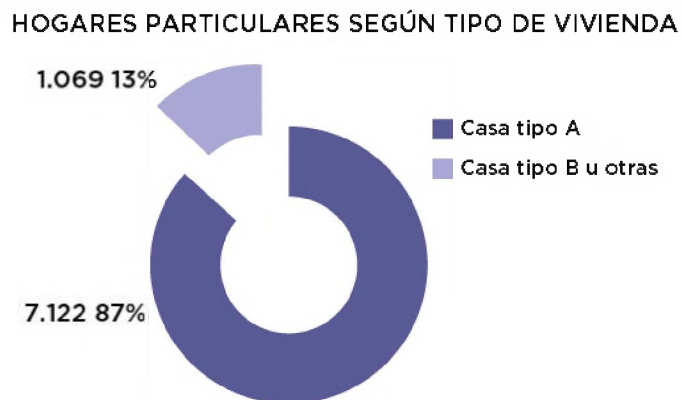


Fuente: Elaboración propia según datos Censo 2010 INDEC

Puede verificarse que 3.889 viviendas, que representan el 25%, poseen una calidad de conexión a infraestructura de servicios, que puede considerarse básica e insuficiente. Este indicador permite observar una problemáti-

ca que debe abordarse a los efectos de poder alcanzar los estándares de infraestructura de servicios adecuada, como uno de los factores preponderantes para mejorar las condiciones de calidad de vida de los habitantes.

Gráfico 8. Cantidad de Hogares con mala calidad de materiales y escasa infraestructura de servicios

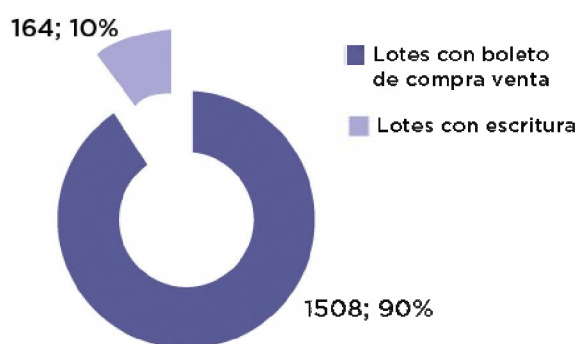


Fuente: Elaboración propia según datos Censo 2010 INDEC

Puede observarse que el 13% de los hogares se encuentran incluidos en la categoría "B" que para el INDEC son aquellos que no tienen provisión de agua por cañería dentro de la vivienda, no disponen de retrete con descar-

ga de agua, tienen piso de tierra u otro material precario. Dentro de ese porcentaje también se incluyen los ranchos, casillas e inquilinatos, entre otros.

LOTES PARA ADJUDICAR PLAN FAMILIA
Propietaria: 1823



Fuente: Elaboración propia según datos Censo 2010 INDEC

De acuerdo a datos suministrados por la Secretaría de Tierras de la Provincia, en el marco del Plan familia propietaria se evidenció la existencia de déficits en adjudicaciones, por contar solo con boleto de compra venta alcanzando una cifra de 1508 lotes sin escrituración, del total de 1823 que se encuentran en trámite de adjudicación, representando un porcentaje del 90% del total indicado.

Estos planes se referencian en líneas generales a los barrios que se localizan en los bordes del área urbana de la ciudad cabecera de Chacabuco, situación que representa una cantidad considerable de familias que aún no cuentan con titularidad de sus predios.

Envejecimiento poblacional con necesidad de vivienda para adultos mayores.

En las localidades, ante la expulsión de población joven, se incrementa la población en edad adulta en relación con el total de población que en ellas reside. Este proceso de envejecimiento poblacional de las localidades del partido trae aparejado asimismo la necesidad habitacional y de atención para la salud destinados a adultos mayores.

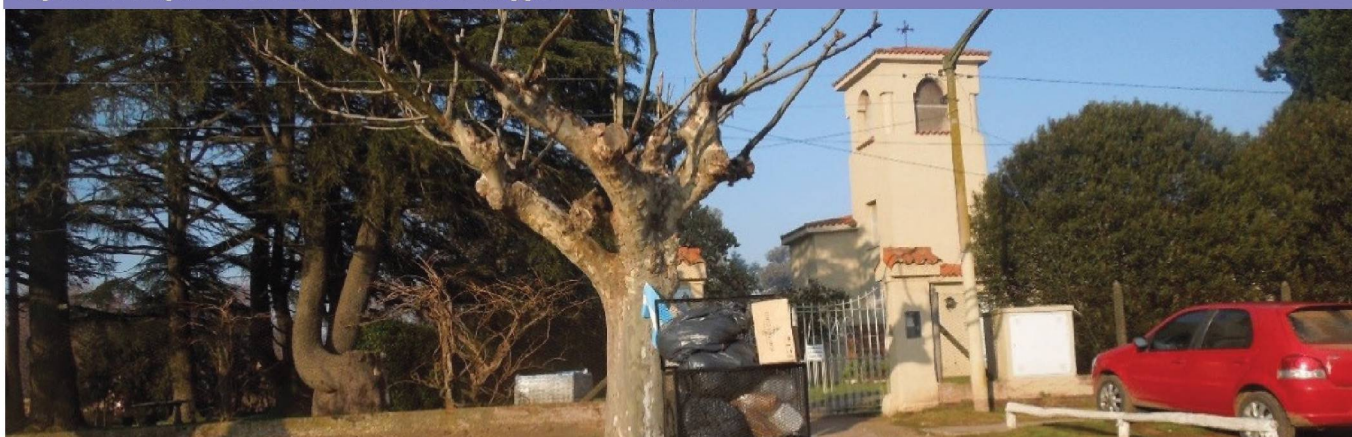
Al respecto, la localidad de O'Higgins ha inaugurado a comienzos del año 2017 un Hogar de Ancianos, a cargo de la Municipalidad de Chacabuco, con una capacidad estimada en veinte camas.

Con ello, se ha afrontado satisfactoriamente la demanda de un establecimiento de atención destinado a este sector poblacional en la localidad de O'Higgins, no así en las localidades de Rawson y Castilla donde ante el incremento cada vez mayor de población en edad adulta, se tornó necesaria la ampliación de los asilos de ancianos con los que se dispone.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone mejorar las condiciones de habitabilidad, regularización dominial y ampliación de cobertura de servicios básicos, propendiendo a un desarrollo urbano más integrado e inclusivo, que evite la segregación urbana y facilite la mejora de los barrios de borde y la inclusión social, mejorando la calidad de la vivienda, la accesibilidad a los servicios esenciales (agua y cloacas) y el equipamiento básico, minimizando las diferencias entre centro y periferia.

Figura 76. Hogar de Ancianos Santa Ana O'Higgins - Chacabuco



Fuente: Relevamiento O'Higgins. 2018

Problemática 7

Desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático) y uso inadecuado de recursos naturales (suelo)

Dimensión: Ambiental

Indicador: Índice de vulnerabilidad social frente a desastres

Causas directas:

- Alta vulnerabilidad social frente a desastres hacia la periferia (Zonas 4, 6, 10 / Zonas 3, 8)
- Riesgo de inundaciones (próximo a vías del FFCC y al sur de la periferia)
- Alteración de la geomorfología del suelo por actividad extractiva
- Manejo inadecuado de los residuos sólidos urbanos (basural a cielo abierto)
- Alto consumo de suelo urbano que avanza sobre el área rural

Problema:

Desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático) y uso inadecuado de recursos naturales (suelo)

Encuadre Conceptual

La inclusión en la Agenda 2030 del Objetivo 11, “Lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, sitúa a las ciudades y al desarrollo urbano en el centro del desarrollo sostenible, reconociendo su importancia para la calidad de vida de la población.

En este marco, en relación a la dimensión ambiental, propone para el 2030 las siguientes metas:

“Para 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo. Como indicadores establece: 1. Porcentaje de residuos sólidos urbanos recolectados periódicamente con descarga final adecuada con respecto al total de los desechos generados por la ciudad y 2. Niveles medios anuales de partículas finas (por ejemplo, PM2.5 y PM10) en las ciudades (ponderados según la población)”.

“Para 2020, aumentar sustancialmente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan y ponen en marcha políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mi-

tigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles. Como indicadores establece: 1. Proporción de los gobiernos locales que adoptan e implementan estrategias locales para la reducción del riesgo de desastres en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030”.

En el mismo sentido, la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III 2016), propone un Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente, a partir de “facilitar la ordenación sostenible de los recursos naturales en las ciudades y los asentamientos humanos de una forma que proteja y mejore los ecosistemas urbanos y los servicios ambientales, reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire, y promueva la reducción y la gestión del riesgo de desastres, mediante el apoyo a la preparación de estrategias de reducción del riesgo de desastres y evaluaciones periódicas de los riesgos de desastres ocasionados por peligros naturales y causados por los seres humanos, por ejemplo con categorías para los niveles de riesgo, al tiempo que se fomenta el desarrollo económico sostenible y se protege a todas las personas, su bienestar y su calidad de vida mediante infraestructuras, servicios básicos y planificaciones urbanas y territoriales racionales desde el punto de vista ambiental”.

Al respecto propone cambiar “el enfoque reactivo por uno más proactivo y basado en los riesgos, que incluya todos los peligros y a toda la sociedad, por ejemplo sensibilizando al público sobre los riesgos y fomentando inversiones tempranas para prevenir los riesgos y sumar resiliencia, al tiempo que se garantizan respuestas locales eficaces y oportunas para atender las necesidades inmediatas de los habitantes afectados por los conflictos y los desastres naturales y los causados por los seres humanos. Ello debería incluir la integración de los principios de “reconstruir mejor que lo anterior” en el proceso de recuperación de los desastres a fin de incorporar en la

planificación futura medidas territoriales, ambientales y de fomento de la resiliencia y experiencias adquiridas de desastres pasados, así como la conciencia de nuevos riesgos”.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Acción frente al Cambio Climático: Mitigación, Adaptación y Resiliencia

El cambio climático es una de las tendencias más significativas a nivel global, cuyos impactos adversos pueden afectar al desarrollo sostenible de una ciudad, en este marco el primer paso es reconocer los impactos a nivel local, para empezar a trabajar en la mitigación y en la adaptación y así transitar hacia una Ciudad Sostenible y Resiliente.

Energías renovables y eficiencia energética

Fomentar la producción y distribución de energías renovables y limpias, e impulsar acciones orientadas a la eficiencia energética de la ciudad y de los edificios, que en el marco del cambio climático global plantea la necesidad de una profunda transición energética, asociada al desarrollo de las energías renovables y limpias, al aumento de la eficiencia y a un consumo responsable.

Gestión sostenible e integral de residuos sólidos urbanos

Garantizar una gestión sostenible e integral de los residuos orgánicos e inorgánicos (separación, recogida y

tratamiento), utilizando estrategias y tecnologías efectivas que internalicen los costos ambientales y sociales, asegurando una adecuada higiene urbana y calidad ambiental para la actual y las futuras generaciones, minimizando los efectos negativos a la salud y al ambiente, en el marco de las normativas vigentes y un modelo de gestión abierto y transparente.

Análisis Problemática 7

Para la **Problemática 7**: Desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático) y uso inadecuado de recursos naturales, se adoptó el Índice de Vulnerabilidad Social frente a Desastres -IVSD- aplicado en el Plan de Adaptación Frente al Cambio Climático, llevado a cabo en conjunto por la Red Argentina de Municipios frente el Cambio Climático (RAMCC) y la Municipalidad de Chacabuco.

Para determinar la vulnerabilidad social se consideró el Índice de Vulnerabilidad Social frente a Desastres (IVSD; Natenzon, 2015) a nivel de radio censal. Este índice considera tres dimensiones diferentes de la vulnerabilidad social: las condiciones sociales, habitacionales y económicas. Cada una de estas dimensiones de la vulnerabilidad social son evaluadas en términos de distintas variables (educación, salud, demografía, vivienda, servicios básicos, trabajo, constitución familiar) que son determinadas a partir de diez indicadores (Tabla).

Cuadro 39. Dimensiones, variables e indicadores del IVSD

DIMENSIÓN	VARIABLES	INDICADORES
Condiciones Sociales	Educación	1. Analfabetismo
	Salud	2. Mortalidad infantil
	Demografía	3. Población de 0 a 14 años 4. Población de 65 y más años
Condiciones Habitacionales	Vivienda	5. Hacinamiento crítico
	Servicios básicos	6. Falta de acceso a red pública de agua potable
		7. Falta de acceso a desagües cloacales
Condiciones Económicas	Trabajo	8. Desocupados
	Educación	9. Nivel Educativo de los Jefes de hogar
	Familia	10. Hogares sin cónyuge

Fuente: elaborado por S. González en base a S.González, A. Calvo y C.E. Natenzon Proyecto UBACYT - PDTS - PF01, 2013-2015

El IVSD se calcula tanto en valores relativos como absolutos, estableciendo cinco categorías para cada uno (1 Muy Baja, 2 Baja; 3 Media, 4 Alta, 5 Muy Alta). Se obtiene un subíndice absoluto y uno relativo por cada aspecto de la vulnerabilidad: sociales (indicadores 1 a 4), habita-

cional (indicadores 5 a 7) y económica (indicadores 8 a 10). Además, se realiza el cálculo el IVSD relativo y absoluto total (considerando todos los indicadores).

A partir de la combinación del IVSD relativo y absoluto total se obtiene un IVSD síntesis, que presenta las misma

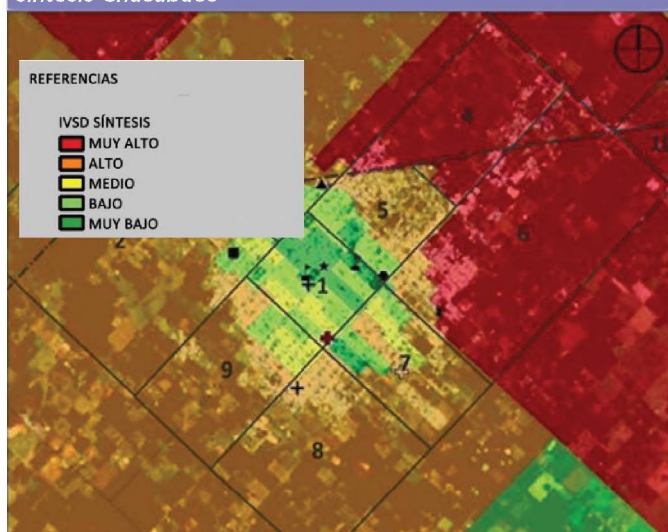
categorías (1: Muy Baja, 2: Baja; 3: Media, 4: Alta, 5: Muy Alta) y es utilizado para el cálculo del riesgo. Para una mayor descripción del cálculo del IVSD síntesis consultar Natenzon (2015).

Los valores para el cálculo de cada indicador y los IVSD correspondientes fueron obtenidos de la base de datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina (INDEC, <https://www.indec.gov.ar/>). En este estudio, no se consideró el Indica-

dor 2 (Mortalidad Infantil) por no disponer de dicha base de datos a nivel de radio censal.

Teniendo en cuenta las 10 zonas en que se dividió territorialmente la ciudad cabecera para el análisis, se concluye que existe una desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático), encontrándose los índices más altos de vulnerabilidad social, en las zonas 4, 6 y 10 Cucha Cucha (que presentan una muy alta vulnerabilidad social) y las zonas 3 y 8 (que presentan una alta vulnerabilidad social).

Figura 77. Índice de Vulnerabilidad Social frente a Desastres síntesis Chacabuco



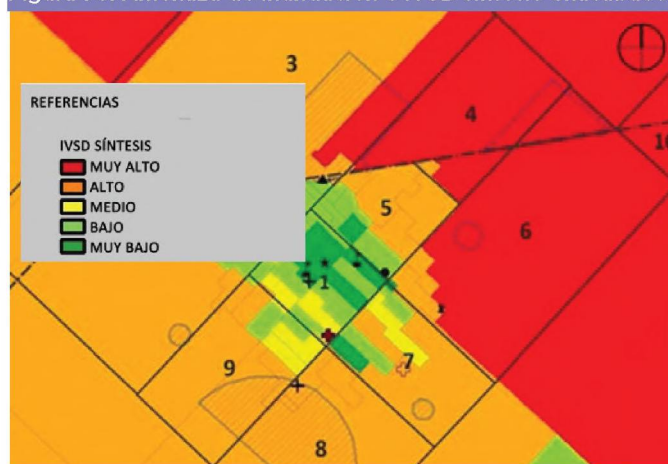
Fuente: Plan de Adaptación Frente al Cambio Climático. 2018.

Cuadro 40. IVSD síntesis por zonas de la ciudad cabecera

Zonas Ciudad Cabecera	Vulnerabilidad Social frente a Desastres
Zona 1	2 baja
Zona 2	3 media
Zona 3	4 alta
Zona 4	5 muy alta
Zona 5	3 media
Zona 6	5 muy alta
Zona 7	3 media
Zona 8	4 alta
Zona 9	3 media
Zona 10 Cucha Cucha	5 muy alta

Fuente: Elaboración propia en base al Plan de Adaptación Frente al Cambio Climático. 2018.

Figura 78. Amenaza de inundación e IVSD síntesis Chacabuco



Fuente: Plan de Adaptación Frente al Cambio Climático. 2018.

Cuadro 41: Categorías de riesgo de inundación

		VALOR ASIGNADO	PELIGROSIDAD			
			BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA
VULNERABILIDAD	MUY BAJA	1	1	2	3	4
	BAJA	2	2	4	6	8
	MEDIA	3	3	6	9	12
	ALTA	4	4	8	12	16
	MUY ALTA	5	5	10	15	20

RIESGO	MUY ALTO
	MEDIO
	ALTO
	BAJO

Fuente: Plan de Adaptación Frente al Cambio Climático. 2018.

Seguidamente al mapa del IVSD síntesis, se construyó el mapa de amenaza de inundación, que permitió calcular el riesgo de inundación para el área de estudio, a partir de entender al riesgo= amenaza x vulnerabilidad social. Las categorías de riesgo de inundación (bajo, medio, alto, muy alto) se determinan según el valor asignado a

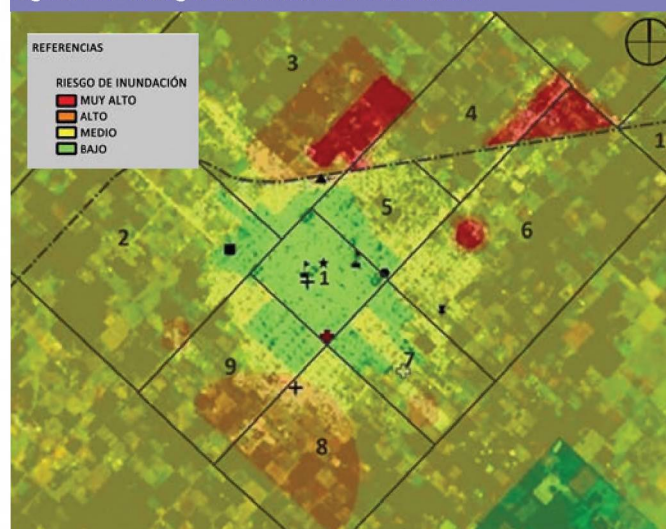
cada categoría de IVSD síntesis y de amenaza de inundación.

El mapa de riesgo de inundación, señala zonas con alto nivel de riesgo hacia el Norte de la ciudad cabecera. Los barrios con niveles más altos de riesgo, son los que se encuentran al norte, próximo a las vías del ferrocarril San

Martín, como los barrios San Cayetano y Las Palmeras y

al sur, como el barrio La Construcción.

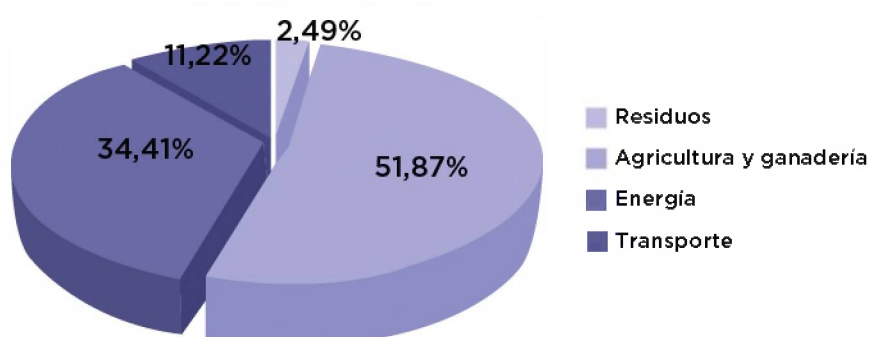
Figura 79. Riesgo de inundación Chacabuco



Fuente: Plan de Adaptación Frente al Cambio Climático. 2018.

Como antecedente histórico de inundación en la ciudad de Chacabuco podemos citar la sufrida en el mes de agosto de 2015 cuando diversos barrios del municipio como el San Cayetano, Las Palmeras, Alcira de la Peña, Las Casuarinas, Matadero, el Mojón y La Ilusión fueron gravemente perjudicados por este evento. La localidad de Cucha Cucha se calcula se inundó en casi un 80% de su totalidad territorial.

Gráfico 10. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del Partido de Chacabuco por subcategoría y según su contribución al total de emisiones.



Fuente: PlInforme Final Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático. 2016.

El Partido de Chacabuco no cuenta con ninguna industria dedicada a la fabricación de materiales que en sus procesos de transformación generan emisiones de gases de efecto invernadero (Industria Mineral, Industria Química o Industria del Metal), por lo que su resultado en esta categoría es 0 toneladas de CO2 emitidas.

Con el objetivo de mitigar entre el 15 y 20% del total de sus emisiones generadas, es necesario poner en marcha estrategias de mitigación para reducir las emisiones de

GEI en materia de energía, transporte y desechos.

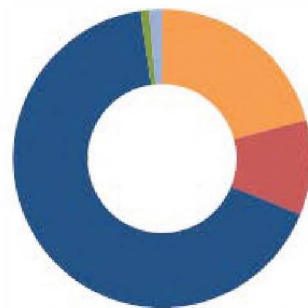
Por otra parte, el informe final de inventario de gases de efecto invernadero del partido de Chacabuco, realizado por el municipio y la RAMCC en el año 2016, determina que la categoría Agricultura y Ganadería (51.87%) es la que produce la mayor parte de las emisiones, seguido por Energía (34.41%) y Transporte (11.22%). Los residuos contribuyen apenas con un 2,49%.

INVENTARIO GASES DE EFECTO INVERNADERO - CHACABUCO



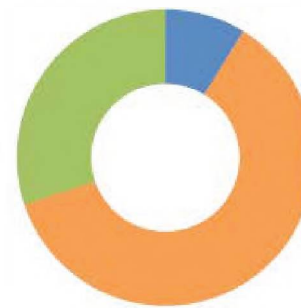
Detalle de Emisiones de CO2e por subcategoría

ENERGIA ESTACIONARIA



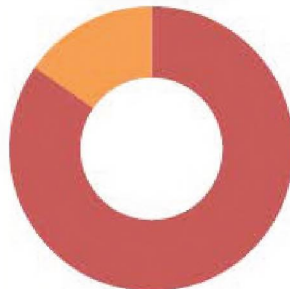
- Edificios residenciales
- Edificios comerciales e institucionales
- Industrias de manufactura y construcción
- Industria de energía
- Actividades agrícolas, silvicultura y pesca
- Fuentes no especificadas
- Emisiones Fugitivas

TRANSPORTE



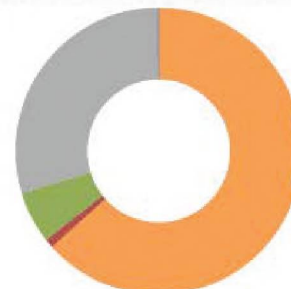
- GNC
- Gaz Oil
- Nafta
- Otros

RESIDUOS



- Residuos sólidos
- Tratamiento biológico
- Incineración
- Tratamiento de efluentes líquidos

AGRICULTURA Y GANADERIA



- Fermentación Entérica
- Gestión de Estiércol
- Uso de Fertilizantes
- Orina y Estiércol de Pastoreo
- Residuos de Cosecha
- Arrós

Otra problemática ambiental se vincula a la presencia de canteras y/o tosqueras en la Sección Quintas del partido de Chacabuco.

Esta actividad desarrollada de manera intensiva, lleva a que la calidad del suelo se deteriore notablemente.

Despojados de su cubierta vegetal, los suelos decapitados por la actividad ladrillera adquieren características muy particulares.

Los rendimientos siempre son inferiores y los forrajes no tienen el mismo índice de crecimiento; aún con lluvias moderadas retienen largo tiempo la humedad y se convierten en muchos casos en fangales.

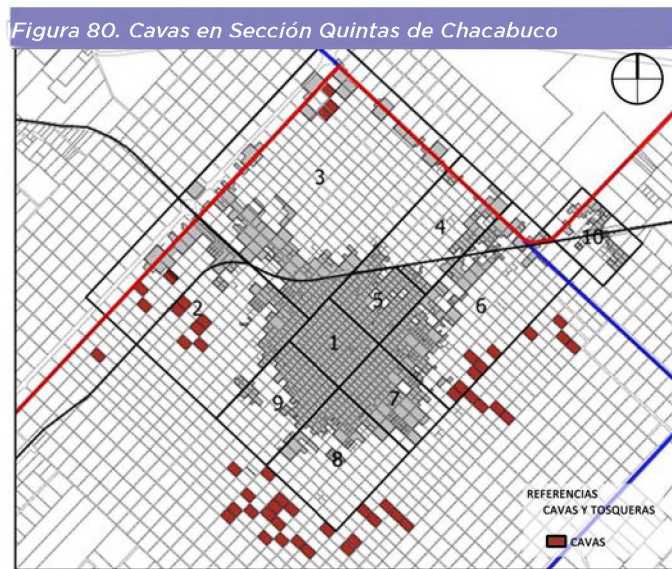


Figura 80. Cavas en Sección Quintas de Chacabuco
Fuente: Elaboración propia en base a Evaluación de Impacto Ambiental. Pablo Atencio. 2018

Esto motiva la necesidad de regular el uso del suelo, evitando que sigan funcionando aquellas canteras que generan elevados índices de contaminación, y que se conviertan en depósitos de residuos cuando dejen de ser consideradas aptas para la explotación. A los fines de lograr esta regulación, fue dictada la Ordenanza N° 6847/16 que se encuentra en plena vigencia. Mediante la misma se crea un registro de cavas que permitirá regular las existentes y reglamentar las nuevas, generando las regulaciones necesarias para que las canteras no se conviertan en un peligro para la población y para el medio ambiente.

Aún queda pendiente la regulación sobre los suelos explotados por la actividad ladrillera en el partido que se iniciará cuando entre en funcionamiento la “cava municipal” que comenzará con sus actividades una vez cumplidas las reglamentaciones que exige el Ministerio de Minería.

En relación a la gestión de los desechos municipales,

Chacabuco cuenta con una planta de reciclado municipal para tratamiento de residuos secos, a través de la campaña “Separados”, donde se realiza la recolección diferenciada de los residuos clasificados en origen, de 200 manzanas de las 2000 con que cuenta la ciudad cabecera. No obstante, la gestión de residuos sólidos urbanos recolectados periódicamente no cuenta con una descarga final adecuada, ya que se materializa a través de un basural a cielo abierto.

Los basurales a cielo abierto además de ser un peligro latente para la salud de las personas, son focos de contaminación de acuíferos, de suelo y de agua; y en muchos casos focos de incendios que producen deterioro en la calidad del aire. Las problemáticas ambientales relacionadas con estos son: la contaminación del suelo, de aguas superficiales y subterráneas, agravada por la incineración incontrolada, la utilización de trincheras y cavas excavadas hasta la napa freática, la disposición de los residuos sin metodología alguna, condiciones adecuadas para la proliferación de vectores, presencia de personas hurgando entre los residuos, presencia de animales alimentándose de los residuos, etc.



Figura 81. Basural a cielo abierto Chacabuco
Fuente: chacabucoenred.com

En materia de energía, se destaca el recambio de luminarias LED del alumbrado público en la ciudad cabecera, la instalación de un aerogenerador en la Escuela N° 6 de Cucha Cucha (por cortes cotidianos), la instalación de 6 paneles fotovoltaicos instalados a través de PROINGER en el jardín de Infantes de O´Higgins y en la misma localidad, el proyecto de una granja fotovoltaica de 0,5MW aprobado por el Ministerio de Energía de la provincia.

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone reducción del riesgo social frente a desastres, a través de un Plan de Acción Climática, basado en proyectos de mitigación y adaptación que permitan transitar hacia una

ciudad más Sostenible y Resiliente, prestando especial atención a la recuperación y remediación de cavas, la gestión integral de los residuos sólidos urbanos y el ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos.

Problemática 8

Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado

Dimensión: Gestión Urbana Territorial

Indicador: Organigrama Municipal y Ordenanza vigente

Causas directas:

- Enfoque sectorial de la complejidad urbana territorial.
- Desarticulación de los componentes del sistema de gestión urbana territorial.
- Déficit de la actual ordenanza de regulación y ocupación del suelo (2322/00).
- Ordenanza de Zonificación (7494/18), en gestión, no adecuada a la Nueva Agenda Urbana 2020/2030.
- Déficit en la gestión de la información para la toma de decisiones.
- Limitada participación social y escasa colaboración interna y externa (pública-privada).

Problema:

Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado.

Encuadre Conceptual

Teniendo en cuenta la expresión regional de la Nueva Agenda Urbana (2016), el Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana²⁴ (CEPAL, ONU Hábitat 2018) promueve “una gobernanza efectiva y democrática, como un pilar fundamental para el logro del desarrollo urbano sostenible en América Latina, en base a procesos de toma de decisión y políticas públicas inclusivas y transparentes, capaces de responder a los desafíos que enfrenta el territorio y que garanticen el cumplimiento de los derechos de todos y todas en la ciudad”.

En ese camino, propone los siguientes resultados estratégicos:

- “Estructuras de gobernanza y mecanismos de participación pública y acción cívica robusta y flexible.
- Estructuras de gobernanza multinivel, multisectorial y multi-actor que permitan entablar procesos de negociación y colaboración entre las distintas escalas y sectores de gobierno y con los distintos actores del desarrollo urbano.
- Coordinación de los instrumentos y mecanismos de planificación, diseño, implementación y monitoreo y fiscalización.

sión compartida y de largo plazo para la ciudad y el territorio.

- Aumento del sentido de pertenencia y de responsabilidad a través de una gobernanza democrática.
- Prevención contra la segregación y desigualdad a través de los marcos institucionales.
- Fomento a la participación y liderazgo para que sean representativos de los diversos actores y perspectivas presentes en el territorio.
- Logro de una visión de largo plazo a través de procesos de planificación, inversión y desarrollo integrados y coordinados entre sectores para mejorar la eficiencia, efectividad y calidad de servicios.
- Instituciones, políticas, planes y programas públicos que garanticen el cumplimiento de los derechos y deberes de todos en la ciudad.
- Desarrollo de capacidades técnicas y profesionales para la planificación e implementación integrada, inclusiva y sostenible a nivel nacional y subnacional.
- Capacidad para el examen, mantenimiento y mejoramiento continuo de programas y proyectos de desarrollo urbano sostenible.
- Fortalecimiento de herramientas, recursos y capacidades institucionales para abordar y eliminar las desigualdades asociadas al género, etnia y raza, religión, discapacidad, edad y diversidad sexual”.

En este contexto, desde los principios y valores que guiarán el estudio, se propone para Chacabuco:

Nueva gobernanza con liderazgo institucional

Impulsar una nueva gobernanza capaz de pensar con la ciudadanía el futuro estratégico de la ciudad bajo el liderazgo institucional, facilitando especialmente la participación de los colectivos más vulnerables y promoviendo la concertación entre la iniciativa pública y privada, compartiendo la responsabilidad de impulsar los proyectos estratégicos con transparencia.

Nuevo modelo de Gestión Urbano Territorial

Nuevo modelo de gestión para el desarrollo sostenible e integrado que, desde un marco estratégico de actuación

24 -Fuente: Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016 - 2036. Naciones Unidas. CEPAL. Febrero 2018

consensuado con los actores sociales, articule instrumentos de acción directa (proyectos estratégicos), instrumentos de acción indirecta (normativa) e instrumentos de gestión urbana (promoción y desarrollo, financiamiento, participación, redistribución).

Análisis Problemática 8

Para la Problemática 8: Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado, se analizó el organigrama municipal (algunos aspectos de su funcionamiento) y la normativa vigente 2322/00.

En este marco y considerando al Ordenamiento Territorial como proyección espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ambientales de una sociedad, el modelo de desarrollo sostenible y de escala humana, debe incorporar una nueva gobernanza urbana e instrumentos normativos y de gestión, que respondan a los desafíos actuales que presentan las ciudades, direccionando y planificando el territorio, con calidad social, económica y ambiental, y que asegure la preservación de los recursos naturales y patrimoniales, el ordenamiento urbano y la integración territorial del Partido de Chacabuco.

Un territorio sin instrumentos normativos acordes a su realidad, tiende hacia un crecimiento insustentable, generando problemáticas que derivan en una baja calidad de vida, pérdida de recursos naturales sociales y económicos.

Al respecto, Chacabuco cuenta con una norma vigente del año 2000, enmarcada en la Ley Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, DL 8912/77 y una propuesta normativa del año 2018, aprobada a nivel local (HCD) y en evaluación en los organismos provinciales, aun sin aprobar.

Del análisis de la normativa vigente 2322/00, se detectan las siguientes problemáticas:

Escala Territorial:

- Carencia de una regulación única y de instrumentos de gestión
- Regulación segmentada e incompleta
- Zonificación sólo en la ciudad cabecera
- Falta de protección de los recursos naturales
- Falta de regulación y/o protección de las áreas naturales y/o con valor paisajístico y los valles anegables
- Falta de regulación para actividades de alto impacto a desarrollarse en el área rural
- Falta de jerarquización vial y estructuración a nivel territorial.

Escala Urbana - Periurbana:

- Inexistencia de una regulación que tienda a un modelo de ciudad sustentable y territorialmente integrado
- Delimitación de zonas que no reflejan su configuración, observándose límites recortados y difusos.
- No se reconocen las zonas inundables ni existen normas de protección patrimonial que garanticen un adecuado manejo de los sitios con valor natural y cultural.
- No se regula el espacio público
- Se observa una desarticulación normativa que posibilite una adecuada relación entre la industria y el medio urbano.
- El área periurbana (aledaña al núcleo de la localidad cabecera) no se reconoce como tal.

La Ordenanza 7494/18, se encuentra en trámite de aprobación en la provincia, por lo cual no se encuentra vigente a la fecha. Dicha norma establece nuevas formas en el quehacer y la gestión urbana territorial, integra los núcleos urbanos en el partido y mejora las condiciones de vida de los ciudadanos (ver Análisis del Marco Normativo pág. 12).

No obstante, si es aprobada, requiere su adecuación al nuevo marco estratégico del desarrollo urbano sostenible y la nueva agenda urbana 2020/2030 del Plan Estratégico Urbano Territorial de Chacabuco (impacto de la nueva Autopista RN 7, nueva gobernanza urbana, etc.).

Del organigrama municipal, y algunos aspectos de su funcionamiento, se observa una estructura institucional y legal desactualizada, caracterizada por un enfoque sectorial de la complejidad urbana territorial, con desarticulación de los componentes del sistema de gestión (marco estratégico e instrumentos de acción directa, indirecta y de gestión urbana), déficit en la gestión de la información, limitada participación social y escasa colaboración interna y externa (pública-privada).

Relación Problema - Objetivo:

En relación al problema planteado se propone promover un nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana Territorial: Integrado, Participativo y Colaborativo que, desde un marco estratégico de actuación consensuado con los actores sociales, articule instrumentos de acción directa (proyectos estratégicos), instrumentos de acción indirecta (normativa) e instrumentos de gestión urbana (promoción y desarrollo, financiamiento, participación, redistribución), siendo fundamental incorporar a la gestión una Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales (SIG) y una Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos, para dinamizar alianzas y agendas.

5. Modelo actual y deseado del territorio

5.1 Estructura Urbana y Modelo Actual

Los escenarios naturales reciben el impacto que produce el hombre, mediante acciones voluntarias que los transforman. La apropiación y modificación consecuen- te del espacio generada por los procesos de producción social con sus dinámicas particulares modelan el medio.

La resultante de ese proceso, en un momento dado, se sintetiza mediante una construcción conceptual que denominamos Estructura Urbana y que expresa el orden estructural espacial interior del sistema urbano siendo su identificación, función esencial de su estudio para la planificación y control del desarrollo urbano. La idea de la existencia de estructuras urbanas, supone algo más que el reconocimiento de sistemas físicos, ya que incor- pora además su dependencia relativa respecto al medio social que los crea y transforma.

De este modo los elementos constitutivos de esa es- tructura urbana están conformados básicamente por dos grandes campos temáticos: el medio físico, y el medio social. En el medio físico se diferencia el medio natural (como así también las modificaciones antrópi- cas generadas en él), y el medio construido. Este último incluye: la compartimentación y diferenciación dominial del espacio; la construcción de edificios para albergar actividades o usos del suelo diversos (que producen di- ferenciación del espacio), según distintos patrones de ocupación; y las redes de circulación e infraestructura de servicios públicos necesarios para el desarrollo de las actividades mencionadas.

El segundo campo temático corresponde al medio so- cial, representado por los actores sociales que partici- pan de modo diferencial en el desenvolvimiento de las actividades. Es así que, si bien se reconoce la existencia genérica del componente poblacional, los actores so- ciales se diferencian según su pertenencia a relaciones

sociales de producción, y, consecuentemente, en su par- ticipación en instancias institucionales particulares. En ese sentido es necesario incluir al Estado en su carácter de actor social explícito, dado que su accionar no tiene la misma lógica que la de los agentes privados.

La estructura urbana entonces, sintetiza las particulares relaciones dadas en un espacio urbano considerado, en- tre ese medio físico y las diversas y complejas activida- des desarrolladas por una formación social.

Adquiere por lo tanto importancia para la comprensión de la estructura urbana: el análisis de la dinámica social, la subdivisión y diferenciación de la ocupación y uso del espacio, y la estructura circulatoria que representa la jerarquía e intensidad de los diversos desplazamientos que se generan en un medio urbano. Asimismo, interesa también identificar la existencia de leyes o regulaciones en la inserción de las actividades en lugares especifi- cos del espacio, que den cuenta entre otras cuestiones de la conformación de áreas centrales, del gradiente de densidades edificatorias o de la ubicación diferencial de sectores sociales según ingresos.

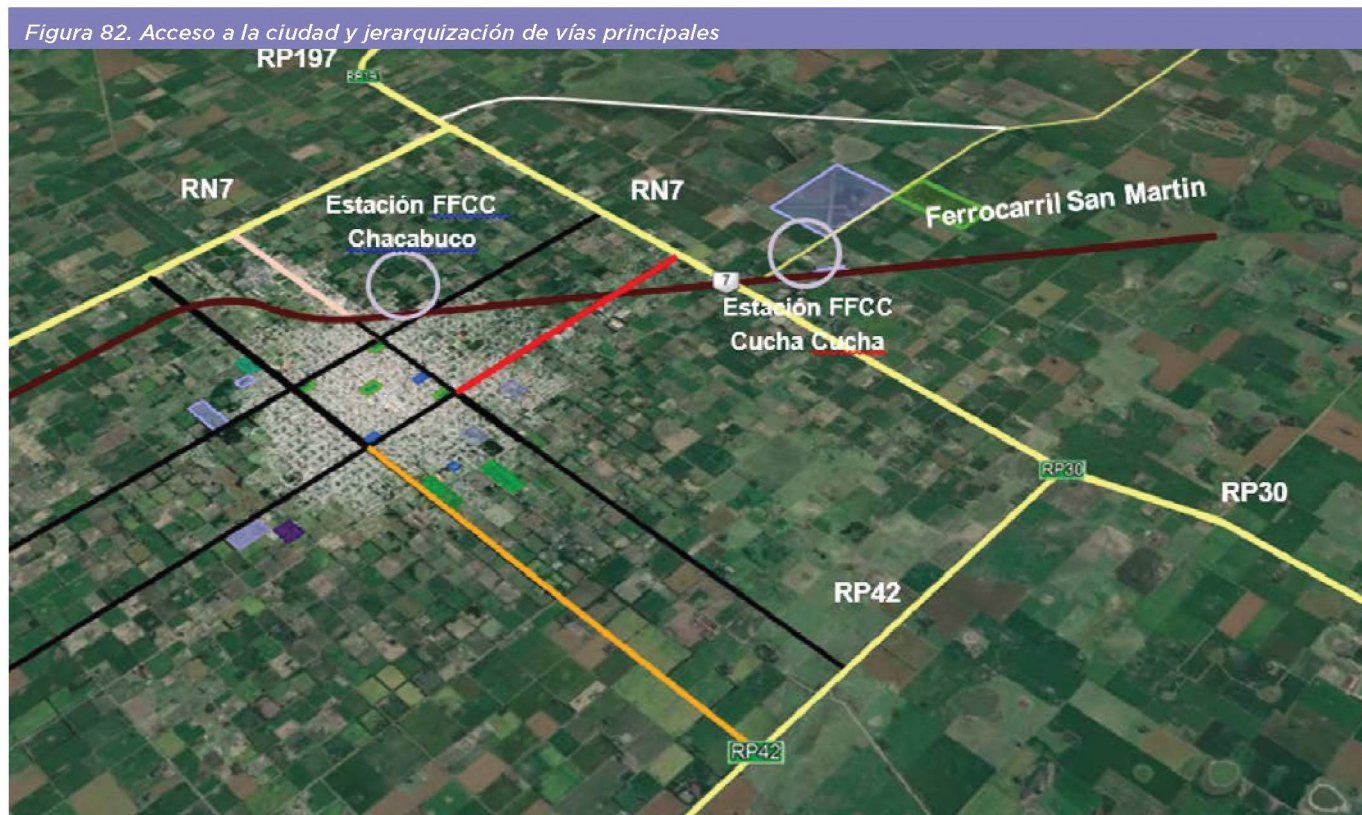
A fin de reconocer la situación actual de los elementos componentes de la estructura urbana de la ciudad de Chacabuco, como así también las relaciones relevantes entre ellos, se transcriben seguidamente las principales observaciones que surgieran de los análisis particulari- zados efectuados precedentemente, cuya espacializa- ción se realiza en el Plano de estructura urbana - Mode- lo Actual del Territorio.

La ciudad de Chacabuco constituye el principal asen- tamiento urbano del Partido, siendo la ciudad cabecera, en la cual se asienta la sede del poder político municipal.

Los principales accesos a la ciudad se producen desde la RN N° 7, a través de las Avenidas Hipólito Irigoyen, El-

güea Román y Juan XXIII que, en su prolongación hacia el casco urbano, llegan al área central, a través de las avenidas Vieytes-Garay, Solís y Arenales-Colón, respectivamente, y son estas tres arterias junto con la Avenida

Gil, que cierran el polígono del área central de Chacabuco. Desde la RP N° 42, se produce otro acceso a la ciudad, de menor relevancia por avenida Colón.



Fuente: Elaboración propia, en base a Google Earth, 2018.

La estructura vial jerarquizada propia del territorio urbano, se organiza a través de las avenidas principales antes mencionadas y dos ejes perpendiculares entre sí, las Avenidas Saavedra-Alsina en el sentido noroeste-sudeste y el par compuesto por las calles Belgrano-San Martín y Brown-Pueyrredón en el sentido suroeste-nordeste. En la intersección de estos últimos ejes se localiza la Plaza San Martín, que se transforma en el espacio público referente de encuentro urbano y sirve de marco a las Instituciones más significativas de la ciudad.

Chacabuco al igual que Cucha Cucha, tienen estaciones de Ferrocarril y son atravesados por la red ferroviaria, en el sentido este - noroeste, en Cucha Cucha se localiza el aeropuerto, que limita con el Golf de Chacabuco. La red viaria constituye en una fuerte barrera urbana (físico funcional interna) que fragmenta el territorio, a partir de la cual se estructura al norte el sector industrial planificado, con la presencia de algunos pequeños barrios de vivienda y al sur la ciudad urbanizada.

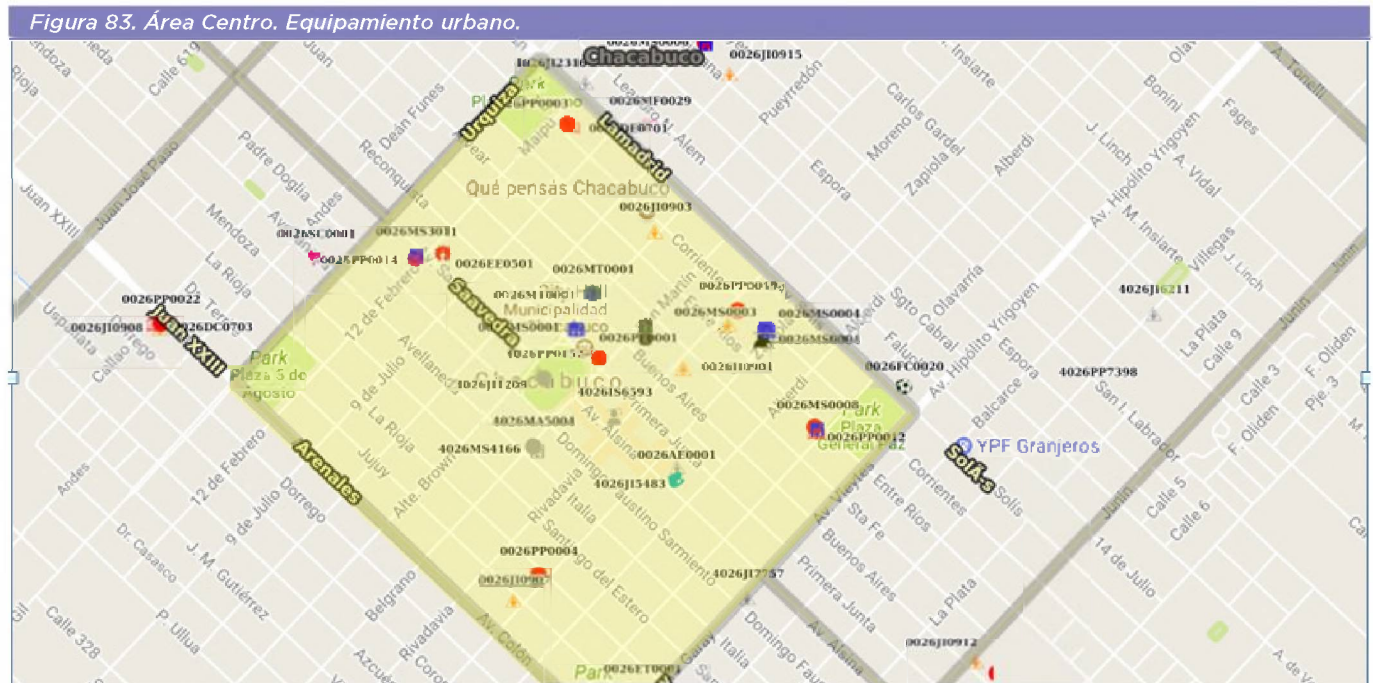


Estación Chacabuco

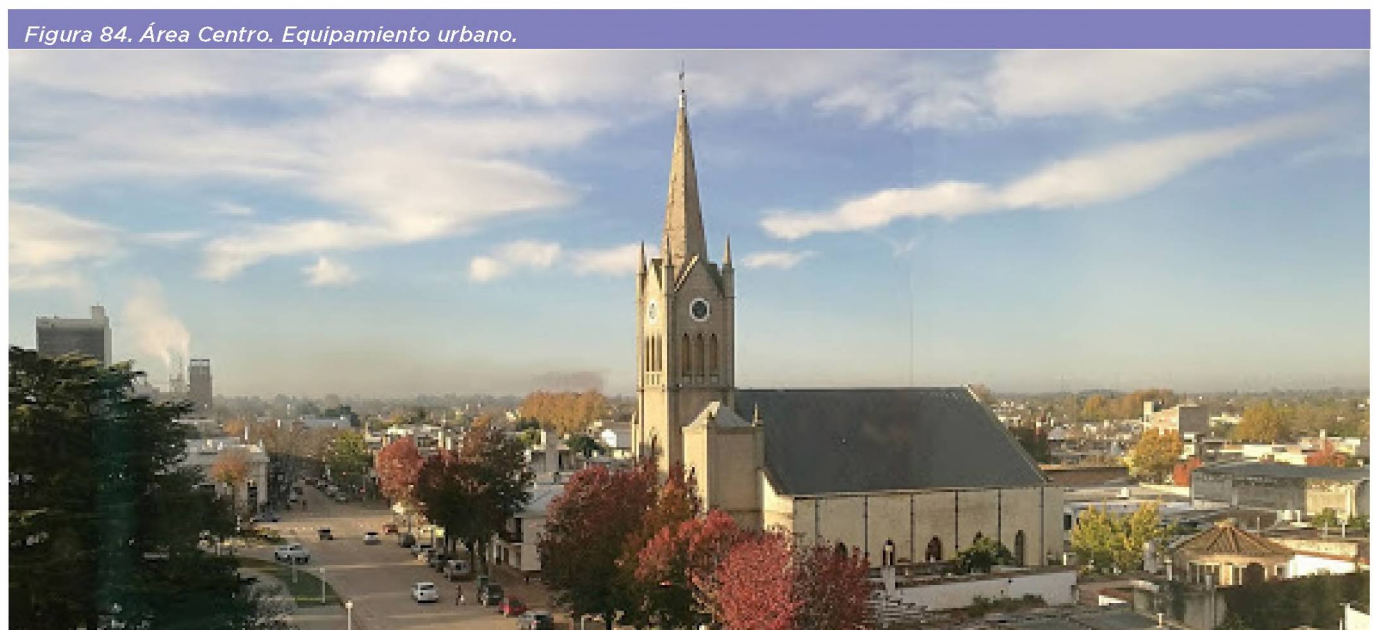


Estación Cucha Cucha

El proceso de desarrollo urbano de la ciudad, ha dado como resultado la configuración de una estructura urbana en la cual se destaca un área central de mayor consolidación urbana, que cuenta con el 100% los servicios básicos de infraestructura de agua, cloacas y pavimento, tiene una ocupación del suelo del 100%, con muy buena cobertura de equipamientos sociales, educacionales, asistenciales, comerciales y de servicios, como así también de espacios verdes públicos, que se circunscribe en el trazado original, en torno al cuadrante determinado por las avenidas Garay - Hipólito Irigoyen, Arenales - Colón, Urquiza - Gil y Lamadrid - Solís.



Fuente: Elaboración en base a imagen satelital de Google Maps, 2018



Fuente: relevamiento 2018

Este polígono tiene 5 plazas de uso público y se estructura en torno a un espacio verde público centralizado, la plaza San Martín, a cuya vera, se localizan edificios públicos, administrativos, culturales y comerciales, desarrollados en uno o dos niveles, y algunos edificios residenciales en altura, con edificación en buen estado de conservación y construidos sobre línea municipal.

El sector central cuenta además con alineamientos comerciales en crecimiento en torno a la Avenida Alsina y a las cuatro avenidas que circunscriben el sector central.

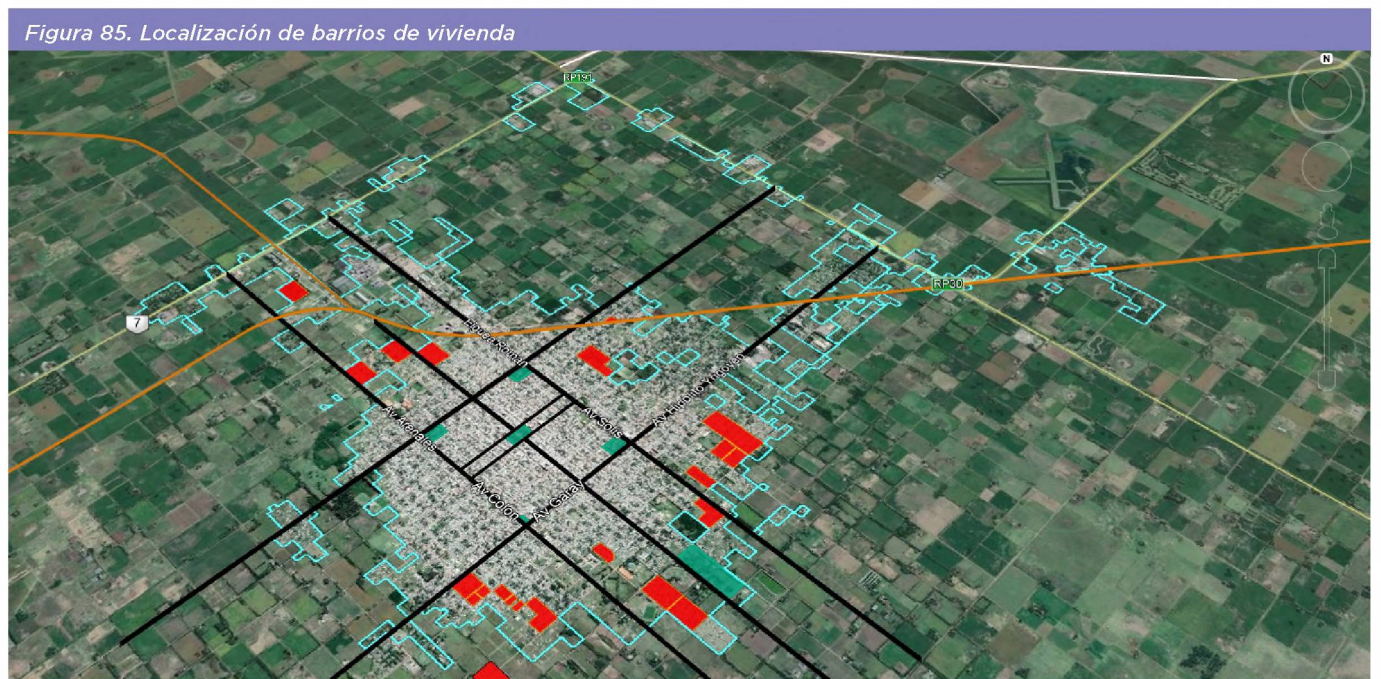
En el área centro se localizan dos Molinos: Basile y Chacabuco, en un entorno urbano absolutamente consolidado, lo cual genera ruidos molestos, emisiones de polvillo y efectos propios de su actividad, siendo un uso incompatible con el entorno urbano consolidado. Además de la molestia que significa la circulación de camiones en el área urbana.

Desde el área centro hacia los bordes de la localidad, se observa la presencia del uso residencial como predominante, y el uso comercial como complementarios. En todo el entorno del área centro, se localizan además usos relacionados con el acopio de granos - silos, galpones e industrias, de pequeña superficie, en convivencia

con la residencia, lo que origina tendencias de configuración de áreas mixtas; el estado edilicio pasa de ser bueno a ser mayoritariamente regular.

En función de la ocupación y los servicios de agua y cloacas, la accesibilidad y los equipamientos de salud, educación, deportivos, culturales y sociales, se identifica el sector central, muy consolidado, que es además el centro administrativo comercial. Desde el borde del sector central hacia los bordes de la localidad y en forma de anillo, se reconoce un sector consolidado, con los servicios de agua y cloacas, además de pavimentación; un sector semi consolidado, que cuenta sólo con el servicio de agua, y sectores en crecimiento, en vías de consolidación, conformado por las nuevas ocupaciones urbanas, en las que se ha verificado falta de servicios de agua y cloacas y dificultades en cuanto a la accesibilidad.

Por otro lado, los conjuntos habitacionales financiados y ejecutados por operatorias del estado, con mayor concentración poblacional y mejor grado de cobertura de servicios, han contribuido, en algunos casos, a la ruptura de la trama urbana, se localizan cercanos a los bordes del área urbana conformando un anillo de borde y suman un total de 27.



Fuente: Elaboración en base a imagen satelital de Google Earth, 2018

Figura 86. Asentamiento precario



Fuente: Elaboración en base a imagen satelital de Google Earth, 2018

En el sector NE de la planta urbana se localizan vacíos urbanos de gran dimensión, que tienen una zonificación que permitiría la subdivisión de los terrenos y la aplicación de indicadores urbanos de área urbana, que no tienen proyecto, ni medidas que fomenten el completamiento del tejido por parte del municipio.

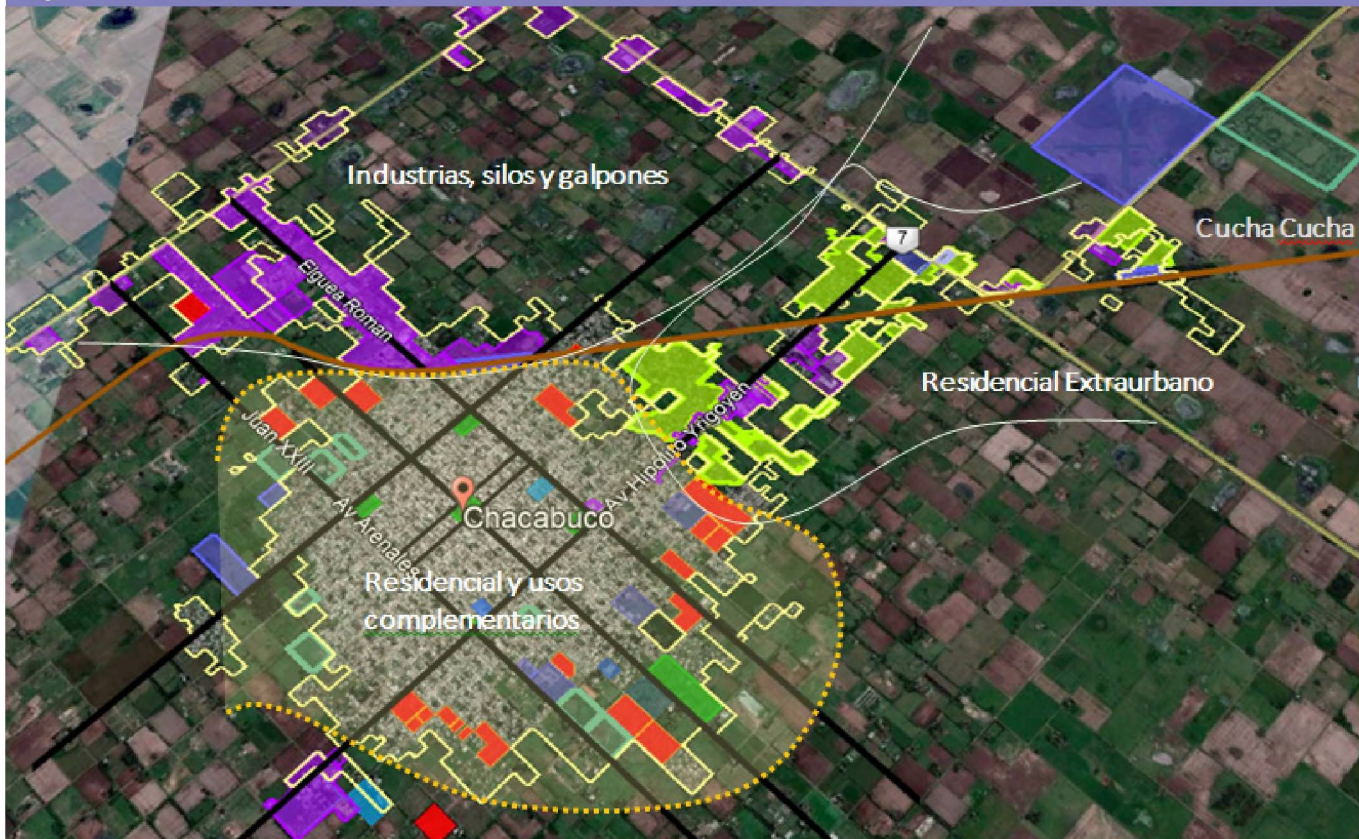
Es destacable la gran cantidad de espacios deportivos privados localizados en los distintos barrios de la ciudad: Porteño, River, Social, Rivadavia, 9 de Julio, Argentino, Huracán, la Agrupación Atlética, Auto Moto Club; un espacio verde de uso público, de gran superficie, el Parque Recreativo Municipal, localizado en sector sur de la localidad.

Se reconocen usos específicos tales como el Tiro federal (aparentemente sin uso), el cementerio, dos plantas depuradoras de líquidos cloacales, el Corralón Municipal

(inserto en un sector actualmente urbanizado), la Cooperativa Eléctrica, la Sociedad Rural (por fuera del Área urbana, localizada en la intersección de Ruta nacional N°7 y Avenida Vieytes).

Desde la traza del FFCC, hacia el noroeste - noreste de la localidad se materializan los usos industriales y se consolida el sector industrial planificado previsto en la normativa vigente. Asimismo, en manzanas contiguas, al sector industrial se verifica la presencia de pequeños talleres y depósitos, que forman parte y conviven con la vivienda unifamiliar permanente, conformando una zona residencial mixta, con la existencia de construcciones en las que predomina el estado regular, con retiro de frente y lateral, carencia de los servicios urbanos básicos y con regular la accesibilidad por inexistencia de red de pavimentos.

Figura 87. Síntesis de usos del suelo



Fuente: Elaboración en base a imagen satelital de Google Earth, 2018.

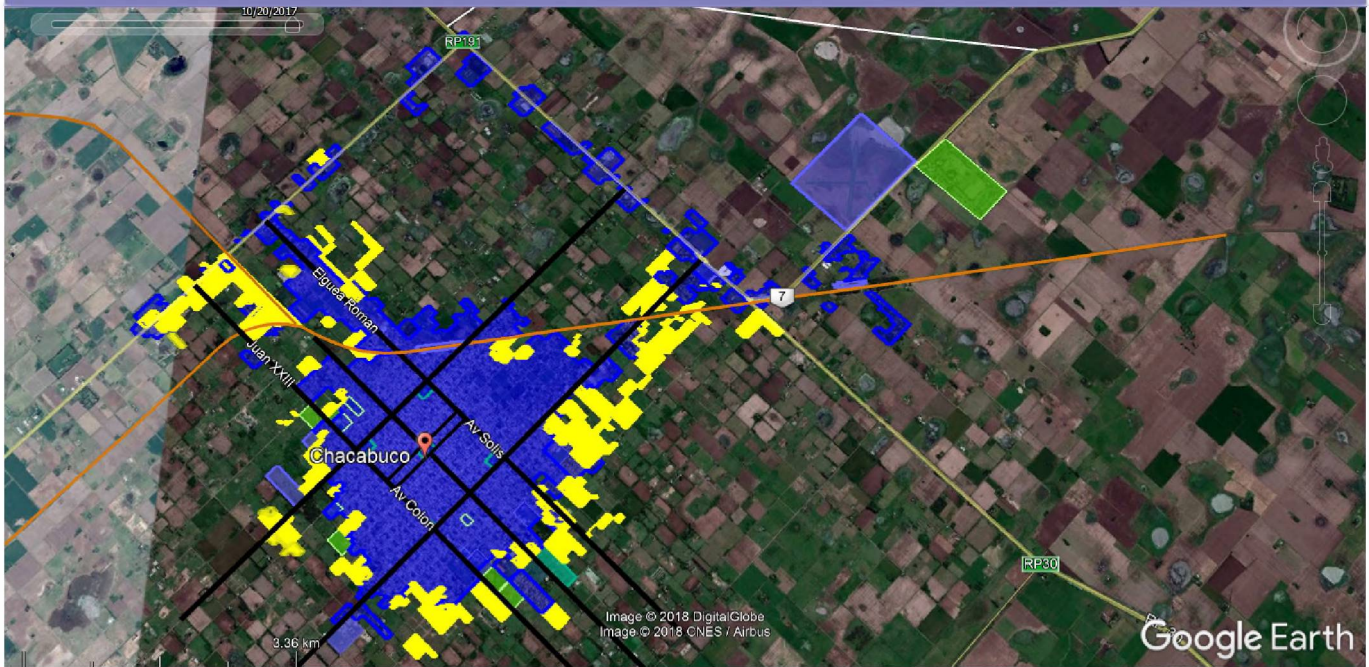
Se identificaron tres sectores urbanos, dos barrios de viviendas y el asentamiento irregular identificado precedentemente, que han quedado enmarcados, y conviven directamente por la industria exclusiva, consolidando la incompatibilidad de usos residencial- industrial.

Sobre la Ruta Nacional 7 predominan los usos industriales y de acopio de granos, si bien el sector es industrial, que se ha desarrollado en función de la vía primaria sin inconvenientes con el entorno. Este sector no ha manifestado crecimiento desde el año 2003.

Hacia el Noreste - Sudeste de la localidad cabecera, predomina el uso residencial extraurbano conformando una continuidad territorial con Cucha Cucha, en lotes de grandes dimensiones y viviendas exentas.

En Cucha Cucha se localizan la estación del ferrocarril, usos residenciales extraurbanos, algunas industrias, galpones y silos. En la zona se localizan el Golf de Chacabuco y el aeropuerto.

Figura 88. Síntesis de la ocupación del suelo en el período 2003 - 2018



Fuente: Elaboración propia en base a imagen satelital de Google Earth, 2018.

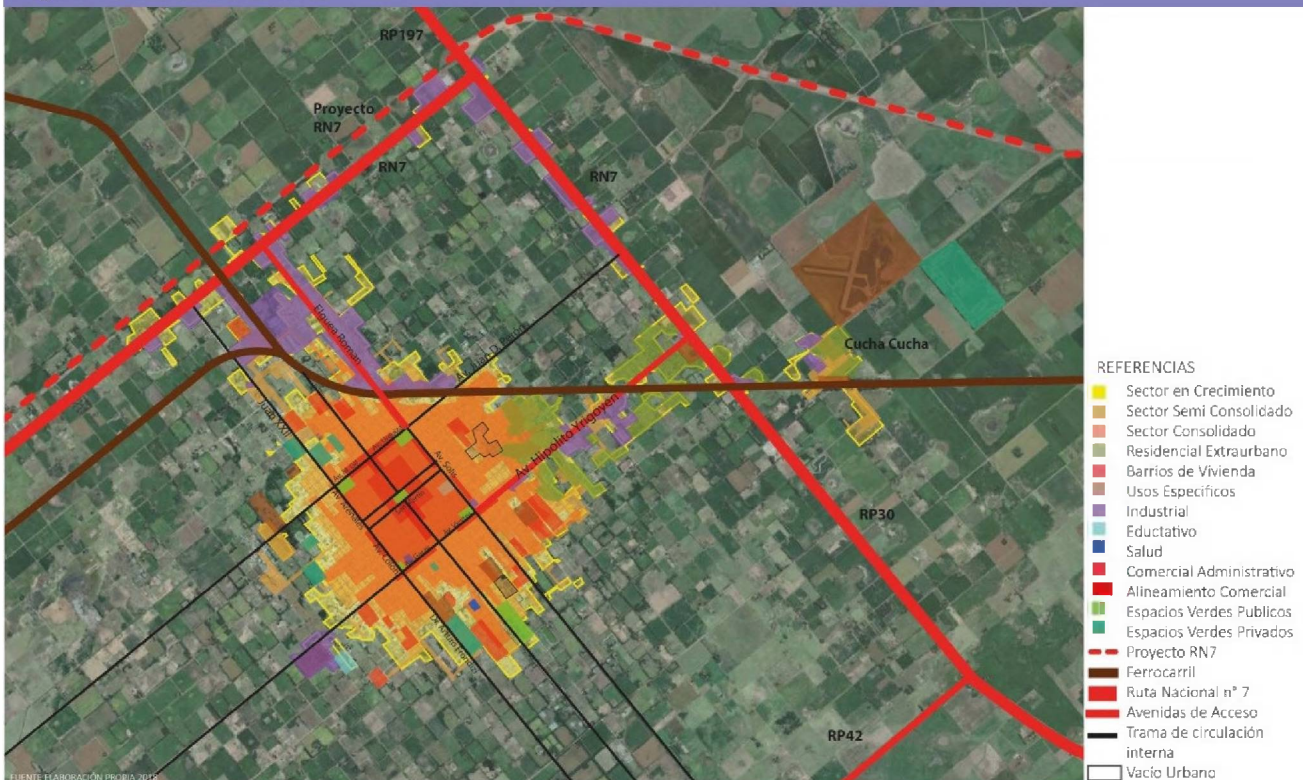
El crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Chacabuco, en el período 2003 - 2018, es por extensión y en menor medida por consolidación.

Hacia el noreste - sudeste, en dirección Cucha Cucha (Ruta Nacional N° 7) el crecimiento es por extensión, con una ocupación del suelo de baja densidad y usos residenciales extraurbanos.

En dirección Ruta Provincial N° 42 y hacia el SO, el crecimiento es por extensión, donde hay nuevos loteos, viviendas en estado nuevas y en construcción y varias localizaciones de nuevos barrios incipientes, con apertura de calles y carteles de venta de lotes.

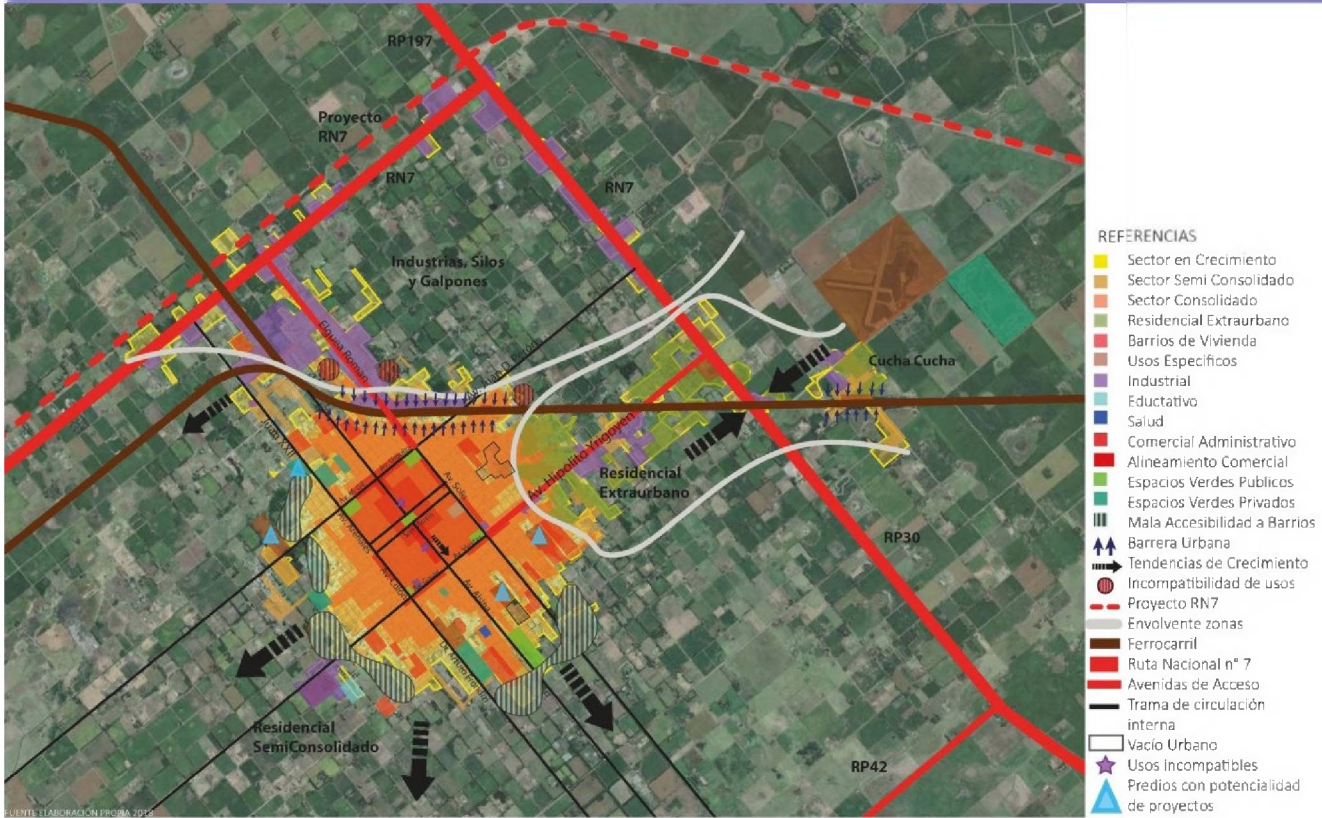
A continuación, se pueden observar los planos de la Estructura Urbana y del Modelo Actual del Territorio.

Figura 89. Estructura Urbana



Fuente: Elaboración propia 2018.

Figura 90. Modelo Actual del Territorio



Fuente: Elaboración propia 2018.

5.2 Objetivos, Estrategias, Visión, Lineamientos y Modelo deseado del territorio

Tomando como base el marco conceptual, el estudio de las problemáticas identificadas y el análisis del modelo actual del territorio, se trabajó en la relación entre los problemas de la Situación Actual 2018 y los objetivos de la Situación Objetivo 2030, la definición de las estrategias o trayectorias que posibilitarán pasar de la situación actual (2018) a la situación deseada (2030) y la descripción preliminar de la visión o imaginario y de los

lineamientos básicos del PEUTCH, que se expresan en el territorio a través del Modelo Deseado.

Esta primera aproximación al plan sirvió de insumo para trabajar en los distintos talleres participativos previstos en el proceso de planificación, de manera de capitalizar los aportes de todos los actores sociales de Chacabuco.

Cuadro 42. Relación entre Problemas y Objetivos

Situación Actual 2018 - Problemas	Situación Objetivo 2030 - Objetivos
Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable.	Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento sustentable.
Desigual desarrollo urbano entre el centro (IDU: 4,83) y la periferia (IDU: 2,65)	Revertir las desigualdades entre barrios de la ciudad
Desigual desarrollo urbano territorial entre las localidades y la ciudad cabecera.	Revertir las desigualdades entre las localidades y la ciudad cabecera.
Déficit de Espacio Público Total del partido (26,85%) y baja relación de Espacio Público Verde por habitante (en localidades y cabecera).	Aumentar el Espacio Público Total y equilibrar la desigualdad de Espacio Público Verde por habitante.
Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto) con deficitarias condiciones de seguridad vial.	Mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial hacia un modelo sostenible.
Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento.	Mejorar las condiciones de habitabilidad, regularización dominial y ampliación de cobertura de servicios básicos.
Desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático) y uso inadecuado de recursos naturales (suelo).	Uso eficiente y sustentable de recursos naturales y reducción del riesgo frente a desastres.
Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado.	Nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana: Integrado, Participativo y Colaborativo.

Cuadro 43. Principales Estrategias / Trayectorias

Situación Actual 2018	Estrategias / Trayectorias	Situación Objetivo 2030
Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable.	1. Equidad territorial	Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento sustentable
Desigual desarrollo urbano entre el centro y la periferia		Revertir las desigualdades entre barrios de la ciudad
Desigual desarrollo territorial entre localidades y ciudad cabecera	2. Ciudad Inclusiva	Revertir las desigualdades entre localidades y ciudad cabecera
Déficit de Espacio Público. Total y baja relación de EPV por habitante		Aumentar el Espacio Público. Total y equilibrar la desigualdad de EPV
Modelo de movilidad urbana insustentable y déficit seguridad vial	4. Movilidad Sostenible	Modelo de movilidad urbana y seguridad vial sostenible
Déficit de viviendas con régimen de tenencia irregular	5. Sostenibilidad Ambiental	Mejorar las condiciones de habitabilidad y regularización
Desigual vulnerabilidad social frente a desastres y uso inadecuado de recursos		Reducción del riesgo frente a desastres y uso adecuado de recursos
Gestión tradicional con marco institucional y legal desactualizado	6. Nueva Gobernanza Urbana	Nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana

Visión preliminar (imaginario 2030)

A 2030 Chacabuco será un Municipio con equidad territorial (sin desigualdad entre localidades/cabecera) y una ciudad cabecera inclusiva (sin desigualdades entre barrios), con un espacio público de calidad donde convivan los peatones y los diversos medios de transporte, todo gestionado a través de un nuevo modelo de “Gestión Estratégica Urbana”, que fomenta el desarrollo urbano sostenible, promueve la competitividad territorial y anhela una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Lineamientos básicos del PEUTCH 2030

Modelo tradicional de planificación y gestión con marco institucional y legal desactualizado.

1. Articulación territorial del partido (cabecera - localidades) y con el territorio regional y metropolitano.
2. Reducir las desigualdades territoriales, a partir de mejorar la calidad de vida de las localidades y las comunidades rurales.
3. Reducir las desigualdades urbanas entre los barrios de la ciudad cabecera, promoviendo una ciudad inclusiva.
4. Limitar el crecimiento sobre el borde de la ciudad cabecera, fomentando una ciudad compacta, que crece hacia adentro, con usos mixtos y densidades adecuadas
5. Integrar el centro de la ciudad cabecera con la periferia a partir de la continuidad de la trama vial y del tejido urbano, como componente principal de la estructura urbana.

6. Revitalización y recuperación del centro como centralidad de la ciudad cabecera.

7. Promover el espacio público de calidad y equilibrar la desigualdad de espacio público verde, mejorando la calidad del paisaje urbano.

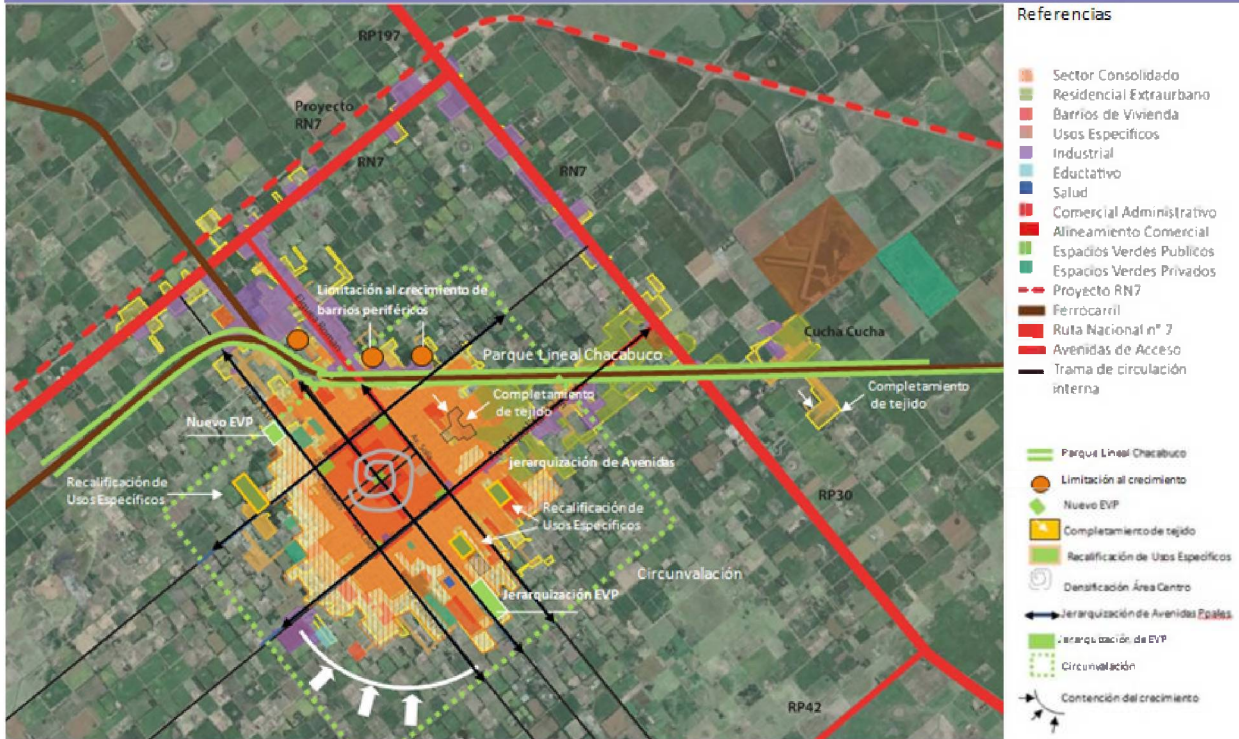
8. Fomentar un sistema de movilidad sostenible, priorizando los modos no motorizados, peatones y bicicletas, e incorporando el transporte público (eco bus en la cabecera y tren liviano entre localidades).

9. Promover la Sostenibilidad Ambiental y reducir el riesgo de desastre, fomentando la protección y recuperación del suelo rural.

10. Promover el acceso a la vivienda digna y el mejoramiento de asentamientos precarios en los procesos de mejoramiento, consolidación y construcción del hábitat sostenible.

11. Promover una nueva gobernanza con liderazgo institucional y nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana Territorial: Integrado, Participativo y Colaborativo, que articule los sistemas físico espacial, ambiental, institucional y de gestión.

Figura 91. Modelo Deseado del Territorio



Fuente: Elaboración propia 2018.

6. Instancias Participativas

6.1 Entrevistas a “Informantes Clave”

Se presenta una síntesis de las entrevistas a “Informantes Clave”, realizadas entre el 27 y el 30 de junio de 2018, que permiten reconocer las principales problemáticas urbano territoriales, desde la perspectiva de los actores sociales y según sus lógicas de actuación sea, económica, de reproducción social o política.

1. COOPERATIVA ELECTRICA DE CHACABUCO.

Ingeniero Mauricio Biscotti

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Plantea el problema del crecimiento de la zona periurbana de Chacabuco, donde las quintas se están subdividiendo de hecho, llegando a la Cooperativa el requerimiento del servicio sin la aprobación municipal.
- Crecimiento urbano desordenado (principalmente hacia el sur) con barrios desarticulados de la trama urbana y ausencia de planificación de espacios verdes, plazas y plazoletas.
- Alto nivel de arsénico en el agua. La Cooperativa distribuye en O'Higgins, Rawson y Castilla, más dispersa y problemática (raíces en cañerías).
- Cantera de la Cooperativa sin restauración y remediación ambiental.
- Falta de gas para la extensión del servicio y el abastecimiento de industrias (Ingredion).
- Propuesta de parque lineal para el predio del FFCC.
- Necesidad de estudiar la circunvalación.

2. CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA.

Oscar Álvarez (Presidente) y empresarios

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Falta de políticas y de planificación para el desarrollo del sector.
- Deterioro del suelo por actividad extractiva y de hornos

de ladrillo.

- Propuesta de zonificación del sector industrial.
- Alto nivel de arsénico en el agua.
- Problemas de desagües (Molinos Río de La Plata, barrio Las Palmeras).
- Basural a cielo abierto.

3. SOCIEDAD RURAL DE CHACABUCO.

Guillermo Voisin (Presidente) y Alberto Pasquini

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Modelo de desarrollo agroindustrial, generando actividades que incorporen valor añadido a la producción primaria (hoy acopio y transporte).
- Destaca el potencial de producción y el rendimiento de las tierras (base agrícola 70% y 30% ganadera).
- En base al modelo, repoblamiento de la comunidad rural (Localidades).
- Déficit muy grande de infraestructuras, rutas provinciales y caminos rurales, con profundización de la crisis de transitabilidad de los caminos troncales (salida de producción, acceso a puertos, etc.).
- Prioridad en la culminación de la Autovía 7 y en los caminos troncales (Ruta Provincial 42 a Bragado, para conectar la zona sur del partido, camino a Irala, camino a San Patricio, camino paralelo al FFCC a Rawson). Mejorados que persistan en el tiempo.
- Circunvalación por Ruta 7, 30, 42 y unión por Coliqueo.
- Problemas hidráulicos de inundaciones y de canalizaciones (legales e ilegales), con déficit de planificación y gestión (ADA, Comité de Cuencas, etc.) y manejo de cuencas (río Salado y río Arrecifes).
- Campos inundados en la Cuenca del río Salado, afecta alrededor de 8.000 a 9.000 hectáreas. Incertidumbre por la obra en Chacabuco, hoy con dragado en Roque Pérez.

- Problemas de infraestructura de gas y de electricidad, por falta de mantenimiento.

4. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. SECRETARIA DE COORDINACION Y EVALUACION DE GESTION.

Maximiliano Felice (Secretario)

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Plantea cuatro ejes de gestión: Servicios públicos, Tránsito, Seguridad y Empleo.
- Déficit de máquinas para el mantenimiento de la red vial.
- Problemas por el tránsito pesado en la ciudad. Reclamo de camioneros por la aplicación de la Ordenanza que restringe el estacionamiento a 4 cuadras de las avenidas de la ciudad.
- Necesidad de mejora de la playa de camiones (cámaras de seguridad, iluminación, etc.).
- Demanda de transporte público requiere estudio de factibilidad para la ciudad cabecera (licitación). Más necesario para Cucha Cucha, con pocos medios alternativos, solo remisse (costo alto) o motos (peligro sobre ruta).
- Problema de las motos (ruidos molestos, estacionamiento).
- Problemas de movilidad de discapacitados.
- Incompatibilidad de usos urbanos: Molinos Chacabuco y Basile con tránsito pesado en la ciudad y próximo a Escuelas (Ordenanza especial de circulación).
- El estacionamiento medido logró disminuir el tránsito en el área centro.
- Mejora de la seguridad.
- Problemas de empleo (cierre de molino y de fábrica de Galletitas Maitén).
- La culminación de la Autovía 7, plantea analizar un nuevo acceso a la ciudad y el traslado de la Terminal de Ómnibus (por Juan XXIII).
- Faltas de espacios verdes. Prever los espacios verdes en el borde periurbano - rural.

5. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE.

Ing. Jorge O. Muela (Presidente) y Frente Cambiemos.

Principales problemáticas urbano territoriales:

- La Ordenanza de Zonificación aprobada en 2018 presenta muchos déficits, sobre todo en relación a la planificación fuera de las avenidas. Preocupa la extensión del

área urbana, con loteos lejos de la urbanización, sin infraestructura y servicios, sin reserva de espacios verdes y usos incompatibles con el uso residencial (meta-lúrgicas).

- Problema grave del tránsito pesado en la ciudad.
- Impacto de la Autovía 7 demanda prever acceso, traslado de la Terminal de Omnibus y nueva circunvalación (Ruta 7 y 30).
- Preocupación por los espacios verdes y de uso comunitario.
- Basural a cielo abierto con planta de reciclado limitada.
- La actividad de los hornos de ladrillo dejó daño ambiental (cavas) sin saneamiento. Requiere autorización de Minería sin plan de remediación de cavas existentes.
- Ordenanza de Construcción muy desactualizada (veredas, etc.).
- Falta de planificación integral y déficit de control municipal.
- Hay un sector industrial y otro ubicado sobre la avenida Elguea Roman con grandes fábricas y hacia atrás zonas de quintas y cavas que podría ser futura reserva industrial.
- La propuesta de ampliación del área industrial (de 80 hectáreas) abarca terrenos privados y barrios problemáticos.
- Zona industrial actual con vientos predominantes y drenaje hacia la planta urbana (interrogante sobre futura localización).
- Propuesta de intervención para el predio del FFCC. Parque Lineal (ver ABE).

6. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS.

Osmar Echeverría (Secretario) y equipo técnico.

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Necesidad de contar con un SIG.
- Crecimiento urbano "anárquico" hacia la zona sur (complementaria), con altos costos para la provisión de infraestructura y servicios.
- El problema del acceso al suelo y la especulación inmobiliaria facilitó loteos en zonas que nunca se deberían haber subdividido (sin servicios, canales, cavas, etc.).
- Venta de lotes con proyecto de subdivisión sin aprobación, en zonas con claras restricciones para urbanizar (línea de alta tensión).
- Un caso emblemático es el loteo "Los Plátanos" en zona

sur, venta con proyecto de subdivisión, en 2010 consigue Ordenanza del HCD aprobando la excepción para subdividir por PH en área complementaria, con informe negativo del área de planeamiento. La Ordenanza de excepción nunca fue enviada a convalidar por la provincia dado que estaba modificando la Ordenanza de Zonificación vigente. En 2016 Geodesia de provincia aprobó el PH.

- Ausencia de un borde periurbano que separe lo urbano de lo rural.

- La idea del municipio es controlar el crecimiento y ampliar la densificación en el centro y avenidas, pero ante la falta de control se terminan consolidando situaciones no deseadas. En este marco, la municipalidad se vio obligada a ampliar muchísimo la zona urbana para salvar estas

situaciones enunciadas.

- Estudio de la nueva circunvalación (por la divisoria entre chacras y quintas, entre zona rural y la complementaria 2).

- Inicio de un Plan de construcción de viviendas del Programa "Chacabuco para todos", en zona de quintas muy lejos del centro de la ciudad, que inmediatamente genera el loteo privado en zonas aledañas y trae aparejado el problema de la provisión de los servicios y de la falta de desagües pluviales.

- La propuesta de zonificación apunta al crecimiento del centro de la ciudad, densificando el área central y las avenidas, con la idea de consolidar las zonas con servicios. También se tuvo en cuenta la integración del desborde producido entre 2010 / 2018.



- Falta de espacios verdes. Intensión de tomar las reservas existentes de espacios verdes por subdivisiones y generar un banco de tierras para que el municipio pueda comprar terrenos más amplios para parques y plazas (Quinta de Mori pegado al Club 9 de julio).

- Problemas del arbolado (plátanos, fresno, acacia bola).

- Necesidad de más alumbrado público, a cargo de la cooperativa. Luminarias led (450) de accesos a barrios. Proyecto de Ordenanza para luminarias led en barrios con postes de madera. Reubicación de luminarias en zo-

nas sin iluminación.

- Plantas depuradoras de cloacas en zona urbana.

- Obras de desagües pluviales en 4 barrios y se está terminando la obra de la cuenca noroeste de la ciudad (4 km). Zona sur sin escurrimiento, necesidad de proyectar desagües para toda la zona.

- Convenio con Hidráulica de la provincia para el estudio y proyecto de la cuenca sur de la ciudad y de Cucha Cucha.

- Dificultades para concretar la alcantarilla del barrio El

rias en zonas sin iluminación.

- Plantas depuradoras de cloacas en zona urbana.
- Obras de desagües pluviales en 4 barrios y se está terminando la obra de la cuenca noroeste de la ciudad (4 km). Zona sur sin escurrimiento, necesidad de proyectar desagües para toda la zona.
- Convenio con Hidráulica de la provincia para el estudio y proyecto de la cuenca sur de la ciudad y de Cucha Cucha.
- Dificultades para concretar la alcantarilla del barrio El Mojón, donde confluye zona este y norte, por debajo de vías del FFCC. Importante desde el punto de vista hidráulico de la ciudad.

7. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. SECRETARIA DE PRODUCCION: Ariel Di Piero (Secretario) y SUBSECRETARIA DE MEDIOAMBIENTE: Pablo Atencio (Subsecretario).

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Proyecto de granja fotovoltaica en O´Higgins.
- Plan de alumbrado público con luces led.
- Anegamientos por obra de Autovía 7.

- Relevamiento de cavas y estudio de impacto ambiental. Remediación de cava Municipal (con volquetes, inerte, podas, etc.).
- Decapitación de suelos menos profundos.
- La disposición final de los residuos se hace a través de un basural a cielo abierto, que es necesario remediar y posteriormente restaurar
- Mantenimiento de caminos rurales con estabilizantes químicos. Camino de la posta (6 km).
- Plan integral de una red de ciclovías y biciesendas para todo el municipio, área central y calle Reconquista, aprobado por el Ministerio de Transporte de Nación. Estudiar articulación con accesos a la ciudad y nueva autovía 7.

8. SOCIEDAD DE FOMENTO DE CHACABUCO. Santa Emilia: Juan José Medina

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Necesidad de completar la red de cloacas.
- Unión con barrio Matadero.
- Pavimentación o mejorado de calles (principal Moreno).



9. SOCIEDAD DE FOMENTO DE CHACABUCO.

9 de julio: Juan Carlos Sosa

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Mejoramiento de calle Dr. Casasco.
- Alumbrado público.
- Escuela primaria.

10. SOCIEDAD DE FOMENTO DE CHACABUCO.

Barrio La Esperanza: Noelia Rosado

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Napas contaminadas.
- Necesidad de completar la red de agua
- Desechos tirados por Talleres.

11. SOCIEDAD DE FOMENTO DE CHACABUCO.

Las Palmeras: Nélida Otegui

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Conflicto entre usos residencial e industrial (Spataro Construcciones SA).
- Necesidad de espacios verdes. (Quinta de Mori).
- Carencias de servicios (electricidad, agua) y anegamientos.
- Mejoramiento de calles.

12. CENTRO DE INGENIEROS Y CAMARA DE MARTILLEROS.

Martin Admiral; Fabio Di Palma; Oscar Abatangelo; Enzo Varela; Pedro Calabria. Juan José Marino; Matías Maspali

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Protección y recuperación del suelo rural, soporte y motor del desarrollo agro ganadero del partido.
- Loteo del barrio "Los Plátanos" en zona sur, venta con proyecto de subdivisión, en 2010 consigue Ordenanza del HCD aprobando la excepción para subdividir por PH en área complementaria.
- Ordenanza de construcción desactualizada (1950).
- Antigüedad de la red de agua.
- Falta de gas para la extensión del servicio y el abastecimiento de industrias (Ingredion).
- Proponen aprovechar la Ley 10170 para el Desarrollo de la Zona Deprimida del Salado (CODESA) en el ámbito provincial, con el objeto de conducir, coordinar y supervisar los programas de desarrollo que se implementaren en dicha área. Requiere constitución del consorcio.

- Poner en valor la Laguna de Rocha como espacio de recreación, esparcimiento y pesca. Falta compuerta.

13. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. DELEGACION MUNICIPAL DE RAWSON.

Juan Carlos Gómez

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Problema de conectividad con Chacabuco (90 km), complica la accesibilidad y el uso de ambulancias y bomberos.
- Proyecto de asfaltar las Rutas provinciales 42 (2km) y 32 (16km) presentado en la Municipalidad y Nación.
- Completar con asfalto hasta la Escuela N° 2 (7 cuadras) y la Escuela N° 11 (4 cuadras).
- Falta de maquinarias para el mantenimiento de la red vial rural, a cargo de la Delegación.
- Ampliación del Hogar de Ancianos.

14. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. DELEGACION MUNICIPAL DE CASTILLA.

Santiago Terrile

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Ausencia de actividad económica que impulse el desarrollo de la Localidad.
- Plan de asfalto, cordón cuneta o mejoramiento (13 cuadras).
- Ampliación del hogar de ancianos.
- Falta servicio de transporte con la ciudad cabecera.
- Limitada frecuencia del servicio de tren.

15. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. DELEGACION MUNICIPAL CUCHA CUCHA. Mauricio Puppio

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Necesidad de ordenar el crecimiento urbano.
- Tendencia al crecimiento con casas precarias y déficit de infraestructura (solo agua).
- Problemas de escritura.
- Problemas de inundación. Proyecto de Hidráulica de la provincia.
- Calles de tierra sin alumbrado público.
- Mezcla de usos; golf, aeródromo, casas quintas, etc.
- Conflicto por cercanía entre el uso residencial urbano y el rural (agroquímicos). Ordenanza de restricción. Falta de control.

16. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. DELEGACION MUNICIPAL DE O'HIGGINS.

César Lucci

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Solicitan parada del tren en la Localidad, ante la falta de transporte a Junín y Chacabuco (combi).
- Plan de asfalto, cordón cuneta o mejorado (78 cuadras), dadas las dificultades para transitar por el barro.
- Plan de 10 viviendas, sin disponibilidad de terreno.
- Crecimiento urbano limitado (hacia el este o sur).
- Conflicto por cercanía entre el uso residencial urbano y el rural (agroquímicos). Ordenanza de restricción. Fomento de la agroecología.
- Experiencia piloto para generar energías limpias a través de paneles solares y medidor inteligente en el Jardín de Infantes 902. El medidor instalado monitorea la energía inyectada hacia el establecimiento educativo y desde el establecimiento a la red pública.
- Creación de una granja fotovoltaica, con el fin de disminuir el consumo energético, a través de energías renovables y limpias.
- Necesidad de ambulancia.

17. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO. SECRETARIA DE SEGURIDAD VIAL: Darío Ciminelli (Secretario) y SUBSECRETARIA DE TRANSITO: Raúl Sánchez (Subsecretario)

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Déficit en señalética, pintura de sendas peatonales y diversidad de reductores de velocidad.
- Fomentar el uso de la bicicleta, actualmente poco relevante. Proyecto de ciclovías.
- Los medios de transporte motorizados son motos (60%), auto particular (40%) y remises.
- La zona de estacionamiento medido logró descomprimir el tránsito en el área centro.
- Problemas con el transporte de carga. Falta Ordenanza de restricción de estacionamiento a 4 cuadras fuera de las avenidas, rechazada por camioneros.
- Mejora de la playa de camiones.
- Estudiar la necesidad de transporte público para la ciudad cabecera (licitación).
- Reducción del 50% de las lesiones graves por incidentes de tránsito.
- Disminución de los delitos en un 50%, hoy de menor cuantía.



18. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO.

SECRETARIA DE SALUD: Julián Andrés Serritella (Secretario) y DIRECCION DE SALUD: Yesica Berterame (Directora)

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Problemas de atención de la salud en las Localidades, relacionados con las dificultades de accesibilidad (tren) y conectividad con la cabecera y centros de atención.
- Rawson y Castilla cuentan con hospital de internación y asilo, con necesidades de ampliación.
- O'Higgins y Cucha Cucha cuentan con Centros de Atención Primaria de Salud. O'Higgins al no tener internación requiere una ambulancia.
- La oferta de Centros de Atención Primaria de Salud en la periferia es buena (9 CAPS).

19. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO.

SUBSECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL: Daniela Bruschi (Subsecretaria)

Principales problemáticas urbano territoriales:

- Déficit de vivienda alto con condiciones de precariedad y hacinamiento. Casa de Tierra.
- Problema de envejecimiento poblacional con necesidad habitacional del adulto mayor. En Chacabuco en el hospital, en O'Higgins en el Hogar Santa Ana, en Castilla y Rawson en Asilo del Hospital.
- La oferta de Centros de Integración Comunitaria (3 CIC Los Nogales, La Ilusión y Los Pioneros) y los Centros de Gestión (13 CG) es buena.

20. MUNICIPALIDAD DE CHACABUCO.

SECRETARIA DE DEPORTES: Milagros Marveggio (Secretaria)

- Falta de un lugar en la ciudad para actividad física de caminata o en bicicleta, utilizando la gente el acceso por Av. Juan XXIII, que si bien cuenta con una pequeña senda no es el lugar apropiado, dado que es peligroso por el tránsito.
- El Parque Recreativo cuenta con una pista de ciclismo de tipo profesional, un Centro de Día y Hogar del Niño. A la gente el Parque le queda lejos.

- Hay un predio de la Agrupación Atlética (frente al Club Social, al inicio donde la gente camina), que cuenta con una pista reglamentaria (800m), un Centro de Día con baños para discapacitados, al igual que un Gimnasio con otros vestuarios, todo abandonado, cancha de fútbol y playón. El predio es de 5ha con arbolado. La idea es hacer un Convenio a 10 años, construir dormitorios para deportistas, que no hay en Chacabuco, reacondicionar la pista y el gimnasio y abrir el espacio al público, para caminata, elongación, etc.

- Convenio con el Club 9 de Julio para el uso conjunto del Polideportivo Municipal. En frente se piensa crear un Polo Educativo, con 2 Escuelas y un Jardín, y espacio verde.

- En las Localidades se está trabajando en actividades deportivas. En Rawson se marcó la pista de atletismo y recuperaron clubes con infraestructura.

6.2 Encuentros con el Intendente Municipal y Gabinete

Se mantuvieron distintos encuentros con el Intendente Municipal, Dr. Víctor Aiola, y su gabinete, el Arq. Horacio Barcellandi (Director de Desarrollo y Ordenamiento Territorial) y la Arq. Mercedes de la Fuente (Directora de Generación de Proyectos de Preinversión) de la Secretaría

de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Presidencia de la Nación y el equipo de la Unidad Ejecutora de Proyectos Especiales de la Municipalidad de Chacabuco.



En los mismos se presentaron los avances del Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco y se intercambiaron visiones sobre las problemáticas identificadas, el modelo territorial deseado y los lineamientos básicos

del PEUTCH 2030, acordando trabajar sobre un modelo urbano territorial más integrado y equilibrado, socialmente equitativo y ambientalmente sustentable.

6.3 Talleres Participativos

Los Talleres Participativos se realizaron el día 27 de septiembre de 2018 en el Salón de los Espejos de la Sociedad Italiana de la Ciudad de Chacabuco. La actividad se organizó en dos encuentros, el primero contó con la participación del Intendente Municipal, Dr. Víctor Aiola, y su gabinete y el segundo con la asistencia de distintos actores sociales de la ciudad. En ambos talleres participaron el Arq. Horacio Barcellandi (Director de Desarrollo y Ordenamiento Territorial) y la Arq. Mercedes de la Fuente (Directora de Generación de Proyectos de Preinversión), representando a la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Presidencia de la Nación.

El encuentro tuvo como objetivo presentar los avances del Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco y recibir los aportes de los actores sociales.

Para la implementación del encuentro se propusieron 4 momentos:

1. Presentación institucional, a cargo del Intendente Municipal y Autoridades de la Secretaría de Planificación y Coordinación de la Obra Pública.
2. Presentación del Avance del Estudio, a cargo del Coordinador, Consultor en Planificación Urbana y Consultor en Normativa
3. Trabajo en grupos sobre el avance presentado
4. Trabajo en plenario y aportes



Asistentes Taller con Funcionarios Públicos:

Obras Públicas: Ing. Griselda Bisio, Sandra Vita

Delegado de Rawson: Juan Carlos Gómez

Secretaría de Salud: Lic. Julián Serritela

Secretaría de Producción: Ing. Ariel Di Piero, Lic. Pablo Atencio, Juan Ozan

Secretaría de Desarrollo Social: Juan Cruz Magdalena, Daniela Bruschi, Ezequiel Courade

Dirección de Cultura: María Celina Felice

Instituto de Previsión Social: Dra. Florencia García

Defensoría del Consumidor: Dra. María Celeste Picone

Coordinación de Derechos Humanos: Maximiliano Lancieri

Secretaría de Hacienda: Cr. Cecilia Gabrieli

Oficina de Compras: Darío Guilloti

Secretario de Evaluación de Gestión: Maximiliano Felice

Jefa de Gabinete: Lic. Laura Marchesse

Secretario de Gobierno: Dr. Ignacio Orsini

Asesor Letrado: Dr. Gonzalo Villagrán

Dirección Hospital: Dr. Mariano Frassa

Asistentes Taller con Instituciones:

Cámara de Comercio e Industria: Cr. Andrés Capuzzi, Horacio López
Centro de Ingenieros: Gabriel Génova, Norberto Calabria, Enzo Varela, Abatángelo Oscar, Martín Admiraal
Centro de Martilleros: Juan José Marino

Sociedad de Arquitectos: Leticia Fiori, Tozzi Florencia, Mauro Zaretti, Larribite Yesica
Bloque Cambiemos: Clelia Cuozzo
Sociedad de Fomento Barrio Parque Chacabuco: Manuel Falcón, Jorge Saini.

Presentación del Avance del Estudio

En la presentación del Avance del Estudio, se expuso la estructura metodológica que guía el proceso de planificación, las problemáticas identificadas (correspondientes a la Fase 0), la normativa urbana actual y en gestión, la estructura urbana actual y el modelo territorial actual y deseado, los lineamientos básicos del PEUTCH 2030

(correspondientes a la Fase Lineamientos) y una propuesta preliminar del árbol estratégico del plan, compuesta por la Visión (imaginario 2030), el Modelo de Partido/Ciudad, los Ejes Estratégicos, los Objetivos Particulares y los Proyectos.

Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco

Objetivo
 Identificar y formular el Plan y los Proyectos Estratégicos que conformarán la Agenda Urbana Territorial de Chacabuco en el periodo 2020/2030

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública

Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda
 Presidencia de la Nación

Planificación Estratégica Operativa

Problemática 1. Dimensión Crecimiento Urbano

CAUSAS

- Crecimiento urbano no planificado altos costos sociales y de inversión
- Alto consumo de suelo urbano per cápita (2003-2010: 2,95% / 1,05%)
- Disminución de las densidades de población (2003-2010: 27,91 / 23,67 hab./ha.)
- Crecimiento ilimitado de la mancha urbana por extensión

PROBLEMAS

- Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable

OBJETIVOS

- Modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento sustentable

PROYECTOS

- Proyecto: Sistema de Gestión Estratégica Urbana Integrado
- Proyecto: Plan Estratégico Urbano Territorial 2020 - 2030
- Proyecto: Adecuación de la normativa a la agenda 2020 - 2030

Problemática 1. Dimensión Crecimiento Urbano

CAUSAS

- Déficit en la cobertura de servicio de agua (Zonas 3, 4)
- Déficit en la cobertura de servicio cloacal (Zonas 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10)
- Déficit de pavimentación (Zonas 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10)
- Déficit de equipamiento social (Zonas 5, 8)
- Déficit de equipamiento urbano (Zonas 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10)
- Déficit de espacios públicos verdes (Zonas 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10)
- Planta depuradora obsoleta y colapsada

PROBLEMAS

- Desigual desarrollo urbano entre el centro (IDU: 4,83) y la periferia (IDU: 2,85)

OBJETIVOS

- Revertir las desigualdades entre barrios de la ciudad cabecera

Problemática 2. Dimensión Desigualdad Urbana

División Territorial (10 zonas) - Secretaría de Desarrollo Social de la Municipalidad de Chacabuco

DESCRIPCIÓN DE ZONAS

- Zona 1: caso urbano fundacional (cuatro avenidas).
- Zona 2: Barrio Urbaldo Martínez, La Ilusión, San Martín, y La Construcción.
- Zona 3: Barrio la Amistad, Las Marías, Las palmeras, Asentamiento Misionero.
- Zona 4: Barrio San Cayetano, Asentamiento Los Misioneros II.
- Zona 5: Barrio Parque Chacabuco (ex FONAVI), Barrio Obrero, Barrio Liga Ama de Casa.
- Zona 6: Barrio Alicia de la Peña, Barrio UOCRA, Barrio Jardín, Barrio Municipal, Barrio Parque Azul y Barrio Néstor Kirchner.
- Zona 7: Barrio Los Pioneros, San Antonio, Los Bomberos y San Miguel.
- Zona 8: posee características heterogéneas, un sector más próximo a las avenidas con infraestructura y servicios adecuados y un sector más alejado (suburbano) carente de los mismos.
- Zona 9: posee características heterogéneas, un sector urbano estilo barrio, con infraestructura y servicios adecuados y un sector más alejado carente de los mismos.
- Zona 10: Cucha Cucha

Problemática 2. Dimensión Desigualdad Urbana

CAUSAS

- Déficit en la cobertura de servicio de agua (Zonas 3, 4)
- Déficit en la cobertura de servicio cloacal (Zonas 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10)
- Déficit de pavimentación (Zonas 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10)
- Déficit de equipamiento social (Zonas 5, 8)
- Déficit de equipamiento urbano (Zonas 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10)
- Déficit de espacios públicos verdes (Zonas 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10)
- Planta depuradora obsoleta y colapsada

PROBLEMAS

- Desigual desarrollo urbano entre el centro (IDU: 4,83) y la periferia (IDU: 2,85)

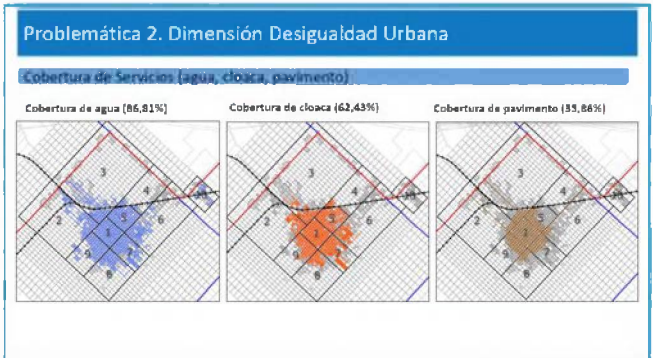
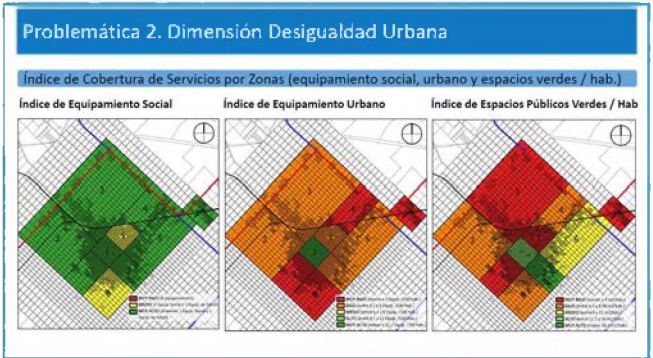
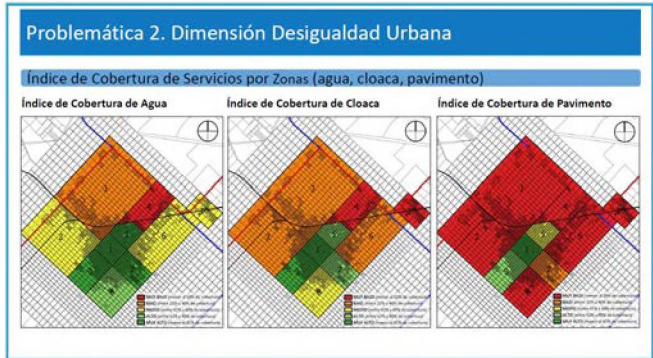
OBJETIVOS

- Revertir las desigualdades entre barrios de la ciudad cabecera

Problemática 2. Dimensión Desigualdad Urbana

PROYECTOS

- Plan de barrios de Chacabuco
- Proyecto Ampliación de la red de agua en Barrio Norte
- Proyecto Ampliación de la red de agua en zona sur
- Proyecto Prefactibilidad suministro a la red de agua
- Proyecto Ampliación 200 cuadras de red cloacal
- Acondicionamiento Planta Depuradora
- Proyecto Nueva Planta Depuradora Este (DNPRI)
- Plan de Pavimentación (compra de maquinarias)
- Proyecto Infraestructura y obras complementarias Barrio San Cayetano
- Proyecto Diseño Ejecutivo ampliación red de gas en cabecera (DNPRI)
- Proyecto Desagües pluviales Cuenca Noroeste (continúa con Ramal II)
- Plan Alumbrado público en barrios de borde
- Programa Equipamiento Educativo



Problemática 3. Dimensión Desigualdad Territorial

CAUSAS

- Baja productividad (PIB), escaso empleo y expulsión de población
- Déficit de conectividad y del servicio de transporte
- Envejecimiento poblacional
- Incompatibilidad de usos entre las áreas urbana y rural
- Déficit en la cobertura de servicio de agua (Castilla)
- Déficit en la cobertura de servicio cloacal (Rawson y Castilla)
- Déficit de pavimentación (O'Higgins, Rawson y Castilla)
- Déficit de espacios verdes público / Hab. (O'Higgins y Rawson)

PROBLEMAS

- Desigual desarrollo urbano territorial entre las Localidades (IDU: 2,69), la ciudad cabecera (IDU: 2, 81) y el centro (IDU: 4,83)

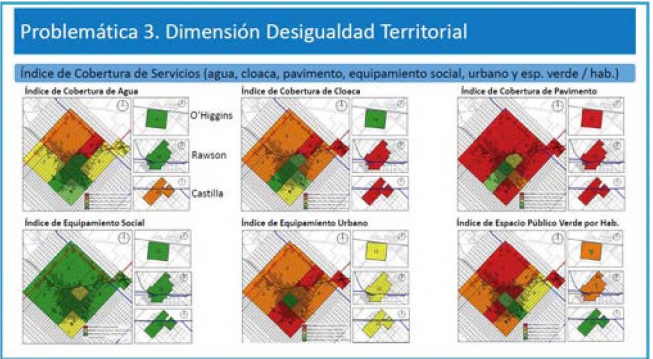
Problemática 3. Dimensión Desigualdad Territorial

OBJETIVOS

- Revertir las desigualdades entre las Localidades y la ciudad cabecera

PROYECTOS

- Plan de Desarrollo de Localidades de Chacabuco
- Proyecto Ferrobús entre Localidades y parada Tren en O'Higgins
- Proyecto Pavimentación RP 42 y 32 (18km)
- Proyecto Mejorada RP 30
- Optimización de Agua Potable en Rawson Etapa II (SPCOP 120137)
- Proyecto Diseño Ejecutivo ampliación red de gas en localidades (DNPRI)
- Plan de Pavimentación (compra de maquinarias)
- Ampliación de asfalto Castilla y Rawson
- Proyecto Ambulancia para O'Higgins



Problemática 4. Dimensión Espacio Público

CAUSAS

- Desigual distribución de Espacio Público Total entre centro (32,62%) y periferia (25,95%)
- Baja relación de Espacio Público Verde por habitante (Zonas 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11 y 12)
- Déficit de arbolado público urbano (25% en zona 1, mayor en periferia)
- Falta de identidad y jerarquización de avenidas
- Déficit de iluminación pública y mobiliario urbano
- Discontinuidad de la altura de edificación y medianeras urbanas

PROBLEMAS

- Déficit de Espacio Público Total (26,61%) en relación a lo recomendado por ONU (35%) y desigualdad de Espacio Público Verde por habitante

Problemática 4. Dimensión Espacio Público



- OBJETIVOS**
- Aumentar el Espacio Público Total y equilibrar la desigualdad de Espacio Público Verde por habitante
- PROYECTOS**
- Plan de Espacio Público y Paisaje Urbano
 - Proyecto Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)
 - Programa de espacios verdes en la periferia (acupuntura urbana)
 - Proyecto Parque Lineal de Chacabuco
 - Proyecto Parque Agrupación Atlética
 - Proyecto Diseño Ejecutivo Polo Deportivo Municipal en Parque Recreativo (DNPRI)
 - Proyecto Laguna Rocha
 - Proyecto Red de ciclovías y bicisendas. (SPTCOP 111046)
 - Proyecto Puesta en valor de avenidas y plazas

Problemática 4. Dimensión Espacio Público

Falta de jerarquía e identidad del sistema de Avenidas y Ramblas

Problemática 4. Dimensión Espacio Público

Deterioro del paisaje urbano

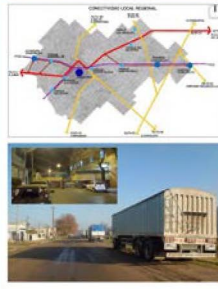


Déficit de alumbrado público en Ciudad Cabecera

Centro comercial con desorden de cartelera y marquessinas

Discontinuidad en la altura de la edificación

Problemática 5. Dimensión Movilidad Urbana



- CAUSAS**
- Débil conectividad territorial y falta de transporte público
 - Débil conectividad urbana con la periferia por déficit de pavimentación, ineficiente mantenimiento y falta de transporte público
 - Sistema de movilidad basado en auto particular (40%) y motos (60%)
 - Tránsito de transporte de carga en la ciudad y el área central, con déficit de la playa de camiones
 - Impacto urbano/movilidad por la construcción de la nueva Autovía RN7
 - Déficit de infraestructura vial (señalética, sendas peatonales, reductores de velocidad, etc.)
 - Incidentes de tránsito y reducción de los índices accidentológicos graves
- PROBLEMAS**
- Modelo de movilidad urbana insustentable (moto, auto, transporte carga) con deficitarias condiciones de seguridad vial

Problemática 5. Dimensión Movilidad Urbana



- OBJETIVOS**
- Mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial hacia un modelo sostenible
- PROYECTOS**
- Plan de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Chacabuco
 - Proyecto Factibilidad del sistema de transporte público
 - Proyecto Ejecutivo de circunvalación tránsito pesado (DNPRI)
 - Proyectos Red de ciclovías y bicisendas
 - Proyecto Ruta Provincial 42 y 32 (16km)
 - Proyectos Ferrosus entre Localidades y parada Tren en O'Higgins
 - Proyecto Nueva Terminal de Ómnibus
 - Proyecto Adecuación de la playa de camiones
 - Proyecto de Regulación del transporte de carga

Problemática 6. Dimensión Vivienda



- CAUSAS**
- Importante cantidad de viviendas particulares en condición de hacinamiento
 - Irregular régimen de tenencia de tierra y vivienda
 - Demoras de escrituración de lotes del Plan Familia Propietaria
 - Elevado porcentaje de viviendas con insuficiente calidad de conexión a servicios básicos
 - Preocupante número de viviendas con mala calidad de materiales y escasa infraestructura de servicios
 - Envejecimiento poblacional con necesidad habitacional para adultos mayores (O'Higgins, Castilla y Rawson)
- PROBLEMAS**
- Viviendas con régimen de tenencia irregular, insuficiente provisión de infraestructura y condiciones de hacinamiento

Problemática 6. Dimensión Vivienda



- OBJETIVOS**
- Mejorar las condiciones de habitabilidad, regularización dominal y ampliación de cobertura de servicios básicos
- PROYECTOS**
- Programa Federal de Viviendas Techo Digno
 - Programa Urbanización Chacabuco para Todos
 - Acceso a la Tierra y a la Vivienda Social
 - Banco de tierras municipal
 - Producción de suelo urbanizado con lotes con servicios
 - Regularización urbana y dominal
 - Creación de Zonas Especiales de Interés Social
 - Instrumentos de financiamiento
 - Plan Familia Propietaria

Problemática 7. Dimensión Ambiental



- CAUSAS**
- Alta vulnerabilidad social frente a desastres hacia la periferia (4, 6, 10)
 - Riesgo de inundaciones (próximo a vías del FFCC y al sur de la periferia)
 - Alteración de la geomorfología del suelo por actividad extractiva
 - Manejo inadecuado de los residuos sólidos urbanos (basural a cielo abierto)
 - Alto consumo de suelo urbano que avanza sobre el área rural
- PROBLEMAS**
- Desigual vulnerabilidad social frente a desastres (cambio climático) y uso inadecuado de recursos naturales (suelo)

Problemática 7. Dimensión Ambiental

Cavas en Sección Quilicura de Chacarabuco

OBJETIVOS

- Reducción del riesgo frente a desastres y uso eficiente y sustentable de recursos naturales

PROYECTOS

- Proyecto Recuperación y remediación de cavas
- Plan Gestión Integral de residuos sólidos urbanos con descarga final adecuada
- Proyecto Biodigestor de residuos sólidos urbanos
- Plan de Acción Climática (Mitigación, Adaptación, sistema de alerta temprana y reservorios pluviales)
- Proyecto Regulación del sistema ambiental y gestión del riesgo y cambio climático
- Proyecto Red de ciclovías y bicisendas
- Plan Ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos

Problemática 8. Dimensión Gestión Urbana Territorial

Ordenanza de Zonificación vigente

CRUCIAS

- Enfoque sectorial de la complejidad urbana territorial
- Desarticulación de los componentes del sistema de gestión urbana
- Limitada participación y colaboración público/privada.
- Déficits de la actual ordenanza de regulación y ocupación del suelo (2322/00).
- Ordenanza de Zonificación (7494/18), en gestión, no adecuada a la Nueva Agenda Urbana 2020/2030.
- Déficits en la gestión de la Información para la toma de decisiones

PROBLEMAS

- Modelo tradicional de planificación y gestión con marco Institucional y legal desactualizado

Problemática 8. Gestión Urbana Territorial

OBJETIVOS

- Nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana: Integrado, Participativo y Colaborativo

PROYECTOS

- Proyecto Nueva Gobernanza Participativa, con coordinación y coherencia multiseccional y multinivel para el desarrollo sostenible.
- Proyecto Nuevo Sistema de Gestión Estratégica Urbana Integrado (secciones directas/indirectas e instrumentos de gestión) y multiseccional (Urbano, Territorial, Ambiental, Económico y Social).
- Proyecto Nueva normativa para el desarrollo urbano sostenible, adecuada a la agenda 2030 (impacto de la Autopista RN 7, etc.).
- Proyecto Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos para dinamizar alianzas y agendas.
- Proyecto Observatorio Urbano (Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG).

Normativa Urbana Actual

Área urbana ocupada y sin ocupar

Sectores reservas de completamiento de tejido

Normativa Urbana Actual

Zonificación vigente Ordenanza 2322/00

Área ocupada urbana y normativa vigente

Normativa Urbana Actual y en Gestión en Gobierno Provincia BA

Zonificación vigente Ordenanza 2322/00

Ordenanza N° 7494/18

Estructura Urbana Actual

REFERENCIAS

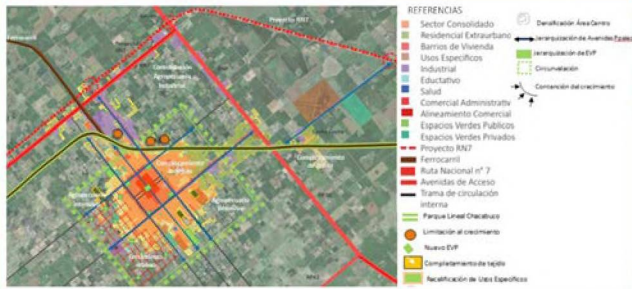
- Sector en Crecimiento
- Sector Semi Consolidado
- Sector Consolidado
- Residencial Extraurbano
- Barrios de Vivienda
- Usos Específicos
- Industrial
- Educativo
- Salud
- Comercial Administrativo
- Alineamiento Comercial
- Espacios Verdes Públicos
- Espacios Verdes Privados
- Proyecto RN7
- Ferrocarril
- Ruta Nacional n° 7
- Avenidas de Acceso
- Trama de circulación interna
- Vacio Urbano

Modelo Actual del Territorio

REFERENCIAS

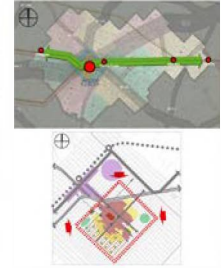
- Sector en Crecimiento
- Sector Semi Consolidado
- Sector Consolidado
- Residencial Extraurbano
- Barrios de Vivienda
- Usos Específicos
- Industrial
- Educativo
- Salud
- Comercial Administrativo
- Alineamiento Comercial
- Espacios Verdes Públicos
- Espacios Verdes Privados
- Mala Accesibilidad a Barrios
- Barrera Urbana
- Tendencias de Crecimiento
- Incompatibilidad de usos
- Proyecto RN7
- Enlace entre zonas
- Ferrocarril
- Ruta Nacional n° 7
- Avenidas de Acceso
- Trama de circulación interna
- Vacio Urbano
- Usos incompatibles
- Predios con potencialidad de proyectos

Modelo Deseado del Territorio



Lineamientos básicos del PEUTCH 2030

- Articulación territorial del partido (cabecera - localidades) y con el territorio regional y metropolitano.
- Reducir las desigualdades territoriales, a partir de mejorar la calidad de vida de las localidades y las comunidades rurales.
- Reducir las desigualdades urbanas entre los barrios de la ciudad cabecera, promoviendo una ciudad inclusiva.
- Limitar el crecimiento sobre el borde de la ciudad cabecera, fomentando una ciudad compacta, que crece hacia adentro, con usos mixtos y densidades adecuadas.
- Integrar el centro de la ciudad cabecera con la periferia a partir de la continuidad de la trama vial y del tejido urbano, como componente principal de la estructura urbana.
- Revitalización y recuperación del centro como centralidad de la ciudad cabecera.



Lineamientos básicos del PEUTCH 2030

- Promover el espacio público de calidad y equilibrar la desigualdad de espacio público verde, mejorando la calidad del paisaje urbano.
- Fomentar un sistema de movilidad sostenible, priorizando los modos no motorizados, peatones y bicicletas, e incorporando el transporte público (eco bus en la cabecera y tren liviano entre localidades).
- Promover la Sostenibilidad Ambiental y reducir el riesgo de desastre, fomentando la protección y recuperación del suelo rural.
- Promover el acceso a la vivienda digna y el mejoramiento de asentamientos precarios en los procesos de mejoramiento, consolidación y construcción del hábitat sostenible.
- Promover una nueva gobernanza con liderazgo institucional y nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana Territorial: Integrado, Participativo y Colaborativo, que articule los sistemas físico espacial, ambiental, Institucional y de gestión.



Formulación del PEUTCH 2030

Visión (Imaginario)

A 2030 Chacabuco será un Municipio con equidad territorial (sin desigualdad entre localidades/cabecera) y una ciudad cabecera inclusiva (sin desigualdades entre barrios), con un espacio público de calidad donde convivan los peatones y los diversos medios de transporte, todo gestionado a través de un nuevo modelo de "Gestión Estratégica Urbana", que fomenta el desarrollo urbano sostenible, promueve una ciudad próspera y, en definitiva, anhela una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Formulación del PEUTCH 2030

Modelo de Territorio / Ciudad

- Desarrollo urbano - territorial equitativo y sostenible (localización de ODS y NAU)
- Crecimiento hacia adentro por completamiento del tejido urbano
- Ciudad más compacta, con mayor densidad poblacional y mezcla de usos
- Desarrollo económico de localidades, con mejor conectividad e integración territorial
- Espacio público y paisaje urbano de calidad para el peatón
- Ciudad verde y de la biodiversidad (infraestructura ecológica, vida vegetal y animal)
- Modelo de movilidad urbana más sostenible, eficiente, seguro y equitativo
- Acceso a la vivienda digna y mejoramiento de asentamientos precarios
- Sostenibilidad ambiental y resiliencia frente al cambio climático (mitigación y adaptación).
- Nueva Gestión Estratégica Urbana (integrada, participativa, colaborativa).

Formulación PEUTCH 2030

Ejes Estratégicos

- Equidad Territorial
- Ciudad Inclusiva
- Espacio Público de Calidad
- Movilidad Sostenible
- Sostenibilidad Ambiental
- Nueva Gobernanza Urbana

Estrategia 1: Equidad Territorial

Objetivos particulares

Partido de Chacabuco, más equilibrado territorialmente y con buena conectividad interna (entre Localidades y cabecera) y externa (Región Norte BA y AMBA), que impulsa el desarrollo económico de las localidades, amplía las redes de infraestructura (saneamiento, pavimentación, etc.), los equipamientos sociales, los equipamientos urbanos y los espacios públicos verdes, entre otras dimensiones del desarrollo urbano sostenible.

Proyectos

- Plan de Desarrollo de Localidades de Chacabuco
- Proyecto Ferrobús entre Localidades y parada Tren en O'Higgins
- Proyecto Pavimentación RP 42 y 32 (16km)
- Proyecto Mejoramiento RP 30
- Optimización de Agua Potable en Rawson Etapa II (SPTCOP 120137)
- Proyecto Diseño Ejecutivo ampliación red de gas en localidades (DNPRI)
- Plan de Pavimentación (compra de maquinarias)
- Ampliación de asilo Castilla y Rawson
- Proyecto Ambulancia para O'Higgins

Estrategia 2: Ciudad Inclusiva

Objetivos particulares

Ciudad cabecera libre de la segregación y exclusión socio-espacial de los barrios de la periferia, y que garantiza la igualdad de derechos, oportunidades y el acceso seguro e inclusivo a la ciudad y a un hábitat digno que implica, el acceso al suelo, la vivienda, las infraestructuras básicas, los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

Proyectos

- Plan de barrios de Chacabuco
- Proyecto Ampliación de la red de agua en Barrio Norte
- Proyecto Ampliación de la red de agua en zona sur
- Proyecto Prefactibilidad suministro a la red de agua
- Proyecto Ampliación 200 cuadras de red cloacal
- Acondicionamiento Planta Depuradora
- Proyecto Nueva Planta Depuradora Este (DNPRI)
- Plan de Pavimentación (compra de maquinarias)
- Proyecto Infraestructura y obras complementarias Barrio San Cayetano
- Proyecto Diseño Ejecutivo ampliación red de gas en cabecera (DNPRI)
- Proyecto Desagües pluviales Cuenca Noroeste (continúa con Ramal II)
- Plan Alumbrado público en barrios de borde
- Programa Equipamiento educativo
- Programa Federal de Viviendas Techo Digno
- Programa Urbanización Chacabuco para Todos
- Acceso a la Tierra y a la Vivienda Social
- Plan Familia Propietaria

Estrategia 3: Espacio Público de Calidad

Objetivos particulares

Ciudad cabecera que promueve el espacio público y el paisaje urbano de calidad, con la puesta en valor del área centro, la creación de espacios públicos verdes en la periferia y la incorporación de rambas en las avenidas, como componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia de la ciudad.

Proyectos

- Plan de Espacio Público y Paisaje Urbano
- Proyecto Puesta en valor del Área Central [SPTCOP 12040]
- Programa de espacios verdes en la periferia (acupuntura urbana)
- Proyecto Parque Lineal de Chacabuco
- Proyecto Parque Agrupación Atlética
- Proyecto Diseño Ejecutivo Polo Deportivo Municipal en Parque Recreativo [DANPR]
- Proyecto Laguna Rocha
- Proyecto Red de ciclovías y bicisendas. [SPTCOP 111046]
- Proyecto Puesta en valor de avenidas y plazas

Estrategia 4: Movilidad Sostenible

Objetivos particulares

Ciudad cabecera que prioriza a los peatones, con la ampliación de veredas y calles más seguras y aptas para la convivencia, y garantiza un reparto más equitativo del espacio para los diversos medios de movilidad y lo hace abriendo espacios de circulación para bicicletas, incorporando la red de bus, mejorando la actual red de tren y reduciendo el uso del vehículo privado (a combustibles fósiles).

Proyectos

- Plan de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Chacabuco
- Proyecto Factibilidad del sistema de transporte público
- Proyecto Ejecutivo de circunvalación tránsito pesado [DNPRI]
- Proyectos Red de ciclovías y bicisendas
- Proyecto Ruta Provincial 42 y 32 (16km)
- Proyectos Ferrobús entre Localidades y parada Tren en O'Higgins
- Proyecto Nueva Terminal de Ómnibus
- Proyecto Adecuación de la playa de camiones
- Proyecto de Regulación del transporte de carga

Estrategia 5: Sostenibilidad Ambiental

Objetivos particulares

Municipio que fomenta un desarrollo sostenible y la resiliencia frente al cambio climático y los desastres e impulsa la protección y el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales y de los ecosistemas y sus servicios ambientales, poniendo el acento en la recuperación y remediación de cavas, la gestión integral de los residuos sólidos urbanos y el ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos.

Proyectos

- Proyecto Recuperación y remediación de cavas
- Plan Gestión Integral de residuos sólidos urbanos con descarga final adecuada
- Proyecto Bio gestor de residuos sólidos urbanos
- Plan de Acción Climática (Mitigación, Adaptación, sistema de alerta temprana y reservorios pluviales)
- Proyecto Regulación del sistema ambiental y gestión del riesgo y cambio climático
- Proyecto Red de ciclovías y bicisendas
- Plan Ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos

Estrategia 6: Nueva Gobernanza Urbana

Objetivos particulares

Municipio promotor de un nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana, que aborda la complejidad del territorio desde un enfoque integral y estimula la concurrencia de actores sociales (gobierno multinivel, transversalidad; participación social) para impulsar, el desarrollo de proyectos estratégicos, una normativa urbana adecuada a la agenda 2030 e instrumentos de gestión urbana para el acceso a un hábitat digno.

Proyectos

- Proyecto Nueva Gobernanza Participativa, con coordinación y coherencia multisectorial y multinivel para el desarrollo sostenible.
- Proyecto Nuevo Sistema de Gestión Estratégica Urbana integrado (acciones directas/indirectas e instrumentos de gestión) y multisectorial (Urbano, Territorial, Ambiental, Económico y Social).
- Proyecto Nueva normativa para el desarrollo urbano sostenible, adecuada a la agenda 2030 (Impacto de la Autopista RN 7, etc.).
- Proyecto Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos para dinamizar alianzas y agendas.
- Proyecto Observatorio Urbano (Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG).



Aportes realizados por los Actores Sociales

La puesta en valor del espacio público podría contemplar, además del Área Central, la Avenida Garay desde el Hospital hacia el Cementerio, donde se desarrolla un agrupamiento comercial. (Ing. Griselda Bisio)

En la visión 2030 (imaginario) de Chacabuco debiera incorporarse la existencia de una potencialidad no explotada, vinculada a la competitividad territorial, como el desarrollo industrial / agroindustrial del partido. (Ing. Ariel Di Piero).

Entre las problemáticas y estrategias vinculadas al saneamiento básico debiera incorporarse la gestión estratégica del agua, a cargo del municipio, desde un enfoque de sustentabilidad. (Ing. Griselda Bisio)

En la Localidad de Rawson existe un loteo sin servicios. (Juan Carlos Gómez).

No olvidarse de planificar el sector industrial y comercial en el futuro Ordenamiento Urbano de Chacabuco, evitando conflictos con el uso residencial. (Cámara de Comercio e Industria).

Escasez de Gas Natural en Chacabuco, en particular, en el Parque Industrial y en algunas industrias importantes de la región, como la multinacional Ingredion, que fabrica sus productos centralmente sobre derivados de Maíz. (ver Ing. Enzo Varela)

Se propone que el Concejo Deliberante promulgue una Ordenanza declarando de interés el Plan Estratégico Urbano Territorial de Chacabuco.

Hacer más hincapié en garantizar los servicios esenciales para el desarrollo, gas y energía eléctrica. (Ing. Oscar Abatángelo).

Los problemas de asentamientos irregulares se debieron a la falta de gestión e incumplimiento de las normativas. El Ingeniero no concuerda en el concepto general de limitar mucho el crecimiento. La limitación que generó la desactualización de la Ordenanza de Zonificación promovió en algo los estragos que se produjeron en el territorio.

Considera que no está claro el concepto de las normativas: para que se apruebe todo nuevo loteo el propietario está obligado a llevar (a su costo) todos los servicios: agua, alumbrado, energía eléctrica, tratamiento de calles y alcantarillado y cloacas si fuera factible. Generadas las parcelas, automáticamente comienzan a tributar las tasas por todos los servicios que presta el Municipio. La realidad es que la gestión recauda pero no planifica la prestación de los servicios. "Si los números no cerraran (cosa que no creo) se debieran adecuar las tasas".

El problema se centra en la gestión que no hace cumplir las normativas.

Aporte presentado por el Ing. Enzo Varela (Ingredion):

1) Problemática 1 (Prioridad 1): Desarrollo industrial y comercial - Gasoducto de Gas Natural

2) Problemática 2: Compromiso de la gestión actual y las gestiones futuras

"El plan contempla muchas cuestiones que seguramente lograrán un ordenamiento / igualdad / beneficios / accesibilidad que mejorarán la calidad de vida en la ciudad, pero no cuenta con lo principal, del que vamos a vivir. Hacia donde apunta Chacabuco como ciudad para garantizar la permanencia, el crecimiento poblacional, el sustento de las familias que recidan en la ciudad.

La ciudad tiene parte de su sustento en la actividad Agrí-



cola / Ganadera. Pero imaginemos una ciudad sin el poco desarrollo industrial que hoy tiene. Imaginemos la ciudad sin Ingredion, sin Molinos Chacabuco, sin las industrias cabeceras de empleo masivo.

Siempre vemos como Junín, Chivilcoy, Salto se desarrollan al pasar los años en materia industrial. ¿Porque Arcor no vino a Chacabuco?, ¿porque Coca Cola se fue?, etc.

¿Qué está pensando la gestión actual y que han pensado las anteriores en materia de Desarrollo Industrial?

En relación al Parque Industrial:

¿Qué se pensó/planificó originalmente con el Parque Industrial? ¿Cómo estamos hoy con respecto a ese plan original? ¿Cuántas empresas, industrias se radicaron con el proyecto del Parque Industrial en Chacabuco? ¿Por qué no se radicaron?, ¿Qué hará falta en el Parque Industrial?

Como profesional involucrado en gestión de proyectos de inversión de la empresa Ingredion, veo con mucha preocupación que una de las principales y creo que la principal causa del poco desarrollo industrial radica en la escasez de Gas Natural en nuestra Ciudad.

Entendiendo de la causa principal no es una cuestión de escasez del recurso a nivel nacional. La problemática es la necesidad de ampliación del gasoducto que llega a la ciudad. No es Vaca Muerta ni nuevos descubrimientos de yacimientos lo que dará solución a la problemática.

Ingredion, tiene valores autorizados en base a su demanda de 150.000 m³/día, los cuales tienen restricciones durante 5 meses al año, restricciones que van desde el 50% al 100% de la demanda mencionada. Básicamente cuando la ciudad necesita Gas Natural durante el período invernal se restringe a la principal industria. Esto genera extra costos por la utilización de combustibles alternativos. Fuel Oil, GLP.



Molino Chacabuco en un proyecto ambicioso, del cual ejecutó su primera etapa; de trasladar parte de sus instalaciones del centro a su planta en Hipólito Yrigoyen, necesita ampliación de su disponibilidad de Gas Natural, la cual no le es concedida.

Don Yeyo tuvo una demora de más de un año y medio en la entrega de Gas Natural en su nueva planta sobre el acceso Elguea Roman.

Parque Industrial no cuenta con red de Gas Natural. Hasta un silo necesita de Gas Natural para el secado de granos.

En los años 2011, Ingredion evaluó la posibilidad de duplicar su capacidad productiva. La falta de Gas Natural, una de las causas que desalentó esa mega inversión, incluso estando Ingredion interesado en traer el gasoducto necesario, la burocracia argentina ante una empresa privada para lograrlo seguramente le puso el broche de oro. Para el estado simplemente es una decisión.

Recientemente Ingredion evaluó un proyecto de más de 20 Millones de U\$S, el cuál de aprobarse será dirigido a



planta Baradero, aunque a Planta Chacabuco sea técnicamente más apta, solo que Planta Chacabuco no cuenta con Gas Natural.

Imaginemos esto en cualquier otra empresa, estoy seguro que también pasó.

En problemática 2 se menciona:

- Proyecto diseño ejecutivo ampliación red de Gas en cabecera (DNPRI).

En Problemática 3 se menciona:

- Proyecto diseño ejecutivo ampliación red de Gas en localidades.

Estos dos proyectos, merecidos para los ciudadanos, agudizarán la problemática de la industria. Con el escenario de baja demanda de mercado a nivel nacional, los extra costos (Combustibles alternativos) están en foco de Planta Chacabuco de Ingredion. Imaginemos una ciudad sin Ingredion.

La solución técnica a esta problemática es un proyecto que debe traer un gaseoducto desde el gaseoducto troncal que va por ruta 5. Cuyo punto más cercano está a unos 43 km de nuestra ciudad.

2) Interés municipal - Política de estado.

Como otros participantes mencionaron este plan de desarrollo es el tercero que presento o desarrollo para nuestra ciudad. 2000, 2010 y 2018 el presente. ¿Que se hizo de esos planes?

¿Tendrá esta tercera edición el mismo destino? ¿Un cajón, una expresión de deseo que no somos capaces de gestionar?

En la presentación realizada el pasado jueves me dio esa

sensación. Pese a estar todos los concejales invitados solo uno participó. ¿Realmente hay compromisos más importantes? o ¿hay poco interés?

Creo necesario que se materialice al menos una ordenanza, que debe ser bien visible en el estado municipal que obligue incluso legalmente a esta gestión y las gestiones municipales a seguir el plan de desarrollo municipal, a gestionar los avances necesarios, a actualizar el avance, a modificarlo de ser necesario. Reuniones trimestrales de avance y seguimiento, visibilidad pública de los avances del donde estamos hacia dónde vamos y que hemos logrado. Que la ordenanza no pueda ser derogada o que pueda ser derogada solo por el voto popular.

Si no hay compromiso seguramente seguiremos viendo como nos quedamos donde estamos.

Aguardando respuesta y esperando que esta problemática sea prioridad”.

Los aportes realizados en las distintas instancias participativas, Entrevistas a informantes clave, Encuentros con el Intendente Municipal y gabinete y los Talleres Participativos, se integran al proceso de Formulación del Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco, que se presenta a continuación.

7. Formulación del PEUTCH 2030

De los aportes recibidos en las distintas instancias participativas, Entrevistas a informantes clave, Encuentros con el Intendente Municipal y gabinete y los Talleres Participativos, se presenta la Formulación del Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco, de acuerdo a los siguientes componentes:

- Visión (Imaginario)
- Modelo de Partido / Ciudad
- Líneas Estratégicas:
 1. Equidad territorial
 2. Ciudad Inclusiva
 3. Espacio Público de Calidad
 4. Movilidad Sostenible
 5. Sostenibilidad Ambiental
 6. Nueva Gobernanza Urbana
- Objetivos Estratégicos
- Programas
- Proyectos

Los proyectos se desarrollan a nivel Idea Proyecto, como una primera aproximación a esta instancia, de acuerdo a los siguientes componentes:

1. Nombre del Proyecto: debe ser un nombre corto, pre-

ciso, que incluya el área temática del proyecto y su alcance geográfico. El título debe surgir directamente de la definición del propósito.

2. Fundamentación: contiene un resumen breve de la justificación del proyecto, presenta el problema central que busca resolver. Esta narración es la interpretación del árbol de problemas y árbol de objetivos.

3. Objetivo (Componentes): plantear ¿Qué entregará/ producirá el proyecto? Son los resultados que se proyectan para que cumplan con el propósito. Por ejemplo, obras terminadas, capacitación terminada, etc.

4. Propósito: plantear ¿Para qué se hace el proyecto?, ¿Por qué el proyecto es necesario para los beneficiarios? Describe el efecto directo, el resultado esperado inmediato una vez implementado el proyecto. Se debe definir un solo propósito.

5. Alcance de beneficiarios: ¿Quiénes y cuántas personas serán beneficiarias de implementarse el proyecto?

6. Identificación de involucrados: ¿Cuáles actores están involucrados en el proyecto o podrían involucrarse como beneficiarios, socios o financiadores?

7. Vinculación con la Agenda 2030: Establecer la relación entre los objetivos y propósito de los proyectos con las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

7.1 Árbol Estratégico del PEUCH 2030

VISIÓN	A 2030 Chacabuco será un Municipio con equidad territorial (sin desigualdad entre localidades/cabecera) y una ciudad cabecera inclusiva (sin desigualdades entre barrios), con un espacio público de calidad y una movilidad sostenible, donde convivan los peatones y los diversos medios de transporte, todo gestionado a través de un nuevo modelo de "Gestión Estratégica Urbana", que fomenta la sostenibilidad urbana - ambiental, promueve la competitividad territorial y anhela una mejor calidad de vida para sus habitantes.		
MODELO	<p>Incremento de la productividad y competitividad local.</p> <p>Potenciación de una nueva economía: innovadora, social, colaborativa y verde.</p> <p>Desarrollo económico de localidades, con mejor conectividad e integración territorial.</p> <p>Desarrollo urbano - territorial igualitario y sostenible (localización de ODS y NAU).</p> <p>Crecimiento hacia adentro por completamiento del tejido urbano.</p> <p>Ciudad más compacta, con mayor densidad población y mezcla de usos.</p> <p>Espacio público y paisaje urbano de calidad para el peatón.</p> <p>Ciudad verde y de la biodiversidad.</p> <p>Modelo de movilidad urbana más sostenible, eficiente, seguro y equitativo.</p> <p>Acceso a la vivienda digna y mejoramiento de asentamientos precarios.</p> <p>Sostenibilidad ambiental y resiliencia frente al cambio climático (mitigación y adaptación).</p> <p>Desarrollo bajo en Emisiones de Gases de Efecto Invernadero.</p> <p>Gobernanza Estratégica Urbana (integrada, participativa, colaborativa).</p>		
ESTRATEGIA 1 EQUIDAD TERRITORIAL	Programa 1: Mejora de la conectividad del partido	P1 Tren / Ferrobús entre Localidades	
		P2 Parada del tren en O'Higgins	
		P3 Pavimentación Ruta Provincial 42 (2km) y 32 (16km)	
		P4 Pavimentación Ruta Provincial 42 a Bragado	
		P5 Plan de mejoramiento de caminos rurales	
	Programa 2: Plan de Localidades	Subprograma Localidad de O'Higgins	
		P6 Ampliación de la red de agua potable	
		P7 Ampliación de la red cloacal	
		P8 Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)	
		P9 Plan de pavimentación	
		P10 Ambulancia para O'Higgins	
		Subprograma Localidad de Rawson	
		P11 Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo	
		P12 Ampliación de la red de agua potable Etapa II (SPTCOP 120137)	
		P13 Ampliación de la red cloacal (SPTCOP 9753)	
		P14 Diseño Ejecutivo ampliación red de gas (DNPRI)	
P15 Plan de pavimentación			
P16 Ampliación del hogar de ancianos de Rawson			

ESTRATEGIA 1 EQUIDAD TERRITORIAL	Programa 2: Plan de Localidades	Subprograma Localidad de Castilla	
		P17	Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo
		P18	Provisión de red de agua potable
		P19	Provisión de red cloacal
		P20	Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)
		P21	Plan de pavimentación
		P22	Ampliación del hogar de ancianos de Castilla
ESTRATEGIA 2. CIUDAD INCLUSIVA	Programa 3: Plan de Barrios	Subprograma Plan de Agua Potable y Saneamiento	
		P23	Ampliación de la red de agua potable
		P24	Ampliación de la Red de Agua en Barrio Norte (SPTCOP 12860)
		P25	Ampliación de la Red de Agua en Zona Sur (SPTCOP 12867)
		P26	Ampliación de la red cloacal
		P27	Ampliación 200 cuadras de red cloacal (SPTCOP 11960)
		P28	Acondicionamiento planta depuradora(SPTCOP 11960)
		Subprograma Plan de Infraestructura	
		P29	Expansión de gas sistema noroeste (Camuzzi Gas Pampeana)
		P30	Acondicionamiento planta depuradora (SPTCOP 11960)
		P31	Plan de pavimentación
		P32	Plan de alumbrado público
		Subprograma Vivienda, Regularización Urbana y Dominial	
		P33	Mejoramiento integral Barrio La Construcción
		P34	Mejoramiento integral Barrio Los Misioneros
		P35	Mejoramiento integral Barrio Misionero II
		P36	Mejoramiento integral Barrio San Cayetano
		P37	PFV Techo Digno 272 Viviendas
		Subprograma Educación	
P38	Ampliación y remodelación Escuela Secundaria N°7		
P39	Ampliación Escuela Formación Profesional N° 401		

ESTRATEGIA 3. ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD	Programa 4: Plan del Verde y la Biodiversidad	P40	Sistema de plazas y plazoletas en la periferia
		P41	Parque Lineal de Chacabuco
		P42	Parque Agrupación Atlética
		P43	Diseño Ejecutivo Polo Deportivo Municipal en Parque Recreativo (DNPRI)
		P44	Puesta en valor de Laguna Rocha
		P45	Plan de Arbolado Urbano
	Programa 5: Plan de Espacio Público y Paisaje Urbano	P46	Puesta en valor de calles, avenidas y ramblas
		P47	Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)
		P48	Puesta en valor de la Subcentralidad Av. Garay
		P49	Corredor Verde de Circunvalación
ESTRATEGIA 4. MOVILIDAD SOSTENIBLE	Programa 6: Plan integral de movilidad y transporte sostenibles	P50	Plan de Movilidad y Seguridad Vial
		P51	Estudio de factibilidad del sistema de transporte público
	Programa 7: Plan de equipamiento e infraestructura vial segura para los usuarios	P52	Red de ciclovías y bicisendas
		P53	Circunvalación tránsito pesado
		P54	Adecuación de la playa de estacionamiento de camiones
		P55	Nueva Terminal de Ómnibus
ESTRATEGIA 5. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Programa 8: Plan de Acción Climática y Sostenibilidad Ambiental	P56	Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-
		P57	Promoción de energía solar térmica
		P58	Producción de energía limpia con RSU y cultivos biorremediadores
		P59	Plan ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos
		P60	Cava Municipal
		P61	Estudios Hidráulicos
ESTRATEGIA 6. NUEVA GOBERNANZA	Programa 9: Gestión Estratégica Urbana	P62	Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco 2030
		P63	Unidad de Gestión Estratégica Urbana
		P64	Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos
		P65	Observatorio Urbano (Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG)
		P66	Nueva normativa urbana con horizonte 2030

7.2 Visión (imaginario)

A 2030 Chacabuco será un Municipio con equidad territorial (sin desigualdad entre localidades/cabecera) y una ciudad cabecera inclusiva (sin desigualdades entre barrios), con un espacio público de calidad y una movilidad sostenible, donde convivan los peatones y los diversos medios de transporte, todo gestionado a través de un nuevo modelo de “Gestión Estratégica Urbana”, que fomenta la sostenibilidad urbana - ambiental, promueve la competitividad territorial y anhela una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Modelo de Partido / Ciudad

Incremento de la productividad y competitividad local.

Potenciación de una nueva economía: innovadora, social, colaborativa y verde.

Desarrollo económico de localidades, con mejor conectividad e integración territorial.

Desarrollo urbano - territorial igualitario y sostenible (localización de ODS y NAU).

Crecimiento hacia adentro por completamiento del tejido urbano.

Ciudad más compacta, con mayor densidad población y mezcla de usos.

Espacio público y paisaje urbano de calidad para el peatón.

Ciudad verde y de la biodiversidad.

Modelo de movilidad urbana más sostenible, eficiente, seguro y equitativo.

Acceso a la vivienda digna y mejoramiento de asentamientos precarios

Sostenibilidad ambiental y resiliencia frente al cambio climático (mitigación y adaptación).

Desarrollo bajo en Emisiones de Gases de Efecto Invernadero.

Gobernanza Estratégica Urbana (integrada, participativa, colaborativa).

Líneas Estratégicas

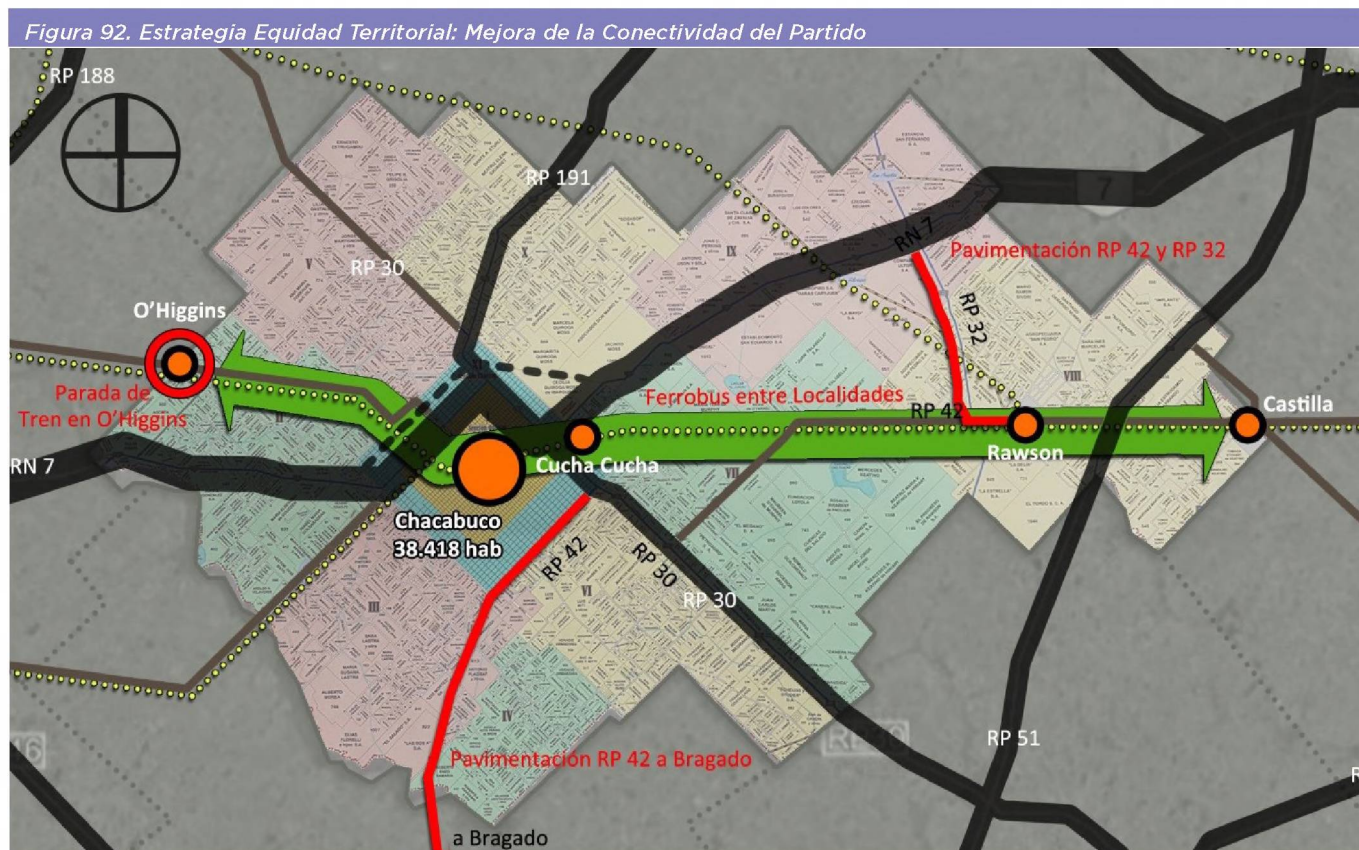
1. Equidad Territorial
2. Ciudad Inclusiva
3. Espacio Público de Calidad
4. Movilidad Sostenible
5. Sostenibilidad Ambiental
6. Nueva Gobernanza Urbana

7.3 Línea Estratégica 1 Equidad territorial

Objetivos Estratégicos

Partido de Chacabuco, más equilibrado territorialmente y con buena conectividad interna (entre Localidades y cabecera) y externa (Región Norte BA y AMBA), que impulsa el desarrollo económico de las localidades, amplía

las redes de infraestructura (saneamiento, pavimentación, etc.), los equipamientos sociales, los equipamientos urbanos y los espacios públicos verdes, entre otras dimensiones del desarrollo urbano sostenible.



Programa 1

Mejora de la conectividad del partido

El programa tiene por objetivos potenciar la integración del partido y mejorar la conectividad interna, a partir del fortalecimiento del sistema de transporte público y el mejoramiento de la red vial. Este objetivo se concreta mediante los siguientes proyectos:

Proyecto 1: Tren / Ferrobús entre Localidades

Fundamentación

Para alcanzar una sostenibilidad social, económica y ambiental, es necesario que los espacios urbanos y rurales logren articularse, tanto en términos de vínculos en-

tre las comunidades que allí residen, como entre las actividades a desempeñar en cada uno de ellos, considerando a la accesibilidad territorial como un derecho que debe ser garantizado a toda la población del partido.

La problemática que afecta a las localidades se relaciona con el déficit del servicio del ferrocarril San Martín en O'Higgins, y la ausencia en Rawson y Castilla de rutas pavimentadas de vinculación directa con la ciudad cabecera, dificultando de este modo la accesibilidad de sus habitantes.

En este marco, se propone utilizar las vías del ferrocarril existentes para desarrollar una línea interna de ferrobús que integre las localidades con la ciudad cabecera, como

una alternativa económica y accesible para la movilidad cotidiana de toda la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad del servicio de Tren / Ferrobús ultraliviano, sobre las vías del actual ferrocarril San Martín, a través de un recorrido de aproximadamente 75 Km que unirá las estaciones de Castilla, Rawson, Chacabuco y O´Higgins.

Propósito

Mejorar el traslado diario de la población de Castilla, Rawson y O´Higgins hacia la ciudad cabecera de Chacabuco, facilitando la integración interna del partido y agilizando la accesibilidad de toda la población.

Beneficiarios

Población total del partido (48.703 habitantes, Censo 2010), en particular los habitantes de las localidades (689 Castilla, 2.123 Rawson y 1.206 O´Higgins, Censo 2010) y quienes residen en zonas rurales.

Actores sociales involucrados

Delegaciones Municipales de Castilla, Rawson y O´Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Trenes Argentinos Operaciones - Ministerio de Transporte.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 2: Parada del tren en O´Higgins

Fundamentación

Para alcanzar una sostenibilidad social, económica y ambiental, es necesario que los espacios urbanos y rurales logren articularse, tanto en términos de vínculos entre las comunidades que allí residen, como entre las actividades a desempeñar en cada uno de ellos, considerando a la accesibilidad territorial como un derecho que debe ser garantizado a toda la población del partido.

El sistema ferroviario del tren San Martín que va de Retiro a Junín, consta de paradas en las localidades de Castilla, Rawson y Chacabuco, pero no en O´Higgins, lo que impide utilizar el servicio de manera cotidiana como medio de transporte entre la localidad, la ciudad cabecera y otras ciudades entre Junín y CABA.

En este marco, se propone gestionar ante el Ministerio de Transporte – Trenes Argentinos Operaciones la parada del tren del ferrocarril San Martín en la estación de O´Higgins de manera de mejorar significativamente la accesibilidad de la población de O´Higgins.

Objetivos (Productos)

Gestionar ante el Ministerio de Transporte – Trenes Argentinos Operaciones la parada del tren del ferrocarril San Martín en la estación de O´Higgins, mejorando el acceso de la población a la ciudad cabecera y otros partidos vecinos.

Propósito

Mejorar significativamente el acceso de la población de O´Higgins que diariamente se traslada hasta la ciudad cabecera de Chacabuco, facilitando la integración interna del partido y agilizando la accesibilidad de toda la población.

Beneficiarios

Población total de O´Higgins (1.206 habitantes Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de O´Higgins – Municipalidad de Chacabuco. Ministerio de Transporte - Trenes Argentinos Operaciones.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 3: Pavimentación Ruta Provincial 42 (2km) y 32 (16km)

Fundamentación

La conectividad constituye un factor fundamental para el desarrollo de una localidad, y su eficiencia, en términos de condiciones óptimas o deficientes del sistema de movilidad y transporte, influye de manera significativa en distintos procesos y aspectos económicos productivos y sociales a nivel local y regional.

Castilla y Rawson no cuentan con acceso directo pavimentado a la ciudad cabecera. Acceder por rutas pavimentadas implica actualmente extender en demasía el recorrido, complicando la accesibilidad de la población y el uso de servicios básicos de ambulancias y bomberos.

En este marco, se propone la pavimentación de la Ruta Provincial 42 (2km) y 32 (16km), de manera de mejorar la conectividad entre ambas localidades con la ciudad cabecera y agilizar la accesibilidad de toda la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad de la pavimentación de 2 km de la Ruta Provincial 42 y 16 km de la Ruta Provincial 32, que permitan acceder de manera más rápida y segura a la Ruta Nacional 7 y de allí a la ciudad de Chacabuco.

Propósito

Mejorar la conectividad entre las localidades de Rawson y Castilla con la ciudad cabecera del partido, optimizando la infraestructura vial provincial ya existente, cuyo trazado atraviesa al partido en la zona de estudio, pero sin estar pavimentado.

Beneficiarios

Población de la localidad de Rawson (2.123 habitantes, Censo 2010) y Castilla (689 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegaciones Municipales de Castilla y Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 4: Ruta Provincial 42 a Bragado

Fundamentación

Se busca un Partido más equilibrado territorialmente, con buena conectividad interna y externa buscando integrar, hacia adentro, a la ciudad cabecera y las localidades, y hacia afuera, a Chacabuco con el sistema urbano regional (Región Norte provincia BA, AMBA, etc.), principalmente a través del Corredor Nacional de la Ruta 7.

En ese camino, la prioridad es la culminación de la Autovía Ruta Nacional 7 y de los caminos troncales, como la Ruta Provincial 42 que une Chacabuco y Bragado, con una longitud de 62 Km, conectando Rawson y Castilla con la cabecera y esta con Bragado.

Este último tramo es necesario de asfaltar por ser esta una zona agrícola ganadera, razón de relevancia para el

traslado de la producción del sector rural, una fuente de recursos valiosos por la calidad de los campos que se localizan en la región y son fundamentales para la economía del país.

Objetivos (Productos)

Estudio de la prefactibilidad de la pavimentación Ruta Provincial 42 a Bragado, que permita el traslado de la producción agrícola ganadera del partido y de la población de las zonas rurales.

Propósito

Mejorar la conectividad entre Chacabuco y Bragado, optimizando la infraestructura vial provincial ya existente, cuyo trazado atraviesa al partido en la zona de estudio, pero no se encuentra pavimentada.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 5: Plan de mejoramiento de caminos rurales

Fundamentación

El deficiente estado de los caminos rurales constituye una problemática desde el punto de vista social y económico para el partido de Chacabuco. En el primer caso, afecta la calidad de vida de la población al generar aislamiento y dificultar el acceso a los establecimientos de salud y educación, y a los servicios básicos, como ocurre con la electricidad.

En cuanto a los aspectos económicos, el estado deficiente de los caminos repercute en el desarrollo de las capacidades productivas de las zonas rurales y afecta la potencialidad de las actividades agropecuarias, uno de los sustentos principales de la economía en el partido de Chacabuco. Las condiciones de intransitabilidad de los caminos restringen la integración y el acceso en tiempos

oportunos de las zonas rurales a los mercados.

En este marco, se propone optimizar la conectividad rural del partido, y con ello potenciar el desarrollo de las actividades agropecuarias y mejorar la calidad de vida de la población rural, mediante el acondicionamiento de los caminos rurales.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la mejora de caminos rurales, de manera de poner en marcha un plan de largo plazo de acondicionamiento de la red vial y el mejorado continuo de los caminos rurales del partido de Chacabuco.

Propósito

Facilitar la integración interna del partido y mejorar las condiciones de accesibilidad a las zonas rurales para optimizar tanto el traslado de la población como el desarrollo de las actividades agropecuarias.

Beneficiarios

Población total del partido (48.703 habitantes, Censo 2010), en particular los habitantes de las localidades (689 Castilla, 2.123 Rawson y 1.206 O'Higgins, Censo 2010) y quienes residen en zonas rurales.

Actores sociales involucrados

Delegaciones Municipales de Castilla, Rawson y O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Programa de Servicios Agrícolas Provinciales - Agroindustria - Ministerio de Producción y Trabajo.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Programa 2

Plan de Localidades

El programa tiene por objetivo revertir las desigualdades y fortalecer la equidad territorial entre la ciudad cabecera y las localidades del partido a partir de la mejora en la provisión de servicios básicos y de equipamientos sociales.

Subprograma 2.1

Localidad de O'Higgins

El Subprograma tiene por objetivo mejorar las condiciones de vida de la población de la localidad a través de la

optimización del suministro de los servicios de agua potable, cloacas y gas, acompañado por una mejora en las condiciones materiales de las calles en términos de su pavimentación. El programa se encuentra conformado por los siguientes proyectos:

Proyecto 6: Ampliación de la red de agua potable

Fundamentación

En un contexto de desigualdades territoriales, entre zonas rurales y urbanas, así como hacia el interior mismo de las ciudades, la disponibilidad de agua potable para uso personal y doméstico es imprescindible para garantizar las condiciones que le permitan gozar de salud a toda la población. La mejora en el abastecimiento de agua potable puede contribuir a disminuir la desigualdad y los niveles de vulnerabilidad social de gran parte de la población.

En las localidades, el servicio de agua potable presenta una alta cobertura en O'Higgins (98%), Rawson (87%) y Castilla (90% información Delegado).

En este marco se propone extender el tendido de la red de agua potable en la localidad de O'Higgins, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la red de agua potable (6 cuadras) de manera de extender la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de O'Higgins y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de agua potable al 100% de los habitantes de la localidad.

Beneficiarios

Población de la localidad de O'Higgins (1.206 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 6 cuadras de ampliación de la red.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior,

Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 7: Ampliación de la red cloacal

Fundamentación

El saneamiento constituye uno de los ejes principales a la hora de afrontar un proceso de planificación por presentarse como un servicio central que repercute en las condiciones y calidad de vida de la población. Respecto a los residuos cloacales, en ocasiones en que son vertidos al medio sin tratamiento previo, principalmente mediante pozos ciegos, generan consecuencias significativas por sus elevados niveles de contaminación, pudiendo afectar también la salud de los vecinos de la localidad.

Entre las localidades del partido, O'Higgins se destaca con una alta cobertura del servicio, que alcanza el 98%. Castilla y Rawson carecen de red cloacal, encontrándose esta última localidad en estado de obras.

En este marco se propone extender el tendido de la red de cloacas en la localidad de O'Higgins, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la red de cloacas (6 cuadras) de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de O'Higgins y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de la red de cloacas al 100% de los habitantes de la localidad.

Beneficiarios

Población de la localidad de O'Higgins (1.206 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 6 cuadras de ampliación de la red.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 8: Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)

Fundamentación

En un contexto de desigualdades geográficas, socioculturales y económicas, entre zonas rurales y urbanas, así como hacia el interior mismo de las ciudades, la posibilidad de acceso al tendido de gas natural constituye una herramienta fundamental para la reproducción social.

Tanto en términos de uso para calefacción como de instrumento para la cocina, el suministro de gas natural contribuye a reducir la vulnerabilidad de la población que no tiene acceso al mismo, principalmente en relación al factor económico y los costos de calefacción por medios alternativos.

En este marco se propone extender el tendido de la red de gas en la localidad de O'Higgins, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Diseño Ejecutivo de la ampliación de la red de gas de manera de ampliar la cobertura del servicio a todos los habitantes de la localidad.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de O'Higgins y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de la red de gas a todos los habitantes de la localidad.

Beneficiarios

Población de la localidad de O'Higgins (1.206 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Dirección Nacional de Preinversión Municipal - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 9: Plan de Pavimentación

Fundamentación

La conectividad interna y la accesibilidad a los principales equipamientos sociales y urbanos, constituyen factores fundamentales para el funcionamiento de una localidad. Asimismo, el desarrollo de proyectos capaces de incorporar mano de obra local, si bien consisten en trabajos temporales, pueden generar un aporte significativo a la economía del pueblo, más aún en caso de tratarse de economías poco diversificadas y con escasa oferta de empleo.

En este marco, se propone desarrollar un plan de pavimentación que mejore la calidad de vida de la población de las localidades y optimice la movilidad y accesibilidad hacia el interior de las mismas.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la extensión del pavimento (78 cuadras), de manera de poner en marcha un plan de largo plazo que amplíe el servicio al total de la localidad.

Propósito

Mejorar el tránsito, la conectividad interna y la accesibilidad a los principales equipamientos urbanos y sociales de la localidad de O'Higgins, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Beneficiarios

Población de la localidad de O'Higgins (1.206 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Dirección Nacional de Preinversión Municipal - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciu-

dades y comunidades sostenibles.

Proyecto 10: Ambulancia para O'Higgins

Fundamentación

El acceso a la salud en condiciones óptimas, en cuanto a la calidad de la atención, el diagnóstico y los tratamientos, y a los tiempos en que la población pueda acceder a los mismos, deben ser garantizados para el cumplimiento del derecho a la salud establecido.

En este sentido, y considerando que la localidad de O'Higgins cuenta con una unidad sanitaria de primeros auxilios, se destaca la importancia de la disposición de un transporte seguro que permita trasladar a los habitantes dentro de la localidad o hacia centros urbanos con unidades de atención a la salud de mayor complejidad en caso que lo requieran.

En este marco se propone incorporar una ambulancia al sistema de salud de O'Higgins, de manera de mejorar el servicio brindado a la población de la localidad.

Objetivos (Productos)

Gestión de la incorporación de una ambulancia al área de salud de la localidad de O'Higgins para facilitar el traslado de los vecinos.

Propósito

Mejorar el sistema de salud, sus servicios y recursos en la localidad de O'Higgins a partir de optimizar la movilidad y posibilidades de traslado para los vecinos.

Beneficiarios

Población de la localidad de O'Higgins (1.206 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 3 Salud y bienestar; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Subprograma 2.2

Localidad de Rawson

El programa tiene por objetivo mejorar las condiciones de vida de la población de la localidad a través de la op-

optimización del suministro de los servicios de agua potable, cloacas y gas, acompañado por una mejora en las condiciones materiales de las calles en términos de su pavimentación. El programa se encuentra conformado por los siguientes proyectos:

Proyecto 11: Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo

Fundamentación

Las localidades del partido de Chacabuco han surgido y se han desarrollado muy ligadas al sistema ferroviario, y se caracterizan por presentar un perfil económico productivo orientado fundamentalmente a las actividades agropecuarias, con ciertos emprendimientos en otros rubros, pero con una predominancia significativa del sector agrícola-ganadero.

En la actualidad, a la escasa diversificación productiva que afrontan las localidades, se añaden la disminución de la oferta de empleo rural y el cierre de empresas en ciudades cercanas que ocupaban mano de obra de las localidades, lo cual refleja la articulación que muchas veces se genera a nivel microrregión entre las localidades rurales y los centros urbanos próximos, no sólo con la ciudad cabecera del partido.

Las dificultades de obtención de empleo que afrontan los habitantes de las localidades, se vinculan en gran medida con el proceso de despoblamiento rural que están atravesando, donde cada vez más los pobladores migran hacia los centros urbanos en busca de empleo o para profundizar sus estudios superiores, sin la posibilidad de retornar a las localidades por las escasas posibilidades de inserción laboral.

En este marco se propone realizar un estudio diagnóstico de las cadenas productivas de Rawson, teniendo en cuenta las capacidades, potencialidades y condiciones de la localidad, con el objetivo posterior de formular proyectos de desarrollo económico-productivo.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad del análisis del perfil económico, las cadenas productivas y las actividades locales de Rawson para la formulación de proyectos de desarrollo económico productivo.

Propósito

Contribuir al desarrollo económico-productivo de la localidad de Rawson mediante la consolidación de las acti-

vidades productivas con mayor potencial de empleo de mano de obra local.

Beneficiarios

Población de la localidad de Rawson (2.123 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Consejo Federal de Inversiones

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 12: Ampliación de la red de agua potable Etapa II (SPTCOP 120137)

Fundamentación

En un contexto de desigualdades territoriales, entre zonas rurales y urbanas, así como hacia el interior mismo de las ciudades, la disponibilidad de agua potable para uso personal y doméstico es imprescindible para garantizar las condiciones que le permitan gozar de salud a toda la población. La mejora en el abastecimiento de agua potable puede contribuir a disminuir la desigualdad y los niveles de vulnerabilidad social de gran parte de la población.

En las localidades, el servicio de agua potable presenta una alta cobertura en O'Higgins (98%), Rawson (87%) y Castilla (90% información Delegado).

En este marco se propone extender el tendido de la red de agua potable en la localidad de Rawson, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la red de agua potable (5 cuadras) de manera de extender la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Rawson y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de

agua potable al 100% de los habitantes de la localidad.

Beneficiarios

Población de la localidad de Rawson (2.123 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 5 cuadras de ampliación de la red.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 13: Ampliación de la red cloacal (SPTCOP 9753).

Fundamentación

El saneamiento constituye uno de los ejes principales a la hora de afrontar un proceso de planificación por presentarse como un servicio central que repercute en las condiciones y calidad de vida de la población. Respecto a los residuos cloacales, en ocasiones en que son vertidos al medio sin tratamiento previo, principalmente mediante pozos ciegos, generan consecuencias significativas por sus elevados niveles de contaminación, pudiendo afectar también la salud de los vecinos de la localidad.

Entre las localidades del partido, O'Higgins se destaca con una alta cobertura del servicio, que alcanza el 98%. Castilla y Rawson carecen de red cloacal, encontrándose esta última localidad en estado de obras.

En este marco se propone extender el tendido de la red de cloacas en la localidad de Rawson, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la red de cloacas (151 cuadras) de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Rawson y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de la red de cloacas al 100% de los habitantes de la localidad.

Beneficiarios

Población de la localidad de Rawson (2.123 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 151 cuadras de ampliación de la red.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 14: Diseño Ejecutivo ampliación red de gas (DNPRI)

Fundamentación

En un contexto de desigualdades geográficas, socioculturales y económicas, entre zonas rurales y urbanas, así como hacia el interior mismo de las ciudades, la posibilidad de acceso al tendido de gas natural constituye una herramienta fundamental para la reproducción social.

Tanto en términos de uso para calefacción como de instrumento para la cocina, el suministro de gas natural contribuye a reducir la vulnerabilidad de la población que no tiene acceso al mismo, principalmente en relación al factor económico y los costos de calefacción por medios alternativos.

En este marco se propone extender el tendido de la red de gas en la localidad de Rawson, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Diseño Ejecutivo de la ampliación de la red de gas de manera de ampliar la cobertura del servicio a todos los habitantes de la localidad.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Rawson y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de la red de gas a todos los habitantes de la localidad.

Beneficiarios

Población de la localidad de Rawson (2.123 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Dirección Nacional de Preinversión Municipal - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 15: Plan de pavimentación**Fundamentación**

La conectividad interna y la accesibilidad a los principales equipamientos sociales y urbanos, constituyen factores fundamentales para el funcionamiento de una localidad. Asimismo, el desarrollo de proyectos capaces de incorporar mano de obra local, si bien consisten en trabajos temporales, pueden generar un aporte significativo a la economía del pueblo, más aún en caso de tratarse de economías poco diversificadas y con escasa oferta de empleo.

En este marco, se propone desarrollar un plan de pavimentación que mejore la calidad de vida de la población de las localidades y optimice la movilidad y accesibilidad hacia el interior de las mismas.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la extensión del pavimento (41 cuadras), de manera de poner en marcha un plan de largo plazo que amplíe el servicio al total de la localidad. En una primera etapa se priorizará:

- 4 cuadras que circunscriben la escuela primaria.
- 7 cuadras de acceso y circunscripción a la escuela secundaria.
- 1 cuadra en calle Laprida, lateral al Hospital Municipal, que es salida y entrada de ambulancias.

Propósito

Mejorar el tránsito, la conectividad interna y la accesibilidad a los principales equipamientos urbanos y sociales de la localidad de Rawson, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Beneficiarios

Población de la localidad de Rawson (2.123 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 41 cuadras de extensión del pavimento.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 16: Ampliación del hogar de ancianos**Fundamentación**

La población de mayor edad, en numerosas ocasiones, se caracteriza por ser una población vulnerable en términos tanto sociales como económicos, debido a que cuentan con ingresos jubilatorios escasos y muchas veces no poseen un espacio en el cual residir, o una compañía que los ayude de acuerdo a sus posibilidades y condiciones.

En Chacabuco, el proceso de envejecimiento poblacional de las localidades del partido trae aparejado la necesidad habitacional y de atención para la salud destinada a adultos mayores. En particular, en las localidades de Rawson y Castilla donde se da un incremento cada vez mayor de población en edad adulta.

Al considerar esta particularidad en el marco de una localidad que presenta una tendencia a disminución de la población, se vislumbra la necesidad e importancia de brindar a los vecinos de mayor edad los espacios que les permitan mejorar su calidad de vida

Objetivos (Productos)

Diseño ejecutivo de la ampliación del establecimiento destinado a la población de mayor edad en la localidad de Rawson.

Propósito

Contribuir a la mejora de la calidad de vida de los adultos mayores de Rawson, mediante obras de ampliación del hogar de ancianos.

Beneficiarios

Población de mayor edad de la localidad de Rawson.

Actores sociales involucrados

Delegación de Rawson - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 3 Salud y bienestar; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Subprograma 2.3

Localidad de Castilla

El programa tiene por objetivo mejorar las condiciones de vida de la población de la localidad a través del suministro de los servicios de agua potable, cloacas y gas, acompañado por una mejora en las condiciones materiales de las calles en términos de su pavimentación. El programa se encuentra conformado por los siguientes proyectos:

Proyecto 17: Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo

Fundamentación

Las localidades del partido de Chacabuco han surgido y se han desarrollado muy ligadas al sistema ferroviario, y se caracterizan por presentar un perfil económico productivo orientado fundamentalmente a las actividades agropecuarias, con ciertos emprendimientos en otros rubros, pero con una predominancia significativa del sector agrícola-ganadero.

En la actualidad, a la escasa diversificación productiva que afrontan las localidades, se añaden la disminución de la oferta de empleo rural y el cierre de empresas en ciudades cercanas que ocupaban mano de obra de las localidades, lo cual refleja la articulación que muchas veces se genera a nivel microrregión entre las localidades rurales y los centros urbanos próximos, no sólo con la ciudad cabecera del partido.

Las dificultades de obtención de empleo que afrontan

los habitantes de las localidades, se vinculan en gran medida con el proceso de despoblamiento rural que están atravesando, donde cada vez más los pobladores migran hacia los centros urbanos en busca de empleo o para profundizar sus estudios superiores, sin la posibilidad de retornar a las localidades por las escasas posibilidades de inserción laboral.

En este marco se propone realizar un estudio diagnóstico de las cadenas productivas de Castilla, teniendo en cuenta las capacidades, potencialidades y condiciones de la localidad, con el objetivo posterior de formular proyectos de desarrollo económico-productivo.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad del análisis del perfil económico, las cadenas productivas y actividades locales de Castilla para definir a futuro proyectos de desarrollo.

Propósito

Contribuir al desarrollo económico-productivo de la localidad de Castilla mediante la consolidación de las actividades productivas con mayor potencial de empleo de mano de obra local.

Beneficiarios

Población de la localidad de Castilla (689 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Castilla - Municipalidad de Chacabuco. Consejo Federal de Inversiones

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 18: Ampliación de la red de agua potable

Fundamentación

En un contexto de desigualdades territoriales, entre zonas rurales y urbanas, así como hacia el interior mismo agua potable puede contribuir a disminuir la desigualdad y los niveles de vulnerabilidad social de gran parte de la población.

En las localidades, el servicio de agua potable presenta una alta cobertura en O'Higgins (98%), Rawson (87%) y

Castilla (90% información Delegado).

En este marco se propone extender el tendido de la red de agua potable en la localidad de Castilla.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la red de agua potable (9 cuadras) de manera de ampliar la cobertura del servicio a la mayor cantidad de habitantes posible en términos eficientes¹

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Castilla y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante la mejora en la calidad y gestión del servicio, y el incremento de la cobertura de agua potable.

Beneficiarios

Población de la localidad de Castilla (689 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 9 cuadras de ampliación de la red.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Castilla - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 19: Provisión de red cloacal

Fundamentación

El saneamiento constituye uno de los ejes principales a la hora de afrontar un proceso de planificación por presentarse como un servicio central que repercute en las condiciones y calidad de vida de la población. Respecto a los residuos cloacales, en ocasiones en que son vertidos al medio sin tratamiento previo, principalmente mediante pozos ciegos, generan consecuencias significativas por sus elevados niveles de contaminación, pudiendo afectar también la salud de los vecinos de la localidad.

Entre las localidades del partido, O'Higgins se destaca con una alta cobertura del servicio, que alcanza el 98%. Castilla y Rawson carecen de red cloacal, encontrándose esta última localidad en estado de obras.

En este marco se propone proveer de red cloacal a la población de la localidad de Castilla.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad del tendido de la red de cloacas (63 cuadras) de manera de proveer el servicio a la mayor cantidad de habitantes posible en términos eficientes.²

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Castilla y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante el tendido de la red cloacal.

Beneficiarios

Población de la localidad de Castilla (689 habitantes, Censo 2010), en particular frentistas a las 63 cuadras de ampliación de la red.

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Castilla - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 20: Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)

Fundamentación

En un contexto de desigualdades geográficas, socioculturales y económicas, entre zonas rurales y urbanas, así como hacia el interior mismo de las ciudades, la posibilidad de acceso al tendido de gas natural constituye una herramienta fundamental para la reproducción social.

1 - Al respecto, se considera oportuno efectuar una aclaración. Si bien el déficit de agua potable de la localidad de Castilla es del 72%, se propone extender la red de agua sólo en 9 cuadras donde el proyecto resulta eficiente. Esto teniendo en cuenta la distribución dispersa, no compacta, de la población en la localidad.

2 - Al respecto, se considera oportuno efectuar una aclaración. Si bien la localidad de Castilla no posee red cloacal en ningún sector, se propone el tendido sólo en 63 cuadras donde el proyecto resulta eficiente. Esto teniendo en cuenta la distribución dispersa, no compacta, de la población en la localidad.

Tanto en términos de uso para calefacción como de instrumento para la cocina, el suministro de gas natural contribuye a reducir la vulnerabilidad de la población que no tiene acceso al mismo, principalmente en relación al factor económico y los costos de calefacción por medios alternativos.

En este marco se propone proveer el tendido de la red de gas a los habitantes de la localidad de Castilla.

Objetivos (Productos)

Diseño Ejecutivo del tendido de la red de gas de manera de proveer el servicio a la mayor cantidad de habitantes posible en términos eficientes.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Castilla y disminuir las brechas de desigualdad territorial existentes en la actualidad, mediante el tendido de la red de gas.

Beneficiarios

Población de la localidad de Castilla (689 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Castilla - Municipalidad de Chacabuco. Dirección Nacional de Preinversión Municipal - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 21: Plan de pavimentación

Fundamentación

La conectividad interna, junto con la accesibilidad a los principales equipamientos sociales y urbanos, constituye un factor fundamental para el funcionamiento de una localidad. Asimismo, el desarrollo de proyectos capaces de incorporar mano de obra local, si bien consisten en trabajos temporales, pueden generar un aporte significativo a la economía del pueblo, más aún en caso de tratarse de economías poco diversificadas y con escasa oferta de empleo.

En este marco, se propone desarrollar un plan de pavimentación que, por un lado, mejore la calidad de vida de la población de las localidades y optimice la movilidad y

accesibilidad hacia el interior de las mismas; y que, por otro lado, aporte a la economía de la población local con el empleo de mano de obra en los distintos trabajos a realizar y con el mejorado del camino que comunica a la localidad de Castilla con el frigorífico que se busca reabrir y cuyo funcionamiento significaría fuente de trabajo para muchas personas de la comunidad.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la extensión del pavimento (63 cuadras y camino a frigorífico), de manera de poner en marcha un plan de largo plazo que amplíe la cobertura del servicio. En una primera etapa se priorizará el asfaltado de 13 cuadras con cordón cuneta ya existente, la consolidación con el material de extracción (escoria y piedra) de las calles que aún no se han podido consolidar, y el alteo, perfilado y agregado de tosca de 6.500 mts que comunican la localidad con el frigorífico que se propone reabrir.

Propósito

Mejorar el tránsito y la accesibilidad a los principales equipamientos urbanos y sociales de la localidad, y optimizar las condiciones de conectividad para facilitar el desarrollo de emprendimientos económico-productivos que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Castilla.

Beneficiarios

Población de la localidad de Castilla (689 habitantes, Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Delegación Municipal de Castilla - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 22: Ampliación del hogar de ancianos en el Hospital Tomás Keating

Fundamentación

La población de mayor edad, en numerosas ocasiones, se caracteriza por ser una población vulnerable en térmi-

nos tanto sociales como económicos, debido a que cuentan con ingresos jubilatorios escasos y muchas veces no poseen un espacio en el cual residir, o una compañía que los ayude de acuerdo a sus posibilidades y condiciones.

En Chacabuco, el proceso de envejecimiento poblacional de las localidades del partido trae aparejado la necesidad habitacional y de atención para la salud destinada a adultos mayores. En particular, en las localidades de Rawson y Castilla donde se da un incremento cada vez mayor de población en edad adulta.

Al considerar esta particularidad en el marco de una localidad que presenta una tendencia a disminución de la población, se vislumbra la necesidad e importancia de brindar a los vecinos de mayor edad los espacios que les permitan mejorar su calidad de vida.

Objetivos (Productos)

Diseño ejecutivo de la ampliación del establecimiento destinado a la población de mayor edad en la localidad de Castilla.

Propósito

Contribuir a la mejora de la calidad de vida de los adultos mayores de Castilla, mediante obras de ampliación del hogar de ancianos.

Beneficiarios

Población de mayor edad de la localidad de Castilla.

Actores sociales involucrados

Delegación de Castilla - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 3 Salud y bienestar; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

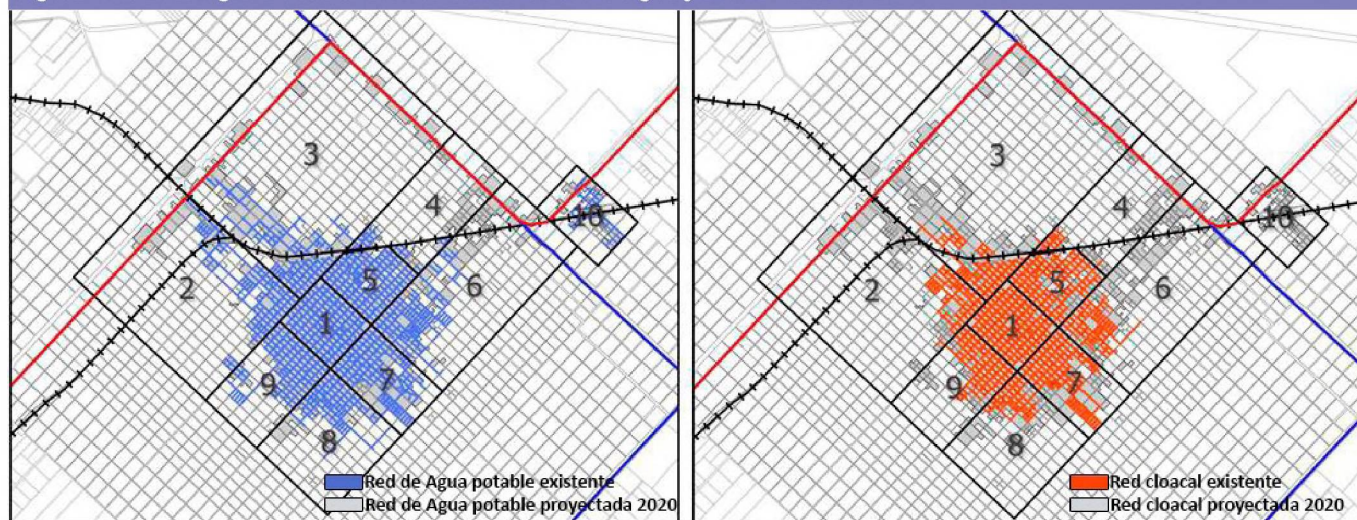
7.4 Línea Estratégica 2 Ciudad Inclusiva

Objetivos Estratégicos

Ciudad cabecera libre de la segregación y exclusión socio-espacial de los barrios de la periferia, y que garantiza la igualdad de derechos, oportunidades y el acceso seguro e inclusivo a la ciudad y a un hábitat digno que

implica, el acceso al suelo, la vivienda, las infraestructuras básicas, los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

Figura 93. : Estrategia Ciudad Inclusiva: Cobertura 100% Agua y 75% Cloacas 2020



Programa 3

Plan de Barrios

El programa tiene por objetivo revertir las desigualdades entre las Zonas de la ciudad cabecera (zona 1 a zona 10) y de los barrios que a su vez las componen. Asimismo, contribuyendo a fortalecer la equidad social de sus habitantes a partir de la mejora en la provisión de servicios básicos, infraestructura y equipamientos urbanos.

Subprograma 3.1

Plan de Agua Potable y Saneamiento

Proyecto 23. Ampliación de la red de agua potable

Fundamentación

En la localidad de Chacabuco, se ha producido en los últimos años, el crecimiento urbano por extensión, de la ocupación del suelo, que en números relativos representa en el primer período medido (2003-2010) un crecimiento en 133 manzanas, es decir el 16,16% y en el segundo período (2010-2018) en 106 manzanas, lo que representa el 11,08 %. Este proceso ha incrementado las diferencias entre el centro y la periferia, identificándose

la carencia del servicio en las zonas de borde. Entendiendo que la disponibilidad de agua potable para uso personal y doméstico es imprescindible para garantizar las condiciones que le permitan gozar de salud a toda la población, y la mejora en el abastecimiento del agua potable puede contribuir a disminuir la desigualdad y los niveles de vulnerabilidad social de gran parte de la población.

En la localidad cabecera y el Paraje Cucha Cucha, la cobertura del servicio de agua es del 86,81%, representado por 922 manzanas servidas y 140 sin servicio. Las Zonas 1, 5 y 9, se encuentran cubiertas en su totalidad, le sigue porcentaje de cobertura las zonas 7, 6, 2, 10, los que menos grados de cobertura tienen, son las zonas 3 y 4, con porcentajes que oscilan entre el 44 y 66 %. Cabe mencionar que las zonas con menor cobertura se corresponden con los sectores extraurbanos residenciales y la zona industrial.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad de la ampliación de la red de agua potable (140 cuadras) de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad, según el siguiente detalle de cuadras a cubrir por sector.

Zona 2: 10 cuadras

Zona 3: 44 cuadras

Zona 4: 34 cuadras

Zona 6: 36 cuadras

Zona 7: 3 cuadras

Zona 8: 7 cuadras

Zona 10: 6 cuadras

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Chacabuco y Cucha Cucha y eliminar la desigualdad territorial existente en la actualidad, entre centro y periferia, a través de aumentar la cobertura de agua potable al 100% de los habitantes de la localidad y mejorar la calidad y gestión del servicio.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG), en particular frentistas a las 140 cuadras.

Actores sociales involucrados

Habitantes de las Zonas 2 a 10. Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 24: Ampliación de la Red de Agua en Barrio Norte (SPTCOP 12860)

Fundamentación

El sector Norte de la ciudad de Chacabuco especialmente la zona adyacente al acceso principal de la ciudad era una zona residencial extraurbana destinada a un uso residencial no permanente en convivencia con un área complementaria con usos agropecuarios intensivos y de servicio a las actividades vinculadas con las peque-

ñas explotaciones agrarias y al área urbana. Durante los últimos años se ha manifestado un continuo proceso de urbanización que ha transformado el carácter de la zona.

En la zona extendida desde el cruce del Acceso H. Irigoyen por las vías de FFCC, hasta la rotonda que comunica con la RN 7, el amanzanamiento y los nuevos loteos producto de la subdivisión de la tierra, conjuntamente con el auge de la construcción de viviendas unifamiliares, ha dado origen a la conformación de barrios residenciales en los cuales el carácter permanente del uso residencial crece gradualmente en reemplazo de los otros usos característicos del sector años atrás.

El uso residencial permanente como predominante, origina al presente la demanda del servicio esencial de red pública de agua corriente. Para satisfacer esta demanda se propone un proyecto de ampliación de la red con obras de nexo que posibiliten la dotación del servicio a las viviendas hoy implantadas y con posibilidad de ampliación a futuro hacia las zonas aledañas.

Objetivos (Productos)

Proyecto Ejecutivo de la ampliación de la red de agua potable en Barrio Norte de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes del barrio.

Propósito

Dotar a toda la población del Barrio Norte, del servicio de red pública de agua corriente. Satisfacer la demanda del servicio a los residentes de la zona, que desde hace años reclaman este servicio, mejorar la calidad de vida y eliminar el riesgo sanitario que implica el uso de agua de calidad no apta para el consumo.

Beneficiarios

Habitantes del Barrio Norte de Chacabuco.

Actores sociales involucrados

Habitantes del Barrio Norte. Municipalidad de Chacabuco. Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 25: Ampliación de la Red de Agua en Zona Sur (SPTCOP 12867)

Fundamentación

La zona sur de la ciudad de Chacabuco se encuentra en pleno proceso de desarrollo urbano, que se ha incrementado en los últimos años, con el consecuente aumento de la población y demanda del servicio de Red.

Asimismo, el propio municipio ha adquirido en el sector tierras con la intención de desarrollar programas de construcción de viviendas de carácter social.

En este marco, resulta indispensable acompañar este ritmo de crecimiento con la ampliación de la red de agua en la zona, además de la extensión de las redes Impulsoras y de la construcción de una nueva perforación.

Objetivos (Productos)

Proyecto Ejecutivo de la ampliación de la red de agua potable a las quintas 792; 801; 784 Y 1010 de la Zona Sur de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la zona.

Propósito

Satisfacer la demanda del servicio a toda la Zona Sur, de la ciudad cabecera, garantizando la realización de esta obra, mejorando la calidad de vida y eliminando el riesgo sanitario que implica el uso de agua de calidad no apta para el consumo.

Beneficiarios

Habitantes de la Zona Sur.

Actores sociales involucrados

Habitantes de la Zona Sur. Municipio de Chacabuco. Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 26: Ampliación de la red cloacal

Fundamentación

La cobertura cloacal y el tratamiento de aguas residuales no sólo es deseable, sino fundamental para mejorar la calidad de vida de la población, es así que el saneamiento se constituye en uno de los ejes principales a la hora de afrontar un proceso de planificación. El servicio de cloacas es indispensable para asegurar la calidad de vida de la población.

En la localidad cabecera y paraje Cucha Cucha, la cobertura del servicio de cloacas es del 62,43%, representado por 663 manzanas servidas y 402 sin servicio. Las Zonas 1, correspondiente al área centro, se encuentra cubierta en el 100%, le sigue porcentaje de cobertura las zonas 5, 7 y 9; con cobertura inferior al 60 %, las zonas 8, 2, 3, 6 y 4. El sector 10 correspondiente a Cucha Cucha, no tiene cobertura del servicio.

En este marco se propone, extender el tendido de la red de cloacas en la localidad de Chacabuco de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad de la ampliación de la red de cloacas (402 cuadras) de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la ciudad, según el siguiente detalle, de cuadras a cubrir por sector.

Zona 2: 61 cuadras

Zona 3: 92 cuadras

Zona 4: 47 cuadras

Zona 5: 6 cuadras

Zona 6: 88 cuadras

Zona 7: 11 cuadras

Zona 8: 39 cuadras

Zona 9: 13 cuadras

Zona 10: 45 cuadra

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población de Chacabuco y Cucha Cucha y eliminar la desigualdad territorial existente en la actualidad, entre centro y periferia, a través de aumentar las coberturas de cloacas al 100% de los habitantes de la localidad y mejorar la calidad y gestión del servicio.

Beneficiarios

Población de la ciudad de Chacabuco (38.418 habitantes)

Censo 2010), en particular frentistas a las 402 cuadras.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco – Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 27: Ampliación 200 cuadras de red cloacal (SPTCOP 11960)

Fundamentación

La ciudad de Chacabuco ha crecido con barrios de vivienda en los últimos años en las zonas de borde, por lo cual ante la falta del servicio de desagües cloacales resulta imprescindible proveer a dichos sectores del servicio de red de cloacas, mejorando e incrementando la calidad de vida de la totalidad de los habitantes de la ciudad.

Objetivos (Productos)

Proyecto Ejecutivo de la ampliación de 200 cuadras de la red cloacal (incluye la construcción de 1.000 metros de red colectoras), de manera de ampliar la cobertura del servicio a 6 zonas del área urbana periférica. La obra se propone como continuación de la trama existente, zonificada por barrios y en etapas de modo que finalizada la obra en un sector la dotación del servicio será inmediata.

Propósito

Garantizar el saneamiento de la periferia urbana mediante la dotación de los servicios de infraestructura, anulando los pozos absorbentes agotados y las conexiones clandestinas a los efectos de eliminar el riesgo sanitario actual y mejorar la calidad de vida de su población.

Beneficiarios

Municipio de Chacabuco, Habitantes de la localidad cabecera de Chacabuco (38.418 habitantes Censo 2010), en particular frentistas a 200 cuadras.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco, empresa prestataria del servicio, habitantes. Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 28: Acondicionamiento planta depuradora (SPTCOP 11960)

Fundamentación

El tratamiento de aguas servidas es fundamental para mejorar la calidad de vida de la población, el saneamiento se constituye en uno de los ejes principales a la hora de afrontar un proceso de planificación, en particular la ciudad de Chacabuco ha crecido con barrios de vivienda en los últimos años en las zonas de borde, sin el acompañamiento de la infraestructura sanitaria correspondiente, por lo cual resulta necesario optimizar el servicio de cloacal, mediante la adecuación y mejoramiento de las instalaciones de la Planta Depuradora Este, como obra complementaria al proyecto de extensión de la red cloacal.

Objetivos (Productos)

Proyecto Ejecutivo del Acondicionamiento de la planta depuradora de líquidos cloacales de la zona Este. En la Primera etapa debe incluirse trabajos para la mejora del tratamiento de barros con la recuperación un pozo Imhoff y el acondicionamiento del otro de la Planta Depuradora Este de la ciudad. Los trabajos más relevantes son: vaciado de barros con equipo especial, limpieza desobstrucción de la cañería de desagote a playas de secado, reconstrucción de los puentes, mejoras electromecánicas con la dotación de un nuevo equipo de bombeo y puesta en servicio.

Propósito

Colectar y transportar, sin sedimentación de sólidos, los líquidos cloacales domiciliarios correspondientes a las viviendas actuales y a las estimadas futuras, definidas para el período de diseño (20 años) con dotación a vecinos de la periferia del servicio de red de desagües cloacales, anulando los pozos absorbentes agotados, y las conexiones clandestinas a efecto de eliminar el riesgo

sanitario actual.

Beneficiarios

Habitantes de la ciudad cabecera (38.418 habitantes Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco - Empresas prestatarias - Ciudadanía - Organismos de financiamiento - Ministerio de Planificación Federal

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Subprograma 3.2

Plan de Infraestructura

Proyecto 29: Expansión de gas sistema noroeste (Camuzzi Gas Pampeana)

Fundamentación

Dentro del plan de inversiones obligatorias que la empresa Camuzzi Gas Pampeana S.A. presentó ante el ENARGAS, se encuentra la Expansión Sistema Noroeste. La ejecución de la misma, permitirá a la ciudad de Chacabuco extender el servicio de gas natural a un importante número de vecinos.

Se estima que con la primera etapa de inversión se podrá abastecer de gas natural al equivalente a 2.500 usuarios residenciales, quedando abierta la posibilidad concreta de futuras ampliaciones, para las cuales se continuarán realizando gestiones.

Objetivos (Productos)

Construcción de la ampliación de la red de gas, que amplíe la cobertura del servicio al sector noroeste de la ciudad cabecera.

Propósito

Mejorar la calidad de vida de la población, incrementando la cobertura del servicio de gas de sector noroeste de la ciudad cabecera.

Beneficiarios

2.500 usuarios residenciales.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco, Empresa prestaría Gamuzzi Gas Pampeana. Habitantes de la ciudad cabecera.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 30: Diseño ejecutivo ampliación red de gas en cabecera (DNPRI)

Fundamentación

El servicio de gas es indispensable para asegurar la calidad de vida de la población. Además, es fundamental para alcanzar un pleno desarrollo del sector industrial.

En Chacabuco, una de las principales causas del limitado desarrollo industrial radica en la escasez de gas natural, planteando la necesidad de ampliación del gasoducto que llega a la ciudad.

A modo de ejemplo, Ingredion, tiene valores autorizados en base a su demanda de 150.000 m³/día, los cuales tienen restricciones durante 5 meses al año, restricciones que van desde el 50% al 100% de la demanda mencionada. Básicamente cuando la ciudad necesita Gas Natural durante el período invernal se restringe a la principal industria. Esto genera extra costos por la utilización de combustibles alternativos. Fuel Oil, GLP.

En este marco, la ampliación de la red de gas permitirá la radicación de nuevas industrias que podrán generar nuevos empleos y el abastecimiento a 10.000 hogares, escuelas y hospitales de la ciudad cabecera.

Objetivos (Productos)

Diseño Ejecutivo de la ampliación de la red de gas de manera de ampliar la cobertura del servicio a los habitantes de la ciudad cabecera, beneficiando en particular al sector industrial.

Propósito

Mejorar la calidad del servicio de gas en el sector industrial, generando la posibilidad de nuevos puestos de trabajo y en la ciudad, abasteciendo a 10.000 hogares.

Beneficiarios

Población de la ciudad cabecera (38.418 habitantes Censo 2010) y en particular al sector industrial.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Empresas prestatarias. Cámara de Comercio e Industria. Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 31: Plan de pavimentación

Fundamentación

La conectividad centro - periferia, como así también, entre los distintos barrios y equipamientos urbanos, es sumamente importante. En la localidad de Chacabuco la cobertura de pavimentos es muy baja, y dificulta la accesibilidad desde la periferia hacia el centro y viceversa, particularmente los días de lluvia.

La red de pavimento en el total de la planta urbana, es del 35,86 %, representado por 856 cuadras pavimentadas y 1405 sin pavimentar. La Zonas 1, correspondiente al área centro, se encuentra cubierta en el 100%; este valor disminuye en las zonas 9, 5 y 2, con el 57,08, 50,41 y 46,08% de cobertura. Las zonas 7, 3, y 8, cuentan con una cobertura que oscila entre el 36 y 27 % respectivamente; la zona 6 tiene un 13,01 de cobertura y por último la zona 10 con el 4,61 % de cobertura y la zona 4 que no tiene pavimento.

En este marco, se propone desarrollar un plan de pavimentación que, por un lado, mejore la calidad de vida de la población de Chacabuco y el paraje Cucha Cucha y optimice la movilidad y accesibilidad entre centro y periferia.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la red de pavimentos (1.405 cuadras), de manera de poner en marcha un plan de largo plazo que amplíe la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad, según el siguiente detalle, de cuadras a cubrir por sector.

Zona 2: 191 cuadras

Zona 3: 208 cuadras.

Zona 4: 133 cuadras.

Zona 5: 120 cuadras.

Zona 6: 254 cuadras.

Zona 7: 185 cuadras.

Zona 8: 152 cuadras.

Zona 9: 100 cuadras.

Zona 10: 62 cuadras.

Propósito

Mejorar la conectividad interna y la accesibilidad desde el centro a la periferia y viceversa y los principales equipamientos urbanos de la localidad de Chacabuco y paraje Cucha Cucha, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG, en particular frentistas a las 1.405 cuadras).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 32: Plan de alumbrado público eficiente

Fundamentación

Ante la necesidad de contar con alumbrado público es necesario proveer a los habitantes del sector de la periferia (zonas 2 a 9) y el paraje Cucha Cucha (zona 10), del mencionado servicio, por lo cual el municipio ha iniciado algunas obras relacionadas. En ese sentido, existen demandas de alumbrado público, en vastos sectores de la ciudad.

En este marco, se propone desarrollar un Plan de Alumbrado Eficiente, que reemplace la iluminación existente con equipos más eficientes de tecnología LED e incorpore iluminación en la totalidad de la planta urbana, mejorando la calidad de vida de la población y la seguridad en los barrios periféricos de Chacabuco y el paraje Cucha Cucha.

Al respecto, se encuentra en ejecución la primera etapa del Plan de iluminación, se están instalando 450 luminarias Led de 60 watts de potencia con columnas de acero carbono de 6 metros de altura libre con caño de 14" y brazo de caño carbono de 2" o de 0,60 metros.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación y modernización del alumbrado público, de manera de ampliar y hacer más eficiente la cobertura del servicio a los habitantes de la ciudad cabecera, en la totalidad de las zonas (zonas 1 a 10).

Propósito

Mejorar la calidad de la iluminación pública en la zona central de la localidad cabecera e incrementar y completar el servicio al 100 %, en los barrios periféricos e incrementando la calidad de vida y la seguridad de sus habitantes.

Beneficiarios

Población de la ciudad cabecera (38.418 habitantes Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Cooperativa Eléctrica Chacabuco, Habitantes de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Subprograma 3.3

Plan de Vivienda, Regularización Urbana y Dominial

Proyecto 33: Mejoramiento Integral Barrio La Construcción

Fundamentación

Es necesario garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

De acuerdo al análisis y diagnóstico realizado, Chacabuco cuenta con un importante número de viviendas que necesitan ser mejoradas, las cuales se localizan en las distintas Zonas y por barrios efectuadas genéricamente por operatorias del estado.

El barrio La Construcción, localizado en la zona 2, es pre-

existente, y entre los problemas detectados se encuentran la falta de tenencia perfecta de la tierra, presenta carencias relativas a la provisión de los servicios de infraestructura, regular y mala calidad de las viviendas, lo cual implica el necesario mejoramiento de las mismas, y la posible necesidad de construcción de vivienda nueva.

Cabe mencionar que el municipio, a través del Área de competencia, se encuentra abocado a la realización del censo social y habitacional a fin de definir los valores de déficit.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de Mejoramiento de viviendas, construcción de nuevas viviendas y regularización dominial de la tierra, de manera de realizar la regularización urbano - dominial de la totalidad del barrio, propendiendo al mejoramiento integral del Barrio.

Propósito

Mejorar la calidad de la calidad de vida de la totalidad de los habitantes del barrio La Construcción (zona 2), de manera de garantizar el acceso a un hábitat digno y el derecho a una vivienda adecuada a sus habitantes.

Beneficiarios

Habitantes del barrio La Construcción.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes del Barrio. Secretaría de Vivienda - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 34: Mejoramiento Integral Barrio Los Misioneros

Fundamentación

Es necesario garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

De acuerdo al análisis y diagnóstico realizado, Chacabuco cuenta con un importante número de viviendas que necesitan ser mejoradas, las cuales se localizan en

las distintas Zonas y por barrios efectuadas genéricamente por operatorias del estado.

El barrio Los Misioneros, localizado en la zona 4, es un asentamiento irregular. Posee una antigüedad de 9 años aproximadamente, habitado en su mayoría por familias migrantes de la provincia de Misiones, donde se fueron asentando a orillas de las vías ferroviarias.

La ocupación se produjo en terrenos fiscales, con tenencia irregular de la propiedad. Habitan alrededor de 283 personas, conformando 71 familias aproximadamente, en su mayoría con NBI.

Se puede visualizar un acelerado crecimiento, por lo cual algunos de los grupos convivientes se encuentran en estado de hacinamiento.

Actualmente, el barrio no cuenta con regulación dominial y presenta carencias relativas a servicios de infraestructura, calidad de las viviendas y tenencia de la tierra. Cabe mencionar que el municipio, a través del Área de competencia, se encuentra abocado a la realización del censo social y habitacional a fin de definir los valores de déficit.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de regularización urbana y dominial, considerando para ello el mejoramiento de viviendas, la construcción de nuevas viviendas, la situación urbana e infraestructura de servicios y equipamiento faltante y la regularización dominial de la tierra, propendiendo al Mejoramiento ambiental integral del Barrio Los Misioneros.

Propósito

Mejorar la calidad de la calidad de vida de la totalidad de los habitantes del barrio Los Misioneros (zona 4), de manera de garantizar el acceso a un hábitat digno y el derecho a una vivienda adecuada a sus habitantes.

Beneficiarios

Habitantes del Barrio Misioneros.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes del Barrio. Secretaría de Vivienda - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 35: Mejoramiento Integral del Barrio Misionero II

Fundamentación

Es necesario garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

De acuerdo al análisis y diagnóstico realizado, Chacabuco cuenta con un importante número de viviendas que necesitan ser mejoradas, las cuales se localizan en las distintas Zonas y por barrios efectuadas genéricamente por operatorias del estado.

El barrio Misioneros II, localizado en la zona 3, tiene un total de 20 familias aproximadamente, se constituye en una extensión del barrio Los Misioneros y presenta carencias relativas a servicios de infraestructura, calidad de las viviendas y tenencia de la tierra.

Cabe mencionar que el municipio, a través del Área de competencia, se encuentra abocado a la realización del censo social y habitacional a fin de definir los valores de déficit.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de regularización urbana y dominial, considerando para ello el mejoramiento de viviendas, la construcción de nuevas viviendas, la situación urbana e infraestructura de servicios y equipamiento faltante y la regularización dominial de la tierra, propendiendo al Mejoramiento integral del Barrio Los Misioneros II.

Propósito

Mejorar la calidad de la calidad de vida de la totalidad de los habitantes del barrio Misionero II (zona 3), de manera de garantizar el acceso a un hábitat digno y el derecho a una vivienda adecuada a sus habitantes.

Beneficiarios

Habitantes del barrio Misionero II.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes del Barrio. Secretaría de Vivienda - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 36:Mejoramiento Integral del Barrio San Cayetano

Fundamentación

Es necesario garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

De acuerdo al análisis y diagnóstico realizado, Chacabuco cuenta con un importante número de viviendas que necesitan ser mejoradas, las cuales se localizan en las distintas Zonas y por barrios efectuadas genéricamente por operatorias del estado.

El barrio San Cayetano, localizado en la zona 4, es el de mayor antigüedad, con una data de 42 años. Está conformado por 135 lotes, y en su conjunto presenta carencias relativas a servicios de infraestructura y calidad de las viviendas. Cabe mencionar que se encuentra en gestión y se integra al presente el proyecto de Infraestructura y obras complementarias Barrio San Cayetano (SPTOP 116008).

Cabe mencionar que el municipio, a través del Área de competencia, se encuentra abocado a la realización del censo social y habitacional a fin de definir los valores de déficit.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de mejoramiento de viviendas y ejecución de nuevas viviendas, propendiendo al mejoramiento integral del Barrio San Cayetano.

Propósito

Mejorar la calidad de la calidad de vida de la totalidad de los habitantes del barrio San Cayetano, localizado en la zona 4, de manera de garantizar el acceso a un hábitat digno y el derecho a una vivienda adecuada a sus habitantes.

Beneficiarios

Habitantes del Barrio San Cayetano.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes del Barrio. Secretaría de Vivienda - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 37: PFV Techo Digno 272 Viviendas

Fundamentación

Es necesario garantizar el derecho a una vivienda adecuada para todos, que ofrezca unas condiciones de confort y eficiencia energética orientadas a la diversidad social, así como el acceso a un hábitat digno, que implica el acceso universal a la tierra, la vivienda y a las infraestructuras básicas y los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

De acuerdo al análisis y diagnóstico realizado, Chacabuco cuenta con un importante número de viviendas que necesitan ser mejoradas, las cuales se localizan en las distintas Zonas y por barrios efectuadas genéricamente por operatorias del estado.

El proyecto PFV Techo Digno 272 Viviendas, propicia la construcción de Viviendas, en la zona 8, destinadas a familias sin vivienda propia, que viven en situación de vulnerabilidad social, acompañadas por obras de accesibilidad, provisión de agua corriente, desagües cloacales, desagües pluviales, redes eléctricas, de protección ambiental, alumbrado, equipamiento, veredas etc.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad del proyecto de 272 nuevas viviendas, propiciando el desarrollo integral del barrio, con la ejecución de obras de infraestructura complementarias de electricidad, agua potable, sistema de desagües cloacales y apertura de calles.

Propósito

Garantizar el acceso a un hábitat digno y el derecho a una vivienda adecuada a 1360 habitantes de la zona 8 de la ciudad cabecera, contribuyendo a mejorar su calidad de vida.

Beneficiarios

1360 habitantes de la zona 8 de la ciudad cabecera.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes del Barrio. Secretaría de Vivienda - Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Subprograma 3.4

Plan de Educación

Proyecto 38: Escuela Secundaria N°7

Fundamentación

Este proyecto tiene como objetivo principal brindar mayor espacio y los medios necesarios para los establecimientos educativos iniciales, primarios, secundarios, de formación profesional, entre otros. Se fundamenta en la imperiosa necesidad de mejorar las instalaciones educativas de Chacabuco. El mismo apunta a la mejora, acondicionamiento y/o ampliación de las instalaciones existentes.

Ante el crecimiento de población de la ciudad y las nuevas demandas en materia de educación, es necesario mejoramiento de los establecimientos educativos, lo que implica la ampliación y remodelación de la escuela Secundaria N° 7. Área de influencia de las zonas 2 y 3, en el sector contiguo a la estación ferroviaria, barrio industrial.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación y remodelación de la escuela Secundaria N° 7, para el mejoramiento de las condiciones edilicias del establecimiento, en pos de una mejor calidad educativa de los estudiantes de las zonas 2 y 3 de la ciudad cabecera.

Propósito

Mejorar la calidad educativa de los estudiantes de las zonas 2 y 3 de la ciudad cabecera, a partir de mejorar las condiciones edilicias y ampliación de la superficie del establecimiento educativo.

Beneficiarios

Matrícula de la escuela Secundaria N° 7.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes de las zonas 2 y 3,

Comunidad educativa. Ministerio de Educación de la provincia de Buenos Aires.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 4 Educación de calidad

Proyecto 39: Escuela Formación Profesional N° 401

Fundamentación

Este proyecto tiene como objetivo principal brindar mayor espacio y los medios necesarios para los establecimientos educativos iniciales, primarios, secundarios, de formación profesional, entre otros. Se fundamenta en la imperiosa necesidad de mejorar las instalaciones educativas de Chacabuco. El mismo apunta a la mejora, acondicionamiento y/o ampliación de las instalaciones existentes.

La escuela de Formación Profesional N° 401, tiene una gran cantidad de matrícula y se tiene prevista la construcción de un anexo sobre terrenos municipales, sobre calle San Isidro, para articular la gestión con los talleres municipales.

La obra fue consignada en el acta acuerdo entre el municipio de Chacabuco y la Provincia de Buenos Aires.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de la ampliación de la Escuela Formación Profesional N° 401, dando respuesta a la gran cantidad de matrícula y en pos de una mejor calidad educativa de los estudiantes de la zona.

Propósito

Mejorar la calidad educativa de los estudiantes de la ciudad cabecera, a partir de la ampliación de la superficie del establecimiento educativo.

Beneficiarios

Matrícula de la Escuela Formación Profesional N° 401.

Actores sociales involucrados

Municipio de Chacabuco. Habitantes de las zonas 2 y 3. Comunidad educativa. Ministerio de Educación de la provincia de Buenos Aires.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 4 Educación de calidad

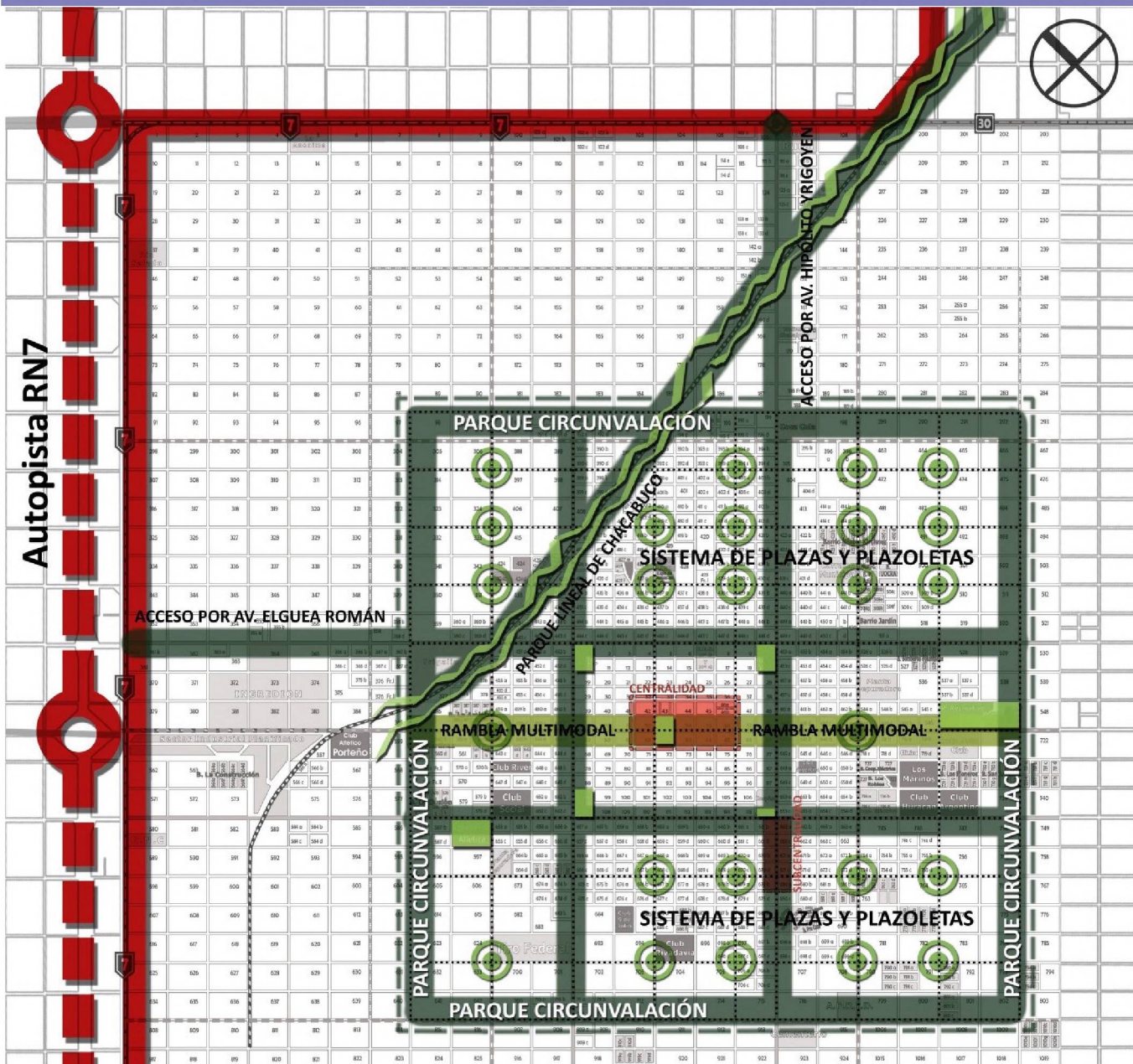
7.5 Línea Estratégica 3 Espacio Público de Calidad

Objetivos Estratégicos

Ciudad cabecera que promueve el espacio público y el paisaje urbano de calidad, con la puesta en valor del área centro, la creación de espacios públicos verdes en la periferia y la incorporación de ramblas en las avenidas, co-

mo componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia

Figura 94. : Estrategia Espacio Público de Calidad: Espacios Públicos Verdes en la Periferia



Programa 4

Plan del Verde y la Biodiversidad

El programa tiene por objetivo equilibrar la distribución de espacio público verde por habitante entre centro y periferia, conformando una red de espacios verdes y de la biodiversidad, que ofrece más posibilidades a la salud y al bienestar de las personas. Este programa se concreta a través de los siguientes proyectos:

Proyecto 40: Sistema de plazas y plazoletas en la periferia

Fundamentación

En la ciudad cabecera predomina una desigual relación de Espacio Público Verde por habitante entre el centro (Zona 1: 14,43 m²/hab.) y la periferia (Zonas 2 a 10: 6,07 m²/hab.), que presenta una baja relación de espacio público verde por habitante.

En ese sentido, el espacio público verde por habitante disminuye considerablemente a medida que uno se aleja del casco urbano fundacional, salvo en el caso del Parque Recreativo Municipal.

En ese marco, es necesario equilibrar la desigualdad que existe entre la distribución de espacios públicos verdes por habitante entre el centro y la periferia, mediante el diseño de un sistema de plazas y plazoletas en las afueras del casco urbano fundacional (4 avenidas).

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad de un sistema de plazas y plazoletas en la periferia de la ciudad cabecera, de manera de proporcionar a sus habitantes acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.

Propósito

Mejorar el índice de espacio público verde por habitante en la periferia, garantizando en este sector la existencia de ecosistemas verdes urbanos, aumentando la biodiversidad a partir de un ordenamiento del verde urbano y fomentando la apropiación de la población residente.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la Provincia de Bs. As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 41: Parque Lineal de Chacabuco

Fundamentación

La propuesta (presentada originalmente por el Equipo de Investigación Chacabuco) plantea el desarrollo de un parque lineal verde en los terrenos del Ferrocarril San Martín que cruzan la ciudad de Chacabuco.

El parque integra el centro de la ciudad cabecera con la zona norte y con la localidad de Cucha Cucha, además de convertir esta área vacante, actualmente degradada por el desuso del espacio residual de las vías, en un espacio público verde de ocio y recreación al aire libre.

Además, aporta a la infraestructura ecológica de la ciudad, que se entiende como una red de espacios con vegetación natural, ajardinada o agrícola, que actúa como recurso multifuncional que ofrece servicios ecológicos, ambientales, sociales y económicos.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad de un Parque Lineal en los terrenos del Ferrocarril San Martín que cruzan la ciudad de Chacabuco, entre la Localidad de Cucha Cucha y la circunvalación propuesta en el PEUTCH.

Propósito

Mejorar el índice de espacio público verde por habitante en la periferia, a partir de recuperar los terrenos del Ferrocarril San Martín para transformarlos en un espacio público verde dinámico e inclusivo, capaz de aumentar la biodiversidad y fomentar la apropiación social.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010) en particular, frentistas al parque.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Trenes Argentinos Operaciones - Ministerio de Transporte de la Nación. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública - Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 15
Visa de ecosistemas terrestres.

Proyecto 42: Parque Agrupación Atlética

Fundamentación

La Agrupación Atlética cuenta con un predio arbolado de 5ha, ubicado en el cuadrante noroeste de la periferia que además tiene, una pista reglamentaria de 800m, un Centro de Día con baños para discapacitados, un Gimnasio con otros vestuarios, cancha de fútbol y playón deportivo, en general, en estado de abandono.

Por otra parte, sobre la Avenida Juan XXIII donde se ubica el predio, los habitantes del lugar desarrollan actividades aeróbicas, que no son compatibles con el tránsito pesado que circula por esta importante vía de acceso a la ciudad.

En este marco, se propone poner en valor las infraestructuras y los equipamientos en desuso existentes en el actual predio del Parque Agrupación Atlética, de manera de ofrecer un ámbito seguro para actividades aeróbicas, deportivas y recreativas.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad de un Parque deportivo - recreativo en el predio de la Agrupación Atlética, que ponga en valor las infraestructuras y los equipamientos actualmente abandonados, y a su vez, permita desarrollar un complejo que albergue a deportistas durante eventos en la ciudad.

Propósito

Recuperar el actual predio de la Agrupación Atlética para transformarlo en Parque deportivo - recreativo, equipado con infraestructura y servicios para el desarrollo de actividades deportivas y aeróbicas, que incentive el desarrollo de rutinas deportivas en la vida diaria de los ciudadanos, como importante inversión en la salud de la población.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010) en particular, quienes realizan actividades aeróbicas sobre el Acceso Juan XXIII.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 43: Diseño Ejecutivo Polo Deportivo Municipal en Parque Recreativo. (DNPRI)

Fundamentación

El Parque Recreativo Municipal es un importante espacio público verde ubicado en el cuadrante sudeste de la periferia, usado por las escuelas y los habitantes de Chacabuco, que cuenta con un playón para desarrollar distintas actividades deportivas, una pista de ciclismo de tipo profesional, un Centro de Día y Hogar del Niño, vestuarios y baños de uso público, entre otras instalaciones.

A su vez, Chacabuco cuenta con una importante red de clubes e instituciones vinculadas a la vida social y deportiva de la ciudad, que articulada a un proyecto estratégico de desarrollo social y deportivo, permitirán dar impulso transformador al deporte del partido.

En ese marco, la propuesta pretende poner en valor las infraestructuras existentes en el Parque Recreativo y construir nuevos equipamientos, de manera de conformar un Polo Deportivo Municipal, que promueva el desarrollo de actividades deportivas a nivel competitivo y recreativo, así como prácticas saludables y de esparcimiento con libre acceso para toda la población.

Objetivos (Productos)

Diseño ejecutivo del proyecto de un Polo Deportivo Municipal, en el predio del Parque Recreativo, que permita el desarrollo de actividades deportivas, saludables y de esparcimiento al aire libre, accesible a todos los habitantes y deportistas de la región.

Propósito

Poner en valor el actual predio del Parque Recreativo para transformarlo en un Polo Deportivo Municipal, equipado con infraestructura y equipamientos para el desarrollo de actividades deportivas, saludables y de esparcimiento accesible para toda la población.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG), principalmente los habitantes del cuadrante sureste del área urbana.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Autoridades del Parque Recreativo. Secretaría de Planificación Territorial y Coor-

dinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 44: Puesta en valor de Laguna de Rocha

Fundamentación

La laguna de Rocha constituye un sistema de gran importancia por su significación ambiental y su valor como ámbito natural relacionado con las actividades recreativas, que por su escala reúne las condiciones para estructurarse como un parque recreativo regional.

Esta laguna, forma parte del cauce del río Salado y se encuentra a unos 20Km de la ciudad cabecera por la RN N° 7, cuenta con servicios de cantina, proveeduría, camping, sanitarios y fogones, estando habilitada para la pesca deportiva.

En ese marco, la propuesta pretende poner en valor la Laguna Rocha, que, por su potencial como ámbito natural y paisajístico de recreación y actividades sociales, reúne las condiciones para convertirse en un espacio público verde de atracción regional.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad de la Puesta en valor de la Laguna de Rocha, como espacio público verde de atracción regional, para el desarrollo de actividades recreativas, saludables y de esparcimiento al aire libre, accesible a todos los habitantes de la región.

Propósito

Poner en valor la Laguna de Rocha para transformarla en un espacio público verde de atracción regional, conformando una red de espacios verdes y de la biodiversidad, que ofrece más posibilidades a la salud y al bienestar de toda la población de la región.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010), como así también a aquellos de ciudades vecinas que disfruten de actividades al aire libre en un medio natural.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la provincia de Bs As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordi-

nación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 45: Plan de Arbolado Urbano

Fundamentación

El arbolado urbano cumple una función ecológica y ambiental indiscutible, además de ser determinante en la calidad del paisaje urbano, por lo cual resulta de suma importancia evaluar la distribución, cantidad y calidad del arbolado, y su relación por habitante.

En Chacabuco, en función del relevamiento de arbolado público urbano realizado en el casco fundacional, existe un déficit aproximado de 4 árboles por cuadra, que representa un déficit de cobertura del 25%. Esta situación se agrava en la periferia de las cuatro avenidas.

En ese marco, se propone desarrollar un Plan de Arbolado Urbano, como un instrumento de gestión del patrimonio arbóreo de la ciudad, tendiente al manejo y conservación de los ejemplares que constituyen el arbolado público de Chacabuco.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad de un Plan de Arbolado Urbano que tenga por objetivo aumentar la plantación y los ejemplares del arbolado urbano lineal, mejorar el arbolado existente y planificar prácticas tendientes al mantenimiento y la disminución de riesgos.

Propósito

Mejorar la calidad del paisaje urbano y capitalizar los servicios ambientales indispensables, como la reducción de temperaturas y ruidos, la disminución del impacto de las gotas de lluvia sobre el suelo, la retención de partículas contaminantes del aire, entre otros, contribuyendo así a la biodiversidad urbana.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010)

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la provincia de Bs As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del

interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 15 Vida de ecosistemas terrestres.

Programa 5

Plan de Espacio Público y Paisaje Urbano

El programa tiene por objetivo aumentar el espacio público total de la ciudad y fomentar un espacio público y paisaje urbano de calidad para el peatón, que se concreta a través de los siguientes proyectos:

Proyecto 46: Puesta en valor de calles, avenidas y ramblas

Fundamentación

La calle es la pieza básica de la ciudad, es el lugar donde pasamos gran parte de nuestros días, es el espacio para la convivencia, de propiedad, dominio y uso público, donde asentar y relacionar, actividad cultural, económica, política, y social.

En Chacabuco, el 80% del espacio público, conformado por calles y avenidas, sufre la ocupación del automóvil, quedando el peatón sin espacio público acondicionado. Además, se observa la falta de jerarquía e identidad de las cinco avenidas que estructuran el sistema vial de la ciudad cabecera, conectando el centro del área urbana con la periferia.

En ese marco, se propone la puesta en valor de calles, avenidas y ramblas, de manera de recuperarlas para el peatón, además de transformarse en componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia de la ciudad.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad de la Puesta en valor de calles, avenidas y ramblas, como espacio público de calidad para el peatón, escenario de la interacción social cotidiana, de relación y de identificación, de contacto entre la gente, de vida urbana y de expresión comunitaria.

Propósito

Recuperar la calle como espacio público y paisaje urbano de calidad para el peatón y como espacio articulador y estructurante de la ciudad, que tiene la facultad de co-

nectar y relacionar el centro con la periferia de la ciudad.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la provincia de Bs As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 47: Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)

Fundamentación

Las centralidades constituyen una pieza clave de la ciudad, entendida como un espacio público de convocatoria, donde se concentran actividades de soporte y complementarias a las de la vivienda, tales como el comercio, los servicios y los equipamientos.

El área centro de Chacabuco, presenta una baja calidad del espacio público, producto del deterioro de veredas, falta de arbolado, déficit de alumbrado público, ausencia de mobiliario urbano, irregularidad de marquesinas y cartelera, entre otros déficits.

En ese marco, se propone jerarquizar el área central de la ciudad, como centralidad de la ciudad cabecera, que propicia el abastecimiento, promueve la permanencia y el esparcimiento, estimula la cohesión social y el ejercicio de ciudadanía.

Objetivos (Productos)

Diseño ejecutivo del proyecto de Puesta en valor del Área Central, que permita su recuperación y revitalización, como centralidad histórica, social, económica, cultural y simbólica de la ciudad.

Propósito

Poner en valor el área central tradicional de la ciudad, para transformarlo en un espacio público de calidad y en un sitio de atracción para los habitantes de la ciudad, representativo y reconocible por la ciudadanía.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública - Ministerio del Interior. (SPTCOP 12040)

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 48: Puesta en valor de la Subcentralidad Av. Garay

Fundamentación

Las subcentralidades se corresponden con aquellos sectores de la ciudad que, ubicados generalmente en la periferia, presentan situaciones potenciales para su desarrollo como centros complementarios del área central.

En Chacabuco, podemos observar que el proceso histórico de crecimiento urbano, determinó la configuración territorial de un centro, conformado por el casco fundacional, y la periferia, determinada por la expansión urbana no planificada y la baja cobertura de equipamiento urbano.

En ese marco, se propone jerarquizar el eje de la Av. Garay, entre la Av. Colón y la calle Azcuénaga, como subcentralidad de la ciudad cabecera, que equilibra el sistema urbano de centralidades y fomenta el abastecimiento a nivel barrial.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad del proyecto de la Subcentralidad Av. Garay, que permita su jerarquización, como centro complementario del área central, que fomenta el abastecimiento a nivel barrial.

Propósito

Poner en valor la Subcentralidad Av. Garay, para transformarlo en un espacio público de calidad y en un sitio de atracción para los habitantes de la periferia sureste de la ciudad, representativo y reconocible por sus habitantes.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG), principalmente los habitantes del cuadrante sureste del área urbana.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública - Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 49: Corredor Verde de Circunvalación

Fundamentación

Un corredor verde refiere a una franja de territorio longitudinal que por sus características ecológicas y ambientales permite poner en contacto dos áreas urbanas o naturales que de otro modo permanecerían desvinculadas, contribuye a la viabilidad de los ecosistemas.

En Chacabuco, es necesario poner un límite al crecimiento urbano no planificado, generando un límite sobre el borde periurbano y el suelo rural, que articule las dinámicas urbano rurales, proteja las áreas de valor paisajístico ambiental y a la vez permita generar ámbitos de recreación e intercambio.

En ese marco, se propone desarrollar un Corredor Verde de Circunvalación, de manera de limitar el crecimiento sobre el borde de la ciudad cabecera, fomentando una ciudad compacta, que crece hacia adentro, con usos mixtos y densidades adecuadas.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad del proyecto de un Corredor Verde de Circunvalación, que permita limitar el crecimiento sobre el borde de la ciudad cabecera, articular el área urbana y rural, aumentar la biodiversidad y fomentar la apropiación social.

Propósito

Poner un límite al crecimiento urbano no planificado, a través de un Corredor Verde de Circunvalación, que posibilite mejorar el índice de espacio público verde por habitante en la periferia, aumentar la biodiversidad urbana y generar ámbitos de recreación e intercambio.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG), principalmente los habitantes del cuadrante sureste del área urbana.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública - Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

7.6 Estrategia 4 Movilidad Sostenible

Objetivos Estratégicos

Ciudad cabecera que promueve el espacio público y el paisaje urbano de calidad, con la puesta en valor del área centro, la creación de espacios públicos verdes en la periferia y la incorporación de ramblas en las avenidas, co-

mo componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia

Figura 95.: Estrategia Movilidad Sostenible: Jerarquía Modal Prioridad Peatón y Ciclistas



Programa 6

Plan integral de movilidad y transporte sostenibles

El programa tiene por objetivo poner en marcha un Plan integral de movilidad y transporte sostenibles, que integra un Marco Estratégico de Actuación y Propuestas de Intervención de Acción Directa (Proyectos Estratégicos), Acción Indirecta (Normativa Reglamentaria) y de Gestión (Órgano de Gestión, Participación, etc.). Este programa se concreta a través de los siguientes proyectos:

Proyecto 50: Plan de Movilidad y Seguridad Vial

Fundamentación

El nuevo paradigma de la movilidad plantea un modelo más sostenible, eficiente, seguro y equitativo, que aboga por el cambio hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando a peatones y ciclistas y limitando el uso del vehículo privado en la ciudad.

En Chacabuco, se observa un modelo de movilidad urbana insustentable, basado en el auto particular y las motos, con débil conectividad urbana y territorial, tránsito de transporte de carga en la ciudad y deficitarias condiciones de seguridad vial.

En este marco se propone, diseñar un Plan de Movilidad y Seguridad Vial, que promueva una ciudad más conectada y segura, mediante una movilidad y transporte sostenibles, así como con tecnología y redes de comunicación e infraestructura.

Objetivos (Productos)

Diseñar un Plan de Movilidad y Seguridad Vial que contemple estrategias de: Educación y formación vial comunitaria; Gestión, coordinación y seguimiento de la movilidad; Contralor del tránsito; Vías de comunicación más seguras; Información, divulgación y sensibilización de los usuarios; Sistema de transporte sostenible, accesible y seguro; Atención y auxilio a las víctimas.

Propósito

Reducir en un 50% la cantidad de víctimas de accidentes de tránsito, a partir de un modelo de Movilidad y Seguridad Vial Sostenible, que propicie el cambio modal hacia los modos no motorizados y ecológicos (peatones y ciclistas) y el transporte público.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Actores sociales de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 51: Estudio de factibilidad del sistema de transporte público (Ecobus)

Fundamentación

Los nuevos paradigmas de la movilidad proponen garantizar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público.

En Chacabuco los medios predominantes son el auto particular y las motos, careciendo de transporte público de pasajeros, situación que acentúa la utilización de estos modos de movilidad para el traslado y conectividad urbana.

En este marco se propone, estudiar la factibilidad de un sistema de transporte masivo urbano para Chacabuco, de manera de contribuir a una movilidad sostenible, reducir la contaminación en la ciudad y mejorar la calidad del aire.

Objetivos (Productos)

Estudio de la factibilidad de un sistema de transporte masivo urbano para Chacabuco, compuesto de ecobuses (u otros modos ecológicos) como elemento estructurante, que utilicen tecnologías limpias y con eficiencia energética.

Propósito

Vincular los principales atractores de viajes (instituciones educativas, áreas industriales) y los barrios de mayor densidad con el centro de la ciudad, mejorando la oferta de medios de movilidad para los ciudadanos, integrando el centro con la periferia y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación del Transporte - Ministerio de Transporte. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública - Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Programa 7

Plan de equipamiento e infraestructura vial segura para los usuarios

El programa tiene por objetivo desarrollar un plan, capaz de conformar una red de equipamiento e infraestructura vial, con vías segregadas y adecuadas a las capacidades y necesidades de movilidad destinadas a, tránsitos vulnerables, transporte público de pasajeros y transporte de cargas.

Proyecto 52: Red de ciclovías y bicisendas (SPTyCIOP 111046)

Fundamentación

La propuesta tiene como objeto la readecuación del espacio vial para incrementar la seguridad para todos los usuarios de la red vial. Se busca implementar diseños destinados a disminuir la velocidad del tránsito logrando un mejor ordenamiento vehicular y mejorando la seguridad y visibilidad de los peatones.

Se clarifican los patrones de tránsito para seguridad de peatones y ocupantes de vehículos, teniendo en cuenta que las calles anchas alientan al exceso de velocidad, permiten cambios de carril inseguros y movimientos vehiculares impredecibles. Se busca reducir las distancias de cruce y mejorar el flujo vehicular con mínimos efectos en el tránsito. Las tareas se caracterizan por la velocidad de ejecución con mínimas molestias para los usuarios.

En este marco se propone, diseñar el anteproyecto de una red de ciclovías y bicisendas, como modo de transporte mediante la implementación de vías seguras para ciclistas. Entre otros beneficios permite: mejorar los tiempos de viaje para distancias cortas; contribuir a la re-

ducción de la congestión de tránsito; optimizar el uso del espacio del suelo; conectar a los ciudadanos con su ciudad; mejorar la Seguridad Vial y Ciudadana; mejorar la salud de la ciudadanía activando el ejercicio físico.

Objetivos (Productos)

Planificación, diseño y anteproyecto de una red de ciclovías y bicisendas (14km) para la ciudad cabecera, contemplando mejoras en el entorno urbano, como ser el tratamiento de cruces peatonales y espacios de alta conflictividad vial, actualmente muy utilizados por los ciclistas locales.

Propósito

Vincular los principales atractores de viajes (instituciones educativas, áreas industriales) y los barrios de mayor densidad con el centro de la ciudad, contribuyendo a fomentar el uso de la bicicleta, desalentar el uso de autos y motos, ordenar el funcionamiento de la vía pública y mejorar el Espacio Público.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública - Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 53: Circunvalación tránsito pesado (DNPRI)

Fundamentación

Hay varios temas claves que inciden en una movilidad sostenible como, el tratamiento y diseño de las infraestructuras viales según estructura clasificada de vías y obras complementarias; transporte de carga y medios de transporte diferenciados; actividades generadoras y atractoras de gran demanda de movilidad y viajes, entre otros.

En Chacabuco, por la importancia de la actividad agropecuaria y la falta de una circunvalación periférica, el transporte de carga produce una infinidad de inconvenientes, en la ciudad y el área central, como la falta de

fluidez circulatoria, el desgaste de las vías de circulación; estacionamientos inadecuados, incidentes de tránsito, entre otros problemas.

En este marco se propone, estudiar distintas alternativas de circunvalación para el tránsito pesado, de manera de reordenar el transporte de carga, que genera riesgos para la población y deterioro del espacio público y de la calidad ambiental de la ciudad.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad del proyecto de circunvalación para el tránsito pesado, de manera de ordenar la circulación y los accesos del transporte de carga y, al mismo tiempo, poner un límite al crecimiento urbano no planificado de la ciudad cabecera.

Propósito

Erradicar de la zona urbana de carácter residencial el transporte de carga, contribuyendo a un modelo de movilidad más sostenible, limitando el uso del tránsito pesado en la ciudad y recuperando la calle como pieza básica de la ciudad para los peatones.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Dirección Nacional de Preinversión Municipal. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 54: Adecuación de la Playa de Estacionamiento de Camiones

Fundamentación

La protección urbana-ambiental de los enclaves residenciales, centrales, etc., implica también que el plan de movilidad mantenga fuera de ellos (y -en la medida de lo posible-, del área urbana en su conjunto) al tránsito pasante, y en especial al transporte de cargas.

A tal fin, la ciudad deberá prever localizaciones extra-urbanas para concentrar los sitios en que se produzca la

ruptura de cargas (estaciones de transferencia); para grandes equipamientos de almacenamiento y/o distribución; o simplemente para estacionamiento, lavado y mantenimiento de camiones. Deberá además facilitarse la accesibilidad a su domicilio de los trabajadores del gremio habitantes de la ciudad (transporte público, bicicletas, etc.).

En este marco se propone, adecuar la actual playa de estacionamiento de camiones, brindar las condiciones óptimas para una mejor utilización y adecuación del sistema de transporte de cargas, mejorando las condiciones actuales, modificando costumbres arraigadas de estacionamientos de transporte de carga en área urbana, situación que implica riesgos de consideración.

Objetivos (Productos)

Estudio de factibilidad del proyecto de adecuación de la playa de estacionamiento de camiones, de manera de ordenar la circulación y los accesos del transporte de carga y, al mismo tiempo, evitar inconvenientes a la población y a los distintos medios de movilidad.

Propósito

Brindar un sitio adecuado y seguro para el estacionamiento de camiones, que cumpla con las correctas condiciones de seguridad en cuanto a su emplazamiento y capacidad, evitando de este modo el ingreso de grandes cargas a la ciudad y el deterioro de las calzadas pavimentadas o naturales.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Dirección Nacional de Preinversión Municipal. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 55: Nueva Terminal de Ómnibus

Fundamentación

La nueva traza de la Autopista Ruta Nacional 7 donde se identifican nuevos distribuidores de ingreso en distintos puntos de la ciudad, plantea la situación de reformular la actual localización de la Terminal de Ómnibus de larga distancia.

Además, se observa cierta obsolescencia del edificio actual, en tamaño y calidad de servicios y al notable mejoramiento de la calidad y tamaño de las nuevas unidades de transporte, que generan una nueva demanda que el actual edificio no puede satisfacer.

En este marco se propone dotar a la Ciudad de Chacabuco de un nuevo y moderno edificio para la Estación Terminal de Ómnibus que, facilite el acceso a los nuevos distribuidores de ingreso y favorezca la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte.

Objetivos (Productos)

Estudio de prefactibilidad de la localización de una Nueva

Terminal de Ómnibus de larga distancia, que facilite la accesibilidad a la nueva autovía y la intermodalidad con sus correspondientes conexiones a ciclovías y sistema de transporte público.

Propósito

Dotar a la Ciudad de Chacabuco de un nuevo y moderno edificio para la Estación Terminal de Ómnibus, mejorando la operación de los servicios de transporte de pasajeros de larga y media distancia, organizando a su vez el arribo y egreso del transporte de pasajeros, evitando la circulación de ómnibus en el centro de la ciudad, con el consecuente descongestionamiento de sus calles y la mejor seguridad vial

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles

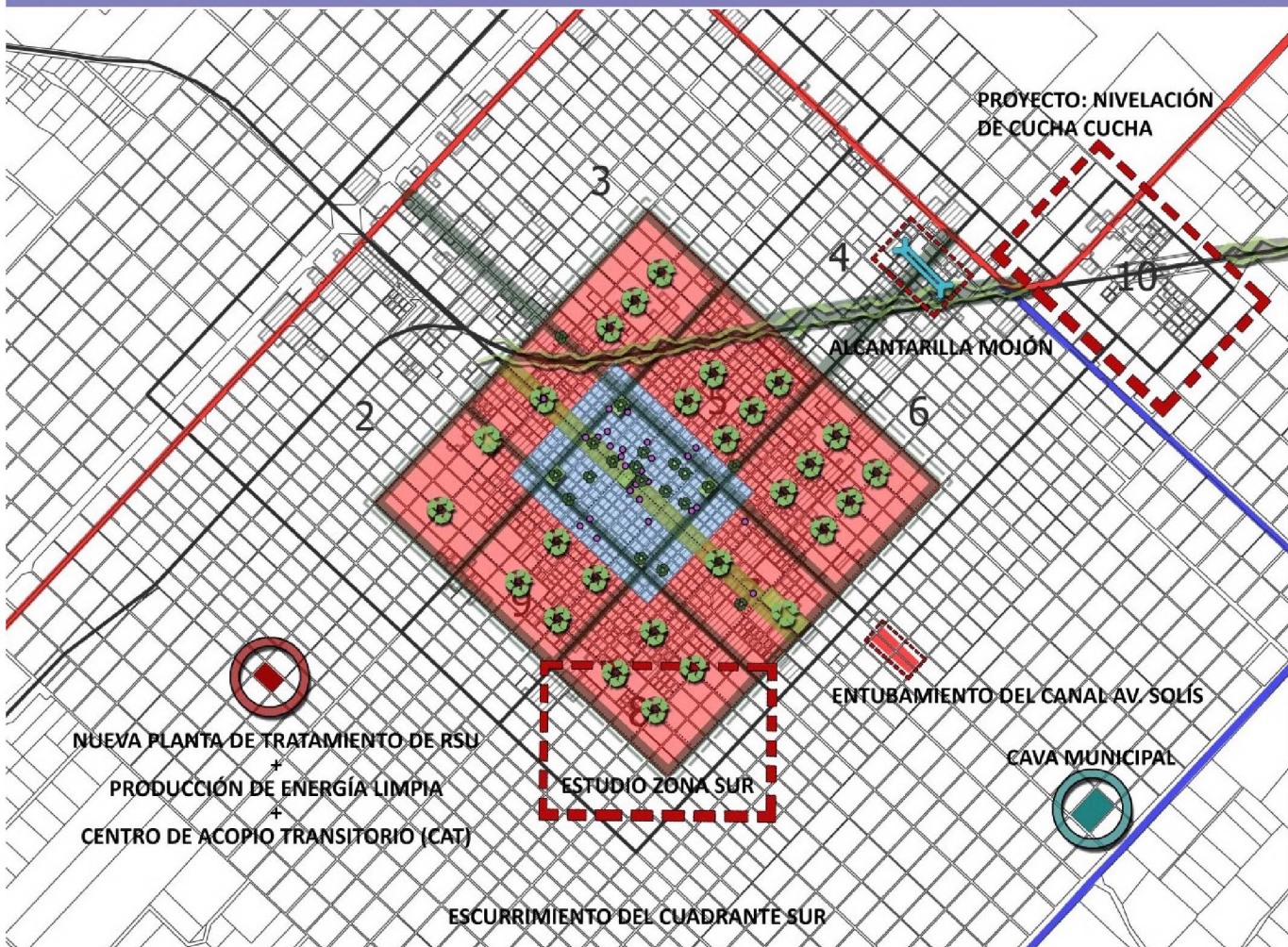
7.7 Estrategia 5 Sostenibilidad Ambiental

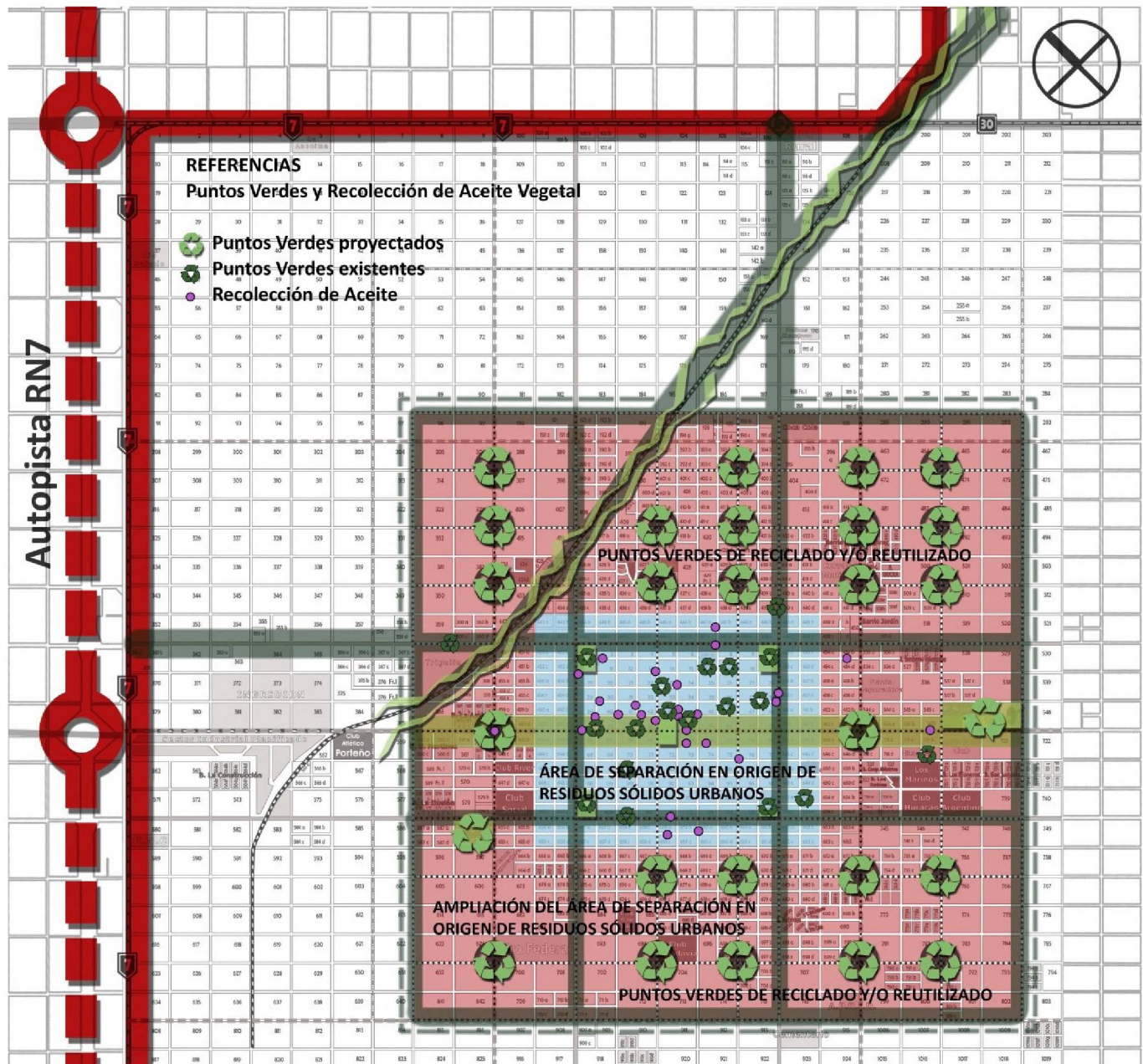
Objetivos Estratégicos

Municipio que fomenta la sostenibilidad ambiental y la resiliencia frente al cambio climático y los desastres e impulsa la protección y el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales y de los ecosistemas en todo su

territorio, poniendo el acento en la gestión integral de los residuos sólidos urbanos, el ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios y la recuperación y remediación de cavas.

Figura 96.: Estrategia Sostenibilidad Ambiental





Programa 8

Mejora de la Calidad Ambiental y Acción Climática

El programa tiene por objetivo mejorar la calidad ambiental del partido y, al mismo tiempo, reducir los riesgos y la vulnerabilidad de la población ante el cambio climático. Este programa se concreta a través de los siguientes proyectos:

Proyecto 56: Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-

Fundamentación

La gestión inadecuada de los residuos se ha convertido en uno de los mayores problemas no solo medioambien-

tales, sino también de salud y económicos en todo el mundo. Las ciudades generan entre el 70 y 80% de los residuos, una cantidad mucho mayor a la capacidad que tiene la naturaleza para reintegrarlos a sus ciclos.

Chacabuco, si bien cuenta con una planta de reciclado municipal para tratamiento de residuos secos, la gestión de residuos urbanos no dispone de una descarga final adecuada, ya que se materializa a través de un basural a cielo abierto.

En este marco, se propone diseñar un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, que contemple el manejo del ciclo completo de los residuos, desde la etapa previa a su generación hasta su disposición final,

promoviendo la participación ciudadana.

Objetivos (Productos)

Diseñar un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos de Chacabuco, que apunte a minimizar la generación de residuos, promover su reciclaje y valorización y lograr una disposición final adecuada.

Propósito

Reducir el impacto ambiental producido por el manejo incorrecto de los RSU, contribuyendo a mejorar la higiene urbana, reducir el volumen de residuos enviados a disposición final y mejorar la eficiencia del sistema, disminuyendo la cantidad de emisiones de GEI.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano - Municipalidad de Chacabuco. Actores sociales de Chacabuco. Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático. Secretaría de Medio ambiente y desarrollo sustentable - Jefatura de Gabinete de Ministros.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 12 Producción y consumo responsable; ODS 13 Acción por el clima.

Proyecto 57: Promoción de energía solar térmica

Fundamentación

El consumo de energía eléctrica y gas natural aumenta año a año, su producción, junto con el transporte, son una de las principales causas de efecto invernadero, gases responsables del cambio climático. Por esta problemática, una de las formas de actuar para limitar e impedir sus gravísimas consecuencias ambientales, sociales y económicas, entre otras, consiste en el uso de energías renovables y la eficiencia energética.

El informe final de inventario de gases de efecto invernadero del Partido de Chacabuco, realizado por el municipio y la RAMCC en el año 2016, posiciona a la categoría energética como una de las principales responsables de las emisiones de GEI, con un 34,41% del total de las mismas.

El presente proyecto pretende incentivar el uso de la Energía Solar Térmica, diversificando así la matriz energética mediante la utilización de “energías limpias y seguras”.

Objetivos (Productos)

Diseñar un programa de promoción de la utilización de la Energía Solar Térmica en Chacabuco para disminuir el consumo de las energías no renovables y, en su lugar, reemplazarlas por energías renovables, priorizando a los sectores más vulnerables.

Entre las posibles acciones se prevé, la instalación de calefones solares en distintas instituciones de la ciudad, la elaboración de un marco regulatorio de promoción de energía solar térmica en construcciones, la provisión de agua sanitaria caliente para sectores de bajos ingresos.

Propósito

Reducir el consumo energías no renovables y en consecuencia, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono), a través de la utilización de energía solar térmica.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano - Municipalidad de Chacabuco. Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático. Secretaría de Medio ambiente y desarrollo sustentable - Jefatura de Gabinete de Ministros.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 7 Energía asequible y sostenible; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 12 Producción y consumo responsable; ODS 13 Acción por el clima.

Proyecto 58: Producción de energía limpia con RSU y cultivos biorremediadores

Fundamentación

La presente propuesta (aportada a la Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano por el Dr. Martín M. Pérez de Opener SRL - Opción Energética) plantea generar energía sustentable a partir de la generación de biogás.

Para ello se utilizarán los residuos sólidos urbanos de la ciudad de Chacabuco y los alrededores (hasta 50 kilómetros). Además, se plantea el cultivo de la caña de Castilla, Arundo donax, en las cavas que se generaron de la extracción constante de tierra, en terrenos degradados no aptos para la actividad agropecuaria y en zonas marginales como las márgenes del río Salado.

El proyecto aportará a: la reducción del basurero (puesto que todos los residuos orgánicos serán utilizados para la generación de biogás); la recuperación de las cavas al aportarle materia orgánica; una nueva alternativa económica a los propietarios de los terrenos degradados al poder vender la caña para la generación de energía. Además del biodigestor se obtiene un biosólido que se puede utilizar como fertilizante. Éste último puede utilizarse para ir rellenando las cavas, aportándoles materia orgánica. La caña también puede utilizarse para remediar terrenos que contengan metales pesados, terrenos bajo inundables con exceso de nitrógeno, etc. El biogás podrá utilizarse como gas para la producción de calor, o se utilizará para producir electricidad e inyectarla a la red, dando un beneficio económico al municipio. Finalmente, si el municipio recibe basura de ciudades de otros partidos vecinos, también cobra por ese servicio.

Objetivos (Productos)

Diseño del anteproyecto para utilizar la tecnología para la separación de RSU y producción de energía sustentable a partir de biogás, incluyendo la construcción de un biorreactor, utilizando mano de obra local y la capacitación de personal para la separación de RSU y operación de la planta de biogás.

Separación de los RSU: como primer paso, debe separarse la porción orgánica de la inorgánica, de los cuales principalmente plástico y vidrio pueden ser reciclados. Esta tecnología separa los RSU y los transforma en una biopulpa, que posee un porcentaje de materia orgánica mayor al 95 % que puede enviarse directamente a un biodigestor.

Generación de biogás y cultivo de caña: Luego de la obtención de la biopulpa, la misma ya se encuentra en condiciones para ser procesada, mediante digestores, en esta segunda etapa junto con todos los residuos agroindustriales.

El traslado de basura y cosecha de caña requerirá de personal que transporte esa materia hasta el lugar de procesamiento. También se capacitarán productores para el cultivo y cosecha de la caña de castilla y viveros

que puedan abastecer a los productores con nuevos plantines.

Propósito

Generar energía limpia para la ciudad cabecera y el partido (para uso público, industrial, etc.), contando con energía propia que será adicional a la que recibe Chacabuco. Además de la reducción del basurero, la recuperación de las cavas y la generación de alternativas económicas nuevas para los ciudadanos y productores.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano - Municipalidad de Chacabuco. Opener SRL (Opción Energética) asociado a las empresas danesas Gemidan (especialista en la separación de RSU) y Combigas (especialista en la generación de biogás). Facultad de Agronomía UBA. Secretaría de Medio ambiente y desarrollo sustentable - Jefatura de Gabinete de Ministros.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 7 Energía asequible y sostenible; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 12 Producción y consumo responsable; ODS 13 Acción por el clima.

Proyecto 59: Plan de ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos

Fundamentación

El espacio público y los edificios son importantes consumidores de energía y materia y los modos en que son diseñados, construidos y utilizados son factores clave para un desarrollo urbano sostenible.

En Chacabuco, el informe final de inventario de gases de efecto invernadero (Municipalidad de Chacabuco – RAMCC de 2016), concluye que la energía es una de las principales responsables de las emisiones de GEI, con un 34,41% del total de las mismas.

La adecuación, con criterio de "eficiencia energética", en los consumos urbanos y en edificios públicos debe actuar como promotor del uso racional y responsable de la energía disponible, logrando un menor impacto ambiental reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

En las construcciones se puede lograr aumentando la aislación térmica de la envolvente del edificio, reduciendo el intercambio de energía entre el entorno y el interior de la vivienda y generando un mayor nivel de confort con un menor aporte de energía para la climatización de la vivienda.

En este marco, se propone implementar un plan de acciones directas (plan de alumbrado) e indirectas (normativa) que incentive una adecuada administración del uso de la energía, en pos de reducir el consumo energético y en consecuencia las emisiones de dióxido de carbono derivados de la construcción y uso de la ciudad y los edificios.

Objetivos (Productos)

Diseñar un Plan de Alumbrado Eficiente en la vía pública, consistente en el recambio de luminarias por equipos más eficientes de tecnología LED.

Diseñar un Plan de Alumbrado Eficiente en los edificios de la Administración Pública Municipal, Provincial y Nacional, consistente en el recambio de luminarias por equipos más eficientes de tecnología LED.

Nuevo Proyecto de Ordenanza que establezca parámetro de eficiencia energética en edificios públicos y privados, de manera de optimizar el consumo de energía generando beneficios ambientales y colectivos.

Propósito

Reducir el consumo energético y en consecuencia, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono), a través la implementación de medidas de Eficiencia Energética en el ejido urbano y en edificios de la Administración Pública y Privada.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano - Municipalidad de Chacabuco. Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático. Ministerio de Energía y Minería - Presidencia de la Nación.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 7 Energía asequible y sostenible; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 12 Producción y consumo responsable; ODS 13 Acción por el clima.

Proyecto 60: Cava Municipal

Fundamentación:

El partido de Chacabuco cuenta con un gran número de cavas originadas por la demanda de recursos producida por la industria ladrillera y la actividad extractiva para obras civiles.

La explotación de suelos desarrollada de manera intensiva y no regulada, lleva a que la calidad de los mismos se deteriore notablemente, dejando pasivos ambientales de consideración.

En este marco, la puesta en marcha de la explotación de la Cava Municipal brindará respuesta a la necesidad de obtener tierra para distintas actividades y, al mismo tiempo, contribuirá a detener la extracción ilegal de subsuelo y remediar los suelos degradados del partido.

Objetivos (Productos)

Presentación del Estudio de Impacto Ambiental ante Ministerio de Minería y pago de cánones correspondientes (Ministerio de Minería y Autoridad del Agua) para la obtención del permiso de productor minero y puesta en marcha de la Cava Municipal.

Propósito

Contribuir a detener la extracción ilegal de subsuelo y a remediar los suelos degradados del partido. Además de obtener ganancias para el municipio y generar empleo y alternativas económicas nuevas para los ciudadanos y productores.

Beneficiarios

Municipalidad de Chacabuco (como responsable del emprendimiento). Sector ladrillero y Propietarios de los suelos, al regularizar la actividad con equidad de precios y minimizar los impactos ambientales negativos.

Actores sociales involucrados

Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano - Municipalidad de Chacabuco. Ministerio de Minería y Autoridad del Agua.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 12 Producción y consumo responsable; ODS 15 Vida de ecosistemas terrestres.

Proyecto 61: Estudios Hidráulicos

Fundamentación:

El crecimiento urbano no planificado, no acompañado de las obras de infraestructura necesarias, sumado a los efectos producidos a nivel local por el cambio climático, determina la presencia de sectores urbanos con alto riesgo de inundación.

En Chacabuco, el escurrimiento de las aguas del partido con pendiente hacia la cuenca del río Salado, determina zonas con alto riesgo de inundación en la ciudad cabecera, tanto en el cuadrante norte, en las proximidades de las vías del ferrocarril San Martín, como en el cuadrante sur, donde se dio un importante incremento de la ocupación del suelo urbano (zona 8), desde el año 2003.

En este marco, se propone desarrollar los estudios de factibilidad de los proyectos que contemple las obras necesarias para evitar las inundaciones de las zonas de borde de la ciudad cabecera.

Objetivos (Productos)

Estudios de factibilidad de proyectos que contemplen la ejecución de las obras necesarias para evitar inunda-

ciones en las zonas de borde de la ciudad cabecera, a saber:

- Escurrimiento del cuadrante sur de la periferia de la ciudad cabecera.
- Nivelación en la Localidad de Cucha Cucha.
- Entubamiento del Canal que se desarrolla sobre Av. Solís en la ciudad cabecera.

Propósito

Evitar las inundaciones de las zonas de borde de la ciudad cabecera, de manera de reducir el riesgo de los impactos derivados del cambio climático, entre los que se destaca el aumento de eventos climático extremos.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG), en particular los Barrios de la zona sur y la localidad de Cucha Cucha.

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco - Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires
- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 13 Acción por el clima.

7.8 Estrategia 6

Nueva Gobernanza Urbana

Objetivos Estratégicos

Municipio promotor de un nuevo modelo de Gobernanza Estratégica Urbana, que integra un marco estratégico de actuación (PEUTCH 2030), instrumentos de: acción directa (Plan Operativo Anual de proyectos estratégicos),

acción indirecta (Nueva normativa urbana 2030), gestión urbana (Acceso al suelo y la vivienda) y gestión ambiental (Riesgo ambiental, urbano y frente al cambio climático) y la mejora continua de la capacidad de gestión urbana.

Figura 97.: Nuevo Modelo de Gobernanza Estratégica Urbana



Programa 9

Gobernanza Estratégica Urbana

El programa tiene por objetivo poner en marcha un nuevo modelo de Gobernanza Estratégica Urbana, integrado, multisectorial, participativo y colaborativo, que se concreta a través de los siguientes proyectos:

Proyecto 62: Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco 2030

Fundamentación

El PEUTCH 2030 es un proceso que requiere del consenso y la participación activa de toda la ciudadanía y se convierte en una nueva forma de gestionar la ciudad que incorpora los compromisos de todos los actores sociales.

En ese marco, el plan aporta un marco estratégico de actuación con horizonte 2030 y son los proyectos estratégicos a corto y medio plazo los resultados tangibles del Plan. Es precisamente ese carácter ejecutivo lo que hace que los proyectos sean el elemento clave de la agenda estratégica.

En ese sentido, para la implementación del PEUTCH 2030 se necesita compromisos políticos precisos del Estado, con instrumentos y medios reales, que transformen el plan en acciones concretas de transformación de la ciudad y el partido.

Objetivos (Productos)

Diseño de la estructura organizativa y operativa para la implementación del PEUTCH 2030 (Mesa de Concertación, Órgano de Gestión, Equipo Técnico, etc.), que garanticen la viabilidad de las acciones mediante la institucionalización legislativa (Ordenanza Concejo Deliberante) y ejecutiva para su funcionamiento (asignación presupuestaria, etc.).

Propósito

Garantizar la implementación del PEUTCH 2030, a través de un Plan Operativo Anual de proyectos priorizados como estratégicos, marcando el comienzo de un proceso cíclico y continuo de implementación, monitoreo, evaluación y ajuste.

Beneficiarios

Municipalidad de Chacabuco. Actores sociales locales (Políticos, Económicos, Sociales, Habitantes en general).

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 63: Unidad de Gestión Estratégica Urbana

Fundamentación

En nuestra región el Estado fue disminuyendo sus capacidades de gestión e intervención en materia de planificación urbana y territorial, en un contexto, donde este cedió poder relativo al mercado privado en materia de desarrollo urbano (CEPAL y ONU-Habitat, 2016a)

“Estos procesos de urbanización sin planificación han producido una serie de externalidades negativas tanto en las mismas ciudades como en los marcos institucionales, las estructuras de gobernanza y en las dinámicas sociales, económicas y ambientales urbanas” (CEPAL 2018).

En este contexto, es necesario repensar los actuales modelos de gestión y planificación urbana y territorial hacia otros capaces de responder a los desafíos que enfrenta Chacabuco y que garanticen un desarrollo urbano sostenible.

Objetivos (Productos)

Nueva Unidad de Gobernanza Estratégica Urbana, que aborda la complejidad urbana territorial como un sistema integral e intersectorial que articula instrumentos de acción directa (Plan Operativo Anual de proyectos estra-

tégicos), acción indirecta (Nueva normativa urbana 2030), gestión urbana (Acceso al suelo y la vivienda) y gestión ambiental (Riesgo ambiental, urbano y frente al cambio climático).

Propósito

Mejorar las capacidades del gobierno municipal a través de un nuevo modelo de “Gobernanza Estratégica Urbana”, que fomente el desarrollo urbano sostenible, promueva la competitividad territorial y propicie una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Beneficiarios

Población total del partido de Chacabuco: 48.399 personas (Censo 2010).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la Provincia de Bs. As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 64: Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos

Fundamentación

El PEUTCH aportará un marco general de actuación que se concreta en programas y proyectos estratégicos. Por ello el proceso debe orientarse a seleccionar unos pocos proyectos que permitan atacar a fondo los problemas clave que se hayan identificado (y consensuado) previamente.

Se trata de concretar los proyectos estratégicos o estructurantes que permitan por sí mismos la transformación de la realidad urbana en el sentido de los objetivos estratégicos acordados en el plan (CIDEU, 2017).

En ese marco, es necesario motorizar una Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos, basada en la colaboración e interrelación con las distintas áreas institucionales del municipio y con la participación y corresponsabilidad de los actores sociales, capaz de gestionar y concretar los programas y proyectos del PEUTCH 2030.

Objetivos (Productos)

Nueva Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos, capaz de gestionar los recursos necesarios y la motorizar acuerdos y resolver conflictos para concretar los proyectos estratégicos del PEUTCH 2030 a través de un Plan Operativo Anual.

Propósito

Jerarquizar, fortalecer y ampliar las actuales competencias de la “Unidad Ejecutora de Proyectos Especiales”, para transformarla en una nueva Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos, capaz de gestionar y concretar los proyectos del PEUTCH 2030.

Beneficiarios

Municipalidad de Chacabuco. Actores sociales locales (Políticos, Económicos, Sociales, Habitantes en general).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la Provincia de Bs. As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 65: Observatorio Urbano (Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG)

Fundamentación

En los últimos años, el mundo de las TIC's ha generado una gran cantidad de herramientas digitales de gran utilidad para quienes se preocupan de pensar la ciudad, planear su futuro, e implementar los proyectos estratégicos para alcanzar un desarrollo urbano sostenible.

Un SIG es una herramienta fundamental para transformar los datos brutos de la ciudad en información útil para pensar y planificar las estrategias urbanas, hacer el seguimiento del resultado de los proyectos estratégicos derivados, y reciclar con la información de retorno la toma de decisiones (CIDEU).

En ese marco, es necesario poner en marcha un Nuevo Observatorio Urbano Municipal capaz de sistematizar, organizar, analizar e informar sobre los procesos de integración urbana territorial y las temáticas relacionadas a estos para desarrollar herramientas de estudio, y metodologías que contribuyan a la toma de decisión y/o formulación de políticas particularizadas.

Objetivos (Productos)

Nuevo Observatorio Urbano Municipal que, a través de una Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG, contenga la totalidad de la información municipal georeferenciada, en un proceso de integración y análisis de los datos geoespaciales, y un sistema de indicadores y monitoreo a lo largo del tiempo, capaz de generar señales precisas a las autoridades y a la ciudadanía, para orientar la gestión hacia un desarrollo urbano sostenible.

Propósito

Mejorar las capacidades del gobierno municipal, a través de una Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG, que permita el análisis de la distribución espacial de cualquier fenómeno urbano de carácter territorial, el estudio de tendencias para la definición de lineamientos territoriales, la evaluación de normas urbanas y la elaboración de trabajos de prospectiva territorial, así como el control y la gestión de la información para los procesos de toma de decisión de la gestión municipal.

Beneficiarios

Municipalidad de Chacabuco. Actores sociales locales (Políticos, Económicos, Sociales, Habitantes en general).

Actores sociales involucrados

Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la Provincia de Bs. As. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Proyecto 66: Nueva normativa urbana con horizonte 2030

Fundamentación

Los actuales marcos legales vigentes (Ordenanza de regulación y ocupación del suelo 2322/00) así como la Ordenanza de Zonificación en gestión ante provincia (7494/18), determinan un modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable, no adecuado a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 (ONU) y la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III).

En este marco, es prioritario contar con un marco legal urbano actualizado, como motor para impulsar un nuevo paradigma de desarrollo urbano sostenible, más partici-

pativo, justo e inclusivo, que incorpore nuevos instrumentos de planificación y regulación urbanística para la gestión de la tierra urbana y la vivienda, que inciden directamente en la configuración del territorio y en la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos (Productos)

Nuevo proyecto de ordenanza adecuado a las problemáticas urbano territoriales de Chacabuco y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 (ONU) y la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III).

Propósito

Promover un desarrollo urbano territorial sostenible, más participativo, justo e inclusivo, que garantice el derecho a la ciudad y la vivienda y una gobernanza participativa, transparente y responsable, con instrumentos de acceso al suelo urbano y a un hábitat digno.

Beneficiarios

Población total del partido de Chacabuco: 48.399 personas (Censo 2010).

Actores sociales

Municipalidad de Chacabuco - Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Vinculación con la Agenda 2030

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Estudios particulares a considerar en la nueva normativa urbana:

- Impacto de la Nueva Traza de la Autopista Ruta Nacional N° 7
- Ampliación y Puesta en Valor de la Zona Industrial
- Espacio Público y Sistema de Espacios Verdes
- Instrumentos de Gestión Urbana Ambiental
- Movilidad Sostenible y Jerarquización Vial (Avenidas principales y circunvalación)
- Reserva de Completamiento de Tejido
- Laguna de Rocha

7.9 Estrategia 6

Nueva Gobernanza Urbana

En septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprueba los Objetivos de Desarrollo Sostenible tras la firma de 193 jefes de estados y de gobiernos mundiales, que se comprometieron a incorporar la Agenda 2030 a sus planes de desarrollo nacionales, provinciales y locales.

La Agenda 2030 es un conjunto de 17 objetivos (y buenas orientaciones) que plantea el desafío de repensar los modelos de desarrollo, para hacerlo un modelo sostenible e integrado, desde una perspectiva social, económica y ambiental para lograr la sostenibilidad del planeta.


























































En ese marco, cada país hace su adaptación y priorización de la Agenda 2030, según los objetivos de gobierno y, en ese marco, en julio de 2017 Argentina presenta a las Naciones Unidas los ODS con sus metas e indicadores adaptados, a través del Informe Voluntario Nacional Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible, elaborado por el Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales de Presidencia de la Nación.



















En ese mismo año, Argentina inicia el proceso de adaptación de la Agenda 2030 a nivel provincial y de localización de los ODS a nivel municipal, de manera que estos










































puedan proporcionar un marco para la formulación y ejecución de políticas de desarrollo en el nivel local e implica integrar dichos objetivos a la agenda municipal, contribuyendo al logro de los ODS a nivel nacional, provincial y local

En este proceso de localización de los ODS a nivel municipal, resulta oportuno vincular cada uno de los proyectos del PEUTCH con la Agenda 2030, dando inicio a un proceso de adaptación de los ODS en la Municipalidad de Chacabuco, quedando como resultado el siguiente detalle:

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	VINCULACIÓN CON LA AGENDA 2030 (ODS)	
1. EQUIDAD TERRITORIAL	1	P1 Tren / Ferrobús entre Localidades	 	
		P2 Parada del tren en O'Higgins	 	
		P3 Pavimentación Ruta Provincial 42 y 32 (16km)	 	
		P4 Pavimentación Ruta Provincial 42 a Bragado	 	
		P5 Plan de mejoramiento de caminos rurales	 	
	2	Subprograma Localidad de O'Higgins		
		P6 Ampliación de la red de agua potable	   	
		P7 Ampliación de la red cloacal	   	
		p8 Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)	 	
		P9 Plan de pavimentación	 	
		P10 Ambulancia para O'Higgins	 	
		Subprograma Localidad de Rawson		
		P11 Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo	   	
		p12 Ampliación de la red de agua potable Etapa II (SPTCOP 120137)	   	
		p13 Ampliación de la red cloacal (SPTCOP 9753)	  	
		P14 Diseño Ejecutivo ampliación red de gas (DNPRI)	 	
		P15 Plan de pavimentación	 	
		P16 Ampliación del hogar de ancianos de Rawson	 	

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	VINCULACIÓN CON LA AGENDA 2030 (ODS)	
1. EQUIDAD TERRITORIAL	2	Subprograma Localidad de Castilla		
		P17	Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo	
		P18	Provisión de red de agua potable	
		P19	Provisión de red cloacal	
		P20	Plan de pavimentación	
		P21	Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)	
		P22	Ampliación del hogar de ancianos de Castilla	
2. CIUDAD INCLUSIVA	3	Subprograma Plan de Agua Potable y Saneamiento		
		P23	Ampliación de la red de agua potable	
		P24	Ampliación de la Red de Agua en Barrio Norte (SPTCOP 12860)	
		P25	Ampliación de la Red de Agua en Zona Sur (SPTCOP 12867)	
		P26	Ampliación de la red cloacal	
		P27	Ampliación 200 cuadras de red cloacal (SPTCOP 11960)	
		P28	Acondicionamiento planta depuradora (SPTCOP 11960)	
		Subprograma Plan de Infraestructura		
P29	Expansión de gas sistema noroeste (GAMUZZI GAS PLAMPEANA)			
P30	Diseño ejecutivo ampliación red de gas en cabecera (DNPRI)			

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	VINCULACIÓN CON LA AGENDA 2030 (ODS)		
2. CIUDAD INCLUSIVA	3	P31	Plan de pavimentación	 	
		P32	Plan de alumbrado público	 	
		Subprograma Vivienda, Regularización Urbanay Dominial			
		P33	Mejoramiento integral: Barrio La Construcción		
		P34	Mejoramiento integral: Barrio Los Misioneros (Aledaño A Las Vías Ferroviarias)		
		P35	Mejoramiento integral: Asentamiento Misionero II		
		P36	Mejoramiento integral: Barrio San Cayetano		
		P37	PFV Techo Digno 272 Viviendas	 	
		Subprograma Educación			
		P38	Escuela Secundaria N°7	 	
		P39	Escuela Formación Profesional N° 401	 	
3. ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD	4	P40	Sistema de plazas y plazoletas en la periferia		
		P41	Parque Lineal de Chacabuco	 	
		P42	Parque Agrupación Atlética		
		P43	Diseño Ejecutivo Polo Deportivo Municipal en Parque Recreativo (DNPRI)		
		P44	Puesta en valor de Laguna Rocha		
		P45	Plan de Arbolado Urbano	 	

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	VINCULACIÓN CON LA AGENDA 2030 (ODS)		
4. MOVILIDAD SOSTENIBLE	5	P46	Puesta en valor de calles, avenidas y ramblas	 	
		P47	Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)	 	
		P48	Puesta en valor de la Subcentralidad Av. Garay		
		P49	Corredor Verde de Circunvalación		
	6	7	P50	Plan de Movilidad y Seguridad Vial	 
			P51	Estudio de factibilidad del sistema de transporte público	 
		7	P52	Red de ciclovías y bicisendas	 
			P53	Circunvalación tránsito pesado	 
			P54	Adecuación de la playa de estacionamiento de camiones	 
			P55	Nueva Terminal de Ómnibus	 
	8	8	P56	Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-	    
P57			Promoción de energía solar térmica	   	
P58			Producción de energía limpia con RSU y cultivos biorremediadores	   	
P59			Plan ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos	   	
P60			Cava Municipal	  	
P61			Estudios Hidráulicos	  	

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS		VINCULACIÓN CON LA AGENDA 2030 (ODS)
6. NUEVA GOBERNANZA URBANA	9	P62	Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco 2030	
		P63	Unidad de Gestión Estratégica Urbana	
		P64	Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos	
		P65	Observatorio Urbano (Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG)	
		P66	Nueva normativa urbana con horizonte 2030	 

A modo de síntesis, los proyectos del PEUTCH 2030 se vinculan con once ODS:

- **ODS 1 Fin de la pobreza:** se vinculan 17 proyectos: P6, P7, P11, P12, P17 al P19, P23 al P28, P37 al P39, P61.
- **ODS 3 Salud y bienestar:** se vinculan 4 proyectos: P10, P16, P22, P56
- **ODS 4 Educación de calidad:** se vinculan 2 proyectos: P38, P39
- 12 proyectos se vinculan con el ODS 6 Agua limpia y saneamiento (P6, P7, P12, P13, P18, P19, P23 al P28)
- **ODS 7 Energía asequible y sostenible:** se vinculan 3 proyectos: P57 al P59
- **ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico:** se vinculan 2 proyectos: P11, P17
- **ODS 9 Industria, innovación e infraestructura:** se vinculan 37 proyectos: 1 al P9, P11 al P15, P17 al P21, P23 al P32, P46, P50 al P55, P66
- **ODS 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles:** se vinculan 64 proyectos: P1 al P37 y P40 al P66
- **ODS 12 Producción y consumo responsable:** se vinculan 5 proyectos: P56 al P60
- **ODS 13 Acción por el clima:** se vinculan 5 proyectos: P56 al P59 y P61
- **ODS 15 Vida de ecosistemas terrestres:** se vinculan 3 proyectos: P60, P41 y P45

Para facilitar el proceso de localización de los ODS y la incorporación de los principios de la Agenda 2030 a toda la gestión municipal, se propone una serie de pasos recomendados por el Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales (CNCPS) en el Manual para la Adaptación Local de los Objetivos de Desarrollo Sostenible³:

Paso 1: Designación del “Punto Focal Local” (área y equipo a cargo del proceso de localización).

Paso 2: Elaboración de un Diagnóstico Local (Análisis del Contexto Local, Mapeo de Actores, Análisis de capacidades institucionales y Análisis de políticas y recursos locales).

Paso 3: Elaboración de un Plan de Localización (priorización de objetivos y metas, determinación de metas locales e indicadores de seguimiento y definición de acciones para su alcance).

Paso 4: Monitoreo del grado de cumplimiento de las metas locales.

8. Perfil Avanzado de Proyecto

Se presenta la ponderación de los proyectos estratégicos que integran el PEUTCH 2030, a los efectos de su desarrollo a nivel de Perfil de Proyecto. Para ello, se desarrolló una metodología que permitió evaluar el aporte de cada proyecto a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH, a saber:

1. Equidad Territorial

Partido de Chacabuco, más equilibrado territorialmente y con buena conectividad interna (entre Localidades y cabecera) y externa (Región Norte BA y AMBA), que impulsa el desarrollo económico de las localidades, amplía las redes de infraestructura (saneamiento, pavimentación, etc.), los equipamientos sociales, los equipamientos urbanos y los espacios públicos verdes, entre otras dimensiones del desarrollo urbano sostenible.

2. Ciudad Inclusiva

Ciudad cabecera libre de la segregación y exclusión socio-espacial de los barrios de la periferia, y que garantiza la igualdad de derechos, oportunidades y el acceso seguro e inclusivo a la ciudad y a un hábitat digno que implica, el acceso al suelo, la vivienda, las infraestructuras básicas, los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción.

3. Espacio Público de Calidad

Ciudad cabecera que promueve el espacio público y el paisaje urbano de calidad, con la puesta en valor del área centro, la creación de espacios públicos verdes en la periferia y la incorporación de ramblas en las avenidas, como componente articulador y estructurante del espacio de la ciudad, que tiene la facultad de conectar y relacionar el centro con la periferia de la ciudad.

4. Movilidad Sostenible

Ciudad cabecera que prioriza a los peatones, con la ampliación de veredas y calles más seguras y aptas para la convivencia, y garantiza un reparto más equitativo del

espacio para los diversos medios de movilidad y lo hace abriendo espacios de circulación para bicicletas, incorporando la red de bus, mejorando la actual red de tren y reduciendo el uso del vehículo privado (a combustibles fósiles).

5. Sostenibilidad Ambiental

Municipio que fomenta un desarrollo sostenible y la resiliencia frente al cambio climático y los desastres e impulsa la protección y el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales y de los ecosistemas y sus servicios ambientales, poniendo el acento en la recuperación y remediación de cavas, la gestión integral de los residuos sólidos urbanos y el ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos.

6. Nueva Gobernanza Urbana

Municipio promotor de un nuevo modelo de Gestión Estratégica Urbana, que aborda la complejidad del territorio desde un enfoque integral y estimula la concurrencia de actores sociales (gobierno multinivel, transversalidad; participación social) para impulsar, el desarrollo de proyectos estratégicos, una normativa urbana adecuada a la agenda 2030 e instrumentos de gestión urbana para el acceso a un hábitat digno.

En este sentido, se elaboró un índice del grado de aporte (IGA) de cada proyecto con los Objetivos Estratégicos de cada Línea Estratégica, según 3 grados de apreciación:

1. Bajo: responde un leve o nulo grado de aporte con el objetivo estratégico al que hace referencia, lo cual implica que su aporte o contribución al cumplimiento de dicho objetivo va a ser escaso.
2. Medio: responde a un grado de pertinencia regular con el objetivo al que se hace referencia, y si bien no resulta intrascendente para el cumplimiento de dicho

objetivo, tampoco está directamente abocado a su desarrollo.

3. Alto: responde al máximo grado de pertenencia, donde su relación con el objetivo al cual se hace referencia es óptima y la concreción del proyecto estará directamente ligada al cumplimiento de ese objetivo estratégico.

De esta manera, para cada proyecto se obtuvo el promedio del grado de aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH 2030, resultando los siguientes proyectos estratégicos más ponderados por Línea Estratégica del PEUTCH 2030:

1. Estrategia 1. Equidad Territorial: **P1. Tren / Ferrobús entre Localidades**, con un Grado de Aporte Total de 2,33.
2. Estrategia 2. Ciudad Inclusiva: **P23. Ampliación de la red de agua potable**, con un Grado de Aporte Total de 2,17.
3. Estrategia 3. Espacio Público de Calidad: **P40. Sistema**

de plazas y plazoletas en la periferia, con un Grado de Aporte Total de 2,33.

4. Estrategia 3. Espacio Público de Calidad: **P47. Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)**, con un Grado de Aporte Total de 2,33.

5. Estrategia 4. Movilidad Sostenible: **P52. Red de ciclovías y bicisendas**, con un Grado de Aporte Total de 2,33

6. Estrategia 4. Movilidad Sostenible: **P53. Circunvalación tránsito pesado**, con un Grado de Aporte Total de 2,33.

7. Estrategia 5. Sostenibilidad Ambiental: **P56. Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-**, con un Grado de Aporte Total de 2,50

8. Estrategia 6. Nueva Gobernanza Urbana: **P66. Nueva normativa urbana** con horizonte 2030, con un Grado de Aporte Total de 2,50.

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	GRADO DE PERTINENCIA CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS						TOTAL	
			LE1	LE2	LE3	LE4	LE5	LE6	Índice Grado de Aporte	
1. EQUIDAD TERRITORIAL	1	1	Tren / Ferrobús entre Localidades	3	3	1	3	2	2	2,33
		2	Parada del tren en O'Higgins	3	1	2	2	1	2	1,83
		3	Pavimentación Ruta Provincial 42 y 32 (16km)	3	1	1	3	1	2	1,83
		4	Pavimentación Ruta Provincial 42 a Bragado	3	1	1	2	1	1	1,50
		5	Plan de mejoramiento de caminos rurales	3	1	1	3	2	2	2,00
	2	6	Ampliación de la red de agua potable	3	1	1	1	3	2	1,83
		7	Ampliación de la red cloacal	3	1	1	1	3	2	1,66
		8	Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)	3	1	1	1	2	1	1,50
		9	Plan de pavimentación	3	1	3	3	1	1	2,00
		10	Ambulancia para O'Higgins	3	1	1	1	1	1	1,33
		11	Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo	3	1	1	2	2	2	1,83
		12	Ampliación de la red de agua potable Etapa II (SPTCOP 120137)	3	1	1	1	2	1	1,50
		13	Ampliación de la red cloacal (SPTCOP 9753)	3	1	1	1	2	1	1,50
		14	Diseño Ejecutivo ampliación red de gas (DNPRI)	3	1	1	1	2	1	1,50
		15	Plan de pavimentación	3	1	3	3	1	1	2,00
		16	Ampliación del hogar de ancianos de Rawson	3	1	1	1	1	2	1,50
		17	Formulación de proyectos de desarrollo económico productivo	3	1	1	2	2	2	1,83
		18	Ampliación de la red de agua potable	3	1	1	1	3	2	1,83
		19	Ampliación de la red cloacal	3	1	1	1	2	3	1,83
		20	Diseño Ejecutivo ampliación de red de gas (DNPRI)	3	1	1	1	2	1	1,50
		21	Plan de pavimentación	3	1	3	3	1	1	2,00
		22	Ampliación del hogar de ancianos de Castilla	3	1	1	1	1	1	1,33

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	GRADO DE PERTINENCIA CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS						TOTAL			
			LE1	LE2	LE3	LE4	LE5	LE6	Índice Grado de Aporte			
2. CIUDAD INCLUSIVA	3	23	Ampliación de la red de agua potable	1	3	2	1	3	3	2,17		
		24	Ampliación de la Red de Agua en Barrio Norte (SPTCOP 12860)	1	3	2	1	2	1	1,67		
		25	Ampliación de la Red de Agua en Zona Sur (SPTCOP 12867)	1	3	2	1	2	1	1,67		
		26	Ampliación de la red cloacal	1	3	2	1	2	1	1,67		
		27	Ampliación 200 cuadras de red cloacal (SPTCOP 11960)	1	3	2	1	2	1	1,67		
		28	Acondicionamiento planta depuradora (SPTCOP 11960)	1	3	1	1	3	1	1,67		
		29	Expansión de gas sistema noroeste (Camuzzi Gas Pampeana)	1	3	2	1	2	1	1,67		
		30	Diseño ejecutivo ampliación red de gas en cabecera (DNPRI)	1	3	2	1	2	1	1,67		
		31	Plan de pavimentación	1	3	2	3	1	2	1,83		
		32	Plan de alumbrado público	1	3	3	2	2	1	2,00		
		33	Mejoramiento integral: Barrio La Construcción	1	3	3	2	1	1	1,83		
		34	Mejoramiento integral: Barrio Los Misioneros (Aledaño A Las Vías Ferroviarias)	1	3	2	3	1	1	1,83		
		35	Mejoramiento integral: Asentamiento Misionero II	1	3	2	3	1	1	1,83		
		36	Mejoramiento integral: Barrio San Cayetano	1	3	2	3	1	1	1,83		
		37	PFV Techo Digno 272 Viviendas	1	3	2	2	2	1	1,83		
		38	Escuela Secundaria N°7	1	3	2	1	1	2	1,67		
		39	Escuela Formación Profesional N° 401	1	3	2	1	1	2	1,67		
			4	40	Escuela Formación Profesional N° 401	1	3	3	2	3	2	2,33
				41	Parque Lineal de Chacabuco	1	2	3	1	3	2	2,00
42	Parque Agrupación Atlético			1	3	3	1	2	2	2,00		
43	Diseño Ejecutivo Polo Deportivo Municipal en Parque Recreativo (DNPRI)			1	3	3	1	2	2	2,00		
44	Puesta en valor de Laguna Rocha			1	1	3	1	3	2	1,83		
45	Plan de Arbolado Urbano			1	3	3	1	3	2	2,17		

ESTRATEGIAS	PROGRAMAS	PROYECTOS	GRADO DE PERTINENCIA CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS						TOTAL	
			LE1	LE2	LE3	LE4	LE5	LE6	Índice Grado de Aporte	
3. ESPACIO PÚBLICO DE CALDIAD	5	46	Puesta en valor de calles, avenidas y ramblas	1	2	3	3	2	1	2,00
		47	Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)	1	3	3	2	3	2	2,33
		48	Puesta en valor de la Subcentralidad Av. Garay	1	2	3	2	2	2	2,00
		49	Corredor Verde de Circunvalación	1	2	3	2	3	2	2,17
4. MOVILIDAD SOSTENIBLE	6	50	Plan de Movilidad y Seguridad Vial	2	2	1	3	2	2	2,00
		51	Estudio de factibilidad del sistema de transporte público	1	3	1	3	3	2	2,17
	7	52	Red de ciclovías y bicisendas	1	3	2	3	3	2	2,33
		53	Circunvalación tránsito pesado	1	3	2	3	2	3	2,33
		54	Adecuación de la playa de estacionamiento de camiones	1	1	2	3	2	2	1,83
		55	Nueva Terminal de Ómnibus	2	2	1	3	1	2	1,83
5. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	8	56	Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-	3	3	2	1	3	3	2,50
		57	Promoción de energía solar térmica	2	2	2	1	3	2	2,00
		58	Producción de energía limpia con RSU y cultivos biorremediadores	2	2	2	1	3	2	2,00
		59	Plan ahorro y eficiencia energética urbana y en edificios públicos	1	2	2	1	3	2	1,83
		60	Cava Municipal	1	1	1	1	3	3	1,67
		61	Estudios Hidráulicos	1	3	1	1	3	2	1,83
6. NUEVA GOBERNANZA	9	62	Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco 2030	2	2	2	2	2	3	2,17
		63	Unidad de Gestión Estratégica Urbana	3	3	1	1	1	3	2,00
		64	Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos	3	3	1	1	1	3	2,00
		65	Observatorio Urbano (Unidad de Infraestructura de Datos Espaciales SIG)	2	2	2	2	2	3	2,17
		66	Nueva normativa urbana con horizonte 2030	3	3	2	2	2	2	2,50

8.1 Título del Proyecto:

P1. Tren / Ferrobús entre Localidades

- Estrategia 1. Equidad Territorial

- Programa 1: Mejoramiento de la conectividad del partido

- Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,33

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable:

- Mario Ferraresi (Secretario de Servicios Públicos de la Municipalidad de Chacabuco)

- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Organismo ejecutor del proyecto:

- Municipalidad de Chacabuco.

- Trenes Argentinos Operaciones - Ministerio de Transporte.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

Para alcanzar una sostenibilidad social, económica y ambiental, es necesario que los espacios urbanos y rurales logren articularse, tanto en términos de vínculos entre las comunidades que allí residen, como entre las actividades a desempeñar en cada uno de ellos, considerando a la accesibilidad territorial como un derecho que debe ser garantizado a toda la población del partido.

La problemática que afecta a las localidades se relaciona con el déficit del servicio del ferrocarril San Martín en O'Higgins, y la ausencia en Rawson y Castilla de rutas pavimentadas de vinculación directa con la ciudad cabecera, dificultando de este modo la accesibilidad de sus habitantes.

En este marco, se propone utilizar las vías del ferrocarril existentes para desarrollar una línea interna de ferrobús que integre las localidades con la ciudad cabecera, como una alternativa económica y accesible para la movilidad cotidiana de toda la población.

Solución propuesta

Estudio de prefactibilidad del servicio de Tren o Ferrobús ultraliviano, sobre las vías del actual ferrocarril San Martín, a través de un recorrido de aproximadamente 75Km que unirá las estaciones de Castilla, Rawson, Chacabuco y O'Higgins.

Objetivos

Mejorar el traslado diario de la población de Castilla, Rawson y O'Higgins hacia la ciudad cabecera de Chacabuco, facilitando la integración interna del partido y agilizando la accesibilidad de toda la población.

Beneficiarios

Población total del partido (48.703 habitantes, Censo 2010), en particular los habitantes de las localidades (689 Castilla, 2.123 Rawson y 1.206 O'Higgins, Censo 2010) y quienes residen en zonas rurales.

Fuentes de financiamiento

- Comité de Cooperación Internacional para el Desarrollo (CIDC), República de Korea.

Proporciona fondos para proyectos de infraestructura, como los relacionados con la construcción de carreteras, ferrocarriles, hospitales, centros de formación profesional y sistemas de abastecimiento de agua y saneamiento en el marco del plan de desarrollo económico del país asociado.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

- Delegaciones Municipales de Castilla, Rawson y O'Higgins - Municipalidad de Chacabuco. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. Trenes

Argentinos Operaciones - Ministerio de Transporte.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.
- Trenes Argentinos Operaciones - Ministerio de Transporte.

Acciones a Seguir

Para la implementación de un proyecto de la escala de intervención que requiere el empleo de un sistema de

transporte, resulta imprescindible introducirse a partir de un estudio de prefactibilidad que aborde las problemáticas que presente la aplicación de dicho proyecto.

En este sentido, se prevé el análisis específico de las necesidades a cubrir, el potencial sistema de transporte más efectivo para solventar dicha demanda y, a partir de eso, la factibilidad de ejecución. A partir de ello, se procederá a iniciar los procedimientos técnicos y de gestión necesarios para desarrollar las acciones que materialicen el proyecto del servicio de transporte masivo planificado.

8.2 Título del Proyecto: P23. Ampliación de la Red de Agua Potable

- *Estrategia 2. Ciudad Inclusiva*
- *Programa 3: Plan de Barrios*
- *Subprograma: Plan de Agua Potable y Saneamiento*
- *Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,17*

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Osmar Echeverría (Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Chacabuco)
- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Organismo ejecutor del proyecto

- Municipalidad de Chacabuco.
- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 1 Fin de la pobreza; ODS 6 Agua limpia y saneamiento; ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

En la localidad de Chacabuco, se ha producido en los últimos años, el crecimiento urbano por extensión, de a ocupación del suelo, que en números relativos representa en el primer período medido (2003-2010) un crecimiento en 133 manzanas, es decir el 16,16% y en el segundo período (2010-2018) en 106 manzanas, lo que representa el 11,08 %. Este proceso ha incrementado las diferencias entre el centro y la periferia, identificándose

la carencia del servicio en las zonas de borde. Entendiendo que la disponibilidad de agua potable para uso personal y doméstico es imprescindible para garantizar las condiciones que le permitan gozar de salud a toda la población, y la mejora en el abastecimiento del agua potable puede contribuir a disminuir la desigualdad y los niveles de vulnerabilidad social de gran parte de la población.

En la localidad cabecera y el Paraje Cucha Cucha, la cobertura del servicio de agua es del 86.81%, representado por 922 manzanas servidas y 140 sin servicio. Las Zonas 1, 5 y 9, se encuentran cubiertas en su totalidad, le sigue porcentaje de cobertura las zonas 7, 6, 2, 10, los que menos grados de cobertura tienen, son las zonas 3 y 4, con porcentajes que oscilan entre el 44 y 66 %. Cabe mencionar que las zonas con menor cobertura se corresponden con los sectores extrurbanos residenciales y la zona industrial.

En este marco se propone, extender el tendido de la red de agua potable a toda la localidad, de manera de cubrir con el servicio al 100% de la población.

Solución propuesta

Estudio de prefactibilidad de la ampliación de la red de agua potable (140 cuadras) de manera de ampliar la cobertura del servicio al 100% de los habitantes de la localidad, según el siguiente detalle de cuadras a cubrir por sector.

Zona 2: 10 cuadras

Zona 3: 44 cuadras

Zona 4: 34 cuadras

Zona 6: 36 cuadras

Zona 7: 3 cuadras

Zona 8: 7 cuadras

Zona 10: 6 cuadras

El estudio prevé la integración de los proyectos de diseño ejecutivo (SPTCOP 12860 y SPTCOP 12867) aprobados por la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, que desarrollan la ampliación del servicio de agua potable para las zonas Norte y Sur de la

ciudad cabecera.

Objetivos

Completamiento del 100% de la cobertura del servicio de agua potable para el área urbana de la ciudad cabecera de Chacabuco (2020).

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG), en particular frentistas a las 140 cuadras.

Costos preliminares del Proyecto

A partir de analizar los costos previstos para el desarrollo del Proyecto Ejecutivo de los proyectos ya aprobados por Nación: "Ampliación Red De Agua en Barrio Norte de la ciudad de Chacabuco" (SPTCOP 12860) y "Ampliación de la Red de Agua en Zona Sur" (SPTCOP 12867), se elaboró el siguiente presupuesto:

En el proyecto de "Ampliación Red De Agua en Barrio Norte de la ciudad de Chacabuco" (SPTCOP 12860), se amplía para 4 quintas (16 cuadras aprox.) y sale \$5.500.100 pesos.

El proyecto "Ampliación de la Red de Agua en Zona Sur" (SPTCOP 12867) está presupuestado en \$12.000.000 de pesos.

Con lo cual:

Ampliación Barrio Norte: \$5.500.100 pesos = 16 cuadras

Ampliación Zona Sur: \$12.000.000 pesos = 35 cuadras

Ampliación restante: 140 cuadras - 16 cuadras - 35 cuadras = 51 cuadras, a un promedio de \$343.000.000, da un total de: 51 cuadras x \$343.000.000 = \$17.500.000 pesos.

Fuentes de financiamiento

- PNDU. Fondo Conjunto para la Agenda 2030 PNDU.

El Fondo ODS trabaja en 22 países, con un enfoque integrador, en programas para el desarrollo sostenible en 3 áreas sectoriales: el crecimiento económico inclusivo para la erradicación de la pobreza, la seguridad alimentaria y la nutrición, y el agua y saneamiento. Igual de importantes todos nuestros programas están impregnados por 3 temas transversales: la sostenibilidad, la igualdad de género y las alianzas público-privadas. Todos estos programas fueron elegidos a través de un proceso de selección a cargo de especialistas independientes en las diversas áreas temáticas y en desarrollo.

- AECID, Agencia de Cooperación Internacional de España.

Dirigido a intervenciones en zonas rurales y periurbanas, con el objetivo de reducir las bolsas de pobreza y desigualdad.

El Fondo de Cooperación para Agua y Saneamiento (FCAS) es un instrumento de Cooperación Española, que desarrolla programas de fortalecimiento institucional, desarrollo comunitario y promoción de servicios de agua y saneamiento en 19 países de América Latina y el Caribe.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

- Secretaría de Obras Públicas, Municipalidad de Chacabuco.

- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Acciones a Seguir

El presente estudio aborda un diagnóstico en etapa de anteproyecto, con lo cual el número de cuadras faltantes presentadas es estimativo. El estudio de prefactibilidad de la ampliación de red de agua potable en Chacabuco prevé el relevamiento exacto de cuadras faltantes a suministrar, y a partir de obtener dicho dimensionado, se podrá desarrollar de forma óptima un análisis de estudios a desarrollar para la presentación del proyecto, estimar tiempos de obra y presupuestar los costos de la misma.

8.3 Título del Proyecto: P40. Sistema de plazas y plazoletas en la periferia

- *Estrategia 3. Espacio Público de Calidad*
- *Programa 4: Plan del Verde y la Biodiversidad*
- *Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,33*

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Mario Ferraresi (Secretario de Servicios Públicos de la Municipalidad de Chacabuco)
- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Organismo ejecutor del proyecto

- Municipalidad de Chacabuco.
- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

En la ciudad cabecera predomina una desigual relación de Espacio Público Verde por habitante entre el centro (Zona 1: 14,43 m²/hab.) y la periferia (Zonas 2 a 10: 6,07 m²/hab.), que presenta una baja relación de espacio público verde por habitante.

En ese sentido, el espacio público verde por habitante disminuye considerablemente a medida que uno se aleja del casco urbano fundacional, salvo en el caso del Parque Recreativo Municipal.

En ese marco, es necesario equilibrar la desigualdad que existe entre la distribución de espacios públicos verdes por habitante entre el centro y la periferia, mediante el

diseño de un sistema de plazas y plazoletas en las afueras del casco urbano fundacional (4 avenidas).

Solución propuesta

Estudio de la factibilidad de un sistema de plazas y plazoletas en la periferia de la ciudad cabecera, de manera de proporcionar a sus habitantes acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, de manera tal, de mejorar el índice de espacio público verde por habitante en la periferia, garantizando en este sector la existencia de ecosistemas verdes urbanos, aumentando la biodiversidad a partir de un ordenamiento del verde urbano y fomentando la apropiación de la población residente.

Objetivos

Equilibrar el índice de Espacio Público Verde por habitante entre el centro y la periferia de la ciudad de Chacabuco.

Beneficiarios

Población total de la periferia de la ciudad cabecera, aproximadamente 33.800 habitantes (SIG).

Fuentes de financiamiento

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.
- Secretaría de Obras Públicas, Municipalidad de Chacabuco.
- Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta
- Municipalidad de Chacabuco.

Acciones a Seguir

El presente estudio aborda un diagnóstico en etapa de anteproyecto, con lo cual resulta indispensable realizar

un relevamiento detallado de las áreas y barrios que requieren ampliar su índice de Espacio Público Verde.

Por ello, la realización de un estudio de factibilidad prevé el análisis detallado de las áreas de intervención y de

los espacios vacantes y factibles de ser utilizados como espacio público verde. Posteriormente, se estudiarán los lineamientos y estrategias para gestionar el desarrollo ejecutivo de las plazas y plazoletas que se propongan.

8.4 Título del Proyecto: P47. Puesta en valor del Área Central (SPTCOP 12040)

- Estrategia 3. Espacio Público de Calidad

- Programa: Plan de Espacio Público y Paisaje Urbano

de ciudadanía.

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Mario Ferraresi (Secretario de Servicios Públicos de la Municipalidad de Chacabuco)

- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Organismo ejecutor del proyecto

- Municipalidad de Chacabuco.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

Las centralidades constituyen una pieza clave de la ciudad, entendida como un espacio público de convocatoria, donde se concentran actividades de soporte y complementarias a las de la vivienda, tales como el comercio, los servicios y los equipamientos.

El área centro de Chacabuco, presenta una baja calidad del espacio público, producto del deterioro de veredas, falta de arbolado, déficit de alumbrado público, ausencia de mobiliario urbano, irregularidad de marquesinas y cartelería, entre otros déficits.

En ese marco, se propone jerarquizar el área central de la ciudad, como centralidad de la ciudad cabecera, que propicia el abastecimiento, promueve la permanencia y el esparcimiento, estimula la cohesión social y el ejercicio

Solución propuesta

Actualmente se encuentra en gestión el proyecto de diseño ejecutivo del proyecto de Puesta en valor del Área Central, que permita su recuperación y revitalización, como centralidad histórica, social, económica, cultural y simbólica de la ciudad.

Objetivos

Área central de la ciudad de Chacabuco recuperada y jerarquizada, a partir de la intervención que prevé la renovación de los solados de la Plaza San Martín sobre los ejes de las avenidas Alsina y Saavedra, donde se incluye la colocación de instalación eléctrica subterránea. A su vez, el proyecto comprende el mejoramiento de las dos primeras cuadras de la Av. Alsina, a partir de la renovación del solado, la inclusión de áreas de descanso y la nivelación a la altura de la calzada en las esquinas, beneficiando el tránsito peatonal. Paralelamente, se revitalizarán las calles Moreno y Rivadavia.

Beneficiarios

Habitantes de la ciudad cabecera (38.418 habitantes Censo 2010).

Fuentes de financiamiento

- Plan de Alumbrado Eficiente (PLAE). Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética de la Nación Argentina.

El Plan está dirigido a Provincias o Municipios. Los Objetivos del Plan son contribuir a la eficiencia de los sistemas de alumbrado público de toda la República Argentina; promover el desarrollo e implementación de metodologías de relevamiento de los sistemas de alumbrado público y de base de datos donde consten sus características principales; iniciar gestiones conducentes al desarrollo e implementación de regulaciones tendientes a la mejora de la eficiencia energética de los sistemas de alumbrado público; y evaluar la conveniencia de los equipos y sistemas economizadores de energía.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

“Refuncionalización de grandes equipamientos urbanos”. Proyectos de puesta en valor: Av. Alsina, dos cuerdas Calles Moreno y Rivadavia Plaza San Martín”

Posibles organizaciones para la ejecución

- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación. Secretaría de Obras Públicas, Municipalidad de Chacabuco.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.

Acciones a Seguir

Actualmente se encuentra licitado el proyecto en la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, el cual prevé las obras detalladas anteriormente para la jerarquización del área central de Chacabuco. Una vez otorgada la obra a la empresa constructora competente, deberá procederse a la coordinación de las acciones a llevar para la pronta revitalización del sector, sin mayor perjuicio al normal desarrollo de la vida de los vecinos de la zona y trabajadores comerciales.

8.5 Título del Proyecto: P52. Red de ciclovías y bicisendas

- *Estrategia 4. Movilidad Sostenible*
- *Programa 7: Plan de equipamiento e infraestructura vial segura para los usuarios*
- *Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,33*

Datos Generales

Municipio: Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Pablo Atencio (Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable)
- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Organismo ejecutor del proyecto

- Municipalidad de Chacabuco.
- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

Se estima que un 95% de las causas del calentamiento global proviene de actividades antrópicas. Una de las principales fuentes de emisión es la actividad relacionada con el transporte, del cual provienen elementos contaminantes producidos por la quema de combustibles fósiles. Estos degradan la salud de las personas y aumentan el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias. Los adultos mayores y los niños son los grupos más vulnerables a esta situación.

A su vez, la construcción de infraestructura dedicada al automóvil supone la impermeabilización de grandes

porciones de suelo a las aguas lluvias, así como un aporte a las condiciones que contribuyen al aumento de la temperatura en áreas de la ciudad.

En este sentido, resulta prioritario buscar alternativas de transporte en las ciudades que reduzcan la contaminación visual, auditiva y atmosférica que genera el caos vehicular.

Solución propuesta

La propuesta tiene como objeto la readecuación del espacio vial para incrementar la seguridad para todos los usuarios de la red vial. Se busca implementar diseños destinados a disminuir la velocidad del tránsito logrando un mejor ordenamiento vehicular y mejorando la seguridad y visibilidad de los peatones.

Se clarifican los patrones de tránsito para seguridad de peatones y ocupantes de vehículos, teniendo en cuenta que las calles anchas alientan al exceso de velocidad, permiten cambios de carril inseguros y movimientos vehiculares impredecibles. Se busca reducir las distancias de cruce y mejorar el flujo vehicular con mínimos efectos en el tránsito. Las tareas se caracterizan por la velocidad de ejecución con mínimas molestias para los usuarios.

En este marco se propone, diseñar el anteproyecto de una red de ciclovías y bicisendas, como modo de transporte mediante la implementación de vías seguras para ciclistas. Entre otros beneficios permite: mejorar los tiempos de viaje para distancias cortas; contribuir a la reducción de la congestión de tránsito; optimizar el uso del espacio del suelo; conectar a los ciudadanos con su ciudad; mejorar la Seguridad Vial y Ciudadana; mejorar la salud de la ciudadanía activando el ejercicio físico.

Objetivos

Planificación, diseño y anteproyecto de una red de ciclovías y bicisendas (14km) para la ciudad cabecera, contemplando mejoras en el entorno urbano, como ser el tratamiento de cruces peatonales y espacios de alta conflictividad vial, actualmente muy utilizados por los ciclistas locales, a fin de vincular los principales atractores

de viajes (instituciones educativas, áreas industriales) y los barrios de mayor densidad con el centro de la ciudad, contribuyendo a fomentar el uso de la bicicleta, desalentar el uso de autos y motos, ordenar el funcionamiento de la vía pública y mejorar el Espacio Público.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Costos preliminares del Proyecto

No estimados

Fuentes de financiamiento

- Iniciativa Internacional de Clima (IKI). Ministerio Federal para el Medio Ambiente Edificio, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear.

Los programas IKI deben seguir enfoques tecnológicos, ambientales, metodológicos o institucionalmente ambiciosos y replicables que sean transferibles y que logren resultados más allá de los programas individuales.

El IKI apoya a sus países socios para que realicen contribuciones cuantificables, reportables y verificables (MRV) a la mitigación del cambio climático.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.

- Secretaría de Obras Públicas, Municipalidad de Chacabuco.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.

Acciones a Seguir

Actualmente se encuentra en gestión el proyecto en la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, el cual prevé la planificación, el diseño y anteproyecto de la red de ciclovías y biciesendas para la Ciudad de Chacabuco, provincia de Buenos Aires. El mismo contempla las mejoras del entorno urbano, como ser el tratamiento de cruces peatonales y espacios de alta conflictividad vial, actualmente muy utilizados por los ciclistas locales.

8.6 Título del Proyecto: P53. Circunvalación tránsito pesado (DNPRI)

- *Estrategia 4. Movilidad Sostenible*
- *Programa 7: Plan de equipamiento e infraestructura vial segura para los usuarios*
- *Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,33*

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Osmar Echeverría (Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Chacabuco)
- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Autoridad Municipal responsable

- Municipalidad de Chacabuco.
- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 9 Industria, innovación e infraestructura; ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

Hay varios temas claves que inciden en una movilidad sostenible como, el tratamiento y diseño de las infraestructuras viales según estructura clasificada de vías y obras complementarias; transporte de carga y medios de transporte diferenciados; actividades generadoras y atractoras de gran demanda de movilidad y viajes, entre otros.

En Chacabuco, por la importancia de la actividad agropecuaria y la falta de una circunvalación periférica, el transporte de carga produce una infinidad de inconvenientes,

en la ciudad y el área central, como la falta de fluidez circulatoria, el desgaste de las vías de circulación; estacionamientos inadecuados, incidentes de tránsito, entre otros problemas.

Solución propuesta

Como solución, se propone la ejecución de un anillo de circunvalación para el tránsito pesado, delimitado en el plano de proyectos, de manera de reordenar el transporte de carga, que actualmente genera riesgos para la población y deterioro del espacio público y de la calidad ambiental de la ciudad; de manera de erradicar de la zona urbana de carácter residencial el transporte de carga, contribuyendo a un modelo de movilidad más sostenible, limitando el uso del tránsito pesado en la ciudad y recuperando la calle como pieza básica de la ciudad para los peatones.

Objetivos

Estudio de prefactibilidad del proyecto de circunvalación para el tránsito pesado, de manera de ordenar la circulación y los accesos del transporte de carga y, al mismo tiempo, poner un límite al crecimiento urbano no planificado de la ciudad cabecera.

Beneficiarios

Población total de la ciudad cabecera, 38.418 habitantes (Censo 2010).

Fuentes de financiamiento

- Iniciativa Internacional de Clima (IKI). Ministerio Federal para el Medio Ambiente Edificio, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear.

Los programas IKI deben seguir enfoques tecnológicos, ambientales, metodológicos o institucionalmente ambiciosos y replicables que sean transferibles y que logren resultados más allá de los programas individuales.

El IKI apoya a sus países socios para que realicen contribuciones cuantificables, reportables y verificables (MRV) a la mitigación del cambio climático.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

- Municipalidad de Chacabuco.
- Dirección Nacional de Preinversión Municipal. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión en Obra Pública – Ministerio del Interior.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.

Acciones a Seguir

Se deberá desarrollar y presentar, ante las autoridades de organismos financiadores pertinentes, un documento que integre material diagnóstico descriptivo y fotográfico, que focalice en justificar la necesidad de implementar una logística vehicular que limite el ingreso del tránsito pesado a las áreas residenciales a fin de contribuir al ordenamiento urbano, la calidad de vida de los habitantes, la recuperación del espacio público y la sostenibilidad ambiental, actualmente deterioradas a partir de la cotidianeidad del ingreso de camiones al área central de la ciudad cabecera, Chacabuco.

8.7 Título del Proyecto: P56. Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos -GIRSU-

- *Estrategia 5. Sostenibilidad Ambiental*
- *Programa 8 Mejora de la Calidad Ambiental y Acción Climática*
- *Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,50*

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Pablo Atencio (Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable)
- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco).

Organismo ejecutor del proyecto

- Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano. Municipalidad de Chacabuco.
- Secretaría de Medio ambiente y desarrollo sustentable. Jefatura de Gabinete de Ministros.

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles; ODS 12 Producción y consumo responsable; ODS 13 Acción por el clima.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

Chacabuco, en relación a la gestión de los desechos municipales, cuenta con una planta de reciclado municipal para tratamiento de residuos secos, a través de la campaña "Separados", donde se realiza la recolección diferenciada de los residuos clasificados en origen, de 200 manzanas de las 2000 con que cuenta la ciudad cabecera. No obstante, la gestión de residuos sólidos urbanos recolectados periódicamente no cuenta con una descarga final adecuada, ya que se materializa a través

de un basural a cielo abierto.

Los basurales a cielo abierto además de ser un peligro latente para la salud de las personas, son focos de contaminación de acuíferos, de suelo y de agua; y en muchos casos focos de incendios que producen deterioro en la calidad del aire. Las problemáticas ambientales relacionadas con estos son: la contaminación del suelo, de aguas superficiales y subterráneas, agravada por la incineración incontrolada, la utilización de trincheras y cavas excavadas hasta la napa freática, la disposición de los residuos sin metodología alguna, condiciones adecuadas para la proliferación de vectores, presencia de personas hurgando entre los residuos, presencia de animales alimentándose de los residuos, etc.

Una correcta gestión de residuos sólidos urbanos implica considerar estrategias que contemplen el ciclo completo de los residuos, desde la etapa previa a su generación hasta su disposición final; promoviendo la participación ciudadana, a fin de desarrollar hábitos de consumo responsable, intentando lograr una reducción progresiva en la generación de los residuos y de los pasivos ambientales que estos producen.

En este marco, se propone diseñar un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, que contemple el manejo del ciclo completo de los residuos con el objetivo de reducir los residuos enviados a disposición final.

Solución propuesta

Diseñar un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos de Chacabuco, que contemple el manejo del ciclo completo de los residuos: la generación, la disposición inicial, el transporte o distribución, el tratamiento y la disposición final, promoviendo la participación ciudadana.

Objetivos

Reducir el impacto ambiental producido por el manejo incorrecto de los RSU, contribuyendo a disminuir la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero y a minimizar el volumen de residuos enviados a disposición

final.

Beneficiarios

Población total del partido, 48.703 habitantes (Censo 2010).

Costos preliminares del Proyecto

No estimados

Fuentes de financiamiento

- Secretaría de Medio ambiente y desarrollo sustentable
- Jefatura de Gabinete de Ministros.

Cooperación Técnica. El objeto de este componente es brindar asistencia técnica financiera a municipios de todo el país a los fines de lograr una gestión sustentable de los residuos sólidos urbanos.

- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

Municipalidad de Chacabuco.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.
- Red Argentina de Municipios frente al cambio Climático.

Acciones a Seguir

Como primera medida, se debe presentar la demanda consignada al organismo competente, a fin de solicitar la

financiación de un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos. Resulta imprescindible relevar y sistematizar la información con la que cuenta el municipio en materia de gestión de residuos locales.

Posteriormente, se procederá a la coordinación de las tareas a llevar a cabo por el equipo que desarrolle el Plan en cuestión, las cuales dependerán de la situación en que se encuentre el sistema de tratamiento de residuos de Chacabuco, y que definirá el presupuesto final del proyecto.

8.8 Título del Proyecto: P66. Nueva normativa urbana con horizonte 2030

- Estrategia 6. Nueva Gobernanza Urbana
- Programa 9 Gestión Estratégica Urbana
- Índice Grado de Aporte a los Objetivos Estratégicos del PEUTCH Total 2,50

Datos Generales

Municipio:

Chacabuco

Provincia:

Buenos Aires

Autoridad Municipal responsable

- Osmar Echeverría (Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Chacabuco)
- Pablo Atencio (Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable)
- Martín Calabria (Coordinador de la Unidad Ejecutora de Proyectos de la Municipalidad de Chacabuco)

Organismo ejecutor del proyecto

- Municipalidad de Chacabuco. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

Vinculación con la Agenda 2030

- ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles.

Características de la Propuesta de Proyecto

Caracterización del problema

Los actuales marcos legales vigentes (Ordenanza de regulación y ocupación del suelo 2322/00) así como la Ordenanza de Zonificación en gestión ante provincia (7494/18), determinan un modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable, no adecuado a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 (ONU) y la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III).

En este marco, es prioritario contar con un marco legal urbano actualizado, como motor para impulsar un nuevo paradigma de desarrollo urbano sostenible, más participativo, justo e inclusivo, que incorpore nuevos instrumentos de planificación y regulación urbanística para

la gestión de la tierra urbana y la vivienda, que inciden directamente en la configuración del territorio y en la calidad de vida de sus habitantes.

Solución propuesta

Nuevo proyecto de ordenanza adecuado a las problemáticas urbano territoriales de Chacabuco y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda 2030 (ONU) y la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III).

Objetivos

Promover un desarrollo urbano territorial sostenible, más participativo, justo e inclusivo, que garantice el derecho a la ciudad y la vivienda y una gobernanza participativa, transparente y responsable, con instrumentos de acceso al suelo urbano y a un hábitat digno.

Beneficiarios

Población total del partido de Chacabuco: 48.399 personas (Censo 2010).

Costos preliminares del Proyecto

No estimados

Fuentes de financiamiento

- Municipalidad de Chacabuco
- Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública de la Nación Argentina.

Posibles organizaciones para la ejecución

- Municipalidad de Chacabuco

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

- Municipalidad de Chacabuco.
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.
- Colegios profesionales

Acciones a Seguir

En función de existir un proyecto de ordenanza normati-

va actualmente en tratamiento por la Provincia de Buenos Aires, resulta imprescindible resolver el futuro de dicho proceso.

Posteriormente, se deberá elevar la demanda al organismo financiador correspondiente, a fin de obtener la financiación necesaria para cubrir los costos elementales para el desarrollo de un Proyecto Normativo con Horizontes 2030.

Una vez gestionado eso, se recurrirá a un equipo de trabajo que coordine las tareas necesarias para la elaboración del instrumento normativo, para el cual se deberá contar con el registro de estudios realizados en materia de ordenamiento territorial y planes locales.

8.9 Recomendaciones sobre Gobernanza Urbana - Normativa Urbana 2030

Recomendaciones para una Nueva Gobernanza Urbana

Para afrontar los retos y desafíos que plantea alcanzar un desarrollo urbano - territorial más igualitario y sostenible, se propone un nuevo modelo de Gobernanza Estratégica Urbana, que integra un marco estratégico de actuación (la visión y el modelo del PEUTCH 2030), instrumentos de acción directa (los proyectos estratégicos que se concretan a través del Plan Operativo Anual), instrumentos de acción indirecta (la nueva normativa urbana 2030 que regula el territorio), instrumentos de gestión urbana (para garantizar el acceso al suelo y la vivienda), instrumentos de gestión ambiental (para reducir el riesgo ambiental, urbano y frente al cambio climático) y la mejora continua de la capacidad de gestión urbana.

En relación a la creciente recentralización y el debilitamiento de los municipios se plantea el desafío de fortalecer al municipio de Chacabuco, dotándolo de las herramientas y los recursos para poder afrontar los cambios y transformaciones del siglo XXI.

En ese sentido, es necesario dar impulso a una nueva forma de Gobernanza Estratégica Urbana, basada en los pilares de Participación, Transparencia y Colaboración, e iniciar un proceso de transformación hacia una gestión inteligente, que aproveche las nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC;) para, mejorar la toma de decisiones de la gestión municipal, optimizar la calidad de los servicios públicos, reducir las emisiones de GEI y los impactos negativos del Cambio Climático Global, ampliar la comunicación con los actores sociales y ofrecer mayor calidad de vida a sus ciudadanos.

Esta nueva forma de Gobernanza Estratégica Urbana, propone pensar el futuro urbano a partir de un paradigma de concurrencia⁴, que requiere la colaboración entre la iniciativa pública y privada, la coordinación con otros niveles de gobierno sobre los temas de interés estratégico, el abordaje intersectorial y multidisciplinar de la realidad dentro de la gestión local y la cooperación y el entendimiento con los territorios del entorno próximo.

Ante una época de cambios continuos e irreversibles y la necesidad de ser flexibles al aplicar la Gobernanza Estratégica Urbana, la estrategia urbana debe sostenerse en tres pilares, el Pensamiento Estratégico, para tomar decisiones y anticiparse a los procesos de cambio, el Plan, para establecer objetivos de largo plazo consensuados con los actores sociales, y los Proyectos, que son los que transforman la realidad, permitiendo a la ciudadanía mejorar su calidad de vida. Se trata de Pensar la ciudad, Planear su futuro y convertirlo en realidad mediante Proyectos Estratégicos.

En la práctica, para concretar el PEUTCH 2030 en proyectos motores del desarrollo, es fundamental el papel de una Unidad de Proyectos Estratégicos Urbanos, comprometida con la implementación del plan y con capacidades adecuadas para diseñar proyectos, gestionar los recursos necesarios, motorizar acuerdos y resolver conflictos para concretar los proyectos estratégicos del Plan a través de un Plan Operativo Anual.

Finalmente, junto con la concurrencia y las 3P's (Pensar, Planificar y Proyectar), es fundamental alcanzar una Gobernanza Estratégica Urbana con liderazgo institucional, como un pilar fundamental del pensamiento estratégico urbano, que parte de concebir al PEUTCH 2030 como un plan de acción, en el que participan aportando sus ideas y recursos, un conjunto de actores sociales bajo el liderazgo institucional del municipio.

Recomendaciones para una Nueva Normativa Urbana 2030

En relación a la Ordenanza de Zonificación y Usos de Suelo para la Ciudad Cabecera Chacabuco y (paraje Cucha Cucha), los actuales marcos legales vigentes (Ordenanza de regulación y ocupación del suelo 2322/00) así como la Ordenanza de Zonificación en gestión ante provincia (7494/18), determinan un modelo de desarrollo urbano y patrones de crecimiento insustentable, no adecuado a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agen-

4 - CIDEU, Pensar la ciudad: concurrencia. Junio 2012. <https://www.youtube.com/watch?v=w5kK3KExGZA>

da 2030 (ONU) y la Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat III).

En este marco, es prioritario contar con un marco legal urbano actualizado, como motor para impulsar un nuevo paradigma de desarrollo urbano sostenible, más participativo, justo e inclusivo, que incorpore nuevos instrumentos de planificación y regulación urbanística para la gestión de la tierra urbana y la vivienda, que inciden directamente en la configuración del territorio y en la calidad de vida de sus habitantes.

Entre los temas a considerar para la optimización del marco legal urbano con un horizonte 2030 se destacan:

Impacto de la Nueva Traza de la Autopista Ruta Nacional N° 7

Tiene por objetivo, estudiar la factibilidad de los sectores afectados por la nueva traza de la Autopista, en particular los accesos al territorio de Chacabuco, definir y normar los usos o actividades propicia en esos sitios estratégicos.

El propósito es generar a través del marco legal, medidas precautorias por posibles impactos potenciales a nivel urbano territorial, que requieren de una revisión normativa:

- Desde el punto de vista normativo, los sectores de borde y sectores de encuentro en las bajadas de la Autopista, deberán resguardarse de localización de usos espontáneos, que perjudiquen o impacten negativamente en el territorio, fundamentalmente debería reservarse de posibles asentamientos de viviendas.

- Deberá fomentarse la localización instalaciones de servicios de Ruta, tal cual lo prevé la norma en trámite de convalidación a través de la Provincia de Bs As., fomentar el establecimiento de instalaciones de caracteres industriales, aprovechando la excelente conectividad hacia otros centros de la región.

La bajada de esta arteria en la Localidad de Cucha Cucha, servirá como potencial desarrollo urbanístico de un sector que actualmente se encuentra en vías de consolidación, con pocas posibilidades actuales de un crecimiento urbano e impulsará a la radicación de actividades productivas que alienten este al desarrollo económico.

Ampliación y Puesta en Valor de la Zona Industrial

Para promover el incremento de la productividad y competitividad local, así como la potenciación del sector industrial, con medidas que aseguren la creación de empleos de calidad y en cantidad suficiente para garantizar

el bienestar de la población, es necesario estudiar la ampliación y puesta en valor de la Zona Industrial.

Actualmente, la Zona Industrial delimita sectores con un alto grado de consolidación que, en el corto plazo, demandará mayores superficies afectadas al uso industrial, además de presentar serio déficit de infraestructura para su desarrollo, como por ejemplo la escasez de Gas Natural.

En ese marco, el estudio tiene por objetivo analizar la factibilidad de ampliación del sector industrial, contiguo a la zonificación actual o en una nueva localización, además de la ampliación del gasoducto que llega a la ciudad, de manera de aumentar la competitividad del sector.

El estudio tiene como propósito promover el incremento de la productividad y competitividad local, a través de la potenciación del sector industrial, como motor del desarrollo económico y del bienestar de la población de Chacabuco.

Espacio Público y Sistema de Espacios Verdes

El espacio público y el paisaje urbano constituyen componentes estratégicos del medio ambiente urbano que necesitan protección para garantizar a todos los habitantes de la ciudad una adecuada calidad de vida.

Para garantizar este derecho colectivo se requieren normas reguladoras de protección y fomento del espacio público y el paisaje urbano, así como también el régimen de los usos de sus elementos en un sistema de desarrollo urbano sostenible.

En relación a los espacios verdes públicos, se plantea la incorporación normativa de permuta o venta de espacios verdes existentes en el territorio producto de subdivisiones donde se han cedido espacios destinados a espacio verde libre público, que por sus escasas dimensiones no se consideran propicios para ser usadas como plaza, y que su ubicación alejada de la planta urbana consolidada derivara en sitios no utilizados para el fin primario.

En ese marco, el estudio tiene por objetivo, brindar espacios públicos y un paisaje urbano de calidad, con dimensiones acordes a la función a las cuales están destinados (calles, plazas, parque urbano) y que sean accesibles a los habitantes de Chacabuco.

El propósito es sancionar una normativa sobre el espacio público y el paisaje urbano, y en particular, sobre la desafectación de los espacios verdes existentes y la afectación a otros que reúnan las condiciones propicias

para ello de manera de equilibrar la distribución de espacio verde por habitante entre el centro y la periferia.

Instrumentos de Gestión Urbana Ambiental

Para contar con un marco legal urbano actualizado, con horizonte 2030, capaz de impulsar un nuevo paradigma de desarrollo urbano sostenible, más participativo, justo e inclusivo, plantea la necesidad de incorporar nuevos instrumentos de gestión urbana (Acceso al suelo y la vivienda) y gestión ambiental (Riesgo ambiental, urbano y frente al cambio climático).

Los instrumentos de gestión urbana apuntan a garantizar el derecho a la vivienda y a un hábitat digno, y entre otros se analizarán herramientas de: Promoción y desarrollo (Convenios urbanísticos, Banco de tierras municipal, Zonas Especiales de Interés Social, etc.), Financiamiento (Fondo de Desarrollo Urbano, Banco Social de Microcrédito, Banco de materiales, etc.), Redistribución de costos y beneficios del desarrollo urbano (Participación de la Municipalidad en las rentas diferenciales, Suelo creado y transferencia del derecho de construcción, etc.).

Los instrumentos de gestión ambiental apuntan a reducir el riesgo ambiental, urbano y frente al cambio climático y entre otras medidas se analizarán, Evaluación de Impacto Ambiental, Declaración de impacto Ambiental, Sistema de reservorios pluviales, Sistema de alerta temprana, Reasentamiento y recuperación de suelos, Pagos por servicios ambientales, Incentivos a la construcción sostenible, Incentivos a la producción limpia y Mitigación y adaptación.

El propósito es contar con herramientas e instrumentos de gestión urbana ambiental acordes a las necesidades de un municipio moderno, que garantice el derecho a la ciudad y la vivienda y posibilite reducir el riesgo ambiental, urbano y frente al cambio climático.

Movilidad Sostenible y Jerarquización Vial (Avenidas principales y circunvalación)

La nueva agenda urbana plantea establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad sostenible y definir los instrumentos y órganos adecuados para garantizar un modelo de movilidad urbana más sostenible, eficiente, seguro y equitativo.

En este marco, es prioritario normar el sistema vial jerarquizado diferenciando los distintos medios de movilidad, peatones, ciclistas, transporte colectivo, transporte de carga, motos y automóviles particulares, tendiendo a

un modelo de movilidad sostenible.

El estudio tiene por objetivo regular el tránsito en sus distintos medios de movilidad priorizando el peatón y los ciclistas, con el propósito de contar con herramientas e instrumentos de gestión urbana territorial que garanticen un modelo de movilidad urbana sostenible, donde convivan los peatones y los diversos medios de transporte.

Reserva de Completamiento de Tejido

Revisión de los sectores de completamiento de tejido aptos para el uso urbano actualmente pertenecientes al Área Complementaria, para establecer que sitios deberán priorizarse para un correcto crecimiento basado en la sustentabilidad urbana territorial, ya identificados en el Modelo Deseado como zonas de crecimiento.

En ese marco, el estudio tiene por objetivo estudiar en profundidad los distintos sectores normados para el crecimiento urbano y redefinir su extensión, tendiendo a limitar un crecimiento innecesario.

El propósito es sancionar una normativa de uso, ocupación del suelo y gestión del territorio que tienda a un crecimiento hacia adentro por completamiento del tejido urbano y una ciudad más compacta, con mayor densidad población y mezcla de usos.

Laguna de Rocha

La laguna de Rocha es un sitio de interés turístico reconocido por los habitantes de Chacabuco y con un gran potencial para ser explotado, para su uso a nivel local y regional, en este marco es necesario generar una norma acorde con las políticas tanto ambientales, como paisajísticas y urbanas, en pos de potencializar su uso patrimonial y preservar su riqueza natural, en el marco del desarrollo sustentable.

En ese marco, el estudio tiene por objetivo elaborar un proyecto particularizado tendiente al ordenamiento y desarrollo físico de la Laguna de Rocha y los sectores de borde, con el propósito de contar con una normativa de uso, ocupación del suelo y gestión del territorio actualizada que de un marco de acción concreto sobre este recurso natural y recreativo.

En relación a la Ordenanza de Zonificación y Usos de Suelo para las Localidades de O'Higgins, Rawson y Castilla se destacan:

Infraestructura

Se considera prioritaria la dotación de servicios de infraestructura esenciales, a partir de adoptar un criterio

de intervención en áreas urbanas que cuenten con la totalidad del área consolidada, o con un índice (a fijar) de ocupación del suelo que insinúe estar en vías de consolidación. Dichos servicios son referidos a:

Infraestructura de desagües cloacales a los sectores consolidados los cuales fueron evaluados oportunamente.

Mejoramiento de pavimentación y accesibilidad.

Bordes Urbanos

Revisión de los bordes urbanos de cada Localidad, a fin de establecer zonas fuelle entre el área urbana y rural, que estén incorporados al área complementaria, con definición de usos que garanticen una complementariedad con la zona urbanizada.

Desarrollos particularizados

A partir de identificar decrecimiento y deserción poblacional en las localidades, se considera prioritario la incorporación de estudios e instrumentos normativos que definan perfiles de desarrollo para cada Delegación, los cuales pueden ser en referencia al tratamiento de identidades turísticas, que permitan definir en la normativa elementos como corredores turísticos que conecten sitios de interés, espacios culturales, recreativos y/o patrimoniales.

9. Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá. *Política Distrital de Espacio Público*. Colombia.
- Atencio, P. (2018). *Evaluación de Impacto Ambiental. Cavas en Sección Quintas del Partido de Chacabuco*. Subsecretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano, Municipalidad de Chacabuco.
- Bertram, N. y Chiacchiera, S. (2013). *Ascenso de napas en la Región Pampeana: ¿Consecuencia de los cambios en el uso de la tierra?* INTA Estación experimental Marcos Juárez.
- Chiozza, E. (Dir.) (1978). *El País de los Argentinos*. Buenos Aires, Argentina: CEAL.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Coord.) (2018). *Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe*.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá (2013). *Sentido Urbano. Una mirada al espacio público de Bogotá*. 1ra Edición. Gobierno, Seguridad y Convivencia, Alcaldía Mayor de Bogotá, Colombia.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá (2013). *Sentido Urbano. Una mirada al espacio público de Bogotá*. 2da Edición. Gobierno, Seguridad y Convivencia, Alcaldía Mayor de Bogotá, Colombia.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá (2014). *Sentido Urbano. Una mirada al espacio público de Bogotá*. 3ra Edición. Gobierno, Seguridad y Convivencia, Alcaldía Mayor de Bogotá, Colombia.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá (2015). *Sentido Urbano. Una mirada al espacio público de Bogotá*. 4ta Edición. Gobierno, Seguridad y Convivencia, Alcaldía Mayor de Bogotá, Colombia.
- Departamento de Procesamiento de Datos (2018). *Relevamiento Anual 2017*. Dirección de Información y Estadística, Dirección Provincial de Planeamiento, Dirección General de Cultura y Educación, Provincia de Buenos Aires.
- Dirección de Asuntos Municipales, UNLP (2001). *Chacabuco. Reflexiones y Datos para una Estrategia de Desarrollo*.
- Dirección de Asuntos Municipales, UNLP, y Municipalidad de Chacabuco (2010). *Plan Estratégico Chacabuco*.
- Dirección de Asuntos Municipales, UNLP (2011). *Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial, Municipalidad de Chacabuco, Provincia de Buenos Aires*.
- Dirección Provincial de Estadística (2007). *Producto Bruto Geográfico - Desagregación Municipal Provincia de Buenos Aires. Año 2003*. Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires.
- Dirección Provincial de Estadística (2013). *Conformación de los 16 Dominios de Estimación de la provincia de Buenos Aires*. Subsecretaría de Coordinación Económica, Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires.
- Giunti, B. y Diamante, L. (2018). *Plan de adaptación frente al Cambio Climático*. Municipio de Chacabuco. Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático y Municipalidad de Chacabuco.
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (1977). *Decreto Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de la Provincia de Buenos Aires*. Recuperado de:

<http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-8912.html>

- INTA-SAGyP. (1990). *Atlas de Suelos de la República Argentina*.

- Naciones Unidas - Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2018). *Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe*.

Organización de las Naciones Unidas, Hábitat III. (2016). *Nueva Agenda Urbana*.

- Panigatti, J. L. (2010). *Argentina: 200 años, 200 suelos*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones INTA.

- Red Argentina de Municipios Frente al Cambio Climático (2016). *Inventario de Gases de Efecto Invernadero en Partido de Chacabuco, Buenos Aires*.

- Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (2015). *Tercera Comunicación Nacional de la República Argentina a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático*. Jefatura de Gabinete de Ministros, Presidencia de la Nación.

- Secretaría de Desarrollo Social. *Centros de Gestión*. Municipalidad de Chacabuco.

- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2006). *Contribución al Plan Estratégico Territorial*. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008). *Plan Estratégico Territorial 1816-2016*. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2011). *Planificación Estratégica Territorial, Avance II*. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

- Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana*

de Buenos Aires.

- Vialidad Nacional. *Descripción de las obras principales del Corredor Vial C*. Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación.

- Vialidad Nacional. *Red de autopistas y rutas seguras. Participación público-privada*. Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación.

SITIOS WEB CONSULTADOS

- Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires. Carto ARBA. Recuperado de: <https://www.carto.arba.gov.ar/cartoArba/>

- Dirección Provincial de Estadística. Economía-Agricultura, ganadería y pesca: Estadísticas agrícolas. Recuperado de: <http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/index.php/economia/agricultura-ganaderia-y-pesca/estadisticas-agricolas>

- Dirección Provincial de Estadística. Economía-Agricultura, ganadería y pesca: Estadísticas ganaderas. Recuperado de: <http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/index.php/economia/agricultura-ganaderia-y-pesca/estadisticas-ganaderas>

- Dirección Provincial de Hidráulica, Subsecretaría de Infraestructura Hidráulica. Mapa de Hidrografía. Recuperado de: http://www.mosp.gba.gov.ar/sig_hidraulica/ms/publico/

- Dirección Provincial de Infraestructura Escolar. Mapa Escolar de la Provincia de Buenos Aires. Recuperado de: <http://servicios.abc.gov.ar/escuelas/mapaescolar/default.cfm>

- Google Earth. Recuperado de: <https://earth.google.com/web/>

- Infraestructura de Datos Espaciales, Ministerio de Agroindustria de la Nación. Área de Buenos Aires inundada y anegada. Recuperado de: <http://ide.agroindustria.gob.ar/visor/>

- Infraestructura de Datos Espaciales, Ministerio de Agroindustria de la Nación. Cantidad de EAP con límites definidos por Departamento - CNA 2002 INDEC. Recuperado de:
<http://ide.agroindustria.gob.ar/visor/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). Censo Nacional Agropecuario 2002. Recuperado de:
https://www.indec.gob.ar/cna_index.asp
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Recuperado de:
<https://redatam.indec.gob.ar/argbin/RpWebEngine.exe/PortalAction?BASE=CPV2001ARG>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado de:
<https://redatam.indec.gob.ar/argbin/RpWebEngine.exe/PortalAction?BASE=CPV2010A>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). Censo Nacional Económico 2004/2005. Recuperado de:
https://www.indec.gob.ar/cne2005_index.asp
- Ministerio de Transporte de la Nación. Trenes Argentinos Operaciones: Buenos Aires - Junín. Recuperado de:
<https://www.argentina.gob.ar/trenes-argentinos/horarios-recorridos-tarifas/buenosaires-junin>
- Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. urBASig. Recuperado de:
<http://www.urbasig.minfra.gba.gov.ar/urbasig/>
- Ministerio del Interior. Obras Públicas y Vivienda de la Nación. Banco de Proyectos. Recuperado de:
<https://ppo.mininterior.gob.ar/GP/Project>
- Ministerio Público de la Provincia de Buenos Aires. Mapa de Dependencias Judiciales. Recuperado de:
<https://www.mpba.gov.ar/mapa>
- Municipalidad de Chacabuco. Recuperado de:
<http://chacabuco.gob.ar/>
- Oficina de Riesgo Agropecuario, Ministerio de Agroindustria de la Nación. Zonas homogéneas de capacidad de producción. Recuperado de:
http://www.ora.gob.ar/riesgo_zonas.php
- Organización de las Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de:
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Organización de las Naciones Unidas. Agenda de Desarrollo Sostenible 2030. Recuperado de:
<https://www.onu.org.ar/agenda-post-2015/>
- Subsecretaría de Planificación de Salud, Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires. Salud. Recuperado de:
<https://www.gba.gov.ar/saludprovincia>
- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de la Nación (2011). Jerarquía Urbana. Recuperado de:
<http://atlasid.planificacion.gob.ar/indicador.aspx?id=89>
- Subsecretaría Social de Tierras y Acceso Justo al Hábitat, Ministerio de Desarrollo Social de la Provincia de Buenos Aires. Plan Familia Propietaria. Recuperado de:
https://www.gba.gov.ar/desarrollosocial/asistencia/plan_familia_propietaria
- Universidad Tecnológica Nacional San Nicolás. Extensiones Áulicas: Aula Chacabuco. Recuperado de:
<http://www.frsn.utn.edu.ar/frsn/index.asp>



Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

25 de Mayo 101 • C1002ABC

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

www.mininterior.gov.ar

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Pseo Colón 189 piso 11 oficina 1108 • C1063ACB

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

(54-11) 4349-7615 / 7672 / 7732

www.mininterior.gov.ar/planificacion/planificacion.php