

Informe final. Factibilidad socio-urbanística para el emplazamiento de Unidades de Formación, Atención y Promoción del Defensor del Pueblo en la provincia de Buenos Aires

Autores:

Tauber, Fernando Alfredo

Martino, Horacio

Rodríguez, Claudia

Ulacia, Andrea

Sánchez Arrabal, Beatriz

Maqueda, Luciana

Ríos, Lucía

Peiró, María Laura

Avalos, Augusto

Resumen:

El objetivo general del estudio es determinar la ubicación de predios en la Provincia de Buenos Aires (RMBA e interior) para el emplazamiento de Unidades de Formación, Atención y Promoción (UFAP) del DEFENSOR DEL PUEBLO, a partir de una estrategia regional / municipal, debidamente fundamentada desde el punto de vista social, geográfico y urbano - territorial, que garantice el acceso de la ciudadanía y la acción pedagógica en torno a la promoción de derechos y a la producción de ciudadanía. Actualmente se localizan 9 UFAP en el territorio provincial y en cada nueva localización propuesta por este trabajo se prevé construir un prototipo de 100m².

Palabras clave:

Buenos Aires (Argentina); gestión territorial; gestión social; gestión política administrativa; Unidades de Formación, Atención y Promoción (UFAP)



**FACTIBILIDAD SOCIO-URBANÍSTICA PARA EL EMPLAZAMIENTO
DE UNIDADES DE FORMACIÓN, ATENCIÓN Y PROMOCIÓN DEL
DEFENSOR DEL PUEBLO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

INFORME FINAL

OCTUBRE 2013



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
DIRECCIÓN DE ASUNTOS MUNICIPALES**

Equipo de Trabajo

Coordinación General

Arq. Horacio Martino

Dirección de Asuntos Municipales. UNLP.

Equipo de Investigación

Arq. Claudia Rodríguez (IIPAC-FAU-UNLP)

Arq. Andrea Ulacia (FAU-UNLP)

Arq. Beatriz Sánchez Arrabal (IIPAC-FAU-UNLP)

Arq. Luciana Maqueda (IIPAC-FAU-UNLP)

Arq. Licia Ríos (CIUT-UNLP)

Lic. María Laura Peiró (CIMECS/IdLHCS-FaHCE-UNLP)

Arq. Augusto Avalos (IIPAC-FAU-UNLP)

Índice

1. Introducción
2. Desarrollo del marco metodológico para definir la localización de predios
3. Selección de alternativas de predios por ciudades
 - La Matanza
 - Quilmes
 - Merlo
 - Zárate
 - Chascomús
 - Dolores
 - Junín
 - Trenque Lauquen
 - Azul
 - Necochea
 - Tres Arroyos
 - Coronel Suárez
 - Bahía Blanca

1. Introducción

El objetivo general del estudio es determinar la ubicación de predios en la Provincia de Buenos Aires (RMBA e interior) para el emplazamiento de Unidades de Formación, Atención y Promoción (UFAP) del DEFENSOR DEL PUEBLO, a partir de una estrategia regional / municipal, debidamente fundamentada desde el punto de vista social, geográfico y urbano - territorial, que garantice el acceso de la ciudadanía y la acción pedagógica en torno a la promoción de derechos y a la producción de ciudadanía. Actualmente se localizan 9 UFAP en el territorio provincial y en cada nueva localización propuesta por este trabajo se prevé construir un prototipo de 100m².

Primera fase del Estudio: Selección de las ciudades para el emplazamiento de las UFAPs

La primera etapa del estudio se propuso identificar las ciudades donde deberían localizarse las nuevas UFAP y determinar sus áreas de influencia. Para ello, se combinaron tres dimensiones de análisis: urbano-territorial, geográfica y socioeconómica.

Desde el punto de vista urbano-territorial, se consideró como hipótesis inicial que la localización de las UFAP debería tomar especial consideración del sistema urbano territorial provincial, de sus características, dinámica y tendencias. Fundamentalmente de aquellos aspectos que son estructurantes en la conformación del sistema, en particular su distribución geográfica, la población, el sistema de movimientos, las actividades económicas y los flujos de bienes y servicios. En relación a los flujos se consideró importante también entender en qué redes están insertas las ciudades y cómo se vinculan con otras.

Se tuvo en cuenta, complementariamente, que la localización de las UFAP podría contribuir a la consolidación de nodos urbanos en la organización del territorio provincial, tanto de aquellos hoy estructurantes, como de los necesarios de potenciar para construir un territorio más equilibrado a partir de un sistema poli céntrico.

La dimensión geográfica se orientó a la identificación de los partidos con mayor concentración de población -según cantidad de habitantes- y con mayores posibilidades de crecimiento a futuro -mayor cantidad de población con capacidad productiva o de generación (población de 14 a 65 años y mujeres en edad fértil)-.

La dimensión socioeconómica se fijó como objetivo principal la maximización de la accesibilidad de la población de la provincia a la Defensoría, considerando prioritariamente a los sectores más vulnerables. Para ello se realizó un análisis del perfil de la demanda real y potencial de la población bonaerense a la Defensoría, identificando las principales barreras de acceso; se efectuó una estimación cuantitativa de la población vulnerable en cada partido y se construyó un indicador de capacidad de gestión social de los distritos, a partir del

análisis de las modalidades estatales de gestión social vigentes -sedes de desarrollo social nacionales y provinciales, atención a la niñez, educación y salud-, lo cual permitió dar cuenta del funcionamiento de redes institucionales pre-existentes y visualizar patrones de integración y de centralidad entre distritos cercanos.

La consideración de la accesibilidad desde el punto de vista social se basó en el criterio de igualdad en el acceso, orientado a compensar las diferencias existentes en la población a partir de garantizar similares condiciones en términos de distancia, costo o tiempo invertido para llegar hasta la UFAP -definición de niveles mínimos de accesibilidad que consideran las diferencias entre tipos de territorio (área metropolitana o interior provincial)-.

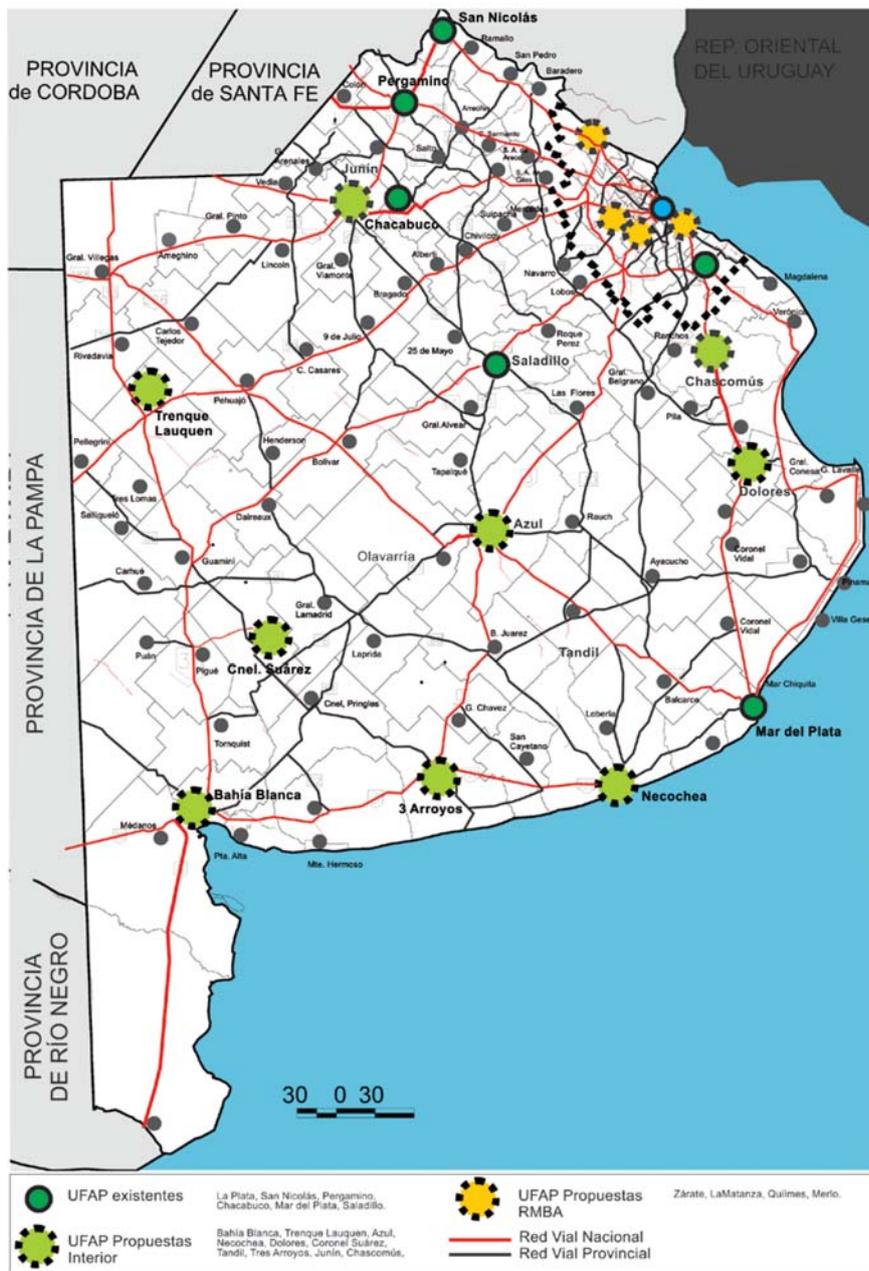
A partir de la integración de las tres dimensiones de análisis, se arribó a una propuesta síntesis para la localización de las UFAP:

- **Núcleos urbanos seleccionados:** surgidos de la coincidencia entre dimensiones, considerando además una distribución equitativa en el territorio provincial (cantidad de municipios, distancias, población).
- **Área /s de influencia:** surgidas de superponer dos niveles de accesibilidad:

Territorial: expresada por tres componentes: la pertenencia territorial de cada ciudad, la red jerarquizada que conforman las vialidades nacionales y provinciales y los flujos de movimientos.

Social: basada en el criterio de igualdad en el acceso. Para garantizar el derecho al acceso, las distancias, tiempos y costos de llegada de la población hasta la UFAP más cercana se acotaron a partir de la definición de un umbral mínimo de accesibilidad. Considerando que para la población más vulnerable se impone la limitación económica derivada de la imposibilidad de invertir parte de su fondo de trabajo diario para desplazarse hacia la Defensoría, se estableció un máximo de tiempo de 2 horas para llegar desde su domicilio hasta la UFAP. En términos de distancia, se definió entonces que:

- en los distritos del interior, el demandante no deberá recorrer más de 150 kilómetros para llegar a la UFAP más cercana;
- en la Región Metropolitana de Buenos Aires, al tomar como parámetro 2 horas de recorrido en transporte público, esta distancia se acorta a aproximadamente 25 km.



Mapa: Propuesta Integrada de localización de UFAPs en la Provincia de Buenos Aires.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2012.

A partir de esta propuesta, el primer informe de avance permitió reconocer en el universo de partidos provinciales, 13 ciudades adecuadas para la localización de las UFAP y delimitar sus áreas de influencia.

Para la selección de este conjunto no se consideró a aquellas ciudades que a la fecha del estudio ya contaban con UFAPs, pero sí su área de influencia.

Segunda fase del estudio: determinación de la ubicación de predios

En la segunda etapa del estudio, se avanzó en el reconocimiento de las áreas urbanas susceptibles de acoger la localización de las UFAP y posteriormente, en la selección de alternativas de predios para el emplazamiento de Unidades de Formación, Atención y Promoción del Defensor del Pueblo.

2. Desarrollo del marco metodológico para definir la localización de predios

La segunda fase del estudio se sustenta en los fundamentos teóricos y metodológicos propuestos en el primer informe de avance.

Para cada una de las ciudades seleccionadas, se trabajó tomando como punto de partida el citado informe, especificando aquellas cuestiones que inciden o debieran ser consideradas para la definición de la mejor localización de las Unidades de Formación, Atención y Promoción del Defensor del Pueblo (UFAP).

Dado que las condiciones para garantizar similares posibilidades de llegada de toda la población -incluida la más vulnerable- se dejaron establecidas en el nivel regional (niveles mínimos de accesibilidad desde cualquier punto de la provincia hasta la ciudad de la UFAP de referencia), para el nivel municipal se consideraron entonces como variables relevantes para la localización de las UFAP a los principales componentes de la estructura socio urbana de cada ciudad: su accesibilidad interna y conectividad, las centralidades y los grados de ocupación urbana.

Se esquematiza en la figura siguiente los principales momentos de la metodología desarrollada:

IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA		IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PREDIOS
<p>Análisis de variables relevantes para la localización de la UFAP</p>	<p>Síntesis</p>	<p>Reconocimiento de la oferta de inmuebles en el área de estudio</p>
<p>Accesibilidad interna / conectividad</p> <ul style="list-style-type: none"> • En relación a la estructura circulatoria • En relación al transporte público de pasajeros <p>Centralidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Según normativa • Según localización de equipamientos determinantes • Según grado de ocupación 	<p>Recorte espacial para la localización de predios.</p>	<p>Caracterización y valorización de predios en el área resultante</p>

Metodología para la identificación del área adecuada en el marco de la estructura Socio urbano de cada ciudad.
DAM. UNLP. 2013.

Momento 1: Identificación del área adecuada

Análisis de variables relevantes para la localización de UFAPs:

Dado el tiempo limitado de este trabajo y la información disponible, se seleccionó un conjunto de variables que permite apreciar los principales componentes urbanos y relaciones para la evaluación del área resultante para la localización de las UFAPs:

- 1) Accesibilidad interna / conectividad.** La accesibilidad tiene que ver con la calidad del acceso de la población de un área al sistema de movilidad urbana tanto en lo relativo a la infraestructura como en los servicios. Refieren a las posibilidades de que la población acceda a los equipamientos, servicios y relaciones que posibilita la ciudad. Por su parte, la conectividad hace referencia a la capacidad de conexión entre áreas de una ciudad.
- **En relación a la estructura circulatoria:** Se analizó la conectividad de la ciudad propuesta como sede, indicando la estructura vial jerarquizada en las diferentes escalas de aproximación. En una primera escala, se reconocieron los accesos desde la región, la llegada de las rutas nacionales y/o provinciales que permiten la accesibilidad de los municipios vecinos. En la escala local, se describió el sistema de movimientos de la localidad, a través de sus principales arterias de circulación.
- **En relación al transporte público de pasajeros:** Se localizó (en caso de encontrarse en funcionamiento) la estación de trenes, como así también la estación de ómnibus, con el fin de determinar el punto de arribo de los micros de corta, media y larga distancia. En caso de no contar con estación de ómnibus, se indicó el punto de ascenso y descenso de pasajeros en la localidad.
- 2) Centralidad.** Se entendió a la centralidad urbana como el lugar de concentración de usos y funciones. Por ello se reconoció en cada una de las ciudades las áreas centrales, considerando que se trata de uno de los espacios urbanos de mayor jerarquía urbana, accesibilidad y visibilidad.
- **Según normativa:** Se delimitaron las áreas centrales según la normativa vigente, convalidada por el Poder ejecutivo de la provincia de Buenos Aires.
- **Según localización de equipamientos determinantes:** La información anterior fue contrastada con la espacialización los equipamientos públicos relevantes involucrados en el informe final de la primera fase¹, como variables que permitieron definir las

¹ Para cada ciudad se consideraron, Municipalidad y los equipamientos: 1) Sedes regionales de atención social: Centros de Referencia (CDR) y Centros de Atención Local (CAL) del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación; Servicios Zonales Promoción y Protección de Derechos (SZPPD) del Ministerio de Desarrollo Social de la Provincia de Bs. As. 2) Sedes judiciales: en los municipios sedes de Dep. Judiciales, se localizaron los Juzgados de Garantías, Garantías del Joven, De Familia y en lo Civil y Comercial; en los casos de municipios no sedes de Departamentos Judiciales, se consideraron los Juzgados de Paz; 3) Salud: hospitales provinciales y los hospitales municipales; 4) Educación: en los casos de municipios sedes de Región Educativa, se localizaron las Jefaturas de Región.

jerarquías de los núcleos urbanos, y permiten actualmente visualizar un área de influencia en la escala local.

- **Según grado de ocupación:** Por último, se espacializaron los distintos grados de ocupación urbana. Dado el tiempo limitado de este trabajo se consideró que este conjunto permite apreciar los principales componentes urbanos y relaciones.

Síntesis: las relaciones entre las variables anteriores permitieron realizar el recorte espacial para la localización de predios.

Momento 2: Identificación y caracterización de predios

A partir de reconocer las áreas resultantes se procedió a buscar inmuebles a la venta a través de operadores inmobiliarios de cada ciudad, los que fueron sistematizados en matrices que sirvieron para su valoración.

Las matrices permitieron la caracterización y comparación entre predios, considerando las principales variables del análisis, Accesibilidad interna – Conectividad y Centralidad.

A continuación se presenta el estudio desarrollado para cada una de las 13 ciudades adecuadas para la localización de las UFAP, según las siguientes dimensiones de análisis:

1. Identificación del Área adecuada para la localización de UFAP en el marco de la estructura socio urbana de cada una de las ciudades.
2. Análisis de variables relevantes para la localización de UFAP en el marco de la estructura socio urbana de cada una de las ciudades.

Accesibilidad interna / conectividad

Centralidad

Grado de ocupación

Recorte espacial para la localización de predios.

3. Identificación y caracterización de parcelas a la venta en el área resultante
4. Construcción de la Matriz de Implantación y selección de alternativas de localización de predios.

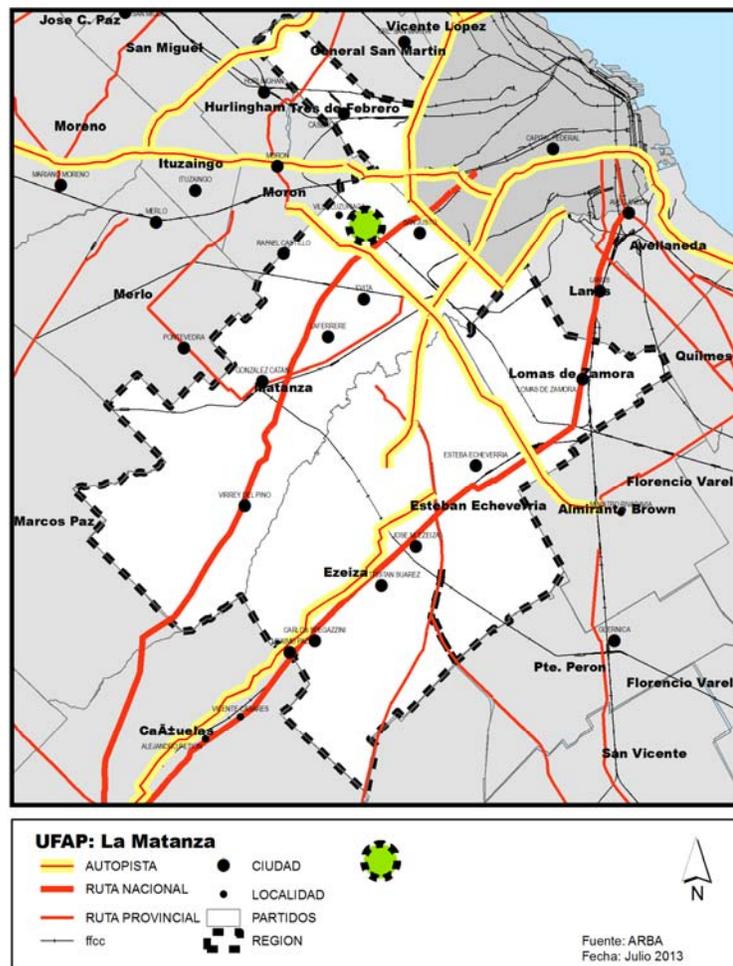
LA MATANZA

LA MATANZA

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

Introducción

El partido de La Matanza se encuentra ubicado en la provincia de Buenos Aires, dentro del sector denominado genéricamente como Gran Buenos Aires o conurbano bonaerense. Es el municipio más extenso del conurbano ya que cuenta con una superficie total de 325,71 kilómetros cuadrados. Se conforma de 15 localidades: Ramos Mejía, L. Mirador, La Tablada, V. Madero, Tápiales, Aldo Bonzi, Ciudad Evita, San Justo, V. Luzuriaga, I. Casanova, Rafael Castillo, La Ferrere, G. Catan, 20 de Junio y Virrey del Pino.



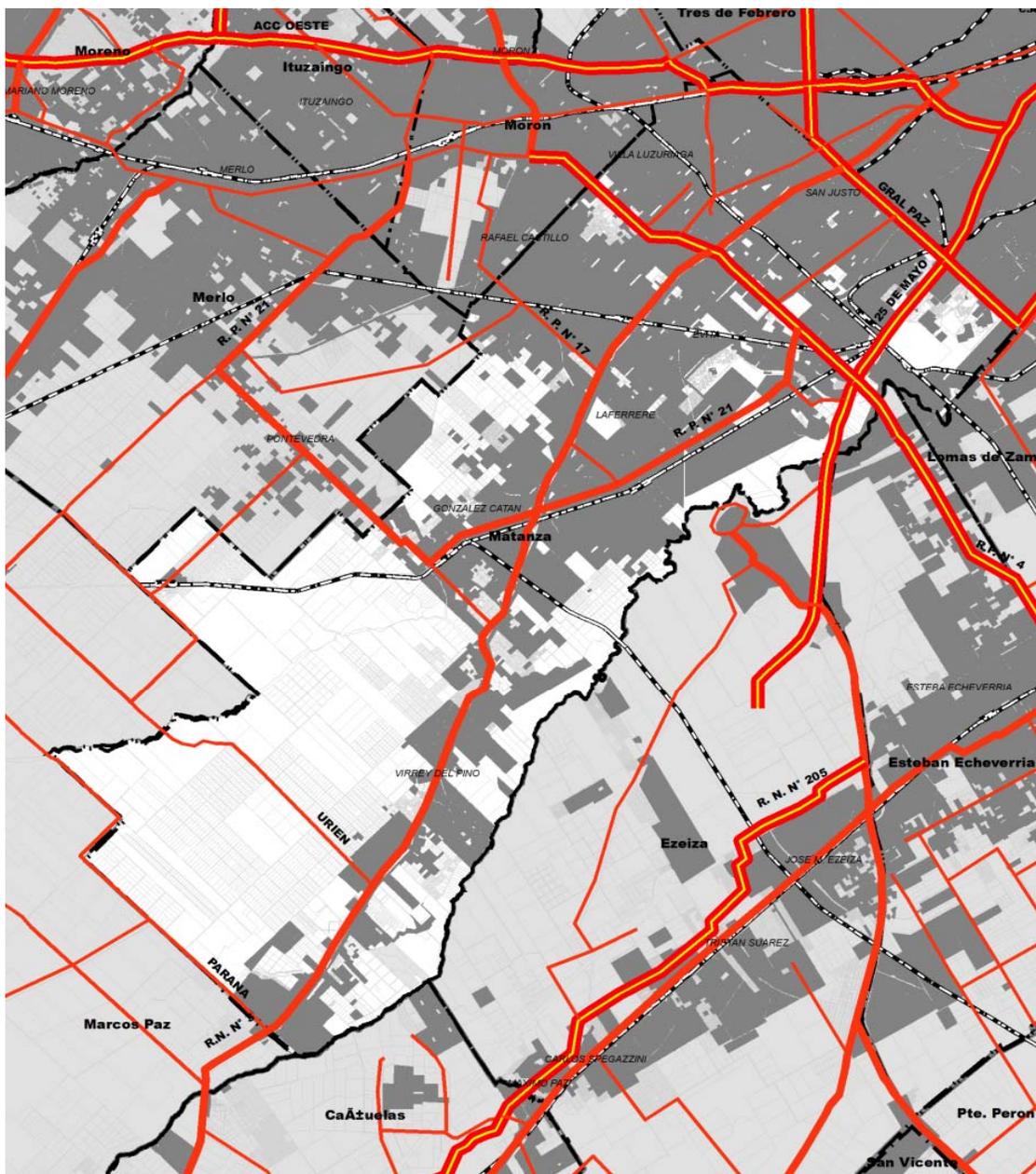
Mapa: Región de influencia de UFAP La Matanza
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 5 partidos cubren una población de 3.191016 hab. En la figura, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades.

<p>LA MATANZA</p> <p>1,772,130 habitantes</p>	<p>San Justo (cabecera) Ramos Mejía Aldo Bonzi Rafael Castillo Ciudad Evita González Catán Gregorio de Laferrere La Tablada Lomas del Mirador Isidro Casanova Tapiales Veinte de Junio Villa Eduardo Madero Villa Luzuriaga Virrey del Pino</p>
<p>EZEIZA</p> <p>163,722 habitantes</p>	<p>Ezeiza Tristán Suárez La Unión Carlos Spegazzini Aeropuerto Internacional Ezeiza Canning</p>
<p>ESTEBAN ECHEVERRÍA</p> <p>298,814 habitantes</p>	<p>Nueve de Abril Canning El Jagüel Luis Guillón Monte Grande</p>
<p>LOMAS DE ZAMORA</p> <p>616 279 habitantes</p>	<p>Lomas de Zamora Banfield Temperley Lavallol Turdera Villa Centenario Villa Fiorito Ingeniero Budge San José¹ Villa Albertina</p>
<p>TRES DE FEBRERO</p> <p>340.071 habitantes</p>	<p>Caseros (Cabecera del Partido) Churruca Ciudad Jardín Lomas del Palomar Ciudadela El Libertador José Ingenieros Loma Hermosa Martín Coronado Once de Septiembre Pablo Podestá Remedios de Escalada Sáenz Peña Santos Lugares Villa Bosch Villa Raffo</p>

Área de Influencia del Partido de La Matanza: Partidos, Ciudades y Localidades.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

En la primera etapa de este estudio se definió al municipio de La Matanza como cabecera para localizar una UFAP, contemplando dentro de esta región a los municipios de Ezeiza, Esteban Echeverría, Lomas de Zamora y Tres de Febrero.



- ciudades y localidades rmba
- AUTOPISTA
- RUTA
- CAMINO
- VIAS FFCC
- LIMITE DE PARTIDO
- MANCHA URBANA



Mapa: Partido de La Matanza.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Dada la dimensión y envergadura del partido de La Matanza y a los fines de este trabajo, se ha definido como recorte territorial para la identificación del área adecuada para localizar la UFAP, a la localidad de San Justo.

El río principal es el Matanza, su importancia está dada no sólo por su caudal sino por ser uno de los más extensos del Gran Buenos Aires.

El Río Matanza desemboca en forma directa con el Río de La Plata a través del Riachuelo.

Además, existen arroyos y riachos que atraviesan grandes zonas, entre los que se pueden destacar los Arroyos: Morales, Barreiro, Las Víboras y Maldonado (actualmente entubado).

Sobre la cuenca del Río Matanza se ha constituido la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo –ACUMAR-, que depende la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Jefatura de Gabinete de ministros de la Presidencia de la Nación, es un organismo público que se convirtió en un hito en la historia de nuestro país, reúne en su estructura la sinergia del Gobierno Nacional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires con un objetivo común, que es el manejo integral de la mencionada cuenca.

El distrito limita al noroeste con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al sudoeste con Cañuelas y Marcos Paz, y al sudeste con los partidos de Lomas de Zamora y Esteban Echeverría; y por último al noroeste con Marcos Paz, Merlo, Morón y Tres de Febrero. A nivel regional, se conecta a la red vial del conurbano bonaerense por la RN N°3 que atraviesa longitudinalmente el partido y lo vincula al noroeste con la Av. General Paz, cordón vial que conforma el primer anillo metropolitano, y la RP N° 4 perpendicular a la anterior que vincula al sureste, con la Av. General Paz.

En cuanto a la estructura interna del partido, en el sentido norte sur, es atravesado como ya hemos mencionado por la RN N°3, por la Av. 25 de Mayo en el extremo noroeste, que accede al Aeropuerto Internacional de Ezeiza y por la RP N° 21, que desde el norte atraviesa el partido y se vincula con el Acceso Oeste, conformando un arco.

Perpendicular al anterior, en sentido este oeste, se destaca además de la RP N°4, que ya se ha mencionado como conectora con la región metropolitana, la RP N°17, que vincula el sector de la localidad de Laferrere con Rafael Castillo.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

Dentro del partido de La Matanza, la localidad de San Justo se estructura, además de la red vial de escala regional que ya se ha mencionado, por un sistema de Avenidas. En sentido noreste – suroeste, es atravesada desde la Av. Gral. Paz mano provincia hacia el sur, por las Avenidas Las Heras, Moreno, Gral. San Martín, Cnel. Brandsen, Pres. Juan Domingo Perón, Dr. Ignacio Arrieta, Rivera Indarte, Camino de Cintura (RP N°4), Cnel. Lynch y Ambrosetti. En sentido perpendicular al anterior, se destacan las Av. Don Bosco, Triunvirato, América, La Paz, Venezuela, Av. de Mayo, Gral. Enrique Mosconi, Tomas Justo Villegas, Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas (RN N°3) y Peribueby.



Mapa: Conectividad Regional. Estructura Circulatoria
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

En relación al transporte público de pasajeros

Por su localización en el primer cordón del conurbano bonaerense posee múltiples sistemas de transporte de media y de larga distancia. Respecto al transporte a través de ferrocarril, se puede acceder desde dos líneas. De forma directa, a través de la Línea General Roca ramal Haedo-Temperley, y allí bajar en estación San Justo. Pero indirectamente, a través de la Ex Ferrocarril Sarmiento, actualmente TBA, ramal Oeste, Once-Moreno. Desde este medio se deberá hacer la combinación de bajar en la estación Ramos Mejía, y desde allí se pueden tomar los colectivos: 88, 96 y 205 para bajarse en Universidad Nacional de La Matanza. En la tabla que se adjunta como Anexo 1, se listan las estaciones de ferrocarril de las distintas líneas que cruzan el partido de La Matanza. Esta lista excluye las estaciones de ferrocarril de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Del listado se desprende lo que se mencionaba recientemente, la localidad de San Justo es abastecida por la Línea Roca. Pero si consideramos el partido, es abastecido por tres líneas muy importantes de la red ferroviaria de la región metropolitana.

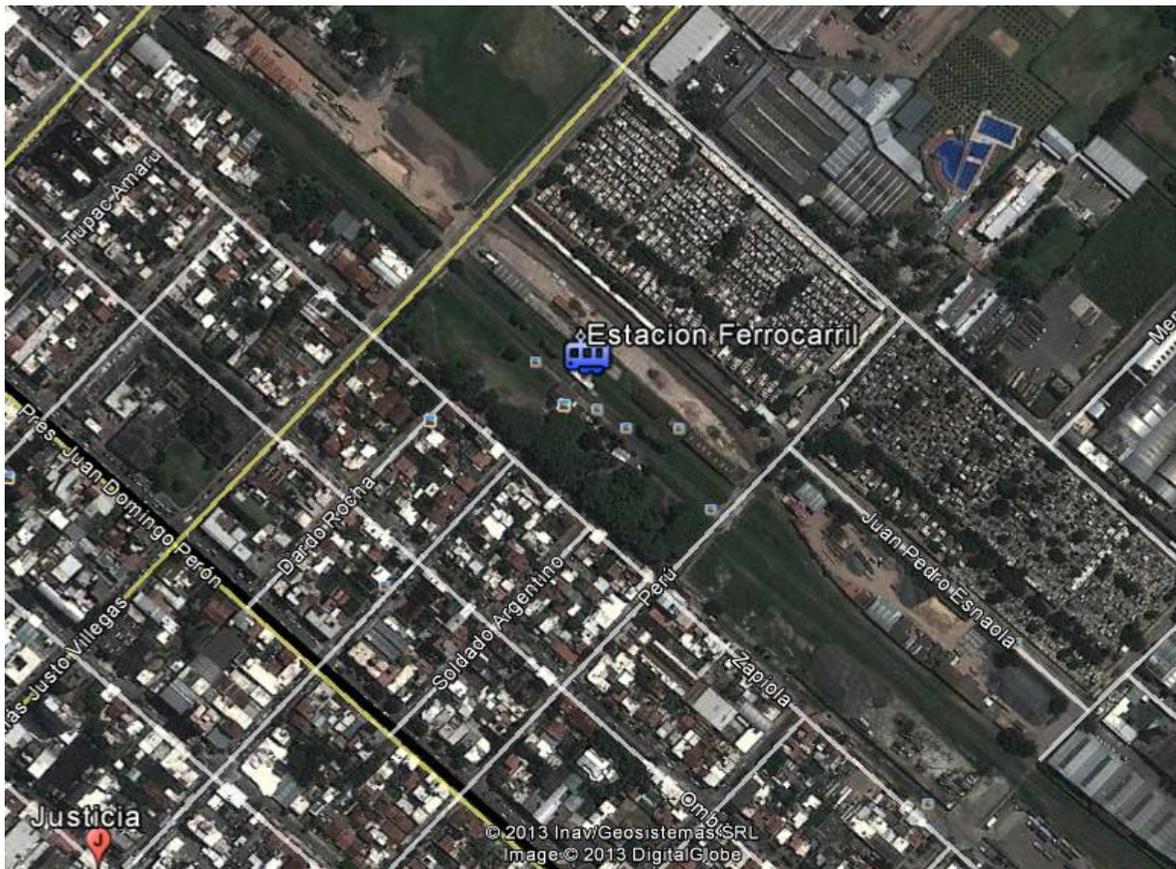


Imagen: Estación de Ferrocarril
Fuente: Google Earth. 2013

El sector donde se localiza la estación de trenes, es aledaño al sector central de la localidad de San Justo, y en el predio de la Estación de Ferrocarril se observa desde la imagen de Google Earth que se ha utilizado para depósito.

Respecto al transporte a través de micros que llegan al sector, se han podido detectar las líneas que llegan hasta la Universidad de La Matanza, uno de los equipamientos ubicados en el sector tomado como recorte por Área Central, destacándose: la Línea 46 (La Boca, Liniers y finaliza recorrido en ULM); la Línea 88 - Ramal G (Once, Liniers, Cañuelas, Lobos, Monte, Gral Belgrano); la Línea 96 (Constitución, Primera Junta, Liniers, Laferrere, Pontevedra); la Línea 172 (Caballito, Flores, Liniers, Ramos Mejía, I. Casanova); la Línea 174 - Ramales C, D y E (Liniers, Morón, I. Casanova, R. Castillo, Ciudad Evita); la Línea 205 (Liniers, Ramos Mejía, San Justo, G. Catán, V. del Pino); la Línea 620 (Lomas del Mirador - San Justo - Laferrere - González Catán); la Línea 621 (Ramos Mejía - González Catán - Ruta 3 Km. 47.700); la Línea 624 - Ramal A (San Justo - Ramos Mejía - Atalaya - Villegas); las Líneas 136/ 153/ 253 (Primera Junta, Liniers) bajarse en Estación Ramos Mejía (se pueden tomar los colectivos 96 y 205 bajarse en Univ. Nac. de La Matanza). Se ha detectado que por el sector cruzan la Línea 55 (Belgrano, Pza. Italia, Pra. Junta, Flores, San Justo), debiendo bajar en Illia y Pte Perón; y la Línea 242 - Ramales E, G, H, debiendo bajar en Arieta al 2200.

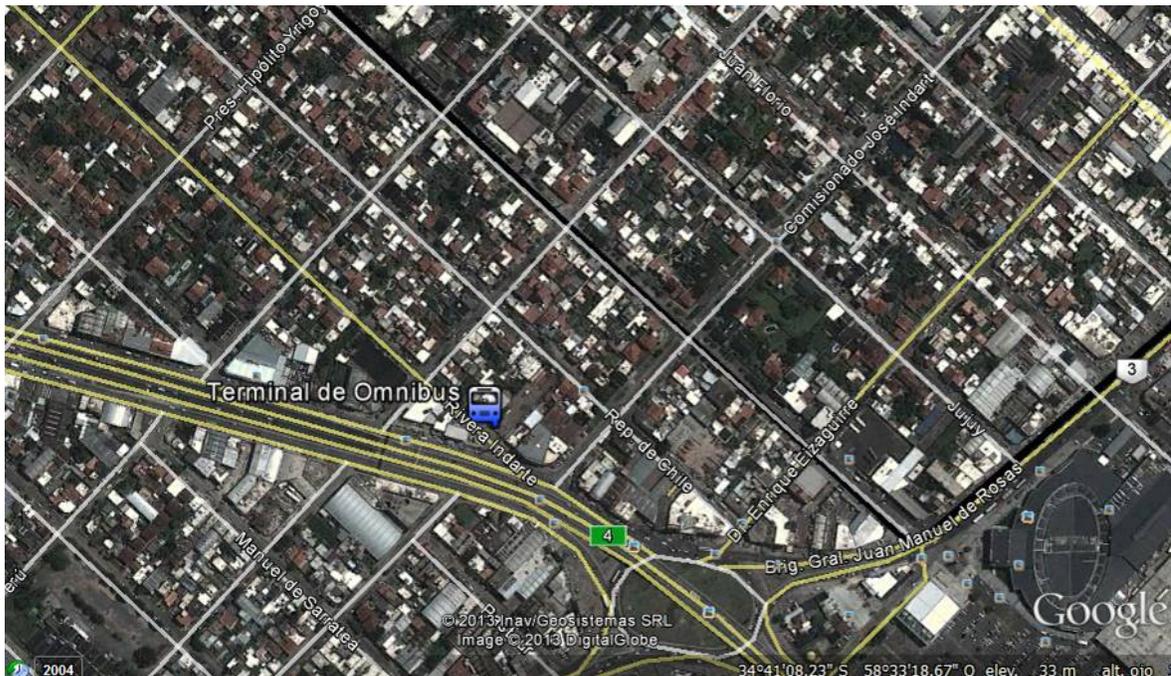


Imagen: Terminal de Ómnibus
Fuente: Google Earth. 2013

Como se desprende de la descripción anterior, por su pertenencia al primer anillo del cordón del conurbano, por la cantidad de habitantes que posee y su condición socioeconómica es un partido y en particular San Justo, por los equipamientos que posee, es una localidad que se encuentra muy abastecida de transporte público de pasajeros.

Con respecto a la conectividad interna a través de los medios de transporte público de pasajeros, particularmente para los habitantes del Partido que se tengan que trasladar hasta la futura UFAP, el traslado desde su domicilio hasta la UFAP está asegurado tanto a través del ferrocarril como del ómnibus.

2.2. Centralidad

Según normativa

La localidad de San Justo al igual que el partido de La Matanza, posee como norma vigente la Ordenanza N° 7420/81 que determina el Código de Zonificación del partido. Es necesario destacar que se detectan numerosas modificaciones a la misma, en el registro provincial de normas convalidadas por el Poder Ejecutivo.

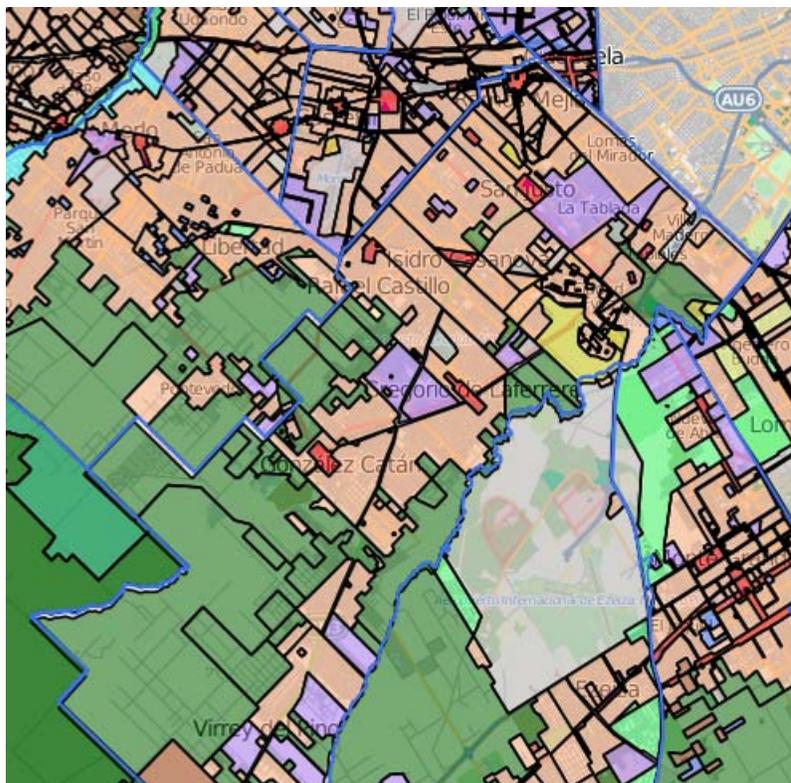


Imagen: Zonificación vigente partido de La Matanza.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno .Año 2013

Se destaca además que por su pertenencia al conurbano bonaerense posee un perfil fuertemente urbano, y condicionado por la cantidad de habitantes que se asientan en el territorio, la extensión del área urbana alcanza a más del 50% del partido.

En general, el tercio del territorio del partido que linda con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es netamente urbano, y en el desarrollo sureste del partido, aparece el área complementaria y luego una pequeña porción rural, sobre el borde que limita con el partido de Marcos Paz.

El sector que se ha considerado a los fines de este trabajo, en la localidad de San Justo, es netamente urbano, con uso residencial y la localización de algunos usos específicos (la Universidad, la Estación de Ferrocarril, el Hospital, la sede de Justicia).

El sector posee en el área central la zona U1, que se corresponde con el centro comercial y administrativo. Se designa como C1, Comercial Central a escala del partido.

En el sector noroeste, se evidencia una amplia zona, cuyo uso predominante es industrial, sobre la localidad de La Tablada.

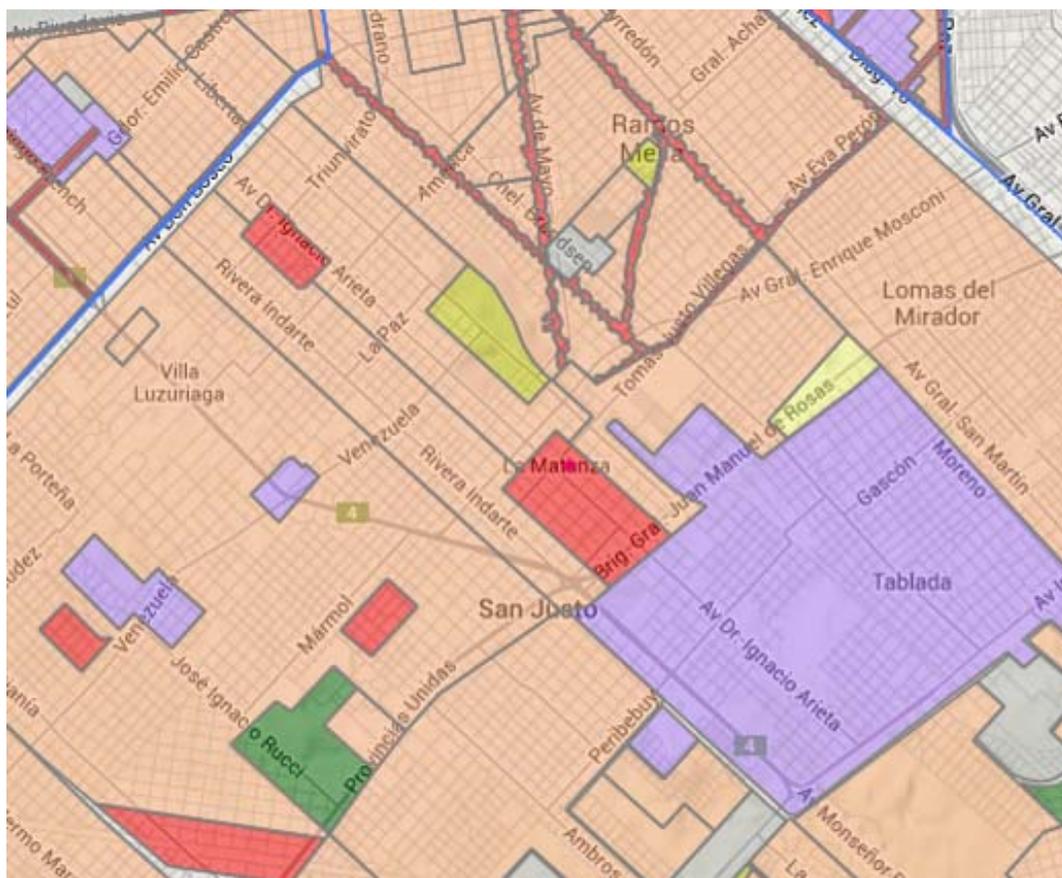


Imagen: Zonificación según normativa del sector.
Fuente: urBASig .Ministerio de Gobierno. Año 2013



ÁREA CENTRAL	<p align="center">CENTRALIDAD SEGÚN NORMATIVA</p> <p align="center">LA MATANZA</p>  <p>Fuente: DPOUyT Fecha: Junio 2013</p> 
ZONAS	

Mapa: Centralidad según normativa
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

La norma establece para esta zona que el uso dominante es Comercio, Oficinas, Espectáculo, Servicios Generales y Gubernamentales, con el uso complementario de Comercio Básico, Vivienda Unifamiliar y Multifamiliar, Playas de Estacionamiento. El factor de ocupación suelo (FOS) máximo permitido es 0,6; el factor de ocupación total (FOT) máximo permitido es 2,5 con una densidad máxima de 150 hab/ha.

Según localización de equipamientos determinantes

Es necesario destacar que mediante el Expediente N°103024/03-HCD (14071/03-int.), el Honorable Concejo Deliberante sancionó la Ordenanza N° 13.368 que crea la figura del Defensor del Pueblo en el ámbito municipal, la cual ha sido promulgada con fecha 19 de febrero de 2004, y su sede se encuentra en la localidad de San Justo en la calle H. Irigoyen 2661.

Con respecto al **equipamiento sanitario**, en la localidad de San Justo se localizan dos centros de Salud Municipal, el Policlínico Central San Justo ubicado en Almafuerde 3016 y el Hospital Municipal Del Niño ubicado en Granada 4175.

La localización de las **sedes Judiciales** en la localidad de San Justo se distribuye de la siguiente forma: en Jujuy intersección Malabia se encuentran los Juzgados de Familia N° 1, N° 2, N° 3, N° 8, N° 9, los Juzgados de Garantías del Joven N° 1, N° 2 y los Juzgados de Responsabilidad Penal Juvenil N° 1 y N° 2; en Eizaguirre N° 2671 se ubican los Juzgados de Familia N° 4 y N° 5; en tanto en Almafuerde N° 3493 se ubica el Juzgado de Familia N° 6; y en Almafuerde N° 3205 se localiza el Juzgado de Familia N° 7.



Mapa: Equipamientos determinantes
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según grado de ocupación

De la foto lectura de la imagen de Google Earth, se desprende que la ocupación de la localidad de San Justo es muy alta, visualizándose escasos predios vacantes.

El sector central según normativa, es casi exclusivamente residencial. Sobre las RP N°4 y la RN N°3, se detecta presencia de galpones y grandes equipamientos, que tienen relación con la conectividad que generan estas vías a nivel regional.

En particular, el equipamiento asimilable al uso industrial se ubica cercano a las vías del ferrocarril y se dispone más hacia la localidad de La Tablada.

Para la escala de la localidad, y del partido, los equipamientos se encuentran relativamente centralizados, entre la Estación de Ferrocarril y la Terminal de Ómnibus hay doce cuadras, situación que genera la hipótesis que la localización óptima para la UFAP, sería en este sector, que además de ser central según la normativa, centraliza los demás equipamientos.

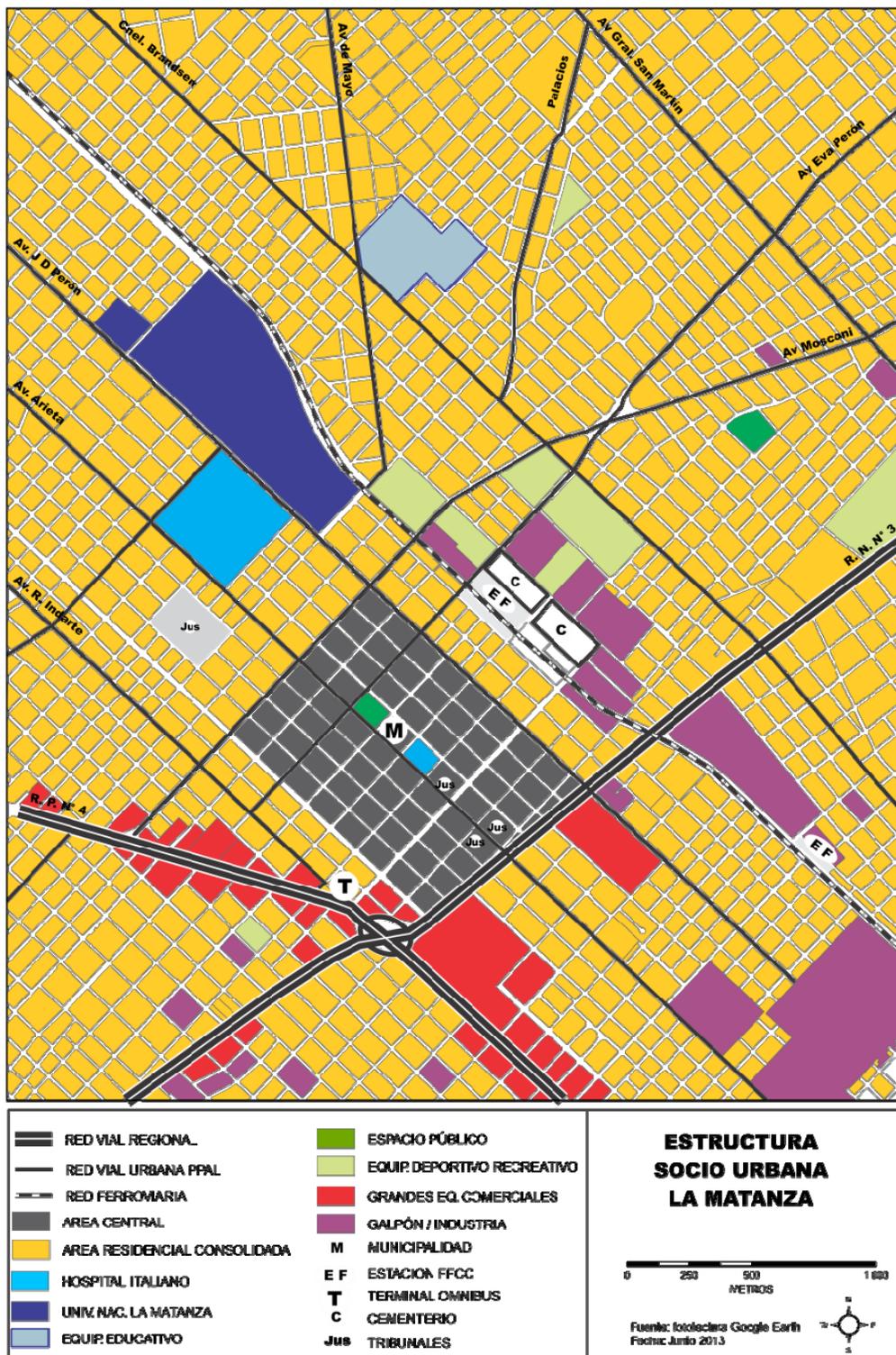
Las dependencias del Poder Judicial, el Hospital y la Universidad se encuentran en este sector, situación que fortalece la alta centralidad.

2.3. Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

A manera de cierre, en el plano que se presenta se muestra la disposición de los equipamientos, las vías principales de circulación, y una síntesis de la ocupación, que fundamenta la selección del recorte definido como área central.

El sector denominado como área central, desde las variables analizadas, es un polígono delimitado por la Av. Presidente Dr. Arturo Illia en su extremo norte, por allí hacia el sureste en el cruce con Mariano Santamaría, continuando por esta hacia el sureste hasta la RNN°3, y hacia el norte hasta la Avenida Presidente Perón, y desde allí se cierra el polígono nuevamente en la Av. Presidente Dr. Arturo Illia.

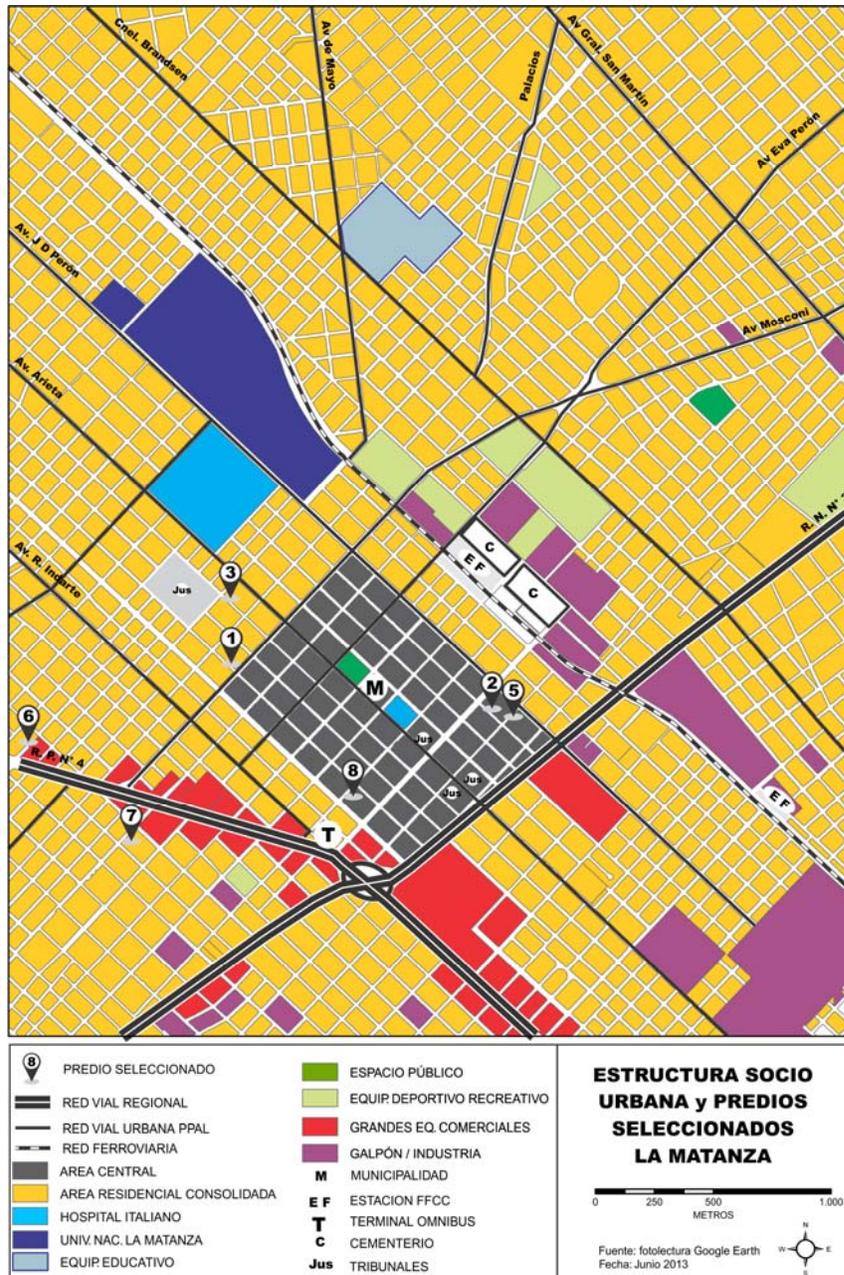


Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de LA MATANZA

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE, LOCALIDAD DE SAN JUSTO

En la imagen de Google Earth, se observa que en el sector considerado como área central se localizan desde la oferta inmobiliaria cuatro de las parcelas que se han detectado. En general se trata de viviendas, que se ofertan como lotes.



Mapa: Ubicación de parcelas
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Cercano a este sector, y aledaño a algunos de los equipamientos más representativos, se ubican dos predios y se han localizado dos más, uno que se considera cercano, pero al estar cruzando la RP N°4, no es contextualmente considerado dentro del sector; y finalmente, alejado se muestra un loteo dado que han sido los únicos predios vacantes que se han podido detectar.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor \$	Dominio	Publicación
1	Lote	Superficie: 210 m ² . 10 mts x 21	Avda. Illia 2700 - San Justo - La Matanza - Bs.As. G.B.A. Zona Oeste	U\$S 220.000	Privado	http://aviso.zonaprop.com.ar/terrenos-y-lotes-san-justo-la-matanza-bsas-gba-zona-oeste-2472415 
2	Lote	Superficie: 306 m ² . 34 mts. x 9	Jose C Indart al 2100 - San Justo - La Matanza		Privado	
3	Lote	Superficie: 224.98 m ² 8.66 mts. x 25.98	Dr Ignacio Arieta al 2600 -San Justo - La Matanza	U\$S 210.000	Privado	
4	Lote	LOTE 34: Superficie: 272.50 m ² 10 m. x 27.3	Av Don Bosco al 3800 - Villa Luzuriaga - La Matanza	U\$S 110.000	Privado	
	Lote	LOTE 33: Superficie: 388.85 m ² 10 m. x 39	Av Don Bosco al 3800 - Villa Luzuriaga - La Matanza	U\$S 135.000		
	Lote	LOTE 32: Superficie: 443.20 m ² 10 m. x 44.5 m.	Av Don Bosco al 3800 - Villa Luzuriaga - La Matanza	U\$S 155.000		
	Lote	LOTE 2: Superficie: 311 m ² 10 m. x 31.90	Av Don Bosco al 3800 - Villa Luzuriaga - La Matanza	U\$S 125.000		
	Lote	LOTE 3: Superficie:	Av Don Bosco al	U\$S 155.000		

		427.30 m ² 10 m. x 43m	3800 - Villa Luzuriaga - La Matanza			
5	Lote	Sup. Total: 300,00 m ² 10 mts. x 30	Doctor Enrique Eizaguirre 2100entre Avda. PtePeron y Ocampo - San Justo - La Matanza	U\$S 200.000	Privado	http://aviso.zonaprop.com.ar/terrenos-y-lotes-san-justo-la-matanza-bsas-gba-zona-oeste-2343448 
6	Lote	Sup. Total: 290,00 m ² 10 mts x 29	Malabia 3500 entre Thames y Bufano- San Justo - La Matanza	U\$S 67.000	Privado	http://aviso.zonaprop.com.ar/terrenos-y-lotes-san-justo-la-matanza-bsas-gba-zona-oeste-2230466 
7	Lote	Sup. Total: 150,00 m ² 15mts x 10	Dolores 3700 (entre Lezica) - San Justo - La Matanza	U\$S 80.000	Privado	http://aviso.zonaprop.com.ar/terrenos-y-lotes-san-justo-la-matanza-bsas-gba-zona-oeste-4047019 
8	Lote	Sup. Total: 606,00 m ² 17,32mts x 35	Mendoza 2800 (entre Santa Maria y Jujuy) - San Justo - La Matanza	U\$S 400.000	Privado	http://aviso.zonaprop.com.ar/terrenos-y-lotes-san-justo-la-matanza-bsas-gba-zona-oeste-2343439 
9	Lote	Sup. Total: 750,00 m ² Dos Lotes con 8 66 x43 30	Juan Florio 2700- San Justo - La Matanza	Consultar	Privado	http://aviso.zonaprop.com.ar/terrenos-y-lotes-san-justo-la-matanza-bsas-gba-zona-oeste-3868447 

Matriz de localización de inmuebles en venta. Fuente: Inmobiliarias Locales. Año 2013.

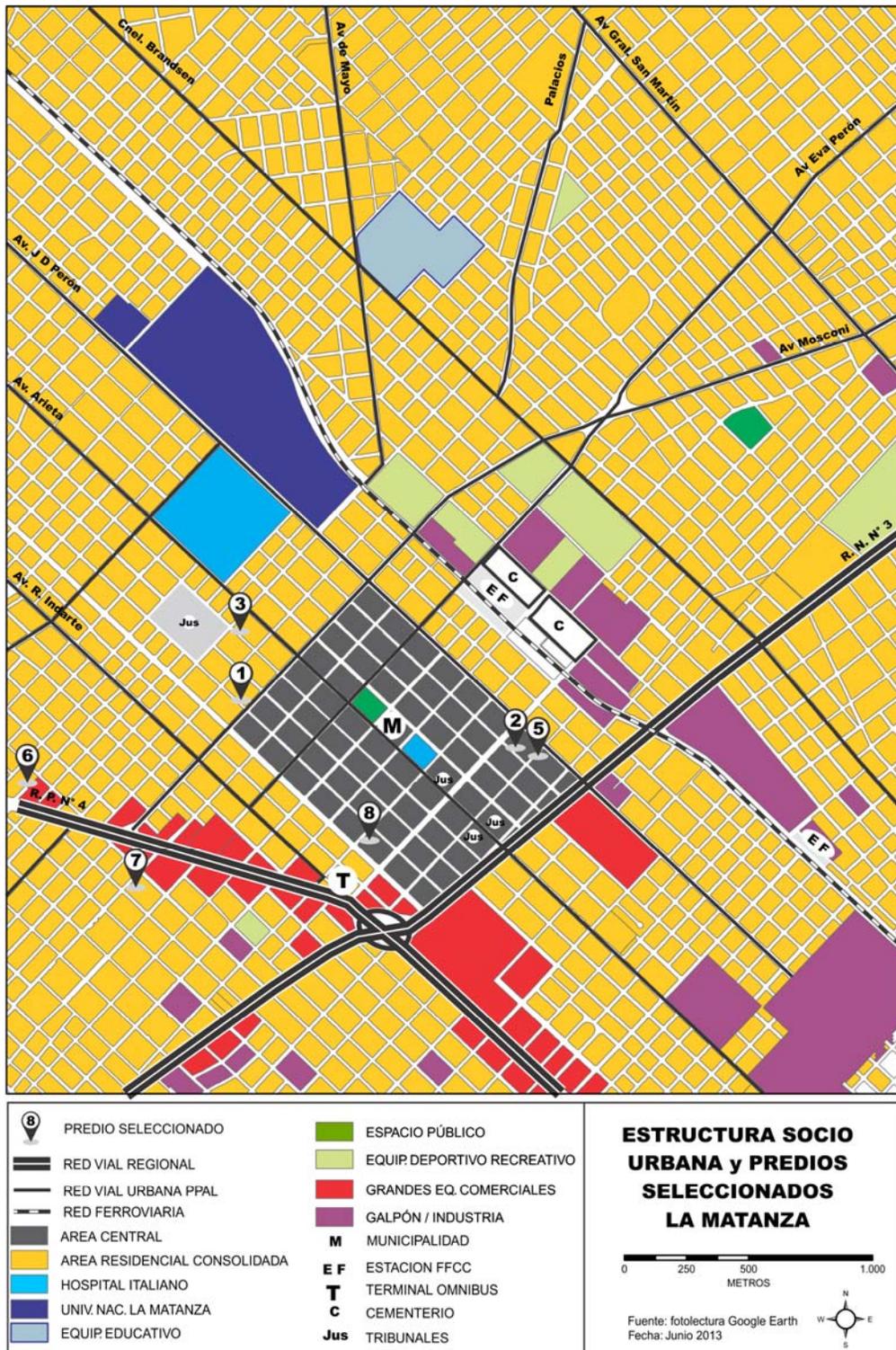
4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1. Valoración de las parcelas

Se enuncian los predios, en orden decreciente de acuerdo a la mejor opción respecto a las variables analizadas. En particular, el loteo identificado con el ID 4, no ha sido ponderado en esta tabla, dado que se encuentra alejado del sector, pero son los únicos lotes vacantes que se han detectado. En todos los demás casos, si bien se ofertan como lotes, son viviendas, en estado de deterioro, que se ofertan como lotes.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad				Según normativa	2° Centralidad			
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria		Según localización de equipamientos especiales			
	Ferrovionario	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional	Municipalidad
2	A seis cuadras	Alta cobertura	A diez cuadras	A dos cuadras de vía principal local.	En el área central s/ normativa	A cuatro cuadras del equipamiento más próximo.	----	A diez cuadras del equipamiento más próximo.	A seis cuadras.
5	A seis cuadras	Alta cobertura	A doce cuadras	Sobre una vía principal local.	En el área central s/ normativa	A seis cuadras del equipamiento más próximo.	----	A doce cuadras del equipamiento más próximo.	A siete cuadras.
8	A trece cuadras	Alta cobertura	A tres cuadras	A tres cuadras de vía principal local.	En el área central s/ normativa	A siete cuadras del equipamiento más próximo.	----	A doce cuadras del equipamiento más próximo.	A seis cuadras.
1	A diez cuadras	Alta cobertura	A nueve cuadras	Sobre una vía principal local.	En el área central s/ normativa	A dos cuadras del equipamiento más próximo	----	A siete cuadras del equipamiento más próximo.	A cinco cuadras.
9	A diez cuadras	Alta cobertura	A diez cuadras	A una cuadra de vía principal local.	Fuera del área central s/ normativa	A una cuadra del equipamiento más próximo	---	A seis cuadras del equipamiento más próximo	A seis cuadras.
3	A diez cuadras	Alta cobertura	A doce cuadras	Sobre una vía principal local.	Fuera del área central s/ normativa	A una cuadra del equipamiento más próximo	---	A una cuadra del equipamiento más próximo	A cinco cuadras.
6	A veintitrés cuadras	Alta cobertura	A catorce cuadras	A dos cuadras de vía principal local.	Fuera del área central s/ normativa	A siete cuadras del equipamiento más próximo	---	A diez cuadras del equipamiento más próximo.	A dieciocho cuadras.
7	A veintiún cuadras	Alta cobertura	A doce cuadras	A dos cuadras de vía principal local.	Fuera del área central s/ normativa	A catorce cuadras del equipamiento o más próximo	---	A diecisiete cuadras del equipamiento más próximo	A quince cuadras.

Valoración de las parcelas a la venta en el Area resultante.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM - UNLP. Año 2013.



Mapa: Ubicación de parcelas seleccionadas. Ciudad de La Matanza
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

De la búsqueda de oferta de lotes vacantes, para localizar una Unidad UFAP, que será sede subsidiaria además de los partidos de Ezeiza, Esteban Echeverría, Lomas de Zamora y Tres de Febrero, surgieron nueve inmuebles, de los cuales sólo ocho han sido valorados en la matriz.

De los ocho inmuebles valorados, cuatro se encuentran en el área central según normativa, aledaños a una vía principal local y muy bien ubicados respecto de los equipamientos considerados

Los cuatro restantes, si bien se encuentran fuera del área central según normativa, de todos modos están aledaños a los equipamientos considerados.

En todos los casos los inmuebles valorados son accesibles desde los medios de transporte público tanto de ferrocarril como de ómnibus locales y de la terminal de ómnibus y de ferrocarril que en este caso se encuentran aledañas al recorte considerado como sector central según la normativa.

Anexo 1 Transporte público de pasajeros – Ramales del ferrocarril de La Matanza

Estación	Línea	Ramal
Agustín de Elía	Roca	Temperley - Haedo
Aldo Bonzi	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
González Catán	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Independencia	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Ingeniero Brian	Roca	Temperley - Haedo
Ingeniero Castello	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Isidro Casanova	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
José Ingenieros	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
KM 12	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
Laferrere	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
La Salada	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
La Tablada	Roca	Temperley - Haedo
María Eva Duarte	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Marinos del Fournier	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Querandí	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Rafael Castillo	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
Ramos Mejía	Sarmiento	Once - Moreno
Ramos Mejía	Sarmiento	Puerto Madero - Castelar
San Justo	Roca	Temperley - Haedo
Sánchez de Mendeville	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano
Tapiales	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Villa Madero	Belgrano Sur	Buenos Aires - González Catan
Villegas	Belgrano Sur	Puente Alsina - Marinos del Crucero Gral. Belgrano

QUILMES

CIUDAD DE QUILMES

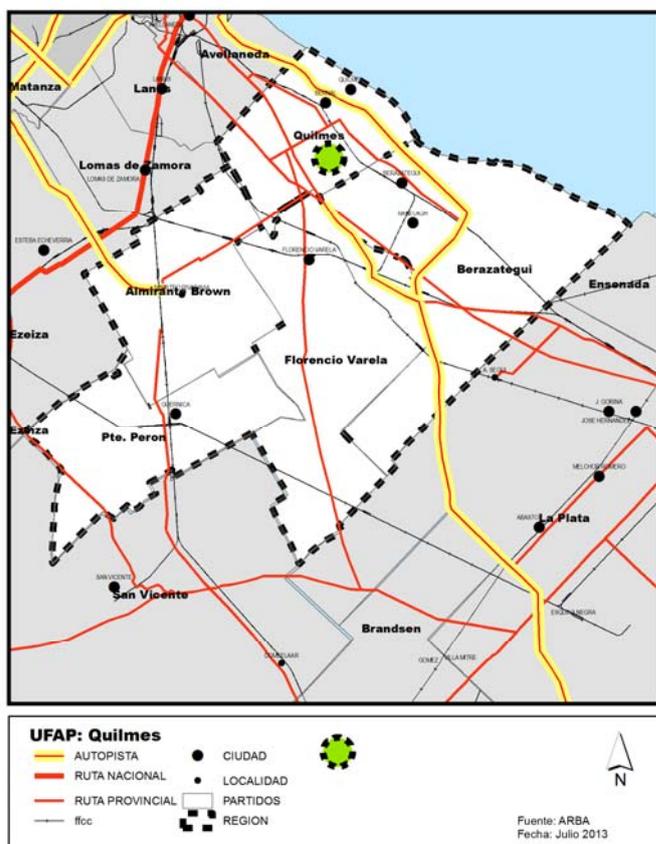
1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

Introducción

La propuesta de localización de la UFAP Quilmes considera un área de influencia conformada por 5 partidos de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Berazategui, Florencio Varela, Almirante Brown, Presidente Perón y Quilmes propiamente dicho.

El área de influencia abarca parte del continuo urbanizado metropolitano, cubriendo una población de cerca de dos millones de habitantes (CNPhyV 2010). La mayor distancia al interior del área es de aproximadamente 50km combinando recorridos urbanos, autopistas y rutas provinciales.

En la figura 1 puede apreciarse el área de influencia con la estructura vial y ferroviaria que servirá de vínculos al sistema resultante, mientras que en el cuadro 1 puede apreciarse el continuo urbano que serán abastecido y la población con que cuenta cada municipio. Puede observarse que se trata de municipios de tamaño poblacional grande, que suman 1.967.235 habitantes.



Partido	Población
Berazategui	324.244 hab.
Florencio Varela	426.005 hab.
Almirante Brown	552.902 hab.
Presidente Perón	81.141 hab
Quilmes	582.943 hab.

Mapa: Área de influencia de la UFAP Quilmes
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Partidos en el área de influencia de la UFAP Quilmes
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

2 ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1 Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

En la estructura circulatoria de Quilmes puede observarse parte de la complejidad urbana del área metropolitana. Su razón de ser no puede escindirse de esta pertenencia regional. Es así que atraviesan a la ciudad, en sentido NO-SE, gran cantidad de vías regionales, como RP14, RP36, RP18 (Continuación de Avenida Mitre) y RN1 (Autopista Buenos Aires La Plata); y en sentido NE-SO la RP49 y RP4 (Camino de Cintura). Completa el sistema una malla de vías de jerarquía interurbana que se articulan con las anteriores, entre las que se destacan: Avda. Mitre, Avda. Yrigoyen, Avda. Joaquín V. González, Avda. La Plata con orientación NO-SE; y Avda. Avellaneda, Avda. Olavarría, Avda. Rivadavia, entre otras que conecta en sentido NE-SO. La conexión con la mayor parte de localidades pertenecientes al área de influencia de la UFAP Quilmes se realiza por estas vías.

No obstante esta importante red vial, el flujo circulatorio por el área es dificultoso porque las vialidades atraviesan áreas urbanas con altos flujos de tránsito.

En relación al transporte público de pasajeros

El partido de Quilmes posee accesibilidad por ferrocarril en su sector NE a partir de una línea férrea, perteneciente al Ferrocarril Metropolitano Roca, ramal Constitución – La Plata, que cuenta con estaciones en las localidades de Don Bosco, Bernal, Quilmes y Ezpeleta, y se desarrolla en sentido NO-SE. Esta línea se conecta directamente con Berazategui, y a partir de esta última estación con varias localidades de Florencio Varela y Almirante Brown a partir de la vía Bosques. El ramal Constitución – Bosques también articula con la línea Plaza Constitución - Glew - A. Korn que vincula al centro de Quilmes con varias localidades de Presidente Perón.

Cubren el área de influencia de la UFAP Quilmes varias líneas de colectivo interurbanas que recorren las principales vías del sistema circulatorio. Las empresas que prestan estos servicios son Micro Ómnibus Quilmes (MOQSA), Costera Metropolitana, Transporte Automotor La Plata, Plaza, entre otras. Las estaciones de ferrocarril funcionan como centros de transbordo del sistema.



Mapa:: Sistema de movimientos
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

2.2 Centralidad

Según normativa

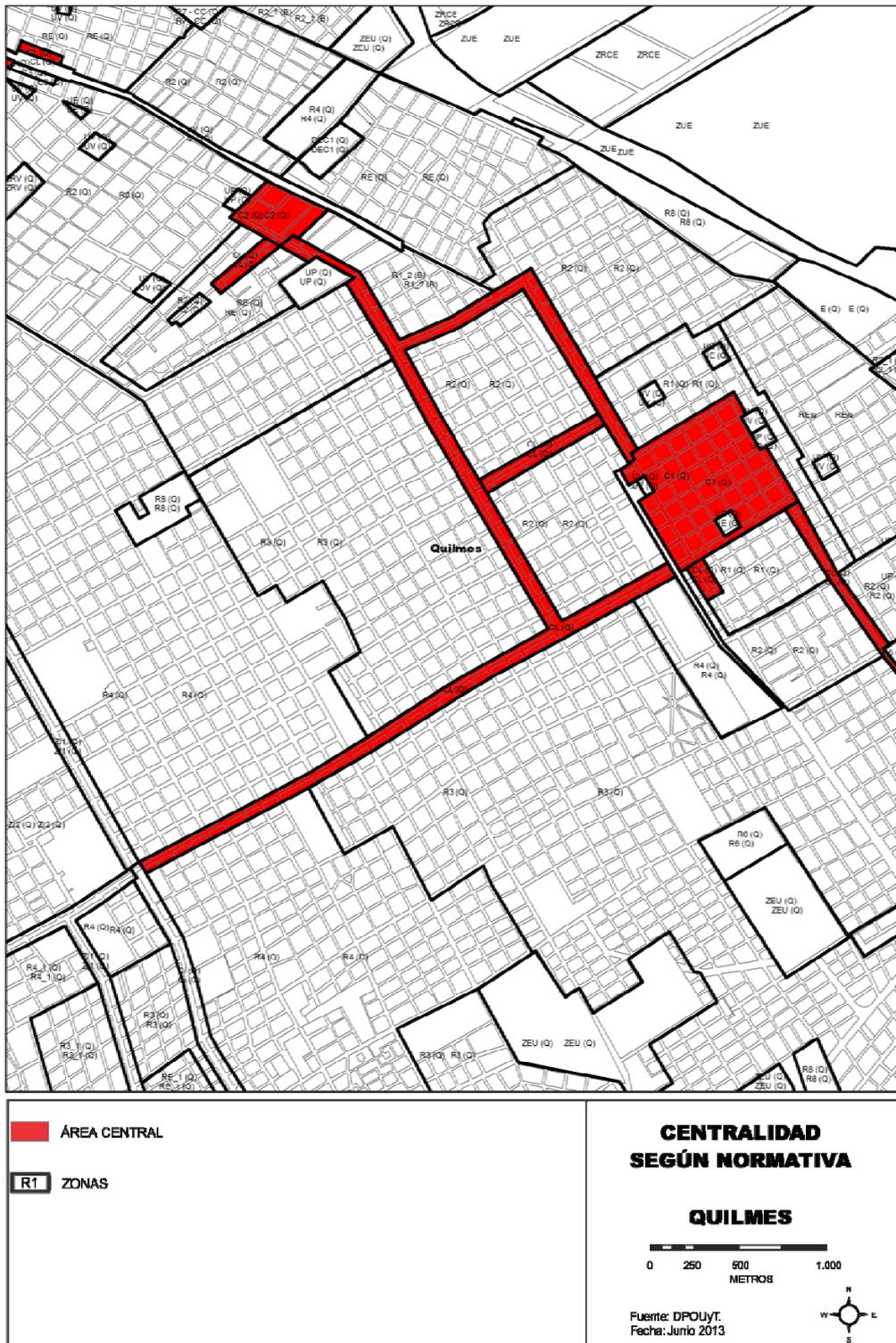
Según la normativa que regula los usos del suelo de la ciudad de Quilmes (ord. Municipal) el área central, denominada zona C1 (zona comercial 1) está localizada en la localidad de Quilmes y delimitada por las calles Hipólito Yrigoyen, Avenida 12 de Octubre, Avenida Mitre e Islas Malvinas. Otra área con características de centralidad está registrada en la zona denominada C2 (comercial 2) en coincidencia con la localidad de Bernal y delimitada por las calles 9 de Julio, Belgrano, Tomás Espora y Avda. San Martín. Ambas zonas se desarrollan en torno a las estaciones de ferrocarril Quilmes y Bernal. También tienen características de centralidad, pero de tipo comercial, los ejes viales Avda. Andrés Barmida, Avda. Hipólito Yrigoyen, Avda. 12 de Octubre, Avda. Mitre, Avda. Las Heras, Avda. Belgrano, Avda. 9 de Julio, y Avda. Rodolfo López que buscan consolidarse como zonas comerciales lineales. Entre ambas comprenden 45 manzanas, y a las parcelas frentistas de las vías que delimitan a cada zona y de los corredores viales delimitados como ejes comerciales.

Para la zona C1, los usos dominantes previstos son comercial administrativo, institucional, financiero, servicios generales básicos y personales; y como complementario el residencial de alta densidad. Se prevé consolidar una zona de alta intensidad de ocupación, con densidad potencial de 1200 hab/ha., altura máxima de 45 metros y superficies mínimas de 900m². Mientras que en la zona C2 los usos dominantes previstos son comercial administrativo, institucional, financiero, servicios generales básicos y personales y como usos complementarios al residencial de alta densidad. También se tiende a consolidar una zona con alta intensidad de ocupación, con una densidad potencial de 1000 hab./hab., y alturas que duplican los anchos de calle.

Rodean al área central de Quilmes dos zonas residenciales con características bien diferenciadas y denominadas R1 (Residencial 1 Alta Densidad) y R2 (Residencial 2). La primera, la envuelve hacia el NE de la traza ferroviaria, y tiene como uso dominante al residencial multifamiliar; mientras que los complementarios son el comercio minorista, equipamientos de salud con internación, social, artesanías, estaciones de servicio y culto, siendo su densidad potencial de 600 hab/ha. Por su parte, la segunda tiene como uso dominante al residencial, y como complementarios a actividades compatibles y de apoyo al primero, y su densidad potencial 400 hab./ha.

En el caso de Bernal ocurre una situación similar, en tanto el área central está rodeada por zonas residenciales con características diferenciadas, R1_2B (Bernal: Residencial 1 Alta Densidad) y RE (Residencial Exclusiva), además de la ya descrita R2 (Residencial 2). Para la primera, desarrollada entre las Avdas. San Martín, Belgrano y Las Heras, se prevé como destino dominante al residencial multifamiliar y una alta intensidad de ocupación. La

segunda tiene como uso dominante al residencial unifamiliar y una baja intensidad de ocupación.



Mapa: Zonificación según Ley 8912/1977
Fuente: Urbasig, Ministerio de Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires.
<http://sig.gobierno.gba.gov.ar/sig/urbasig2013/>

En vistas de lo analizado, desde el punto de vista normativo, las áreas convenientes para la localización de la UFAP son las correspondientes a las zonas denominadas en Quilmes como C1 y R1, y en Bernal a las zonas C2 y R1_2B en tanto son las que registran las

mayores complejidades en los usos del suelo e intensidades de edificación. De lo anterior se infiere que estas zonas son las que cuentan con mayores servicios de transporte público.

Según localización de equipamientos determinantes

En Quilmes tienen asiento dos sedes regionales de atención y promoción social -un Centro de Atención Local del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación y un Servicio Zonal de Promoción y Protección de los Derechos del Niño de la Provincia de Buenos Aires-.



Mapa: Localización de equipamientos determinantes
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

El municipio es también sede de Departamento Judicial y sede de Región Educativa provinciales. Cuenta además con un hospital zonal y otro subzonal de la provincia.

La observación de la localización de estos equipamientos permite concluir que la gran mayoría se ubica dentro del área central de Quilmes definida por la normativa (C1). En Bernal se encuentra la Universidad Nacional de Quilmes, ubicada sobre la Avda. Roque Sáenz Peña.

Según grado de ocupación

El análisis de la estructura física permite agregar, a lo ya enunciado en los apartados anteriores, que las ciudades de Quilmes y Bernal tienen una alta consolidación de su ocupación. Asimismo que las áreas centrales se configuran en torno a las respectivas estaciones del ferrocarril Roca.

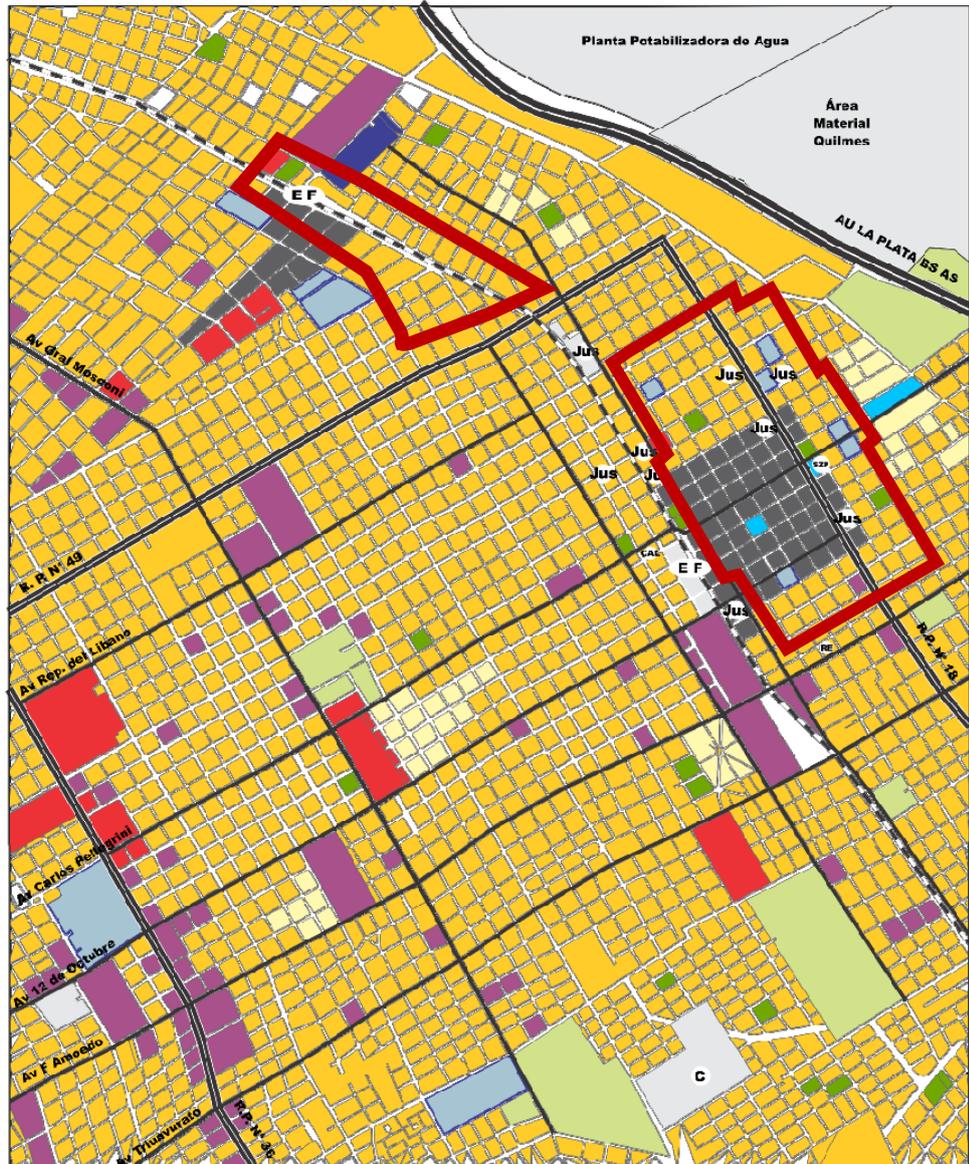
También se destaca la presencia equipamientos metropolitanos, entre los cuales se encuentra la universidad citada, grandes espacios comerciales e industrias e gran magnitud.

2.3 Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

En función del análisis previo se estableció como recorte espacial para la localización de predios a las áreas determinadas por la normativa de usos de suelo como C1 y R1 en Quilmes, y como C2 y R1_2B y en Bernal. Estas áreas son las que registran las mayores complejidades en los usos del suelo e intensidades de edificación y las que cuentan con mayores servicios de transporte público por lo que resultan ser áreas viables para la localización de la sede de la UFAP Quilmes.

El área resultante queda delimitada en Quilmes por el área que conforman las calles Alberdi, Sarmiento, Guido e Hipolito Yrigoyen. Por su parte, en Bernal el áreas está definida entre las calles Tomás Espora, Avda. San Martín, Avda. Zapiola, y Belgrano.



Mapa: Delimitación del área resultante sobre la estructura socio-urbana
 Fuente: DAM, UNLP, 2013

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

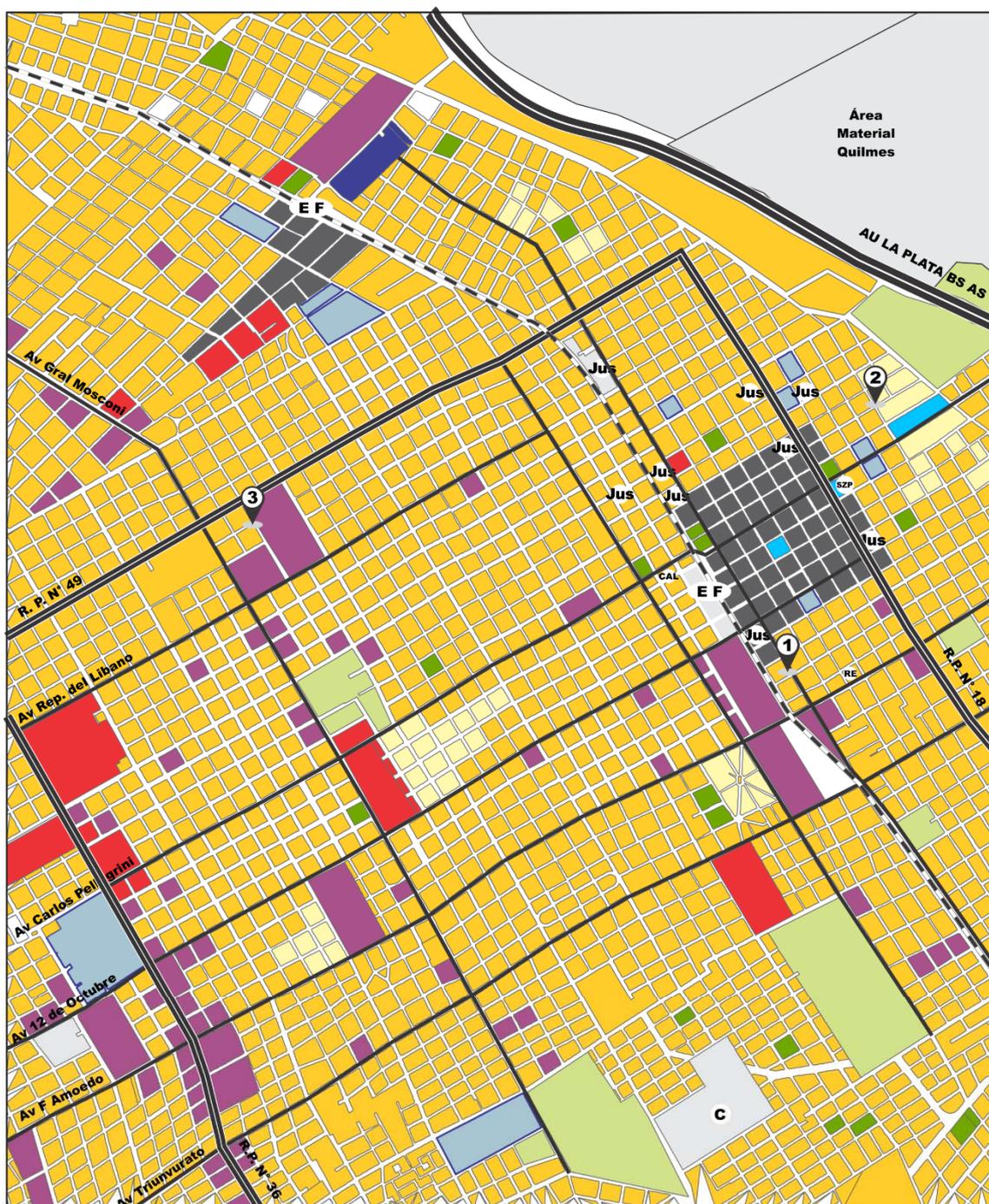
La búsqueda de parcelas a la venta a través de la web permitió identificar 5 lotes en venta, de los cuales sólo 1 se encuentra ubicado dentro del área seleccionada y 1 se localiza a 2 cuadras de la misma, mientras que el resto se encuentra muy distante del área central. En el Cuadro 2 se resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad de las parcelas ubicadas en el área resultante. Con la finalidad de caracterizar la oferta identificada en el cuadro también se presentan las localizaciones y valores de los inmuebles localizados fuera del área resultante.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor	Dominio	Posib. Según normativa
1	Lote	8 x 30 mts. Total: 240 mts ²	San Martín 900	U\$S 200.000	Privado	Adecuada
2	Lote	8 x 30 mts. Total: 240 mts ²	9 de Julio 900	U\$S 80.000	Privado	A 2 cuadras del área resultante
3	Lote	10 x 44 mts. Total: 440 mts ²	Calle 878 al 3900	U\$S 57.000	Privado	Fuera del área resultante
4	Lote	335 mts ²	Liniers entre Arenales e Ituzaingó	U\$S 40.000	Privado	Fuera del área resultante (no se visualiza en escala del mapa)
5	Lote	26 x 12 mts. Total: 307 mts ²	Dr. S. Mazza al 3300 (esquina)	U\$S 90.000	Privado	Fuera del área resultante (no se visualiza en escala del mapa)

Caracterización de las parcelas a la venta en el área resultante

Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013

Como se indicó anteriormente, de las parcelas identificadas, solo una (Parcela 1) se encuentra dentro del área resultante y una (Parcela 2) muy cercana a ella, mientras que la tercera (Parcela 3) se encuentra fuera del área, aunque a una distancia no mayor a 30 cuadras. El resto (Parcelas 4 y 5) se ubican a una distancia mucho mayor, por lo que no se visualizan en la escala considerada para el mapa que se presenta a continuación (Figura 7).



Mapa: Estructura socio urbana y predios seleccionados
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

Valoración de las parcelas

En la siguiente matriz se presentan las parcelas a la venta según su localización respecto de las variables analizadas en los apartados precedentes. Se disponen en orden decreciente de acuerdo a la mejor ubicación para la implantación de la UFAP, apreciándose claramente que las Parcelas 1 y 2 resultan las más apropiadas para seleccionar.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad			Según normativa	2° Centralidad				
	Por transporte		En relación a la estructura circulatoria		Judiciales	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Terminal				Sedes regionales de atención social	Sede región educativa	Hospital	Municipalidad
1	A 5 cuadras	A 5 cuadras	Sobre vía principal local	Dentro del buffer del área central s/ normativa	A 2 cuadras del equipamiento más próximo	A 9 cuadras del equipamiento más próximo	A 3 cuadras	A 8 cuadras del equipamiento más próximo	A 21 cuadras
2	A 15 cuadras	A 15 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local	A 2 cuadras del buffer del área central s/ normativa	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	A 18 cuadras	A 2 cuadras del equipamiento más próximo	A 8 cuadras
3	A 31 cuadras	A 31 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 25 cuadras del equipamiento más próximo	A 29 cuadras del equipamiento más próximo	A 40 cuadras	A 35 cuadras del equipamiento más próximo	A 29 cuadras
4	A más de 40 cuadras	A más de 40 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A más de 40 cuadras del equipamiento más próximo	A más de 40 cuadras del equipamiento más próximo	A más de 40 cuadras	A más de 40 cuadras del equipamiento más próximo	A más de 40 cuadras
5	A más de 40 cuadras	A mas de 40 cuadras	A 5 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A más de 40 cuadras del equipamiento más próximo	A más de 40 cuadras del equipamiento más próximo	A más de 40 cuadras	A más de 40 cuadras del equipamiento más próximo	A más de 40 cuadras

Valoración de las parcelas a la venta en el área resultante

Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013

Conclusiones

En la ciudad de Quilmes, sede de la UFAP que extenderá su área de influencia a los partidos de Berazategui, Florencio Varela, Almirante Brown, Presidente Perón y Quilmes propiamente dicho, se han encontrado dos lotes que cumplen con los requisitos para la localización y construcción del prototipo.

La Parcela 1 es la mejor localizada respecto de la centralidad previamente definida y por sus condiciones de accesibilidad, mientras que la Parcela 2 no se encuentra ubicada dentro del área seleccionada pero sí contigua a la misma y con adecuada accesibilidad, por lo cual, y ante la falta de oferta de otros predios en el sector, ha sido valorada y considerada para la selección.

La propiedad mejor localizada según los parámetros establecidos, se encuentra ubicada sobre una de las vías principales a nivel local, y a 5 cuadras respecto de los puntos de conectividad regional (estación de ferrocarril y terminal de ómnibus). Se trata de un lote vacante de 240 metros cuadrados de superficie, con un valor de mercado de U\$S 200.000.

La propiedad ubicada en el segundo orden de prioridad se encuentra ubicada a 2 cuadras de una de las vías principales a nivel local, y a 15 cuadras de las estaciones de ferrocarril y ómnibus regionales. El lote tiene también 240 metros cuadrados de superficie, siendo su valor de mercado de U\$S 80.000.

Ante la limitada oferta de inmuebles en el área seleccionada por tratarse de una localización con alta ocupación del suelo, de no ser posible la compra de alguno de los lotes mencionados, podría resultar una alternativa viable la compra de un inmueble construido o bien su alquiler.

MERLO

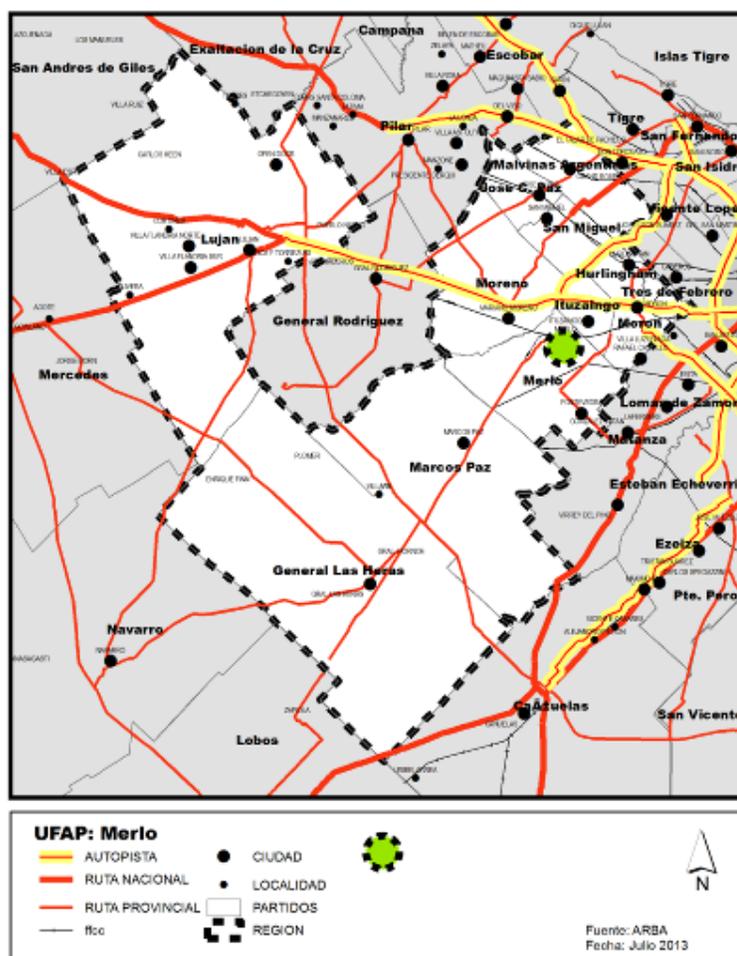
CIUDAD DE MERLO

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE MERLO.

Introducción

Merlo es uno de los 135 partidos de la provincia de Buenos Aires. Forma parte del aglomerado urbano conocido como Gran Buenos Aires, ubicándose en la zona oeste del mismo. La localidad cabecera es la ciudad de Merlo y está integrado además otras 5 localidades: San Antonio de Padua, Parque San Martín, Libertad, Mariano Acosta y Pontevedra.

El partido de Merlo, seleccionado para localizar en el mediano plazo una Unidad UFAP, será sede subsidiaria de los partidos de San Fernando, José C. Paz, Las Heras, Hurlingham, Moreno, Marcos Paz, San Miguel, Malvinas Argentinas, Ituzaingó, Morón, General Rodríguez y Luján. Los mismos se encuentran a 50 minutos como máximo del partido de Merlo.



Mapa: Región de influencia de UFAP Merlo.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 13 partidos cubren una población de 2.937.496 hab. En la figura, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades y parajes.

MERLO 528,494 Habitantes	Localidades Merlo Libertad Mariano Acosta Pontevedra San Antonio de Padua
SAN FERNANDO 163.462 habitantes	Localidades San Fernando Victoria Virreyes Islas
JOSÉ C. PAZ 263 094 Habitantes	Localidades José C. Paz Del Viso Tortuguitas
LAS HERAS 11 331 Habitantes	Localidades General Las Heras Villars General Hornos Plomer La Choza Lozano Enrique Fynn
HURLINGHAM 181.241 Habitantes	Localidades Hurlingham William C. Morris a la vera del Río Reconquista Villa Tesei a la vera del Arroyo Morón
MORENO 462,242 Habitantes	Localidades Moreno (ciudad cabecera) La Reja Francisco Álvarez Cuartel V Trujui (Cruce castelar) Paso del Rey
MARCOS PAZ 53.462 habitantes	Localidades Marcos Paz Elías Romero Santa Rosa Lisandro de la Torre Santa Marta

SAN MIGUEL 291,680 Habitantes	Localidades Bella Vista Muñiz Campo de Mayo San Miguel Santa María
MALVINAS ARGENTINAS 321,833 Habitantes	Localidades Área de Promoción El Triángulo Grand Bourg Ingeniero Adolfo Sourdeaux Ingeniero Pablo Nogués Los Polvorines Malvinas Argentinas Tortuguitas Villa de Mayo Tierras Altas
ITUZAINGÓ 167.824 Habitantes	Localidades Ituzaingó Villa Udaondo.
MORÓN 319.934 Habitantes	Localidades Morón Castelar Haedo El Palomar Villa Sarmiento
GENERAL RODRÍGUEZ 96.000 Habitantes	Localidades General Rodríguez Barrio Ruta 24 Kilómetro 10 Country Club Bosque Real -Barrio Morabo
LUJÁN 106 899 Habitantes	Localidades Carlos Keen Cortines José María Jáuregui Luján Olivera Open Door Torres

Área de Influencia del Partido de Merlo: Partidos, Ciudades y Localidades.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

La conectividad del partido de Merlo con los municipios de la región, se produce a través de la Ruta Provincial N° 40 (sentido NE-SO) y Ruta Provincial N° 21 (sentido NE-SO y NO-SE) y de la Ruta Provincial N° 7.



Mapa: Conectividad a nivel regional.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

El Camino de la Ribera conecta a Merlo con la Autopista Acceso Oeste. En la actualidad se encuentra en la primera fase de construcción la Autopista Presidente Perón que conectará Merlo con la ciudad de Buenos Aires.

La principal vía de comunicación del partido es la Avenida Rivadavia que vincula a Merlo con las más importantes ciudades del conurbano oeste (Buenos Aires, Morón, Moreno y demás). La avenida sigue el trazado del antiguo Camino Real del Oeste y en su margen se han desarrollado el distrito de Merlo Centro y la ciudad de San Antonio de Padua.

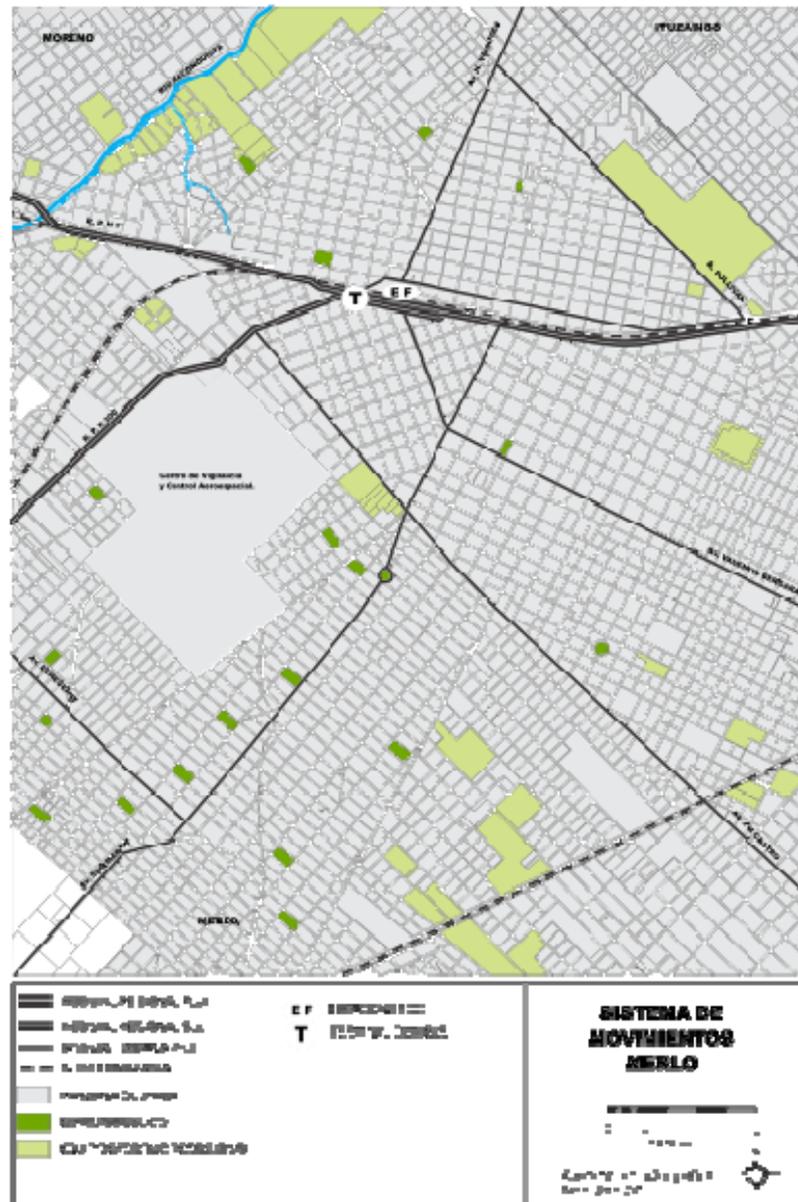


Figura: Partido de Merlo.
Fuente: DAM / UNLP. Año 2013.

La estructura interna vial principal del partido se conforma además por la Avenidas Patricios – Eva Perón y Dr. Ricardo Balbín (Ruta 40), que atraviesan el partido en sentido NE-SO, perpendicular a esta se encuentra la Ruta N° 21, y su continuación, la Avenida Etcheverry. A

partir de estos ejes principales se constituye una trama de vías jerarquizadas. En sentido NO-SE, la trama se estructura a través de las calles Balbastro, Valentín Bergara Pedro Nogueira y Esteban Echeverría, 25 de Mayo, Manuel Gómez Freites y en sentido NE-SO, perpendicular al anterior, se organiza a través de las calles San Lorenzo, Aristóbulo del Valle, San Martín, Ayacucho, Fray Luis Beltrán.

En relación al transporte público de pasajeros

Por la localización de Merlo, en el primer cordón del conurbano bonaerense posee múltiples sistemas de transporte de media distancia. Transporte ferroviario y ómnibus de media y larga distancia.

El principal medio de transporte interurbano del partido de Merlo es el ferrocarril. La línea Ferrocarril Sarmiento, operada desde 1995 por la empresa Trenes de Buenos Aires, transporta a la totalidad de los pasajeros que se dirigen a Buenos Aires para trabajar o estudiar. El servicio interurbano es eléctrico y desde la estación Merlo tarda uno 45 minutos en llegar a la estación Once, en el barrio de Balvanera y uno 40 minutos desde la estación Padua. Hay un servicio diferencial de la línea Sarmiento que hace el recorrido Merlo-Puerto Madero.

El Ferrocarril Belgrano Sur vincula la Estación Puente Alsina con la Estación Marinos del Crucero General Belgrano (Pontevedra). La línea atraviesa zonas marginales de los partidos de Morón y la Matanza.

Dos líneas conectan al partido con las ciudades de Morón y Buenos Aires luego que la quiebra de la empresa Transportes del Oeste dejó sin servicio interurbano de ómnibus al distrito.

Ferrocarril Belgrano Sur vincula la Estación Buenos Aires con la Estación Marinos del Crucero General Belgrano (Pontevedra). La línea atraviesa zonas marginales de los partidos de Morón y la Matanza.



Figura: Estación de Ferrocarril
Fuente: Google. Año 2013.

La Estación de Ferrocarril de Merlo se encuentra ubicada entre las calles Moreno y Presidente H. Cámpora, entre Sarandí y la Avenida Presidente Juan D. Perón (Av. Rivadavia), a cinco cuadras de la Municipalidad. La avenida Perón/Rivadavia circula en sentido paralelo al tren; no obstante, en la intersección con la calle Libertad (a una cuadra de la estación) cambia de dirección y pasa a ser perpendicular a las vías. Una vez que la avenida cruza las vías del Sarmiento, la avenida vuelve a correr en paralelo con la línea de ferrocarril.

La mencionada estación de ferrocarril, forma parte del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento en dos de sus ramales. Es un centro de transferencia intermedio del servicio que se presta entre las estaciones Once y Moreno; y es la estación terminal del ramal que se dirige a la ciudad de Lobos. Es una de las estaciones más transitadas de la línea, respecto a las demás que funcionan en esta parte del oeste del Gran Buenos Aires.

La estación ferroviaria, posee tres andenes, uno central para el servicio Once-Moreno, y dos a sus laterales para los trenes suburbanos.

Las líneas ferroviarias que conectan Merlo con otras localidades del Gran Buenos Aires son: Ferrocarril Sarmiento, cuenta con dos servicios, uno, eléctrico, que une Estación Merlo con Estación Once de Septiembre y Estación Moreno, y otro servicio diesel que une Estación Merlo con Estación Lobos.

La estación **Terminal de Ómnibus**, se localiza sobre la calle Falucho entre Moreno y Avenida Presidente Perón, el acceso de los ómnibus, se produce desde la RPNº 7 y se encuentra a seis cuadras de la municipalidad.

El transporte público automotor se encuentra limitado por la falta de pavimento en la mayoría de las calles del partido y se encuentra orientado a llevar pasajeros hacia y desde las estaciones de Merlo y Padua.

Cabe mencionar que en el partido de Merlo, el transporte público de pasajeros automotor está concesionado por la municipalidad de Merlo a las empresas Transportes Unidos de Merlo S.A, Empresa Línea 216 SAT, La Nueva Metropól S.A.T.A.C.I. y Colectivos Urbanos de la Zona Oeste (Ecotrans).



Figura: Terminal de Ómnibus
Fuente: Google. Año 2013.

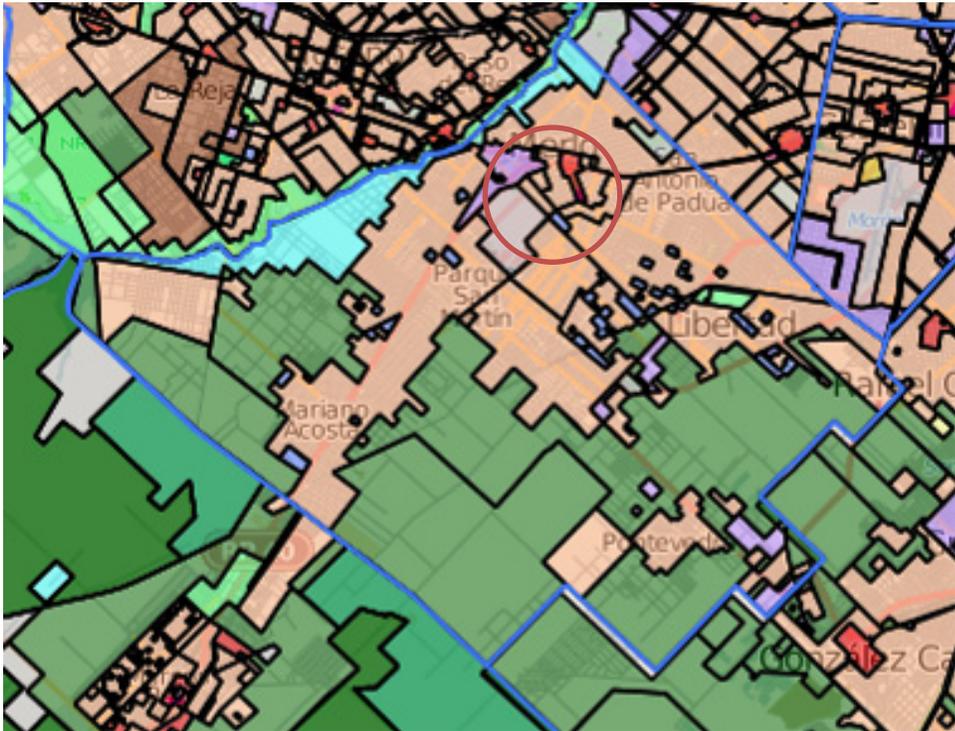
Con respecto a la conectividad interna a través de los medios de transporte público de pasajeros, particularmente para los habitantes del Partido que se tengan que trasladar hasta la futura UFAP, el traslado desde su domicilio hasta la UFAP está asegurado tanto a través del ferrocarril como del ómnibus, a modo de ejemplo se adjunta como anexo 1, recorridos de los 5 ramales de la empresa Transportes Unidos de Merlo S.A., que además de recorrer todo el partido, traslada pasajeros hacia los partidos de Ituzaingó y Morón.

2.2. Centralidad

Según normativa

El partido de Merlo, tiene una Delimitación Preliminar de Áreas, aprobada por las Ordenanzas Municipales N° 2222/82 y 2249/82, ambas convalidadas por Decreto Provincial. Cuenta además con nueve modificaciones posteriores, que obran en el registro provincial de normas convalidadas (según anexo adjunto).

A partir del análisis de la norma de uso y ocupación del suelo vigente en el partido, surge que el sector Central es el Comercial Administrativo y se denomina Zona Central 1 -ZC1-, y los usos dominantes son el Administrativo, Institucional, Comercial, Cultural y Educativo y los complementarios el Residencial Multifamiliar y residencial Hotelero. La zona contigua a la central es la Zona Residencial Uno –R1-.



- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Sin Clasificar Zona Agropecuaria Zona Comercial y Administrativa Zona de Esparcimiento | <ul style="list-style-type: none"> Zona Industrial Zona de Recuperacion Zona de Reserva Zona de Reserva para Ensanche Urb. | <ul style="list-style-type: none"> Zona Residencial Zona Residencial Extraurbana Zona de Uso Especificos |
|--|---|--|

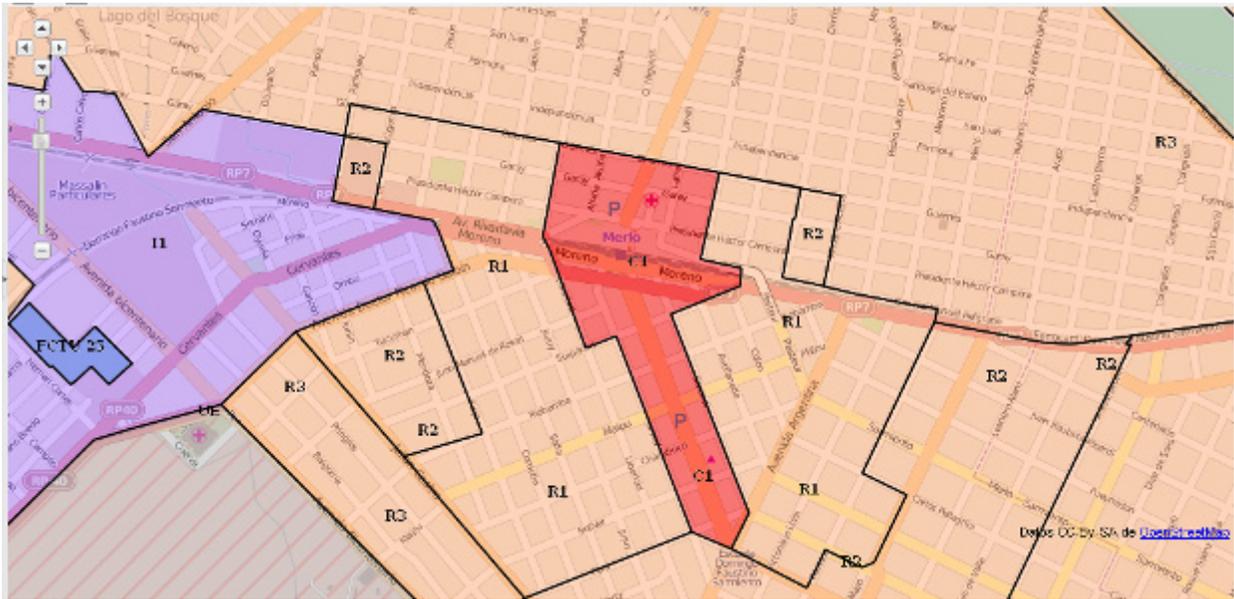


Figura: Plano de Zonas del área central del partido de Merlo.
Fuente: urBAsig. DPOUyT. 2013.

En la figura siguiente se delimita por centralidad en función de la norma vigente, el sector comercial administrativo y sus zonas contiguas residenciales.



Figura: Centralidad Según Normativa.

Fuente: urBASig. DPOUT. Elaboración DAM UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

En la zona central del partido de Merlo y según se observa en la figura siguiente, se localizan la estación del ferrocarril, Estación Terminal de Ómnibus, dos Centros de Salud y el Palacio Municipal.



Figura: Equipamientos Determinantes.
Fuente: urBASig. DPOUT. Elaboración DAM UNLP. 2013.

En 2009, el partido contaba con cuatro establecimientos con internación y treinta y uno sin internación, con un total de 298 camas. Los Hospitales públicos son los siguientes:

- el Hospital Zonal General de Agudos “Héroes de Malvinas”, depende de la Provincia de Buenos Aires y fue fundado en los años noventa
- el Hospital Municipal Eva Perón (municipal), fundado en 1929
- el Hospital Materno Infantil Dr. Pedro Chutro (municipal)
- el Hospital Materno Infantil Pontevedra (municipal)

Entre las instituciones privadas más importantes se pueden mencionar a la Clínica Privada Libertad, la Clínica Jaeggli y la Clínica Privada Provincial. De los establecimientos mencionados se encuentran localizados en la Zona Central 1, el Hospital Municipal Eva Perón, en calle Colón N° 451, entre Chacabuco y Maipú y la Clínica Privada Provincial, en Avenida Hipólito Irigoyen y Garay.

La Municipalidad se localiza en la zona central, sobre Avenida del Libertador entre Chacabuco y Bolívar.

Si bien la sede judicial de Merlo fue creada y promovida, su apertura no se ha realizado. Actualmente los trámites judiciales se realizan en el sede del partido de Morón.

Según grado de ocupación

De la foto lectura de la imagen de Google Earth, se desprende que la ocupación del partido de Merlo es muy alta, visualizándose escasos predios vacantes.

El sector central según normativa, es comercial y residencial, con la presencia en ese mismo centro, sobre el eje de la ruta provincial N° 7, y en torno al tendido de las vías del Ferrocarril, la Terminal de Ómnibus de media y larga distancia y la Estación de Ferrocarril de Merlo, que tienen relación con la conectividad que generan estas vías a nivel regional.

Cabe destacar que desde la zona central hacia el Oeste, y en torno a las vías del ferrocarril, se localiza una zona industrial con la presencia de galpones e industrias; hacia el este –sobre RP N° 7-, se detectó la presencia de un alineamiento comercial de importante magnitud; hacia el SO, se encuentra el Centro de Vigilancia y Control Aeroespacial.

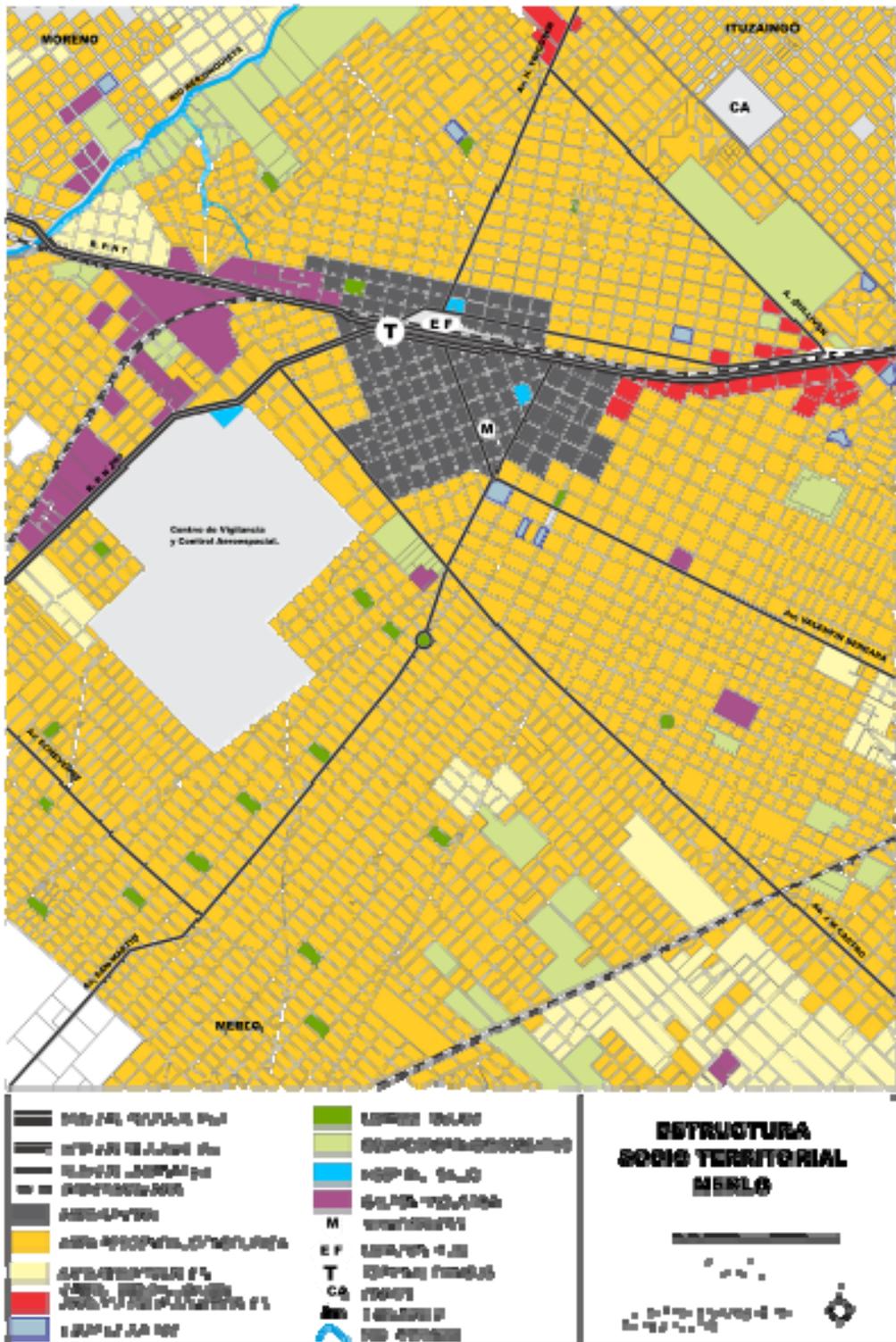
Para la escala de la localidad, y del partido, los equipamientos se encuentran relativamente centralizados, entre la Estación de Ferrocarril y la Terminal de Ómnibus, situación que genera la hipótesis que la localización óptima para la UFAP, sería en este sector, que además de ser central según la normativa, centraliza los demás equipamientos.

2.3. Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

En función de lo analizado, en relación a las variables relevantes para la localización de las UFAP en el marco de la estructura socio urbana, en la figura siguiente se muestra la disposición de las vías principales de circulación y la estructura circulatoria, la centralidad derivada de la norma de uso y ocupación del vigente, que permite la localización de este tipo de uso, la localización de equipamiento determinante, tal como edificios judiciales, la municipalidad, sanitario, y una síntesis de la ocupación del suelo, fundamentan la selección del recorte

definitivo por lo cual se considera que el sector de influencia para localizar posibles los predios para la construcción de la sede UFAP, se circunscribe al polígono delimitado por las calles Constitución, Perú, Valentín Bergara, Rawson, 9 de Julio, 25 de Mayo, Domingo F. Sarmiento, Rawson, Avda. Juan Domingo Perón, Dorrego, Garay, Patagones, Ruta 7, Córdoba, Av. Dr. Ricardo Balbín, Rioja y Riobamba, según se observa en las siguientes figuras.



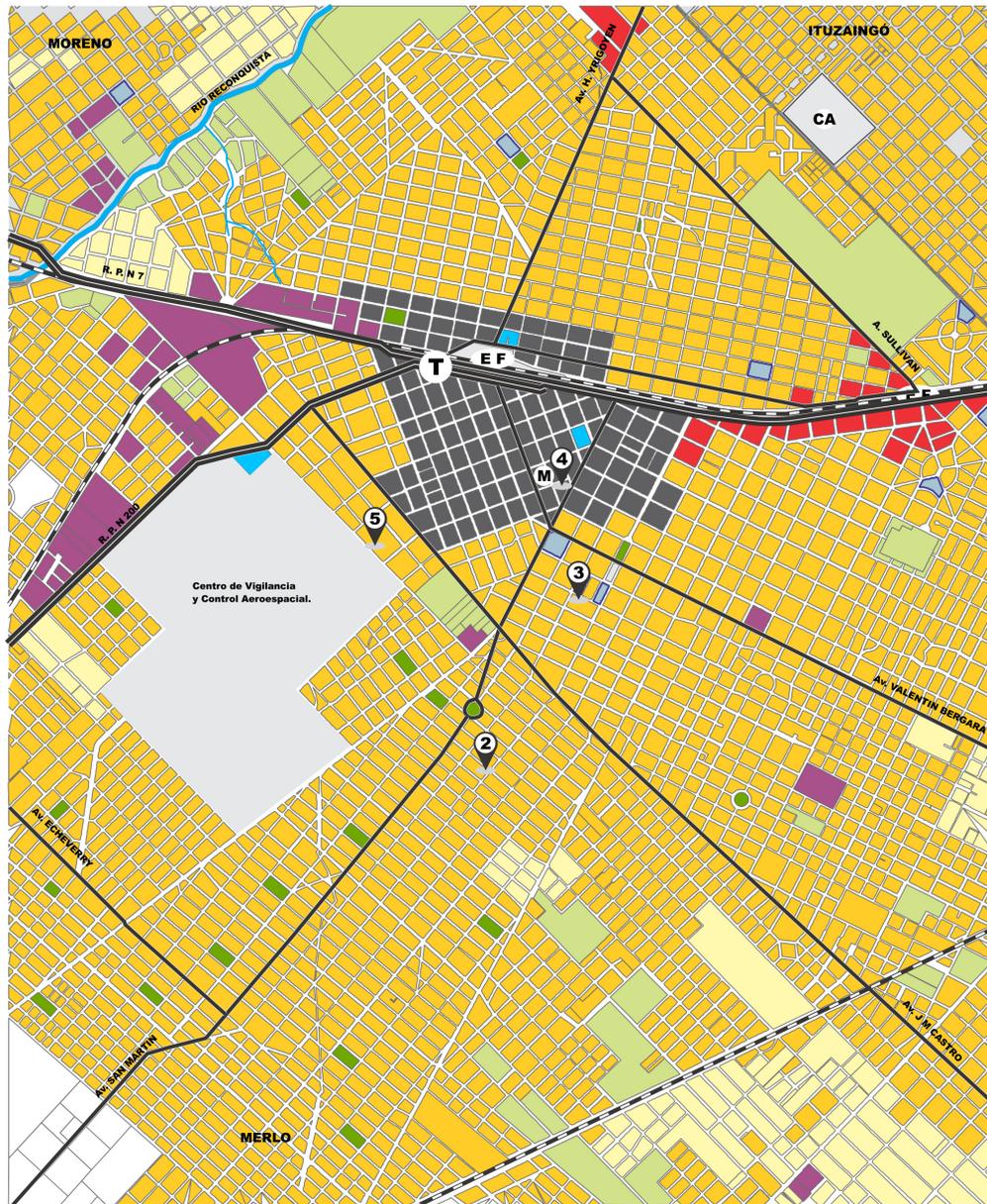
Mapa: Estructura Socio Territorial del Partido de Merlo
Fuente: DAM UNLP. 2013.



Figura: **Recorte Territorial**
Fuente: DAM UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

A partir de consultas realizadas vía web a inmobiliarias de la zona se han detectado cinco inmuebles en el área seleccionada. La figura siguiente esquematiza su distribución, y el cuadro presentado a continuación resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad.



Mapa: Ubicación de parcelas
Fuente: Google Earth – relevamiento en inmobiliarias. DAM UNLP. Año 2013

En la localidad de Merlo se ha detectado una oferta de 5 inmuebles según se observa en la siguiente matriz.

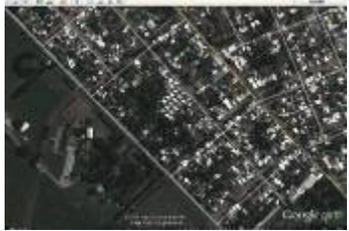
Id Lote	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor en \$ o u\$s	Foto
1	Lote vacante	200 m² lote con mejoras en Merlo -	Palpa 1900 - Bs.as. G.b.a. Oeste - Merlo - Merlo	170.000	
2	Lote vacante	350 M2. 10x35	25 de Mayo 1300	U\$S 50.000	
3	Lote vacante	10 x 20	Fournier al 800 e/ 25 de Mayo y Rawson	U\$S 32.000	
4	Lote vacante	13,52 mts de frente (150m2) Medida 41 mts Longitud por frente 14 mts.	Av. Libertador 100	90.000 (dólares)	
5	Lote vacante	SUP. TOTAL (M2) 659,00	Paz, Gral., Av. 500	---	

Figura: **Matriz de localización de inmuebles en vena.**

Fuente: Inmobiliarias Locales. Año 2013.

La totalidad de los inmuebles seleccionados son lotes vacantes, y sólo uno de ellos se encuentra localizado en el sector seleccionado, dos de ellos prácticamente contiguos y el resto muy alejados de la zona central.

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1. Valoración de las parcelas

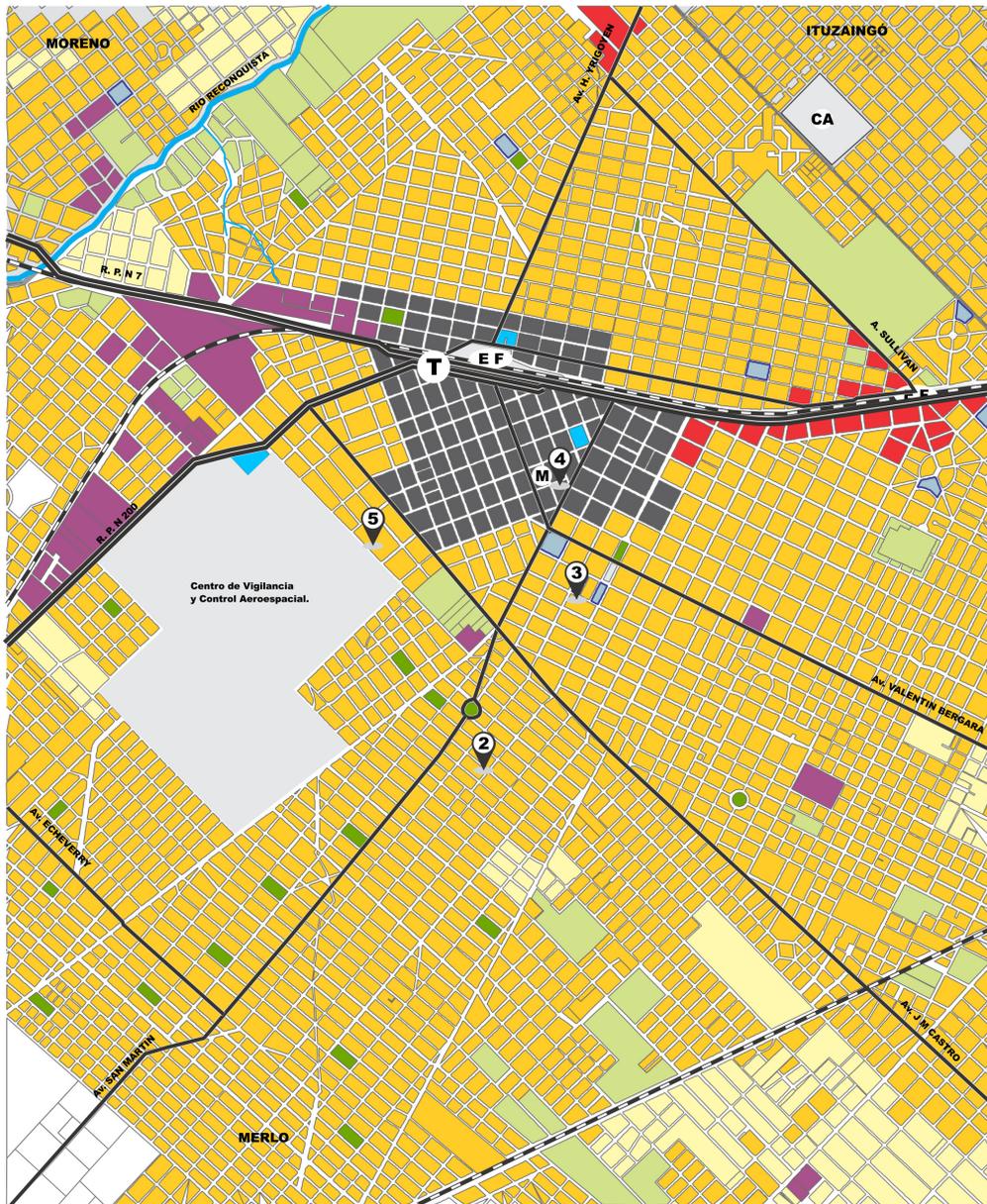
Para la conformación de la matriz se han tenido en cuenta aquellos predios que se encuentran localizados dentro del sector definido como zona central, que en este caso resulta ser sólo uno, y dos lotes contiguos a la misma. Los dos terrenos restantes no han sido considerados en la

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad				
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según normativa	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional/centro asistencial	Municipalidad
4	7 cuadras	Regional y local	10 cuadras	A 1 cuadra de vía principal local.	Zona Central Dentro del sector definido	--	-	4 cuadras 8 cuadras	2 cuadras

matriz de valoración por encontrarse muy alejados de la zona central definida.

5	16 cuadras	Regional y Local	14 cuadras	A 2 cuadra de vía principal local.	Contigua a la Zona Central fuera del sector definido	--	-	12 cuadras	10 cuadras
2	A 13 cuadras	Regional y Local	A 11 cuadras	A 2 cuadras de una vía principal local.	Contigua a la Zona Central fuera del sector definido	-	-	A 8 cuadras del equipamient o más próximo.	A 6 cuadras.

Se enuncian los predios, en orden decreciente de acuerdo a la mejor opción respecto a las variables analizadas.



Mapa: Estructura Socio Urbana y Predios Seleccionados.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

De la búsqueda de oferta de lotes vacantes, para localizar en el mediano plazo una Unidad UFAP, que será sede subsidiaria además de los partidos de San Fernando, José C. Paz, Las Heras, Hurlingham, Moreno, Marcos Paz, San Miguel, Malvinas Argentinas, Ituzaingó, Morón, General Rodríguez y Luján, surgieron cinco inmuebles de los cuales sólo tres han sido incluidos en la matriz de valoración.

El inmueble cuya identificación es la N° 4, es el mejor localizado respecto de la centralidad previamente definida, los lotes identificados como n° 5 y n° 2, no se encuentran localizados dentro de dicha zona pero sí contiguos a la misma, por lo cual, y ante la falta de oferta de inmuebles en el sector fueron considerados dentro de la matriz de valoración,

La propiedad mejor localizada según los parámetros establecidos, se encuentra a una cuadra de una vía primaria de conexión primaria local, a 7 respecto del transporte público de pasajeros a nivel regional, es un lote vacante de aproximadamente 550 metros cuadrados de superficie, con un valor de mercado de U\$S 90.000.

El resto de los inmuebles identificados, tienen una superficie de entre 300 y 650 metros cuadrados y muy buena relación con las arterias primarias de carácter local.

Ante la falta de oferta de lotes vacantes se considera que en este caso y de no ser posible la compra de alguno de los tres inmuebles identificados como factibles para la localización de la UFAP, debería contemplarse la posibilidad de alquilar algún inmueble o bien comprar un inmueble en propiedad horizontal de la superficie predefinida de 100 metros cuadrados.

Anexo 1 – Transporte público de pasajeros – partido de Merlo

Línea 238 - Empresa Transportes Unidos de Merlo S.A.C.I.

La línea 238, de la Empresa **Transportes Unidos de Merlo S.A.C.I.**, cubre los siguientes recorridos:

Haedo - Ingeniero Brian - Morón - Castelar - Ituzaingo - Libertad - Barrio La Teja - Merlo Gómez

La Línea 238 cuenta con 5 ramales, según el siguiente detalle:

- Recorrido A - Ingeniero Brian - Merlo Gómez
- Recorrido B - Ramal Haedo - Barrio San Antonio - Vergara
- Recorrido C - Ramal Haedo – Barrio Sere - Santa Rosa
- Recorrido D - Ramal Distrito Militar por Libertad - La Teja
- Recorrido E - Ramal Morón por Libertad - La Teja

Recorridos del colectivo 238

- **Recorrido A - Ingeniero Brian - Merlo Gómez (Servicio Común)**

Ida a Merlo Gómez: De Medrano y Brandsen, (La Matanza), por Brandsen, Aquiles, (Morón), Pres. Alvear, Av. Rivadavia, Estación Haedo, Estación Morón, Gral. J. de San Martín, Ntra. Sra. del Buen Viaje, C. Colón, M. J. Gracia, B. de Irigoyen, Buchardo, V. de la Plaza, Mitre, Av. Rivadavia, Estación Castelar, Buenos Aires, E. Zeballos, Av. Rivadavia, (Ituzaingó), Islas Orcadas, Cnel. V. Alegre, Blas Parera, (Morón), W. Morris, G. Pavón, C. Casáres, Ferrer, Stevenson, Ruta N° 1003, Estación Merlo Gómez.

Regreso por similar recorrido.

- **Recorrido B - Ramal Haedo - Barrio San Antonio - Vergara (Servicio Común)**

De Remedios de Escalada de San Martín y Av. Rivadavia (Estación Haedo) por Avenida Rivadavia, Estación Morón, Gral. J. de San Martín, Ntra. Sra. del Buen Viaje, C. Colón, M. J. Gracia, B. de Irigoyen, Buchardo, V. de la Plaza, Mitre, Av. Rivadavia, Estación Castelar, Buenos Aires, Pasteur, H. Yrigoyen, Fray J. Sta. M. de Oro, Lacarra, Bogado, Rivadavia, (Ituzaingó), Estación Ituzaingó, Rodríguez Olivera, (Merlo), Los Plátanos, Iturri, Alberdi, Beltrán, Sarmiento, Esquiú, Vergara.

Regreso por similar recorrido.

- **Recorrido C - Ramal Haedo – Barrio Sere - Santa Rosa (servicio común)**

De Remedios de Escalada de San Martín y Av. Rivadavia (Estación Haedo) por Avenida Rivadavia, Estación Morón, Gral. J. de San Martín, Ntra. Sra. del Buen Viaje, C. Colón, M. J. Gracia, B. de Irigoyen, Buchardo, V. de la Plaza, Mitre, Av. Rivadavia, Estación Castelar, Buenos Aires, Pasteur, Revoredo, Fátima, Lacarra, Avena, Blas Parera, Pacheco, Rondeau, Rivadavia, (Ituzaingó), Estación Ituzaingó, Firpo, Laguna, Iriarte, V. Alegre, Blas Parera, Botaro, (Morón), D. Palmero.

Regreso por similar recorrido.

- **Recorrido D - Ramal Distrito Militar por Libertad - La Teja (servicio común)**

Ida a La Teja: De Medrano y Brandsen, (La Matanza), por Brandsen, Aquiles, (Morón), Pres. Alvear, Av. Rivadavia, Estación Haedo, Estación Morón, Gral. J. de San Martín, Ntra. Sra. del Buen Viaje, C. Colón, M. J. Gracia, B. de Irigoyen, Buchardo, V. de la Plaza, Mitre, Av. Rivadavia, Estación Castelar, Buenos Aires, Zeballos, Rivadavia, (Ituzaingó), Estación Ituzaingó, Comensoro, Blas Parera, (Merlo), Fray L. Beltrán, Eva Perón (Ruta N° 21), Otero (Ruta N° 21), Terminal La Teja.

Regreso por similar recorrido.

- **Recorrido E - Ramal Morón por Libertad - La Teja**

Servicio Común

Ida a La Teja: De Estación Morón por Av. Rivadavia, Gral. J. de San Martín, Ntra. Sra. del Buen Viaje, C. Colón, M. J. Gracia, B. de Irigoyen, Buchardo, V. de la Plaza, Mitre, Av. Rivadavia, Estación Castelar, Buenos Aires, Zeballos, Rivadavia, (Ituzaingó), Estación Ituzaingó, Comensoro, Blas Parera, (Merlo), Fray L. Beltrán, Eva Perón (Ruta N° 21), Otero (Ruta N° 21), Terminal La Teja.

Regreso por similar recorrido.

ZARATE

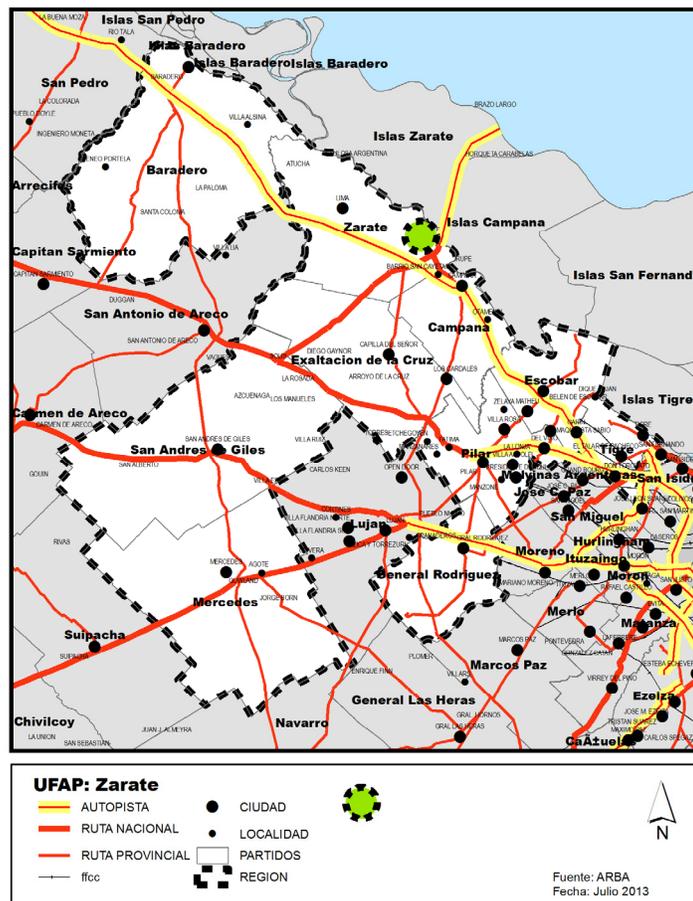
CIUDAD DE ZARATE

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD DE ZARATE.

Introducción

La localidad de Zarate, ha sido seleccionado como sitio posible para la Localización de la UFAP, que considera un área de influencia conformada por 9 partidos de de la región en el norte de la Provincia de Buenos Aires: Campana, San Antonio de Areco, Tigre, San Andrés de Giles, Exaltación de la Cruz, Pilar, Escobar, Baradero y Mercedes.

El área de influencia, incluye a las ciudades cabeceras de los partidos mencionados, 2 localidades y 4 parajes rurales.



Mapa: Región de Influencia UFAP. Partido de Zarate.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 9 partidos cubren una población de 1.188.637 habitantes. En la figura 1, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades y parajes.

Partido ZARATE	Localidades Zarate	Partido PILAR	Localidades Pilar Del Viso Fátima Lagomarsino La Lonja Manuel Alberti Manzanares Pilar Presidente Derqui Villa Astolfi Villa Rosa Zelaya
111 597 hab.	Parajes Paraje Escalada.	232463 hab.	Paraies Toma Santa Coloma Almirante Irizar Lavallen
CAMPANA	Localidades Campana Lomas del Río Luján Ingeniero Rómulo Otamendi Alto Los Cardales	ESCOBAR	Localidades Escobar Garín Belén de Escobar Ingeniero Maschwitz Matheu Maquinista F.Savio
94.461hab.		213619 hab.	
SAN ANTONIO DE ARECO	Localidades San Antonio de Areco Villa Lía Duggan Vagués	BARADERO	Localidades Baradero Villa Alsina Estación Ireneo Potela Santa Coloma
21 333 hab.		28.537 hab.	
TIGRE	Localidades Tigre Don Torcuato General Pacheco El Talar Benavídez Dique Lujan Nordelta Ricardo Rojas Rincón de Milberg Troncos del Talar	MERCEDES	Localidades Mercedes Gowland Agote Tomás Jofré
380709 hab.		59.870 hab.	
SAN ANDRES DE GILES	Localidades San Andres de Giles		
16.243 hab.			
EXALTACIÓN DE LA CRUZ	Localidades Exaltación de la Cruz		
29805 hab.			

Partidos y localidades en el área de influencia UFAP. Zarate.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Una de las estructuras más importantes en relación a la conectividad, de la ciudad de Zárate es el puente Zárate-Brazo Largo, que es el principal acceso a la mesopotamia y uno de los importantes cruces del río Paraná.

Zarate cuenta con 111.597 habitantes, y una superficie de 3.452 km², con suelos aptos para la explotación frutícola, forestal y de quintas de hortalizas.

El distrito está vinculado con las RN N°9 y RN N°12 que lo conectan hacia el norte con las provincias mesopotámicas, y con los países limítrofes, Brasil, Paraguay y Uruguay, a través del Puente Zárate - Brazo Largo y hacia el sur por Ruta Panamericana con Capital

Federal. El Partido de Zárate se ubica al NE. de la provincia de Buenos Aires. Sus territorios albergan dos brazos del río Paraná: el Paraná de Las Palmas y el Paraná Guazú.

Limita al nordeste con el río Paraná Guazú, al sudeste con el Partido de Campana, al sur con el de Exaltación de la Cruz y San Antonio de Areco, y al noroeste con Baradero. Lo separan tan sólo 90 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

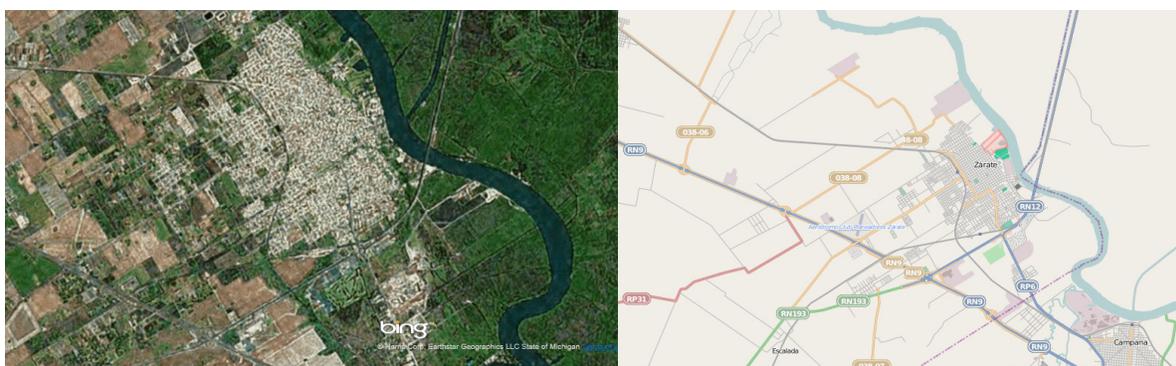
Zárate tiene una cadena logística eficiente, con adecuada infraestructura vial, red ferroviaria, suficientes terminales interiores de carga, plazoletas abiertas y fiscales, depósitos cubiertos y fiscales, y despachos de aduana. La actividad portuaria¹ creció notablemente en los últimos años, incentivada por la accesibilidad de las vías de comunicación.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

Circundan al área urbana de la Ciudad de Zárate, Las rutas nacionales RN N°6; RN N°123 y la Autopista La Plata-Buenos Aires, de gran importancia en el norte de la provincia de Buenos Aires. Estas rutas conforman un anillo que circunvalan el oeste y sur del partido, envolviendo al área urbana. Asimismo organizan los movimientos de acceso y egreso a la ciudad.



Estructura circulatoria de la Ciudad de Zárate.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

¹ El puerto de Zárate se extiende entre los km 102 al 133 del río Paraná de las Palmas. Existen en el área del municipio numerosos muelles para la operación de buques de ultramar que operan en carga de graneles sólidos, contenedores y vehículos, además de las instalaciones para embarcaciones deportivas y de recreo.

Las vías de comunicación, en especial el corredor vial del MERCOSUR, y la RN N°9, garantizan la comunicación fluida, nacional e internacional.

Cuenta además con accesos terrestres desde la Ruta Panamericana N°9, la RN N°12, la RN N°193 y por el ferrocarril. En la estructura circulatoria interna, se observa la jerarquía de las siguientes vías principales: Avda. Sarmiento / Avda. Gral. Lavalle; Avda. Mitre hasta la Diagonal de la Avda. Santa Fe. La Avda. Rivadavia, intersecta a la Plaza Mitre (Plaza central), alrededor de la cual se desarrolla el centro cívico, administrativo educativo y comercial. Todas estas vialidades, se encuentran configuradas, como avenidas con rambla central y cuentan con un ancho de aproximadamente 50 metros. Alrededor del área central comercial, podemos encontrar la vías secundarias² Avda. Rivadavia, Avda. Mitre, Nicolás Avellaneda y cerrando el cuadrante la calle Adolfo Alsina.

El sistema de movimientos interno se completa, con una trama de avenidas ortogonales y diagonales, cuya jerarquía está por tener igual dimensión en relación a las avenidas antes mencionadas. Estas vías ortogonales son Avda. Anta, Avda. Perú, sumándose la Avda. Antártida Argentina, la cual facilita el acceso a la ciudad, desde la AU Buenos Aires Rosario.

² Tienen como función la distribución del tráfico urbano local y la conexión entre diferentes sectores y barrios de la ciudad. Presentan altos volúmenes de tráfico y una fuerte relación con las actividades y usos urbanos.



	RED VIAL REGIONAL Ppal.	EF	ESTACION FFCC
	RED VIAL REGIONAL Sec.	T	TERMINAL OMNIBUS
	RED VIAL URBANA Ppal.		
	RED FERROVIARIA		
	MANZANA OCUPADA		
	ESPACIO PÚBLICO		
	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO		

SISTEMA DE MOVIMIENTOS ZARATE

0 250 500 METROS 1.000

Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013

Mapa: Sistema de Movimientos. Ciudad de Zárte.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

En relación al transporte público de pasajeros

El servicio de transporte automotor de pasajeros, es prestado por varias empresas de media y larga distancia que vinculan a la ciudad con el interior provincial, y que pueden servir de transporte en el área de influencia. Desde la Capital Federal y el Gran Buenos Aires se llega por colectivos de diferentes empresas como: Millenium y Chevallier desde Plaza Once y la Empresa 420, desde Pacheco. Desde San Pedro, Baradero y zonas intermedias a través de Chevallier. Desde Luján y Capilla del Señor por línea de colectivos Atlántida. Desde Entre Ríos a través de la empresa Nuevo Expreso.

La ciudad de Zárate posee conectividad por ferrocarril, la misma se sirve de dos ferrocarriles NCA y General Urquiza, los cuales permiten la conexión con Brasil, Uruguay y Paraguay.



Imagen: Terminal de Trenes
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013

El ferrocarril desde Retiro llega hasta la Estación Zárate de manera diaria con varios servicios (ex Ferrocarril Mitre) y a través del Puente Zárate - Brazo Largo, el ferrocarril mesopotámico comunica Capital Federal con la provincia de Entre Ríos, Corrientes y Misiones.

El interior del área urbana es abastecido con servicio de ómnibus local a distintos barrios y lugares característicos. Todos tienen como un punto de su recorrido a la terminal de ómnibus, que se encuentra emplazada en proximidad al área central de la ciudad, en la intersección de dos vías principales las Avenidas Hipólito Irigoyen y Leandro N. Alem. Zárate cuenta con la Línea 194, que es una línea de colectivos interurbana de Argentina, que une la ciudad de Zárate con Plaza Miserere y la Estación de Retiro, ubicados en la

ciudad de Buenos Aires. Dicha Línea entra a Zarate por General Lavalle, Avenida Mitre, Leandro Alem, F. Andrade, Bolívar, hasta Avenida Anta.

La línea 194 PLUS (Chevallier-Metropolitana), se denomina así al servicio operado bajo el nombre de PLUS que une la ciudad de Zárate con la Estación Once de la ciudad de Buenos Aires con diferentes características de confort que la 194 común.

Las Líneas citadas abastecen parte de la zona de influencia: Zarate, Campana, Otamendi, Vialidad, Estación Escobar, Ruta 26, Maschwitz, Curvón, Garín, Ford Planta 2, Pte. Ford, Ruta 197, Ruta 202, Márquez, Fondo de la Legua, Edison, Paraná, San Lorenzo, Pelliza, Ugarte, Malaver, San Martín, Melo. En Zárate, hay además tres Líneas internas, de las cuales sólo se encontraron datos de la Línea 204.

La línea 204, (Ómnibus Norte SA,) realizando un recorrido, que cubre el trayecto desde la Avenida General Paz y Sarmiento hasta la Fábrica de Ford en Pacheco y desde el Barrio Carupa hasta Zárate.

En consecuencia, la situación del servicio de transporte público de pasajeros que conecta a Zarate con su área de influencia, conformado por la estación terminal de ómnibus como equipamiento y por el ferrocarril, lleva a considerar que ambos transportes son determinantes para la localización de la sede de la Unidad UFAP.

2.2. Centralidad

Según normativa



Normativa del Área Central. Ciudad de Zárate.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013

Según la normativa que regula los usos del suelo, la Ciudad de Zarate (ord. Municipal Zonificación, s/Ley 8912/1977), el área central corresponde a cuatro áreas residenciales, denominadas RMA (Zona Residencial Densidad Media Alta), cuyo uso sobresaliente es vivienda unifamiliar-multifamiliar, que presentan mayor intensidad de ocupación potencial medida a través de la densidad poblacional permitida para el área, 1000/hab/ha. Asimismo se encuentra la Zona CA, Comercial de Alta Densidad 1000hab/ha. También la

PP1, Zona Protección Patrimonial (Entorno Plaza Mitre), 800/hab/ha y PP2, Zona Protección Patrimonial (Barranca y Puerto) 500 hab/ha. Además cerca de estas áreas se halla la Zona Complementaria PI1 Y PI2 Precinto Industrial y E1 con las zonas de esparcimiento siendo su uso dominante las actividades recreativas activas y pasivas de esparcimiento general. Su uso complementario contempla las actividades deportivas, de reunión, espectáculos, juegos y encuentro social.



Mapa: Centralidad según Normativa vigente.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

Con respecto a los equipamientos determinantes en la ciudad de Zarate se observa lo siguiente:

En relación al área educativa: La ciudad de Zarate, pertenece a la región Educativa N°11 (015) Campana (031) Exaltación de la Cruz (116) Escobar (083) Pilar y(047) Zárate) con presencia en la ciudad de sedes de los niveles Especiales, Educación Física, Superior, Preescolar, Media y Primaria. Existen también carreras en los niveles terciarios y universitarios. Tienen su sede, en Zarate, la Universidad Nacional de Lomas de Zamora con la Facultad de Derecho, Martillero Público, Despachante de Aduana; la Universidad del Salvador con Licenciatura en Lengua Inglesa (2 dos años), Licenciatura en Educación Inicial, con una (2 años), y que brinda la posibilidad de obtener un título intermedio como Profesor Universitario en Educación Inicial. También funciona la Licenciatura en Educación Física. (2 años) Licenciatura en Administración Agropecuaria y Agro negocios (2 años y 3 meses) y es de cursada quincenal los días sábados. Los pos títulos que ofrece la Universidad del Salvador son: Especialización Superior en Dirección de Instituciones Educativas y Especialización Superior en Intervención Educativa ante Trastornos en el Aprendizaje en edad escolar. En relación a la cultura e identidad local, Zarate presenta una intensa y variada actividad cultural. En ella conviven un teatro de la magnitud y jerarquía del Coliseo además de cine, salones para espectáculos, el edificio del Almacén Cultural Cooperativo, el edificio de la Cooperativa Eléctrica, salón de actividades culturales en el palacio municipal y otros ámbitos culturales. Todos ellos, permiten la presentación del arte en sus diversas expresiones.

En relación al deporte: Hay una importante tradición en cuanto a las instituciones deportivas, se practican todo tipo de deporte desde fútbol, rugby, tenis, automovilismo y motociclismo, ajedrez, golf, natación, remo, básquet, regatas, boxeo, artes marciales. Cuenta con un circuito y fechas de calendario nacionales para competencias de MotoCross. El circuito "Al límite", con fácil acceso, en las afueras de la ciudad.

En relación a los Medios de comunicación: Tiene su propia señal de televisión por cable, que transmite programas locales, y cuyo alcance le permite servir a un importante sector de la población. Existen en la ciudad 2 radios: Radio la Voz, Radio el Debate, además de Radio Televisión por Cable (Zarate Video Cable; Lima Video Cable y Cablevisión).

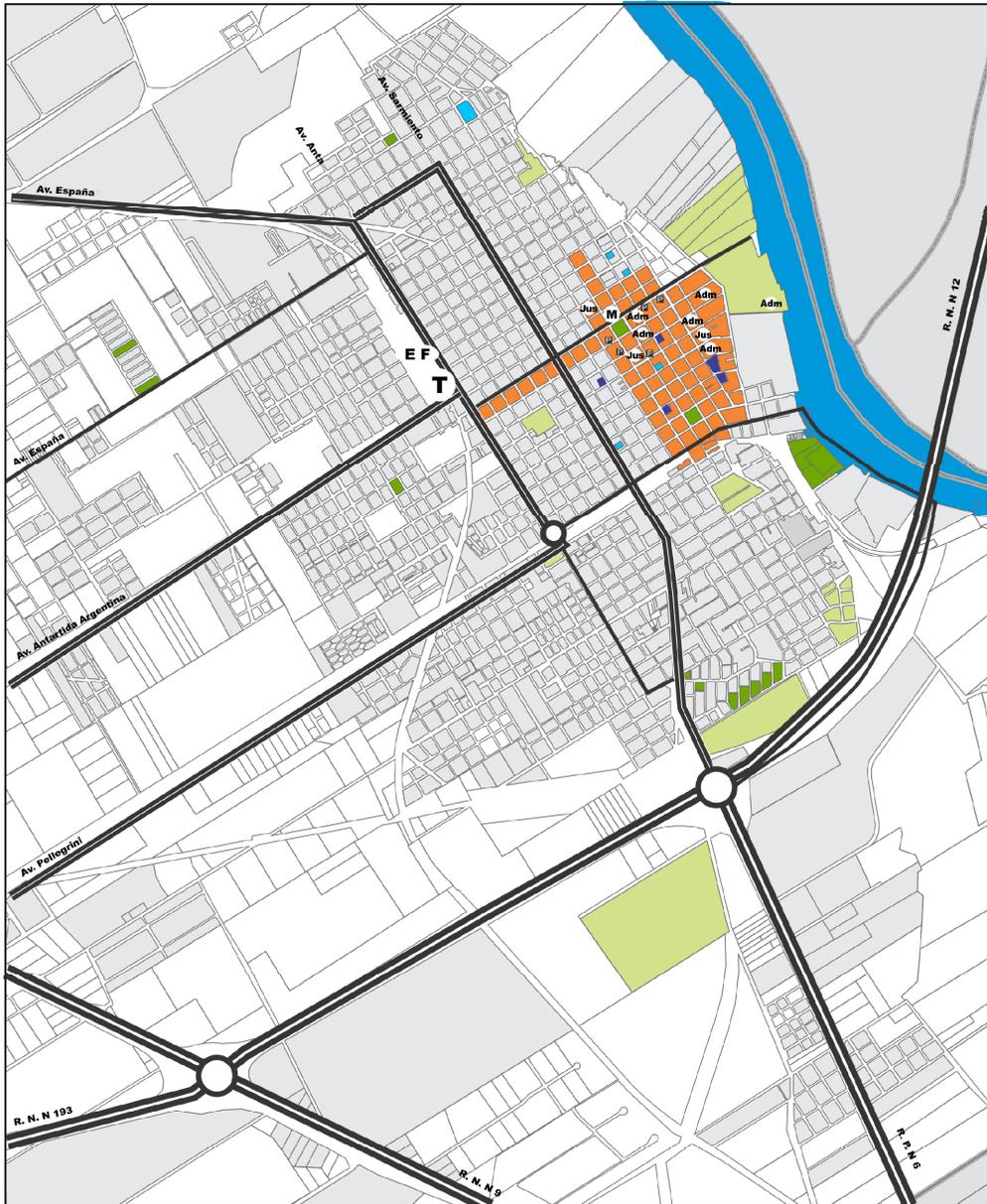
En relación al área de salud: Zarate pertenece a la Región Sanitaria V, conformada por los partidos de Campana, Escobar, Exaltación de la Cruz, Gral. San Martín, José Paz, Malvinas Argentinas, Pilar, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Vicente López,

Zárate, Islas M. García. Contando con el Hospital Zonal Gral. de Agudos Descentralizado "Virgen del Carmen" Municipal, además de clínicas y consultorios privados.

En relación al área de administración y justicia: El Departamento Judicial de Zárate Campana, es uno de los 18 departamentos judiciales en los que está dividida la Provincia de Buenos Aires. Abarca los partidos de Campana, Escobar, Exaltación de la Cruz y Zárate. En él intervienen los Fuero Penal, Fuero de Familia, Fuero Civil, Fuero de Menores y Fuero Laboral.

Respecto de Zárate como lugar de residencia, los relevamientos realizados, muestran indicios claros de que la ciudad se ha convertido en un polo industrial en constante crecimiento por su excelente ubicación dentro de la provincia, además de poseer una notable actividad durante todo el año, siendo la ciudad de la pesca, de las innumerables islas en el Delta y de los arroyos y del folklore, del comercio, del deporte, de las artes, además de caracterizarse por su fuerte arraigo paisajístico. Asimismo, su ubicación, su infraestructura, sus vías de comunicación y sus puertos, hacen de estas ciudades (Zárate-Campana) el polo estratégico industrial más grande del país. Estas ciudades tienen por historia una definida cultura industrial, ya que desde sus comienzos crecieron junto a sus puertos y sus incipientes industrias.

En resumen la estructura socio urbano del partido, hace propicio, la instalación de la UFAP, en el área central del municipio, por poseer condiciones de urbanidad, que la convierten en un lugar con fuerte potencialidad, razón que se complementa con el buen nivel de conectividad y accesibilidad, para todas las funciones que allí se desarrollan.



	RED VIAL REGIONAL Ppal.	E F	ESTACION FFCC	EQUIPAMIENTOS DETERMINANTES
	RED VIAL REGIONAL Sec.	T	TERMINAL OMNIBUS	
	RED VIAL URBANA Ppal.	M	MUNICIPALIDAD	ZARATE
	RED FERROVIARIA	Jus	TRIBUNALES	
	MANZANA OCUPADA	Adm	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	 Fuente: fotolectura Google Earth Fecha: Junio 2013
	ESPACIO PÚBLICO		CENTRALIDAD DEFINIDA EQUIP.	
	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO		EQUIP. PATRIMONIAL	
	EQUIPAMIENTO SALUD			
	EQUIPAMIENTO EDUCATIVO			

Mapa: Equipamientos Determinantes
 Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según grado de ocupación

El análisis de la estructura física permite agregar, a lo ya enunciado, que la ciudad de Zarate exhibe una configuración homogénea. Siendo el borde de la mancha urbana, la que presenta mayor dispersión de la ocupación, como sucede en muchos municipios de la provincia.

A partir de la foto lectura de imagen en Google Earth, se observa una ocupación alta en el área central, verificándose lo mismo para su entorno. Para la escala de la localidad, y del partido, los equipamientos se encuentran centralizados.

Una localización óptima para la UFAP, sería en este sector, que además de ser central según la normativa, centraliza los demás equipamientos.

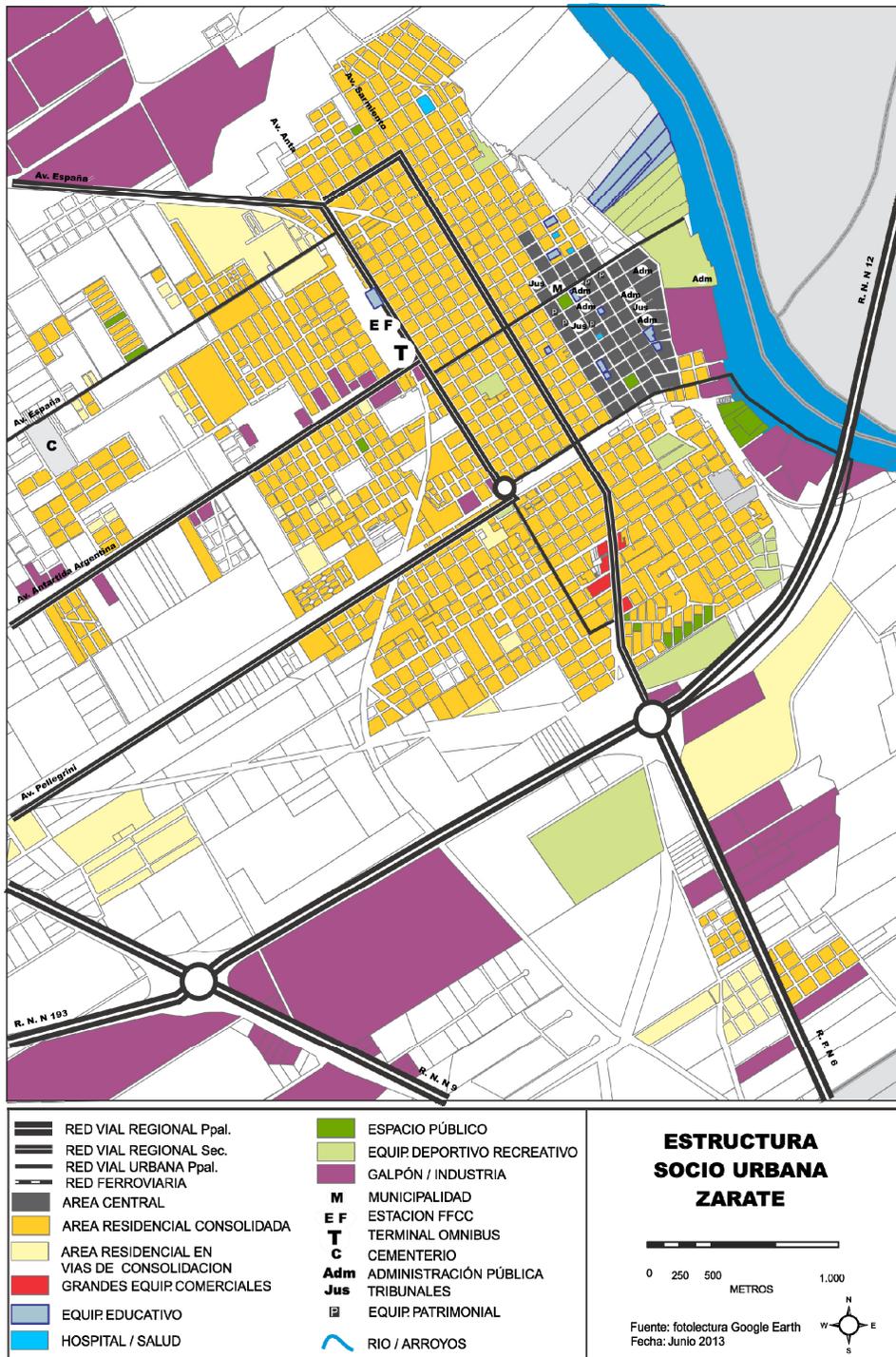
Tratándose de una ciudad ribereña, la plaza, no ocupa el centro de la composición como en el caso de las ciudades mediterráneas, sino que se halla desplazada hacia la costa. Tiene su centro en la Plaza Mitre donde se ubica el centro cívico. Este sector posee la mayor intensidad edificatoria en cuanto a la altura y ocupación, aspectos que denotan una mayor densidad poblacional y configuran un tejido denso y compacto. Los sectores inmediatos al área central presentan mixturas de usos donde conviven viviendas multifamiliares, unifamiliares, comercios, servicios y equipamientos.

2.3 Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

Para establecer el recorte espacial, se centró el trabajo en una indagatoria acerca del actual contexto del municipio. Es bueno señalar que esta investigación en el sentido estricto de la palabra, fue de carácter descriptivo y proporciona sólo datos para la localización de los predios. En el caso del municipio de Zarate se realizó una rápida visita a la ciudad y se incorporaron datos de distintos actores locales, material encontrado vía web, Ministerio de la Provincia de Buenos Aires y otros.

En función del análisis previo se estableció como recorte espacial para la localización de predios a las áreas determinadas por la normativa de usos de suelo como Zona residencial de densidad media alta, zona protección patrimonial (Entorno Plaza Mitre); y Comercial de Alta densidad en tanto entre ambas reúnen complejidad de usos y excelente accesibilidad intraurbana, por lo cual resultan ser áreas viables para la localización de la sede de la UFAP local.



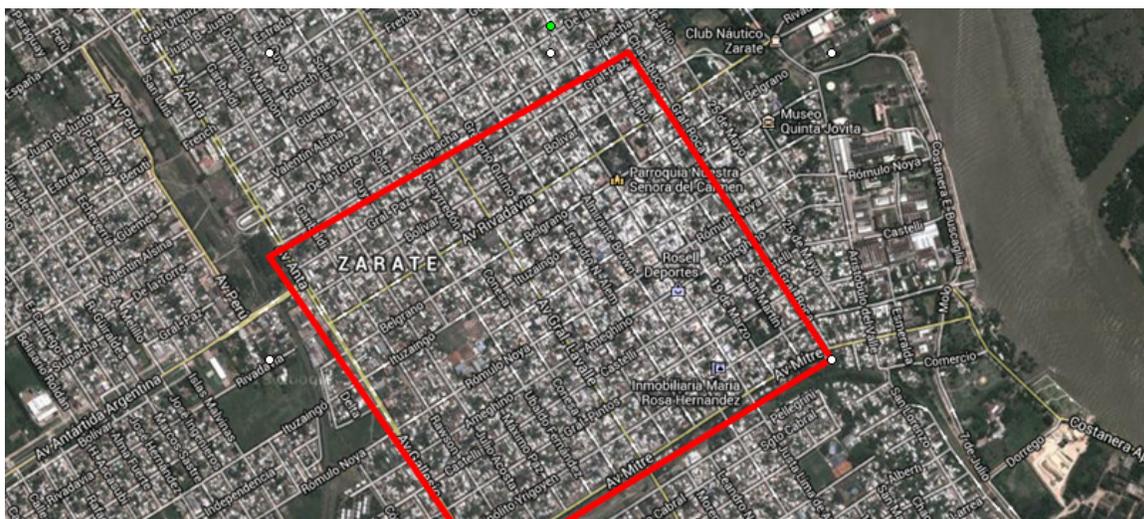
Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de Zarate
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

En función de lo analizado, en relación a las variables relevantes para la localización de las UFAP en el marco de la estructura socio urbana, en la imagen siguiente se muestra la estructura circulatoria, la centralidad derivada de la norma de uso y ocupación del vigente, que permite la localización de este tipo de uso.

En la imagen se observa, que en el sector considerado como área central, se localizan desde la oferta inmobiliaria, cuatro de las parcelas que se han detectado.

La figura siguiente esquematiza su distribución, y el cuadro presentado a continuación resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad. Todos los predios seleccionados, están en cercanía con las principales vías de circulación.



Recorte Espacial. UFAP. Zárate.

Fuente: urBASig, Ministerio de Gobierno.2013

En el caso del municipio de Zarate se incorporaron datos, otorgados mediante vía web, como asimismo material acercado por inmobiliarias y otros actores locales.

El área resultante, queda delimitada por el eje que conforman la calle Suipacha, General Roca, Avenida Anta y Avenida Mitre. Cabe aclarar la cercanía de la estación del ferrocarril y de la Terminal de micros.

En el siguiente cuadro se muestran ordenados respecto a su valor y distancia a la municipalidad y Terminal de Ómnibus.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor \$	Dominio	Publicación
1	casa	Superficie: 340 m ² .	San Martín Esquina Pinto	U\$\$ 410.000	Privado	 http://zarateprop.com.ar/index.php/Property/Casas.htm
2	casa	Superficie: 243 m ² .	Chacabuco al 200	U\$\$ 310.000	Privado	 http://zarateprop.com.ar/index.php/Property/Casas/VENDE-IMPORTANTE-INMUEBLE-CHACABUCO-AL-200.html
3	casa	Superficie: 150 m ²	Castelli 647	U\$\$ 300.000	Privado	 casas.vivavisos.com.ar/compra-casas+zarate/castelli-al-600---zarate--casa-eventa-en-zarate/80678999
4	casa	Superficie: 470m ²	Amhegino al 300 entre Alsina y 25 de mayo	U\$\$ 300.000	Privado	 http://casas.mitula.com.ar/asas/casa-zarate/4
5	casa	Superficie: 225 m ²	Conesa al 200	U\$\$ 270.000	Privado	 http://casas.mitula.com.ar/offerdetalle/10095/96677669894686127/9/1/casa-zarate/Casaslook

Matriz de localización de inmuebles en venta.
Fuente: Inmobiliarias Locales. Año 2013

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1 Valoración de las parcelas

Para la conformación de la matriz se han tenido en cuenta aquellos predios que se encuentran localizados dentro del sector definido como zona central, los cuales suman un total de cinco.

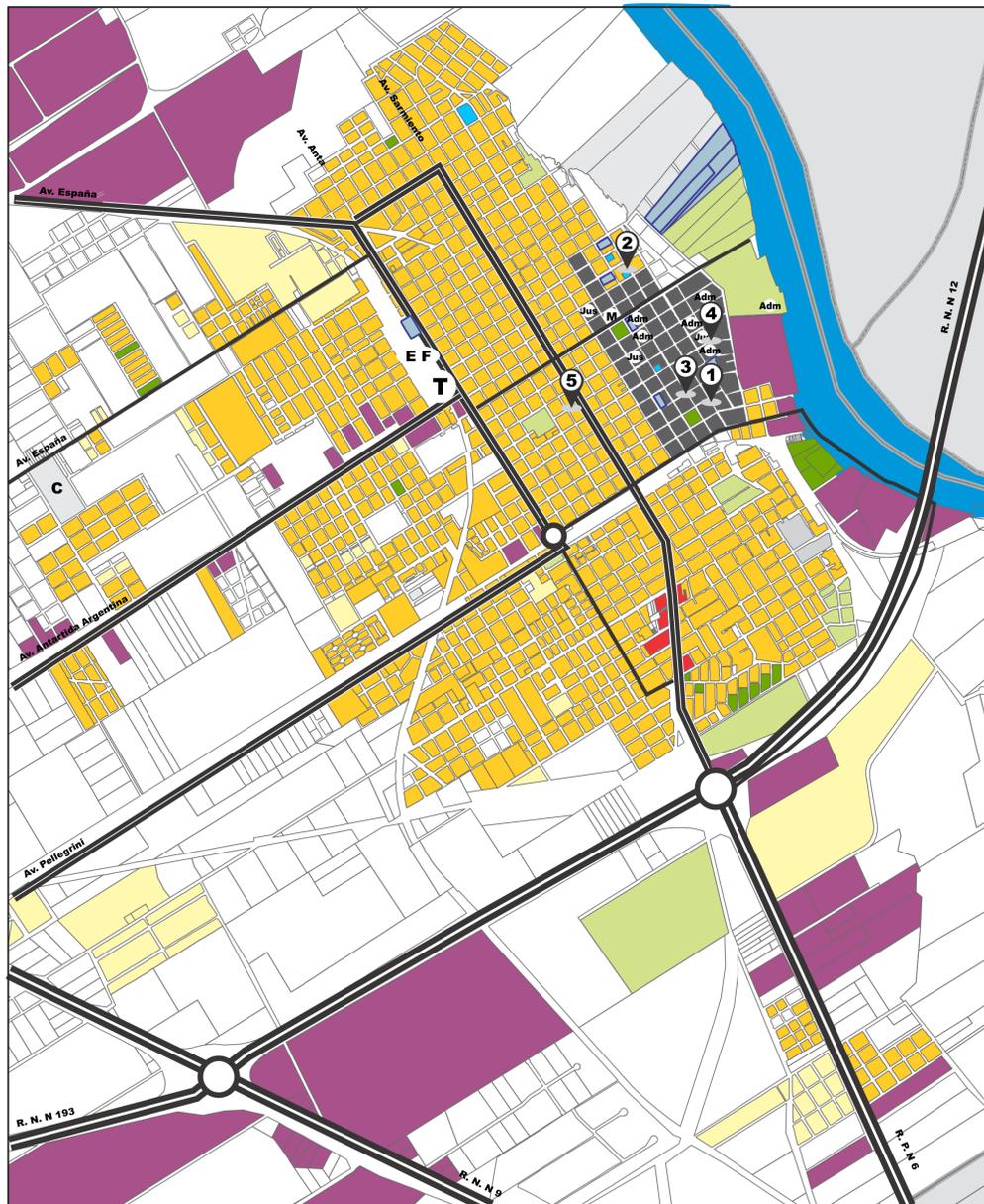
De éstos inmuebles que se encuentran localizados en el sector seleccionado, todas son construcciones en venta, ninguna propiedad en alquiler y una construcción que podría llegarse a demoler que es la número 3. En general todos fueron seleccionados, en el marco de un total de 9 parcelas.

Por otra parte y con relación a la valoración de los inmuebles a la venta, se ha dado especial importancia a la localización y distancia de los mismos hasta la Terminal de Ómnibus, como único medio de transporte en funcionamiento desde la escala regional.

En la siguiente tabla se indican los predios que determina la mejor opción en relación a las variables analizadas.

1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad					
ID Lote	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según Normativa	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional	Municipalidad
	Av. Antal 400		Av. Mitre 900			Rivadavia 751	Av Lavalle 124/128	Felix Pegola 1502	
1	Aprox. 23 cuadras	Alta cobertura Transporte local	aprox. 4 cuadras	A 2 cuadras de avenida principal local.	Art Ley 8912/77 Zona Comercial y Adm.	Aprox. 16 cuadras de Equipamiento más próximo	Aprox. 11 cuadras	Aprox. 13 del equipamiento más próximo.	A 1 cuadras del Equipamiento más próximo
2	Aprox. 17 cuadras	Alta cobertura Transporte local	Aprox. 18 cuadras	Sobre vía principal local.	Zona Comercial y Adm.	A 15 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 10 cuadras	A 18 cuadras del equipamiento más próximo.	A 11 cuadras del Equipamiento más próximo
3	Aprox. 14 cuadras	Alta cobertura Transporte local	Aprox. 5 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local.	Zona Residencial	A 9 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 7 cuadras	A 33 del equipamiento más próximo.	A 9 cuadras del Equipamiento más próximo
4	Aprox. 22 cuadras	Alta cobertura Transporte local	Aprox. 13cuadras	A 5 cuadras de vía principal local.	Zona Comercial y Adm.	A 17 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 13 cuadras	A 29 cuadras del equipamiento más próximo.	A 6 cuadras del Equipamiento más próximo
5	Aprox. 9 cuadras	Alta cobertura Transporte local	Aprox. 9 cuadras	A ½ cuadra de avenida principal local.	Zona Residencial	A 5 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 3 cuadras	A 26 cuadras del equipamiento más próximo	A 14 cuadras del Equipamiento más próximo

Valoración de las parcelas en el Área resultante.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.



PREDIO SELECCIONADO	HOSPITAL / SALUD	<p>ESTRUCTURA SOCIO URBANA y PREDIOS SELECCIONADOS ZARATE</p> <p>0 250 500 METROS 1.000</p> <p>Fuente: fototeleura Google Earth Fecha: Junio 2013</p>
RED VIAL REGIONAL Ppal.	ESPACIO PÚBLICO	
RED VIAL REGIONAL Sec.	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO	
RED VIAL URBANA Ppal.	GALPÓN / INDUSTRIA	
RED FERROVIARIA	M MUNICIPALIDAD	
AREA CENTRAL	E F ESTACION FFCC	
AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA	T TERMINAL OMNIBUS	
AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION	C CEMENTERIO	
GRANDES EQUIP. COMERCIALES	Adm ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	
EQUIP. EDUCATIVO	Jus TRIBUNALES	
	RIO / ARROYOS	

Mapa: Ubicación de parcelas seleccionadas. Ciudad de Zárate.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013

Conclusiones

En la ciudad de Zárate, se seleccionaron cinco propiedades que cumplirían con los requisitos descritos anteriormente, para la localización de la Unidad UFAP.

De los 5 inmuebles que se encuentran localizados en el sector seleccionado, todas son construcciones en venta. Las propiedades resultantes se encuentran situados en el área central, abarcan alrededor de 110 manzanas que incluyen la centralidad urbana y tradicional. Por esta característica, todas las propiedades seleccionadas están bien localizadas respecto del transporte público de pasajeros, tanto en el nivel local y regional.

El lote cuya identificación es la N°1, es el mejor localizado respecto a la centralidad, teniendo además una distancia a 4 cuadras de la terminal de ómnibus y una alta cobertura de transporte y estando a 1 cuadra de la municipalidad.

Los lotes identificados N°2, N°3 y N°4 y N°5 se encuentran a entre 14 y 22 cuadras de la estación ferroviaria y 5 a 18 cuadras de la terminal de ómnibus de larga distancia. Todos tienen una alta cobertura de transporte.

Si bien ha sido requerido por la Defensoría, buscar inmuebles en los que se pudieran realizar deportes, cabe aclarar que la actividad deportiva en el municipio es activa y con una importante oferta. Todos los inmuebles seleccionados, cubren una superficie que va entre 225 a 470 m². Todos superan la superficie predefinida de 100 metros cuadrados.

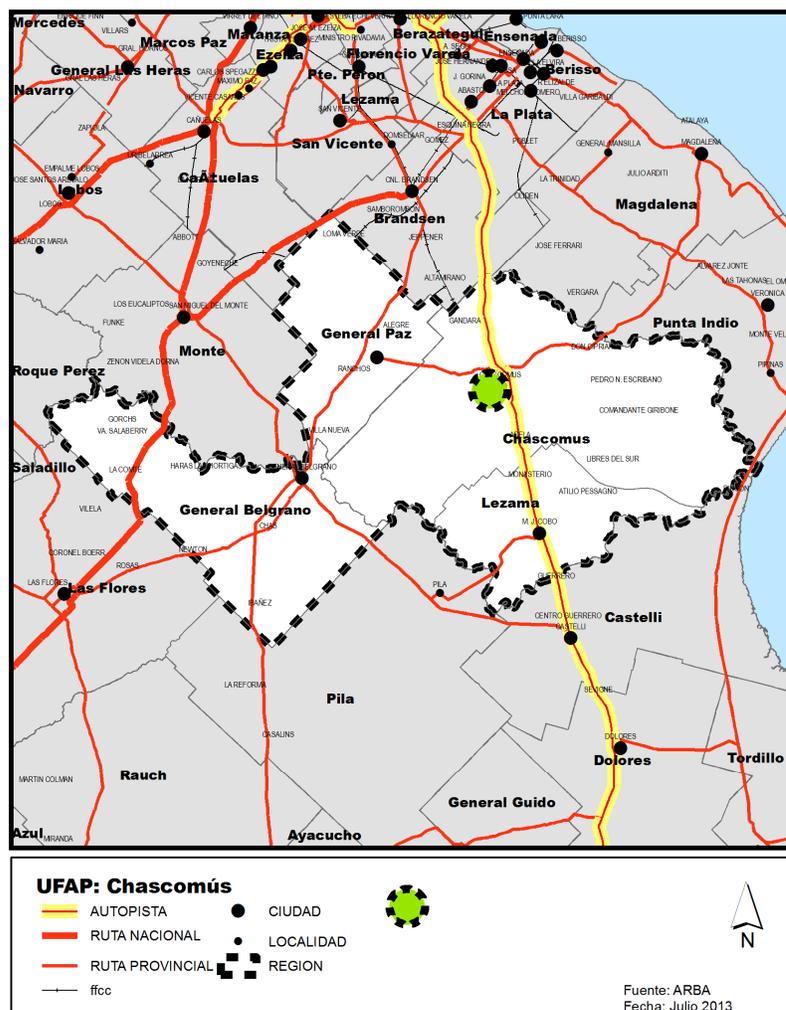
CHASCOMUS

CIUDAD DE CHASCOMUS

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD.

Introducción

En esta segunda Fase del trabajo, la propuesta de Localización de la UFAP, considera un área de influencia conformada por 8 partidos de de la región denominada Zona Deprimida del Salado, en el centro-este de la Provincia de Buenos Aires: General Belgrano, General Paz y Lezama. El área de influencia, incluye a las ciudades cabeceras de los partidos mencionados, 9 localidades y 17 parajes rurales.



Mapa. Área de Influencia del Partido de Chascomús.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 4 partidos cubren una población de 75.881 habitantes. En la figura 1, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades y parajes.

Partido CHASCOMUS	Localidades Chascomus	Partido GRAL. BELGRANO	Localidades Gral. Belgrano Gorchs
42.277 hab.	Parajes Adela La Florida La Postrera La Azotea Grande Parque Girardo Don Cipriano Gándara Libres del Sud	17365 hab.	Parajes Ibañez Bonnement Chas Colonia El Salado La Chumbiada Newton
LEZAMA	Localidades Lezama	GRAL PAZ	Localidades
4,647 hab.	Paraies A. Pessagno El Destino Monasterio	11.592 hab.	Gral. Paz Ranchos Loma Verde Río Salado Villanueva

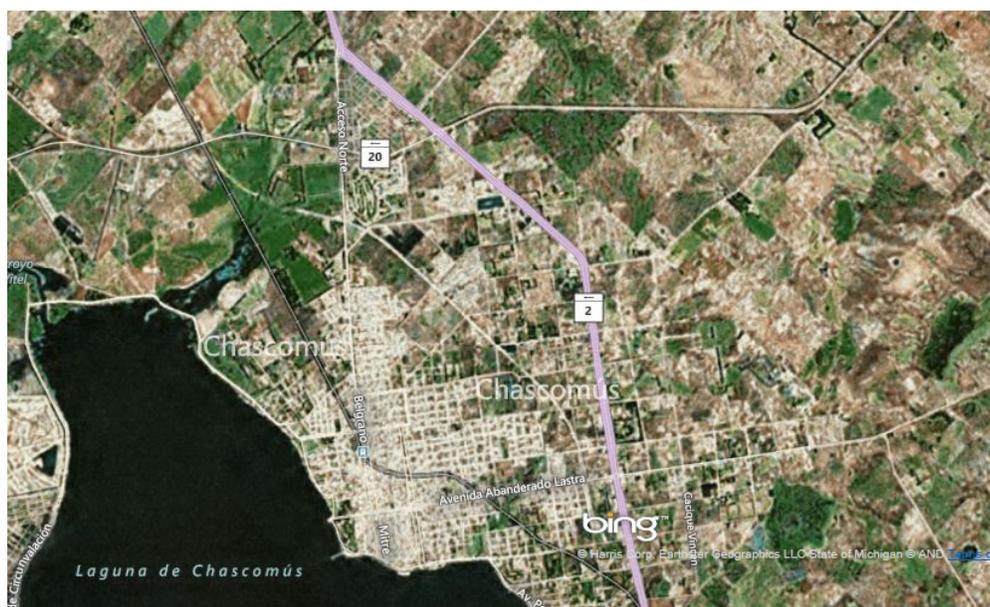
Partidos y localidades en el área de influencia UFAP- Chascomús.

Fuente: DAM. UNLP. 2013.

El Partido tiene una ubicación geográfica privilegiada respecto de Buenos Aires y La Plata, y en relación con los principales flujos comerciales originados por el proceso de integración regional del Mercosur. Al mismo tiempo, Chascomús comienza a mostrar las características de una ciudad predominantemente residencial y parece comportarse como un centro urbano fuertemente dependiente de Buenos Aires y La Plata. La cercanía a estos centros y la rapidez para acceder a los mismos, conectado a través de la autovía 2 (122 Km. a Bs. As. y 90 Km. a La Plata) son un punto fuerte del partido.

Ubicado en la región centro este de la formación pampeana de Buenos Aires; limita al Norte con los partidos de Cnel. Brandsen y Magdalena, separados por el río Samborombón; al oeste con General Paz y General Belgrano; al sur separado por el río Salado con Pila y Castelli y al este con el río. Se encuentran además en su área de influencia. Las principales rutas del partido son las Rutas Nacional 2, (Autovía 2, que conforma el corredor de la costa atlántica, y posee el mayor flujo de tránsito hasta el partido de Chascomús); la Ruta provincial 11 y la Ruta Provincial 29. Se encuentra en lo que podríamos considerar como la cuarta corona del Conurbano Bonaerense, o la primera fuera del arco de la Ruta 6. También puede accederse por medio del Ferrocarril Gral. Roca que parte de Buenos Aires y se dirige hacia la ciudad balnearia de Mar

del Plata, La Plata y parte de los partidos de Magdalena y Castelli. Integra el Corredor de las Rutas 41 y 20, formado por los partidos que son atravesados por éstas. Los partidos de este corredor, así como sus ciudades cabeceras, están entre los que más han crecido en la provincia de Buenos Aires.



Partido de Chascomús.

Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

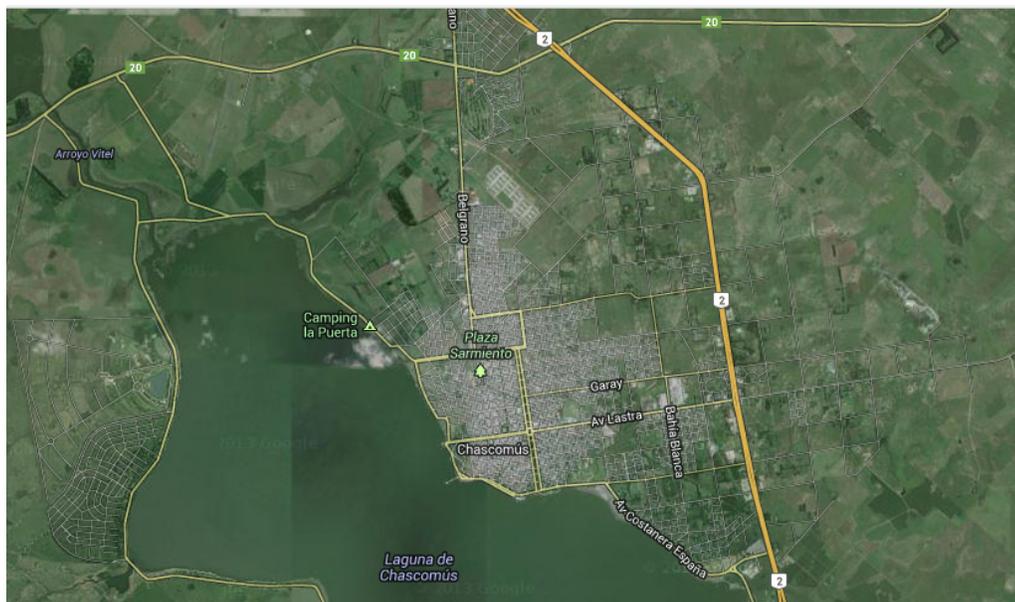
Chascomús es la tercer ciudad de este grupo en crecimiento, con un incremento del 21,4%, y la primera entre las que tienen más de 15 mil habitantes. Cuenta con 42.277 habitantes, y una superficie de 3.452 km², con suelos bajos típicos de la región, albergando una importante cantidad de lagunas, que forman parte del sistema de Encadenadas que desembocan en el río Salado. El casco urbano de la ciudad cabecera, se encuentra emplazado a orillas de la laguna que lleva su nombre, limitando con ella por el Sur y el Oeste, mientras que por el Norte lo hace con una extensa zona agropecuaria intensiva que cruza la RN N° 2 (Autovía 2). El partido se extiende entre los ríos Samborombón y Salado, siendo atravesado en sentido Norte-Sur por la Ruta 2, que corre al este de la ciudad. A las condiciones que dieron a Chascomús significación en el contexto de la actividad turística de la provincia de Buenos Aires, por la impronta de la laguna como recurso natural y el casco histórico neocolonial, se suman las condiciones socio urbanas, potenciales de atraktividad, aptitud y accesibilidad de su entorno regional.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LAS UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

El Partido tiene una ubicación geográfica privilegiada respecto de Buenos Aires y La Plata, y en relación con los principales flujos comerciales originados por el proceso de integración regional del Mercosur. Chascomús muestra las características de una ciudad predominantemente residencial y parece comportarse como un centro urbano fuertemente dependiente de Buenos Aires y La Plata. La cercanía a estos centros y la rapidez para acceder a los mismos (122 Km. a Bs. As. y 90 Km. a La Plata) son un punto fuerte del partido. Se ubica en lo que se considera la cuarta corona del Conurbano Bonaerense, o la primera fuera del arco de la Ruta 6. Tiene un emplazamiento estratégico, en el cruce de la Ruta 2 con la Ruta 20. Las principales rutas del partido son las RN N°2, (Autovía 2, que conforma el corredor de la costa atlántica, y posee el mayor flujo de tránsito hasta el partido de Chascomús); la RP N°11 y la RP N°29. Se localiza en lo que se considera la cuarta corona del Conurbano Bonaerense, o la primera fuera del arco de la Ruta 6.



Conectividad Regional. Partido de Chascomús
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

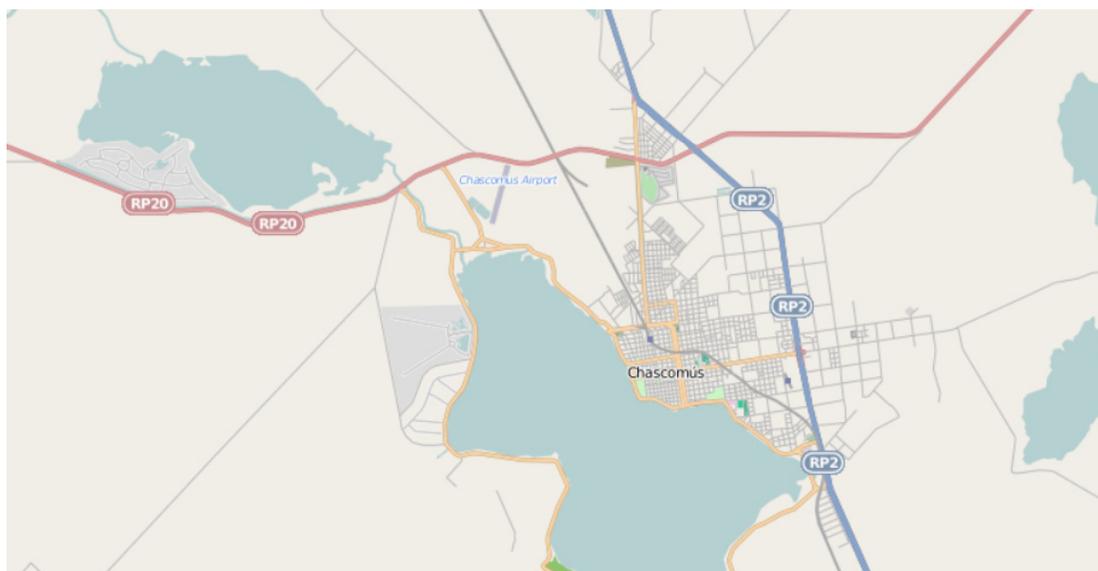
También se accede por medio del Ferrocarril Gral. Roca que parte de Buenos Aires y se dirige hacia la ciudad balnearia de Mar del Plata. Llega además a los partidos de Magdalena y

Castelli. Integra el Corredor de las Rutas 41 y 20, formado por los partidos que son atravesados por éstas.

Las Vías Regionales del partido son aquellas pertenecientes a la Red Nacional y a la Red Troncal Provincial que por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirven para posibilitar la movilidad y accesibilidad con otros municipios, provincias y regiones.

Pertenecen a este rango:

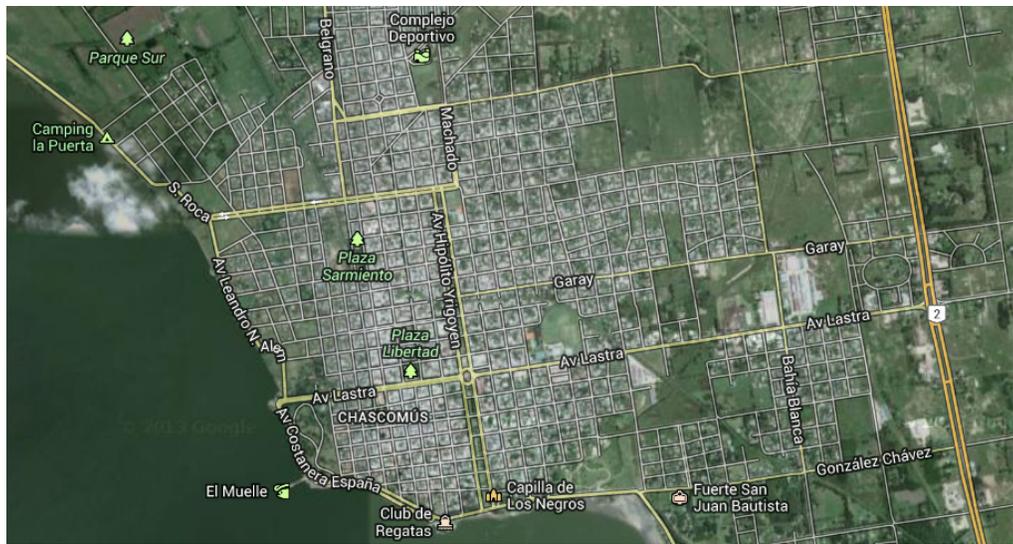
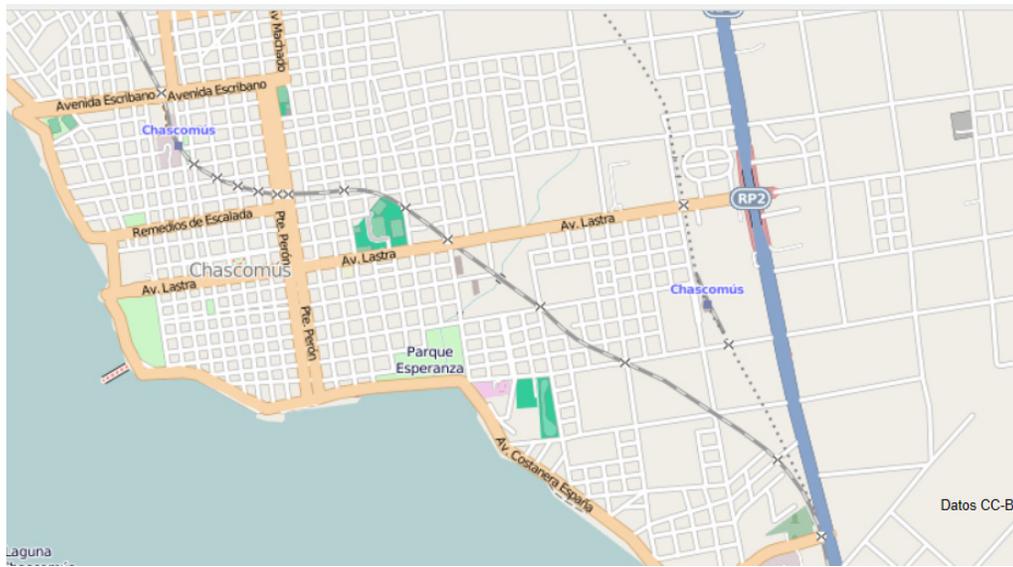
1. Autovía 2 desde el límite con el Partido de Brandsen hasta el límite con el Partido de Castelli.
2. RP 20 desde el límite con el Partido de Gral. Paz hasta el límite con el Partido de Punta Indio.
3. RP 58 desde el cruce con RP 11 hasta el cruce con la Av. Conquistadores de las Campañas al Desierto y desde RP 20 hasta el límite con el Partido de Gral. Paz.
4. RP 11 desde el límite con el Partido de Punta Indio hasta el límite con el Partido de Castelli.
5. RP 57 desde el cruce con Autovía 2 hasta el límite con el Partido de Pila.
6. RP 59 desde el cruce con Autovía 2 hasta el límite con el Partido de Magdalena.



Las Vías Principales son aquellas que permiten los accesos y egresos principales y presentan altos volúmenes de tráfico y una fuerte mixtura de actividades urbanas y suburbanas. Se indican las siguientes:

1. Juan Manuel de Rosas ente Autovía 2 y Fernando de Arenaza.
2. Lastra entre Autovía 2 y Costanera España.

Se citan además las vías secundarias, que tienen que tienen como función la distribución del tráfico urbano local y la conexión entre diferentes sectores y barrios de la ciudad. Presentan altos volúmenes de tráfico y una fuerte relación con las actividades y usos urbanos. Se indican las siguientes:



1. Hipólito Irigoyen entre Pedro N. Escribano y Lastra.
2. Juan D. Perón entre Lastra y Costanera España.
3. Machado entre F. de Arenaza y Pedro N. Escribano

Además de Grito de Dolores; Diagonal 7 de Noviembre; Balcarce; González Chávez; Scalabrini Ortiz; Juan M. de Rosas; Arenaza, entre otras.



Mapa: Sistema De Movimientos. Ciudad de Chascomús.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Las calles del área consolidada, corren en dirección Norte-Sur y Este-Oeste, no existiendo regularidad en el tamaño de su amanzamiento. Pero si se puede apreciar que aún conserva la traza de las leyes de indias, damero ortogonal de la época de la fundación. En relación a los ejes viales urbanos, el municipio presenta un problema de jerarquización a resolver, con potenciales importantes en caso de mejorarse y tener mayor posibilidad de aprovechamiento. La accesibilidad intraurbana, resulta complicada, ya que la circulación por la ciudad debido a la trama urbana es discontinua. Las dos arterías de circulación más importantes para ingresar a la ciudad son la calle Belgrano y la Avenida Lastra, ambas desembocan en la Laguna de Chascomús. El casco histórico de la ciudad, está inserto entre las avenidas Hipólito Irigoyen y Escribano. En relación a las calles y bulevares, se observa la necesidad de preservar la escala, los empedrados y el ambiente en general, como por ejemplo en los bulevares y espacios verdes de las calles H. Irigoyen y Presidente Perón.

En relación al transporte público de pasajeros

Se registran viajes diarios de Chascomús a Buenos Aires y a La Plata, a trabajar y estudiar en su mayoría, de alrededor de 1.500 personas. Las personas que se movilizan diariamente en auto transporte público, son aproximadamente 600, a los que se agregan unas 20 personas que lo hacen en ferrocarril y 912 que se desplazan en vehículos particulares¹. La cercanía y la cantidad de personas que trabajan y estudian en Buenos Aires y La Plata, hace que muchos de los servicios y productos que no son de consumo diario sean adquiridos en centros de otros partidos. Las características hasta aquí mencionadas, delinean un perfil de la ciudad más cercano a un barrio de Buenos Aires, que a una ciudad propia del interior de la Provincia. En la medida que los nuevos residentes de Chascomús sean personas que tengan su trabajo en La Plata o ciudad de Buenos Aires, este perfil de ciudad residencial se irá acentuando y consolidando.

La Terminal local se emplaza, en proximidad con la Autovía 2 y la Avda. Lastra con la intersección de Balcarce. Son 4 empresas de líneas de micros las que llegan a la ciudad (Cóndor, Plaza, Estrella y Rápido Argentino). Brindan también servicios de media distancia varias empresas locales transporte de pasajeros y servicio *de combis-charters*. *Empresa Ricchieri Tours*, cuyos destinos son:

- Chascomús a Capital Federal y Capital Federal a Chascomús

¹ Fuente: COVISUR s.A. Estimaciones hechas en base a consultas realizadas a diferentes empresas de trasportes.

- Dolores a Capital Federal. y Capital Federal a Dolores.
- Gral. Belgrano a Capital Federal y Capital Federal a Gral. Belgrano

Remises en viaje compartido a la ciudad de La Plata

- Remís 13/20 Tel: (02241) - 431320 / (02241) - 15691320/ Nextel: 147*1320
- Remís Eclipse Tel: (02241) – 430011
- Remís Horizonte Tel: (02241) – 436886
- No hay micro locales de recorridos internos (Entre otras la Empresa Chascobus, se encuentra en estado de licitación)

La *Estación Ferro automotor* es un proyecto que vincula la estación de ómnibus y la estación de trenes. Actualmente, está funcionando solamente en dicho predio la Terminal de Ómnibus. Se proyectó a futuro el traslado de la estación. La propuesta se fundamenta en la necesidad de evitar que el ramal ferroviario atravesase el centro urbano de la ciudad de Chascomús, garantizando así mayor velocidad de circulación, un menor tiempo de viaje y un nivel de seguridad superior al actual, ya que el proyecto elimina la intersección de gran cantidad de arterias urbanas en pleno centro de la ciudad con el tendido ferroviario. En la actualidad, el Ferrocarril se encuentra en el casco Histórico en la calle Belgrano. La ciudad de Chascomús posee conectividad por el ferrocarril General Roca, que vincula Buenos Aires con Mar del Plata: Sale desde Constitución, realizando diferentes paradas en los Municipios de Chascomús, Dolores, Maipú y Mar del Plata.

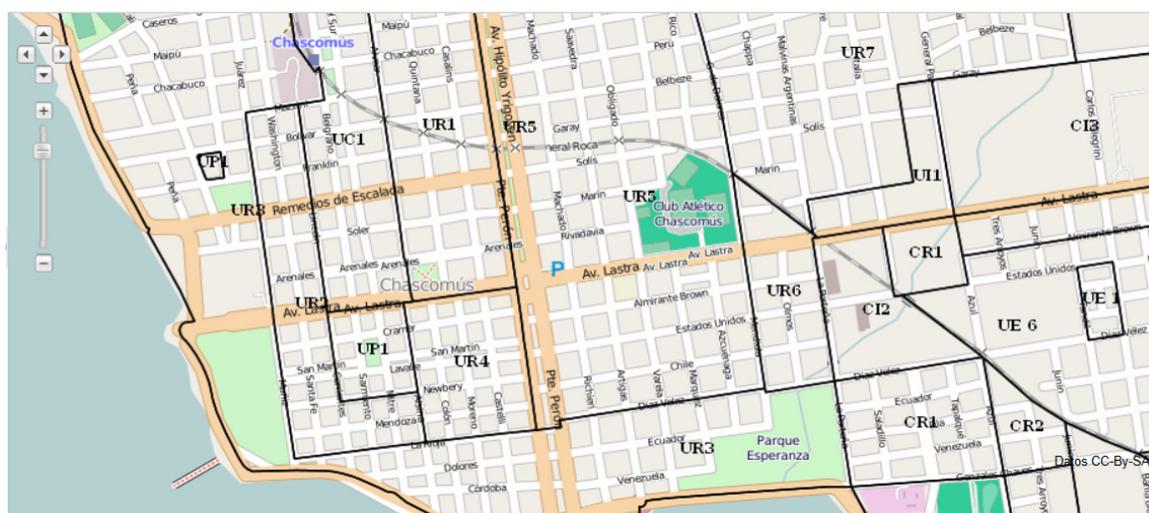
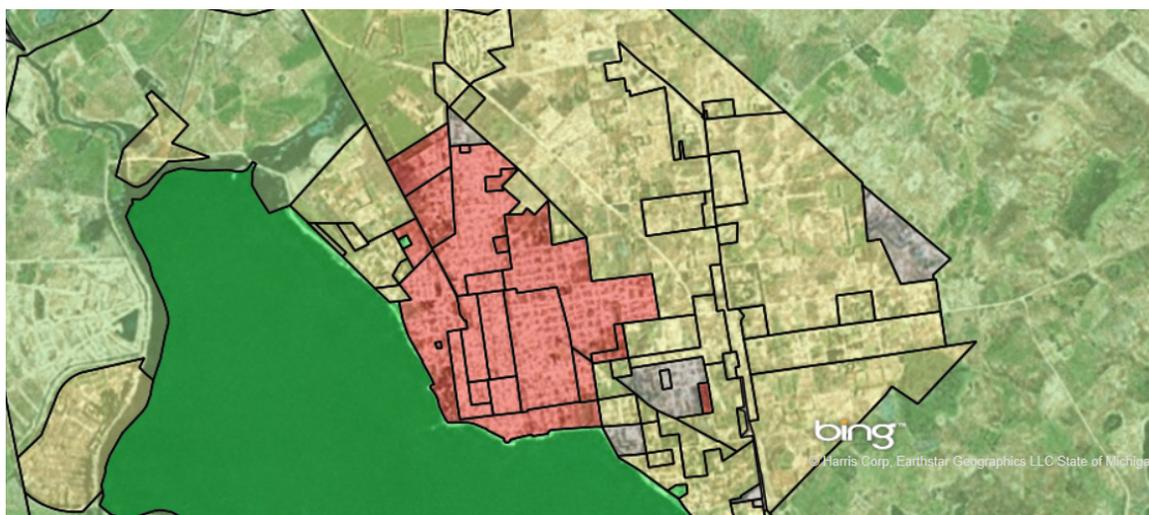


Estación Ferroviaria. Ciudad de Chascomús.

Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

2.2. Centralidad Según normativa

El crecimiento urbano, demográfico y espacial, ocasiona necesariamente una recomposición de la centralidad urbana del partido, entendida como concentración de usos y funciones, desde donde se estructura el espacio y ordena la sociedad, se constituye en una categoría de análisis fundamental, en la medida en que permite articular la ciudad sobre un determinado territorio y definir en este caso, el lugar de localización de los predios para la instalación de las UFAPs.

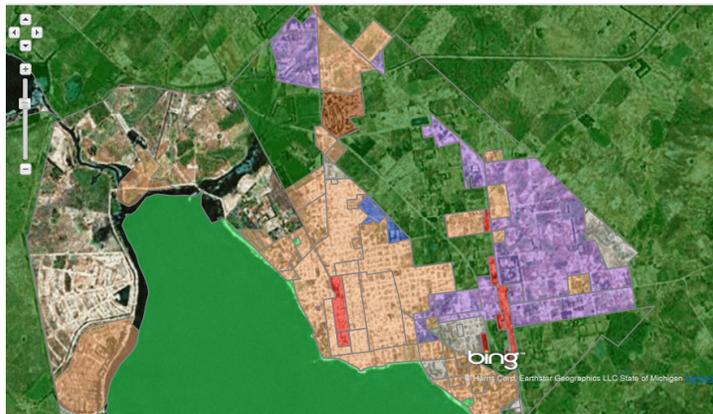


Normativa del Área Central. Ciudad de Chascomús.

Fuente: urBAsig. Ministerio de Gobierno. 2013

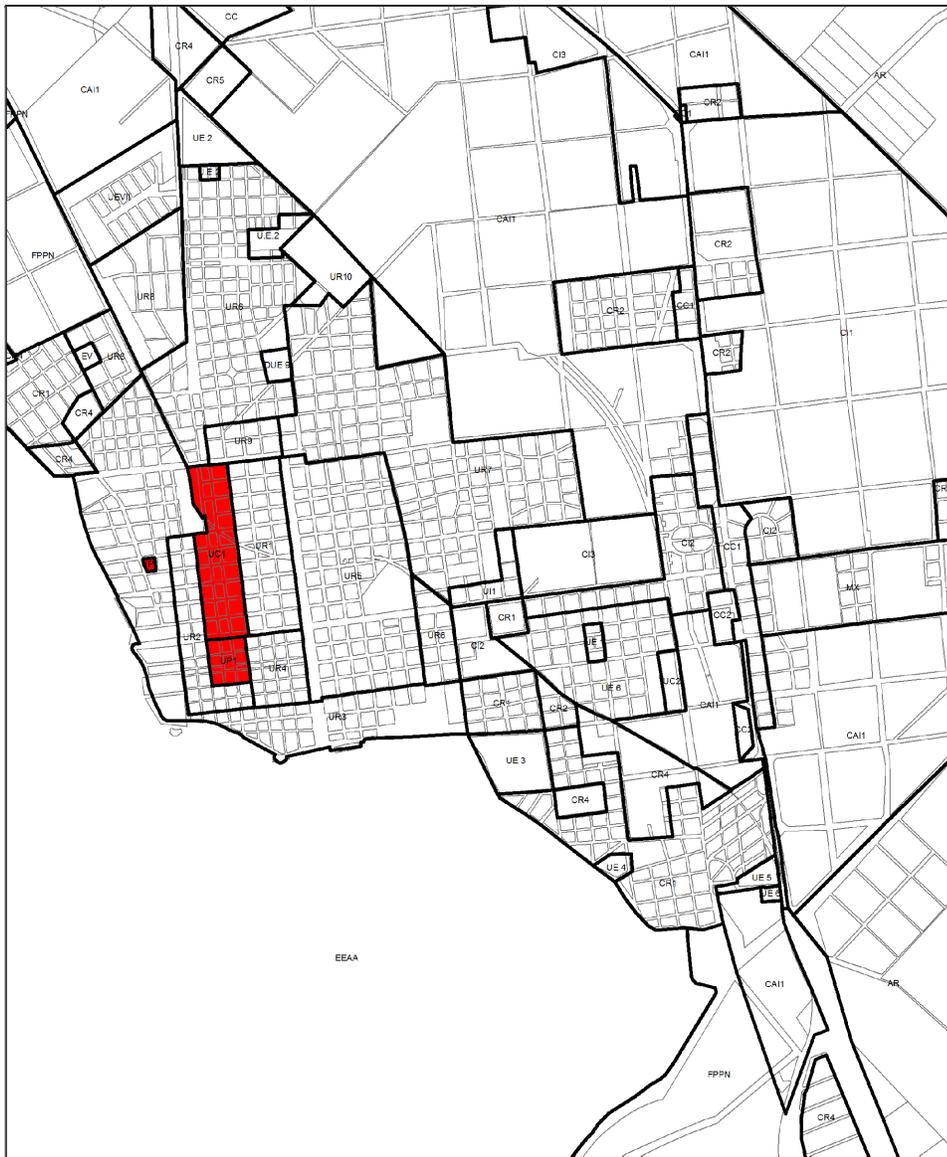
Según la normativa, en el área central se caracteriza a la zona urbana UC1 (Distrito Urbano Comercial 1), con categoría 2.0; cuyo uso dominante es comercial (expoventa, servicios

comerciales, servicios de la alimentación, transporte, almacenaje); con uso residencial unifamiliar, multifamiliar, hotelería. En esta área encontramos además uso complementario, con actividades artesanales y servicios industriales. Caracteriza a la zona un FOS de 0.6; FOT de 1.8, con densidad de 500 hab/ha. .En este sector se encuentran además dos áreas urbanas: UR1 (Distrito Urbano Residencial 1) con categoría 5.0, cuyo uso dominante es residencial unifamiliar, multifamiliar, hotelería; con uso complementario, comercial minorista diario periódico y ocasional, servicios generales profesionales y financieros. Los indicadores correspondientes son FOS 0.6; FOT 1.8.; la densidad es de 300 hab/ha. La segunda área UR2 (Distrito Urbano Residencial 2), con categoría 0,6 y uso dominante residencial unifamiliar, hotelería; uso complementario comercial, exposición y venta, servicios generales, profesionales, garages, deportivos, industrias inocuas. Los indicadores correspondientes son FOS 0,6 y FOT 1,2. La densidad es de 200 hab/ha. Aledaño al área central se encuentra la zona Distrito Urbano Residencial 3 (UR3), con categoría 6.0, con uso dominante de vivienda unifamiliar y hotelería, y uso complementario en donde predomina comercio, servicios profesionales y generales, terminal de transporte, equipamiento social, salud, deportivos, culto; asimismo está permitido industrias de menos de 30 mts. Los indicadores establecen un FOS de 0.5 y un FOT de 1.0. La densidad es 150 hab/ha.



Zonificación según Ley 8912/1977
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

Se describen además las zonas que corresponden al Distrito Publico 1 (UP1), con categoría 3 y uso dominante de gobierno y administración; además de vivienda unifamiliar, multifamiliar, hotelería, comercio minorista, servicios generales, personales, profesionales, salones de fiestas, espectáculos y esparcimiento. El uso complementario es de garages, playas de estacionamiento, actividades y servicios industriales y artesanales hasta 30m2. Los indicadores, son de FOS 0.6 y FOT 1.2, con densidad de 200 hab/ha.



Mapa: Centralidad Según Normativa Vigente.
 Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

En las últimas décadas, la gestión de las ciudades ha puesto especial énfasis en la recuperación de sus centralidades urbanas históricas, mediante políticas de conservación, normativas que regulan el uso del suelo y edificación, recuperación de la arquitectura monumental, mejoramiento de la infraestructura urbana, recuperación de espacios públicos, seguridad, entre otros. En este marco, la ciudad de Chascomús, presenta la estructura típica de los centros pampeanos con un área central de fuerte identidad y alta calidad urbana. Simultáneamente, la periferia urbana de Chascomús presenta un alto nivel de deterioro. En relación a la dimensión social, se hace un somero análisis de caracterización:

En relación al área educativa: La ciudad de Chascomús es cabecera de la Región Educativa 17 (San Miguel del Monte, Gral. Paz, Gral. Belgrano, Pila, Rauch y Chascomús). Encontramos la presencia de los distintos niveles educativos: Preescolar, Media, Primaria, además de sedes de los niveles Especiales, Educación Física, Superior, Psicología y algunas extensiones de sedes, como Artística y Adultos. Funciona la Secretaría de Inspección, la Jefatura de Región, la Sede de Inspectores, y la Jefatura de Región de Inspectores. El partido de Chascomús cuenta con establecimientos públicos como privados, mientras que en la ciudad cabecera se incorporan establecimientos del Estado Municipal. Existen carreras en los niveles terciarios y universitarios.

En relación a la cultura e identidad local, Chascomús presenta una intensa y variada actividad cultural, siendo el Teatro Municipal Brazzola uno de los iconos de la ciudad. Realiza importantes festivales y coexisten más de seis grupos de teatro, artesanos, pintores y escritores, entre otros artistas, que logran tener una variada oferta cultural. Asimismo las instituciones sociales son numerosas en el partido y muchas de ellas realizan tareas solidarias y de tipo asistencial, mientras que otras trabajan en acciones de promoción. En relación a la formación cultural, existen institutos artísticos de mucho prestigio como son el Conservatorio de Música y la Escuela de Cerámica.

En relación al deporte: Si bien hay una importante tradición en cuanto a las instituciones deportivas, la infraestructura disponible se encuentra en muchos casos sub-utilizada, además de carencia de espacios aptos para la práctica deportiva en los barrios periféricos, donde se concentra población de bajos recursos.

En relación a los Medios de comunicación, el periodismo gráfico es significativo en Chascomús, siendo una de las pocas ciudades de la provincia que cuenta con tres diarios. Tiene su propia señal de televisión por cable, que trasmite programas locales, y cuyo alcance le permite servir a un importante sector de la población. Por último, existen en la ciudad siete radios de Frecuencia Modulada habilitadas por el Municipio, y una radio de Amplitud Modulada con alcance regional.

En relación al área de salud: Chascomús pertenece a la Región Sanitaria XI, conformada por los partidos de: Berisso, Brandsen, Cañuelas, Castelli, Dolores, Ensenada, General Belgrano, General Paz, La Plata, Magdalena, Monte, Pila, Presidente Perón, Punta Indio, San Vicente y Tordillo. Hoy, el número de establecimientos sanitarios ha disminuido, contando en la actualidad con 3 establecimientos sanitarios con internación, 2 municipales y 1 privado.

En relación al área de administración y justicia: Pertenece a la Región 3², que incluye los municipios de Tandil, Mar del Plata y Dolores, teniendo un fuerte peso geopolítico de la región. Cuenta además con una sede Atención Social, en el marco de la creación de la Dirección de Políticas Sociales, que trabaja sobre saberes y temáticas que se abordan en las áreas sociales del municipio, en función de optimizar los servicios. Asimismo, pone en juego las políticas sociales de la gestión, que tienen vinculación con el territorio articulando acciones y abordajes con la Dirección de Familia y el resto de la Secretarías y Direcciones municipales.

² Chascomús: Juzgado de Faltas, en la calle Bolívar 477.



	RED VIAL REGIONAL Ppal.	E F	ESTACION FFCC	EQUIPAMIENTOS DETERMINANTES
	RED VIAL REGIONAL Sec.	T	TERMINAL OMNIBUS	
	RED VIAL URBANA Ppal.	M	MUNICIPALIDAD	CHASCOMUS
	RED FERROVIARIA	Jus	TRIBUNALES	
	MANZANA OCUPADA		CENTRALIDAD DEFINIDA EQUIP.	 Fuente: fotolectura Google Earth Fecha: Junio 2013
	ESPACIO PÚBLICO		EQUIPAMIENTO EDUCATIVO	
	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO			
	EQUIPAMIENTO SALUD			

Mapa: Equipamientos Determinantes.
 Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

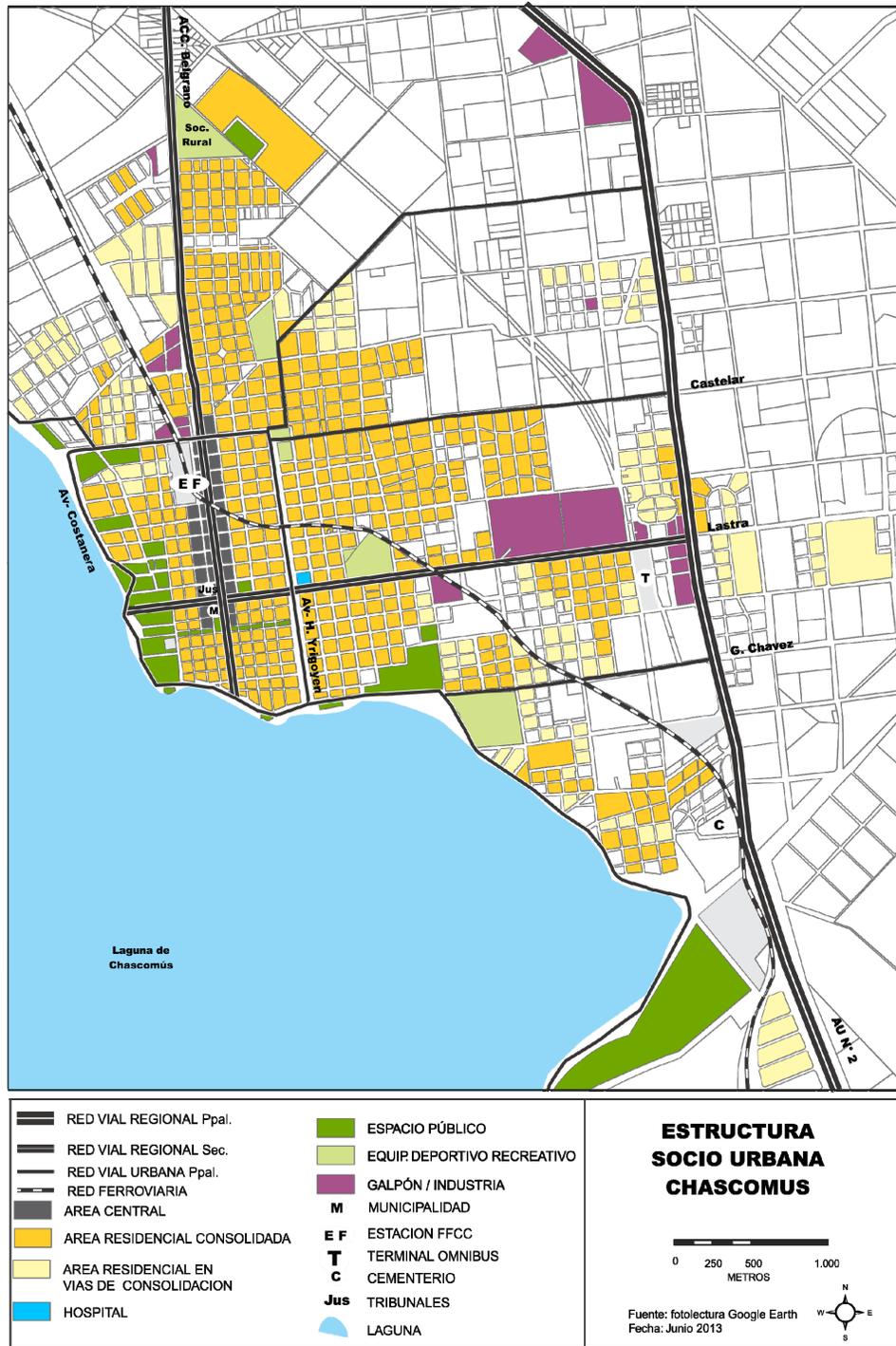
Según grado de ocupación

A través de la observación de la foto lectura de imagen en Google Earth, se verifica una alta ocupación en el área central, al igual que en su entorno, el cual tiene un uso fuertemente residencial, con pocos depósitos, talleres e industrias de primera categoría compatibles con el medio urbano según legislación provincial vigente (uso Complementario y Mixto). En una rápida observación, se verifica que la zona de usos específicos, se encuentra en los límites del partido, lejos del centro y más allá de la periferia urbana, rodeada de las zonas agropecuarias y cercanas a las rutas de acceso. Asimismo, se observa que en esta área central casi todo el sector está parcelado y ocupado, por lo cual para este estudio, se seleccionaron viviendas y locales, para demoler o reciclar, para la localización de las UFAP. El equipamiento se encuentra en el sector que se ha considerado como centralidad urbana, con una alta cobertura de espacios verdes públicos y equipamiento recreativo. El grado de ocupación en el área central corresponde a el sector UR1 (Urbano Residencial 1): Avda. Escribano desde Alvear hasta Av. Hipólito Yrigoyen; Hipólito Irigoyen desde Av. Pedro Nicolás Escribano hasta Av. Lastra; Av. Lastra desde Hipólito Irigoyen hasta Alvear; Alvear desde Av. Lastra hasta Av. N. Escribano; y al sector UR2 (Urbano Residencial 2): Mazzini desde Juárez hasta Lincoln, Lincoln desde Mazzini hasta Av. Lastra; Av. Lastra desde Lincoln hasta Santa Fé; Santa Fé desde Av. Lastra hasta Mendoza, Mendoza desde Santa Fé hasta Av. Pres. Perón, Av. Presidente Perón desde Mendoza hasta La Rioja, La Rioja desde Av. Presidente Perón hasta Muñiz, Muñiz desde la Rioja hasta Manzini.

2.3. Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

Para establecer el recorte espacial, se centró el trabajo en una indagatoria acerca del actual contexto del municipio., realizándose una rápida visita a la ciudad y se incorporaron datos otorgados por la Delegación Chascomús, del CAPBA, por las inmobiliarias y por otros actores locales. Se estableció un recorte espacial, determinado por la normativa (UC1, UR1, UP1, UR2), cuyo uso predominante es comercial, residencial, e institucional. Para este sector se evaluó el sistema de transporte y comunicaciones en relación a la fluidez y accesibilidad al centro urbano y en su relación con el entorno para garantizar una buena conexión y comunicabilidad con la región. El área resultante queda delimitada por el eje que conforman las calles Franklin (Garay), Obligado (Varela), Avda L. M. Alem (Avda Costanera; España). Cabe aclarar la cercanía de la estación del ferrocarril y de la Terminal de micros.



Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de Chascomús.

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

En la selección de predios, se encontró el inconveniente de la ausencia de lotes vacantes en el área central de la ciudad, como asimismo el alto valor inmobiliario, de las viviendas en venta, que es la opción posible. Cabe aclarar, que el alto valor del suelo en este municipio, se debe fundamentalmente al significativo valor de “Centro Histórico” y “Sitio de Significación Cultural”, como completamiento del paisaje cultural, y al reconocimiento de centralidad que aporta identidad al territorio. Como consecuencia de la accesibilidad interna y de la conectividad se establece un recorte espacial, que se circunscribe al polígono delimitado por las calles Franklin-Garay; Obligado-Varela; Avda Leandro M. Alem-Avda Costanera; España. En el mapa siguiente se indica el recorte realizado para la localización de la Unidad UFAP Chascomús.



Recorte Espacial. UFAP Chascomús.

Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

ID	Tipo	Dimensiones en m2.	Localización	Valor \$	Dominio	Publicación
1	casa	Superficie: lote 555 m ² .	Garay entre Machado y Saavedra	U\$S 180.000	Privado	http://www.inescanale.com.ar/detalle 
2	Lote	Superficie: 300 m ² .	Hipólito Irigoyen y Mendoza	U\$S 40.000	Privado	www.empresss.com/index.php?q=inmobiliaria+monteagudo+chascomus 
3	lote	Superficie: 300 m ²	Hipólito Irigoyen y Mendoza	U\$S S/Costo		http://ursinopropiedades.com.ar/ 
4	lote	Superficie: 240m ²	Rioja y Muñiz	U\$S 42.000	Privado	http://ursinopropiedades.com.ar/ 
5	casa	Superficie: 350m ²	Lastra y Washintong	U\$S 210.000	Privado	
6	lote	Superficie: 413 m ²	Lastra y Alsina	U\$S 54.000	Privado Particular. 02243-540971	

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

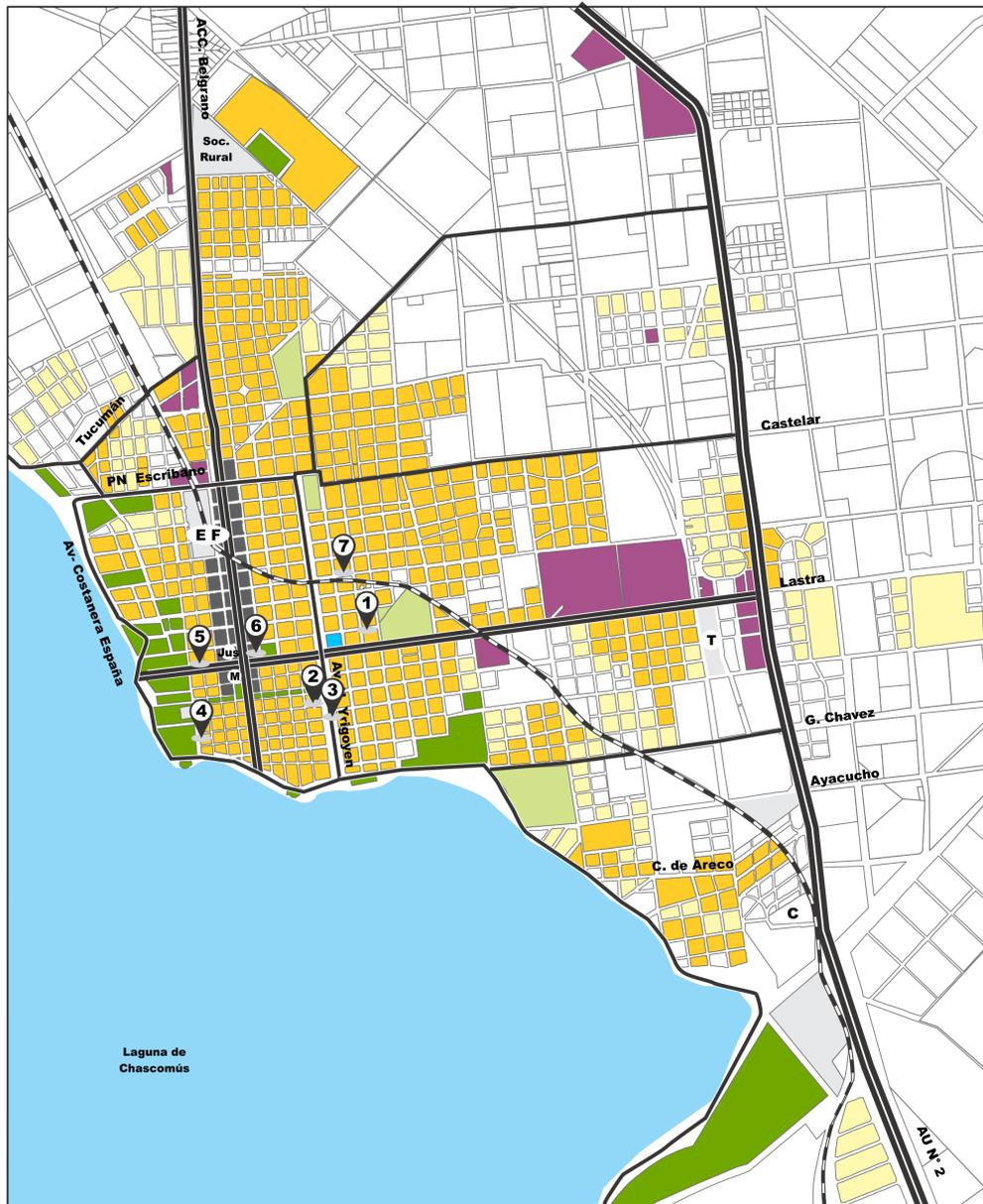
4.1. Valoración de las parcelas

En la siguiente matriz se presentan las parcelas, ya sean lotes o viviendas a la venta, algunas de ellas a demoler, según su localización respecto a las variables desarrolladas en este informe.

Se disponen en igual orden que en la tabla precedente, y se ponderan según su ubicación en relación al área resultante, costo y la cercanía a los equipamientos.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad			2° Centralidad					
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según Normativa	Según localización de equipamientos especiales			Municipalidad
	Ferroviario	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional	
1	No transporta pasajeros de los municipios limítrofes	No posee cobertura Transporte local	Aprox. 21 cuadradas	A 2 cuadradas de vía principal local.	Dentro buffer de área UR2	Aprox. 12 del equipamiento más próximo.	A 8 cuadradas del equipamiento más próximo	Aprox. 5 del equipamiento más próximo.	Aprox. 13 cuadradas del equipamiento más próximo.
2	No transporta pasajeros de los municipios limítrofes	No posee cobertura Transporte local	Aprox. 23 cuadradas	Sobre vía principal local.	Dentro buffer de área UP1	Aprox. 20 del equipamiento más próximo..	A 18 cuadradas del equipamiento más próximo	A 6 cuadradas del equipamiento más próximo.	Aprox. 11 cuadradas del equipamiento más próximo.
3	No transporta pasajeros de los municipios limítrofes	No posee cobertura Transporte local	Aprox. 23 cuadradas	Sobre costanera y vía principal local.	Dentro buffer de área UP1	Aprox. 20 del equipamiento más próximo.	A 18 cuadradas del equipamiento más próximo.	A 6 del equipamiento más próximo.	Aprox. 7 cuadradas del equipamiento más próximo.

4	No transporta pasajeros de los municipios limitrofes	No posee cobertura Transporte local	Aprox. 22 cuadras	Sobre vía principal local-acceso	Dentro buffer de área UR2	Aprox. 12 del equipamiento más próximo.	A 12 cuadras del equipamiento más próximo	A 16 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 4 cuadras del equipamiento más próximo.
5	No transporta pasajeros de los municipios limitrofes	No posee cobertura Transporte local	Aprox. 25 cuadras	Sobre vía principal local-acceso	Dentro buffer de área UR2	Aprox. 7 del equipamiento más próximo.	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	A 9 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 5 del equipamiento más próximo.
6	No transporta pasajeros de los municipios limitrofes	No posee cobertura Transporte local	Aprox. 24 cuadras	Sobre vía principal local-acceso	Dentro buffer de área UP1	Aprox. 10 del equipamiento más próximo.	A 7 cuadras del equipamiento más próximo	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox 3 cuadras ½ Del equipamiento más próximo



Mapa: Estructura Socio Urbana y Predios Seleccionados.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Chascomús, sede de la Unidad UFAP, con un área de influencia que incluye los partidos de General Belgrano, General Paz y Lezama se seleccionaron seis parcelas, de las cuales encontramos cuatro lotes a la venta (que cumplen con los requisitos solicitados para el prototipo) y dos viviendas, que cumplirían con los requisitos descriptos anteriormente, para la localización de la UFAP.

Los predios que se presentan, son los que mejor localización tienen, con respecto a la centralidad y conectividad definida, en los aspectos conceptuales, de este informe.

El lote identificado como ID2, es el mejor valorado; se encuentra en el área central y esta aproximadamente a 10 cuadras de la Estación Ferroviaria, a dos cuadras de la Avda. H. Yrigoyen y a tres cuadras de la Avda. Lastra.

El lote identificado como ID6, se encuentra ubicado en el área central y a una cuadra de la plaza central. No se ha podido identificar su propietario. Tiene una excelente accesibilidad y ubicación.

La propiedad mejor localizada según los parámetros establecidos, ID5, se encuentra ubicada sobre una de las vías principales y a 4 cuadras de la plaza central. Se trata de una vivienda en dos plantas, con una superficie de 413 m² de superficie total. Su valor de mercado es de U\$S 210.000. Ante la escasa oferta de predios en el área seleccionada por tratarse de una localización con alta ocupación del suelo, podría resultar una alternativa viable la compra de un inmueble construido o bien en alquiler.

DOLORES

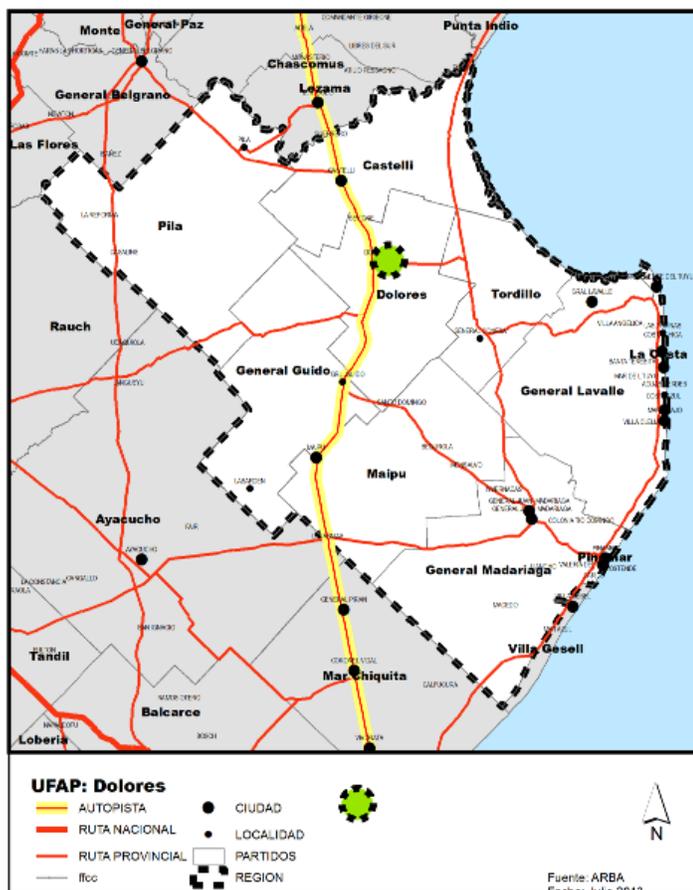
CIUDAD DE DOLORES

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE DOLORES.

Introducción

El municipio de Dolores se encuentra en la provincia de Buenos Aires, localizado en el centro de la provincia aledaño al sector costero del Río de La Plata. Limita con los partidos de Castelli al norte, con Pila y General Guido al este, con Maipú al sur y con Tordillo al oeste. Se encuentra a 189 Km de la ciudad capital bonaerense, y a 207 Km de Capital Federal.

Según los datos de la Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires, el partido posee una superficie de 1973.14 Km².



Mapa: Región de influencia de UFAP Dolores.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 9 partidos cubren una población de 171869 hab. En la figura, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades y cuarteles.

<p>DOLORES</p> <p>27 216 Habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>Dolores Sevigne</p>
<p>TORDILLO</p> <p>1819 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>Tordillo General Conesa Villa Roch Paraje Esquina de Crotto</p>
<p>LA COSTA</p> <p>69 633 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>San Clemente del Tuyú Las Toninas Costa Chica Santa Teresita Mar del Tuyú Costa del Este Aguas Verdes La Lucila del Mar Costa Azul San Bernardo del Tuyú Mar de Ajó Nueva Atlantis Punta Médanos Pinar del Sol Costa Esmeralda</p>
<p>GENERAL MADARIAGA</p> <p>19 747 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>General Juan Madariaga (Cabecera del Partido) Barrio Kennedy</p>
<p>MAIPÚ</p> <p>10 193 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>Maipú Las Armas Santo Domingo</p>
<p>GENERAL GUIDO</p> <p>10 193 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>General Guido Labardén</p>
<p>PILA</p> <p>3.640 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>Pila Casalins</p> <p>Cuarteles</p>

	La Florida La Luz La Victoria Real Audiencia
GENERAL LAVALLE 3700 habitantes	Localidades General Lavalle Pavón Chacras de San Clemente
PINAMAR 25 728 habitantes	Localidades Montecarlo Pinamar Mar de Ostende Ostende Valeria del Mar Cariló

Área de Influencia del Partido de Tres Arroyos: Partidos, Ciudades y Localidades.

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

El río Salado es el principal curso de agua de la zona y vierte sus aguas en el río de La Plata, en la bahía de Samborombón. Su difícil drenaje es ayudado por canales artificiales, de los cuales el canal 9 cruza el partido de Dolores. También presenta una zona de lagunas y bañados permanentes y temporarios. Estos espejos de agua se cubren de vegetación muy variada.

La actividad predominante es la ganadería extensiva (sobre todo el ganado de la cría), ya que en la zona sufre anegamientos por las crecidas del río Salado. Zona en la que abundan las estancias. Tiene un gran potencial económico en lo que colabora su privilegiada circulación vehicular por la autopista de la Ruta Nacional N° 2 y el eje ferroviario Buenos Aires-Mar del Plata.

Al interior del municipio se ha seleccionado la localidad de Dolores como sitio posible para albergar una Unidad UFAP, considerando que podría ser la cabecera de la Región conformada por los municipios de: Tordillo, La Costa, General Madariaga, Maipú, General Guido, Pila, General Lavalle, DOLORES y Pinamar.

La conectividad de la localidad de Dolores con los municipios de la región, es a través de la RPN° 63 y la AUR 2. Por la RPN° 63, y a través de la RPN° 11 se vincula con General Conesa hacia el este, con Tordillo, con General Lavalle y con el municipio de La Costa. Por la AUR 2, se conecta al norte con Castelli, desde allí por la RPN° 41 y la RPN° 57 con Pila. Por la AUR 2 se conecta al sur con Maipú y General Guido, desde la AUR 2 por la RPN° 62 se vincula con General Madariaga, y desde allí por la RPN° 74 Pinamar. En el caso de la conectividad hacia el sur, se genera una doble vinculación, por la RPN° 11 se accede a General Madariaga y a Pinamar.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

La Estructura circulatoria urbana, se conforma un sistema de avenidas, perpendiculares entre sí, con acceso directo desde las rutas provinciales que bordean la localidad. En el sentido noroeste- suroeste se destaca la Avenida Facio/ continuación Buenos Aires, que accede desde la RP N°63. Paralelo a este acceso, se encuentra otro, a través de la Avenida Cerrito, que luego se desvía y se continúa con al Avenida Riobamba.



Mapa: Conectividad Regional. Estructura Circulatoria
 Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Perpendiculares a las anteriores, se pueden destacar la Avenida Espora/ continuación Ramos Mejía, con acceso desde la AUR2, la Avenida Lamadrid/ continuación Alberdi, que es el acceso principal a la localidad desde la AUR2 y la Avenida Olavarría/ continuación Belgrano que en sentido sur-norte, vincula ambas rutas provinciales (RPN° 63 y AUR2). El último acceso desde

la AUR 2 es la calle Sucre /continuación Kennedy, que finaliza en la Avenida Riobamba, perpendicular a esta, conformando un circuito. Frente a estos accesos, al otro lado de la AUR2, se encuentra el Autódromo y el Aeroclub habilitado por la Fuerza Aérea Argentina.

En relación al transporte público de pasajeros

No se detectan medios de transporte de media distancia, la conectividad regional solo se organiza a través de los ómnibus de larga distancia, y su posible ingreso en las localidades intermedias.

La estación **Terminal de Ómnibus**, se ubica en las calles Lamadrid y Balbi Robeco, cercano al acceso por la Avenida Lamadrid desde la AUR2.

En su entorno se detecta un alto grado de consolidación, con tejido mixto, se observa presencia de galpones.



Imagen: Terminal de Ómnibus
Fuente: Google Earth. 2013

La **Estación de Ferrocarril** se ubica en las calles Ing. Quadri, entre Pillado y Callao. Es la estación intermedia del servicio diésel de larga distancia que presta la empresa Ferrobaires entre la estación Constitución de la ciudad de Buenos Aires con terminales en diferentes ciudades de la Provincia de Buenos Aires, como lo son Mar del Plata y Pinamar. En su entorno, se visualiza un tejido consolidado, con fuerte presencia de galpones.



Imagen: Estación de Ferrocarril
Fuente: Google Earth. 2013

Actualmente la ciudad de Dolores **no cuenta con servicio de transporte público de pasajeros local**, y el transporte a escala regional, en relación a los municipios de los cuales será sede, se realiza a través de charter particulares. Por lo tanto los posibles usuarios de la UFAP, que llegaran a Dolores deberían trasladarse hacia la misma, en medios de transporte locales tales como taxi o remise o caminando, considerando que las distancias son acotadas.

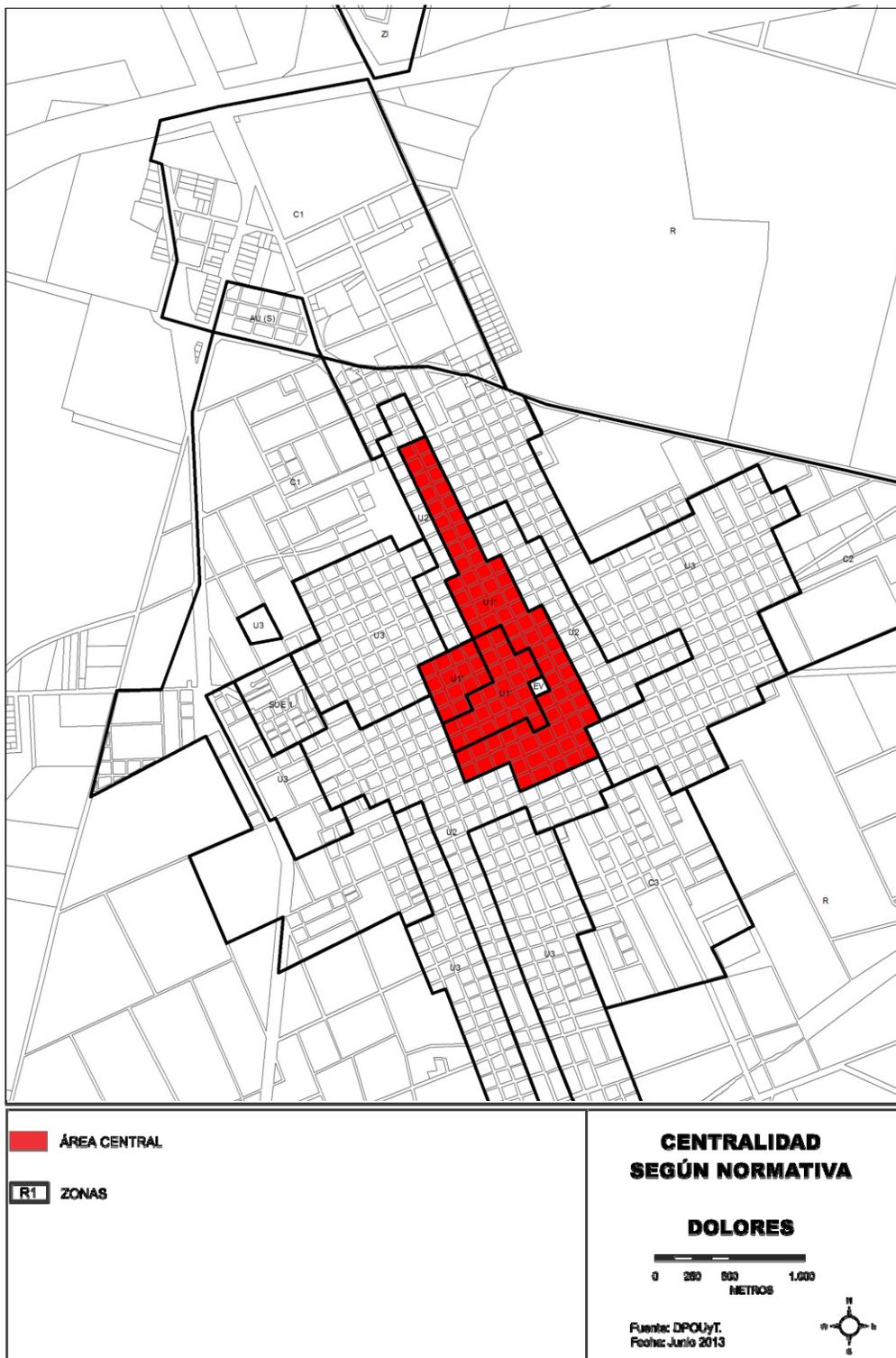
2.2. Centralidad

Según normativa

La localidad de Dolores se rige por su norma vigente la Ordenanza N° 2964/79 y sus modificatorias. En particular la Ordenanza 3109/84 que modifica la delimitación de Areas. Posee en su sector central denominado zona U1, que se corresponde con el centro comercial y administrativo.

La norma establece para el área urbanizada U1 dos categorías diferenciadas, según sea el área central, y el sector aledaño. Para el sector central el uso dominante es residencial, comercial, servicios, con el uso complementario de equipamientos compatibles con los usos dominantes. El factor de ocupación suelo (FOS) máximo permitido es 0,6; el factor de ocupación total (FOT) máximo permitido es 2,4 con una densidad máxima de 800 hab/ha. En cambio para el sector aledaño, considerado como área central a los fines de este estudio, si bien los usos no se modifican, el uso dominante es residencial, comercial, servicios, con el uso complementario de equipamientos compatibles con los usos dominantes, si se modifican los indicadores

urbanísticos. El factor de ocupación suelo (FOS) máximo permitido es 0,6; el factor de ocupación total (FOT) máximo permitido es 1,3 con una densidad máxima de 320 hab/ha.



Mapa: Centralidad según normativa

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

En Dolores, como ya se enuncio en el Diagnóstico previo, se ubica la sede del Departamento Judicial, la sede de la Región Educativa, un Centro de DR, y en las Zonas en las que se divide la provincia para la Dirección Provincial de Vialidad, es cabecera de su zona.



Mapa: Equipamientos determinantes
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013

El **Departamento Judicial de Dolores, DJ N° 3**, es uno de los 18 departamentos judiciales en los que está dividida la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Abarca el territorio de los partidos de Ayacucho, Castelli, Chascomús, de La Costa, Dolores, General Belgrano, General Guido, General Lavalle, General Madariaga, Lezama, Maipú, Pila, Pinamar, Tordillo y Villa Gesell, en un área de 288.583 habitantes (INDEC, 2010). En Avenida Belgrano N° 141, funciona la Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial, la Cámara de Apelación y Garantías en lo Penal, el Juzgado en lo Civil y Comercial N° 1, N° 2, N° 3 y N° 4, el Juzgado de Garantías N° 2 y la Fiscalía General. En la sede de Sarmiento N° 166 funciona el Juzgado de Familia N° 1, el Juzgado de Responsabilidad Penal Juvenil y el Tribunal de Trabajo. En la sede de Pellegrini y Alem funciona el Juzgado de Garantías del joven N° 1, en Buenos Aires N° 570 se encuentra el Juzgado de Garantías N° 1, en tanto en Ameghino N° 502 se encuentra el Juzgado de Garantías N° 3, en Aristóbulo de Valle N° 87/89 el Juzgado en lo Correccional N° 1, en Aristóbulo del Valle N° 24 el Juzgado en lo Correccional N° 2 y en Quadri N° 242 el Juzgado en lo Correccional N° 3. En tanto en calle Belgrano N° 115 se localiza la Defensoría General.

En cuanto a las **Regiones Educativas**, pertenece y es Sede de la Región N° 18, conformada por los municipios de Castelli – Tordillo – Dolores – Gral. Guido – Maipú – Ayacucho – La Costa – Pinamar – Villa Gesell.

El **Palacio Municipal**, se ubica en las calles San Martín y Castelli.

Desde el Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, se han creado Centros de Referencia en diversas localidades del país, funcionan como espacios descentralizados de las políticas sociales conformados por equipos interdisciplinarios que trabajan para construir estrategias de desarrollo provincial, en la localidad de Dolores, el **Centro de Referencia** se localiza en la calle San Martín 671.

Se han creado además, Centros de Atención Local, dedicados a la atención directa a la comunidad y a la articulación de políticas sociales para el desarrollo local. El **Centro de Atención Local** se ubica en calle Bartolomé Mitre N° 314, entre Alberdi y Pueyrredón.

Según grado de ocupación

De la fotolectura de la imagen de Google Earth, se verifica que en el entorno al área central la ocupación es alta. La lectura de tejido mixto, a través de la presencia de galpones, es baja. Se observa una pequeña agrupación cercana al acceso por la Avenida Lamadrid, en la estación Terminal de Ómnibus.

En general el uso del tipo de galpones, se localiza en el sector de la ruta y los accesos a la localidad. En correlato con estas zonas, se manifiesta un alto porcentaje del sector parcelado que no ha sido ocupado.

El equipamiento se encuentra centralizado en el sector que se ha considerado como central.

Posee una alta cobertura de espacios verdes, y en la actualidad se construye aledaño al sector del acceso desde la RPNº 63, de un complejo Termal, con Hotelería de nivel internacional que dará un nuevo perfil al municipio.

2.3.Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

A manera de cierre, en el plano que se presenta se muestra la disposición de los equipamientos, las vías principales de circulación, y una síntesis de la ocupación, que fundamenta la selección del recorte definido como área central, indicado con el gris pleno.

El sector denominado como área central, desde las variables analizadas, se delimita por calle Bassi, hasta calle Olmos, desde allí hasta calle A. Álvarez, por Melgar hacia el noroeste hasta Pueyrredón desde allí por Pueyrredón hasta Irigoyen, en el cruce con Ramos Mejía, se continúa por Echeverría hasta Pillado al noroeste. Por Pillado baja hasta Mitre, y por esta, hacia el sureste hasta Ramos Mejía por esta hasta Av. Buenos Aires hasta cruzarse con Pueyrredón, y por esta última hasta Sáenz Peña, continuando hacia el sureste hasta A. Álvarez y finalmente por allí hasta Márquez, hasta cerrar el polígono, llegando nuevamente a Bassi.



Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de DOLORES
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

Si se considera la localización de los puntos de acceso desde la Estación de Ferrocarril y la Terminal de Ómnibus (ver mapa), además de la estructura circulatoria, se podría indicar que dentro de la zona U1, hay un cuadrante delimitado por las Avenidas Lamadrid y Olavarría en dirección noreste suroeste; y la calle Sáenz Peña/ continuación Machado y la Avenida Buenos Aires/ continuación Rico, que se ubica equidistante de ambas terminales y muy cercano al Palacio Municipal, el Centro de Referencia y el Centro de Atención Local.



Mapa: Ubicación de parcelas

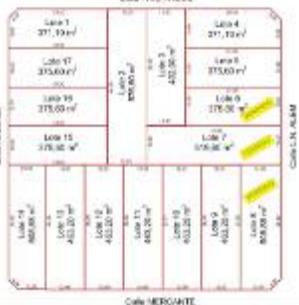
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Como se observa en la foto de Google, la disponibilidad de lotes vacantes en esta zona, es casi nula, se detallan a continuación lotes posibles, debiendo verificarse la disponibilidad de casas en venta o alquiler.

En la imagen se plantea la ubicación de los lotes detectados en la oferta disponible en las inmobiliarias locales. En general los lotes pertenecen a zonas en desarrollo, con un grado de ocupación medio, alejadas al sector central, pero fuera del mismo.

Se incorporaron dos casas, ofertadas para la venta, que cuentan con una ubicación estratégica respecto al sector central.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor \$	Dominio	Posib. Según normativa	Publicación
1	Lote	10 mts x 35	Calle 9 de julio n° 975	\$ 95000	Privado		http://www. 
2	Lote	12 mts x 43	Calle Mendiola y Juan Sosa	\$ 45000	Privado		http://www. 
3	Casa	4 ambientes, dos dormitorios	Pellegrini 939	U\$D 350000	Privado		http://www. 
4	Lote 3	339,80 m ²	Calle Tamagno entre Espora y Paysandu	Consultar	Privado		www.manganielloprop.com.ar inmk2070
	Lote 4	330 m ²					
	Lote 5	294,50 m ²					
	Lote 6	230,00 m ²					
	Lote 7	230,00 m ²					
	Lote 8	445,90 m ²					
	Lote 9	339,80 m ²					
	Lote 10	294,50 m ²					
	Lote	294,50 m ²					

	11						
	Lote 17	230,00 m ²	Calle Espora entre Tamagno y Campos				 <p>Lotes de generosas dimensiones Oportunidad</p>
	Lote 18	294,50 m ²					
5	Lote 1	371,10 m ²	Calle País Vasco esq. Alberdi	Consultar	Privado		http://www.manganielloprop.com.ar/33709-lote-en-venta-dolores  <p>Lotes altos, a metros del predio del Club Social. Inmejorable inversión</p>
	Lote 2	576,60 m ²	Calle País Vasco entre Alberdi y Alem				
	Lote 3	432,00 m ²					
	Lote 4	371,10 m ²	Calle País Vasco esq. Alem				
	Lote 5	375,60 m ²	Calle Alem entre Alberdi y País Vasco				
	Lote 9	463,20 m ²	Calle Mercante entre Alberdi y Alem				
	Lote 10	463,20 m ²					
	Lote 11	463,20 m ²					
	Lote 12	463,20 m ²					
	Lote 13	463,20 m ²					
	Lote 14	508,88 m ²	Calle Mercante esq. Alberdi				
	Lote 15	375,60 m ²	Calle Alberdi entre Mercante y País Vasco				
	Lote 16	375,60 m ²					
	Lote 17	375,60 m ²					
6	Casa	Estar-Comedor - Baño - Cocina - 2 dormitorios Garaje. Barrio Residencial cercano al centro	Calle Machado Nº 229, entre Olavarria y	Consultar	Privado		http://www.manganielloprop.com.ar/27269-casa-en-venta-2-dormitorios-7-ambientes-dolores 
7	Casa	Amplia casa con servicios sobre lote	Aristóbulo del Valle 789 entre Melgar y	Consultar	Privado		http://www.manganielloprop.com.ar/36330-casa-en-venta-4-dormitorios-7-ambientes-dolores

		de 9,50 x 43,30. Barrio residencial a 4 cuadras de la plaza principal.	Msr. De Andrea				
--	--	---	----------------	--	--	--	---

Matriz de localización de inmuebles en venta. Fuente: Inmobiliarias Locales. Año 2013

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1. Valoración de las parcelas

Se enuncian los predios, en orden decreciente de acuerdo a la mejor opción respecto a las variables analizadas. En particular, el loteo identificado con el ID 5, ha sido ponderado pero se considera que se encuentra alejado del sector, se los ha incluido por la escasa oferta de lotes vacantes que se han detectado. En los demás casos si bien se ofertan como lotes, son viviendas en estado de deterioro, que se ofertan como lotes.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad				
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según normativa	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviano	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional	Municipalidad
1	A veinte cuadras		A cuatro cuadras	A dos cuadras de vía principal local.	Fuera del área central s/ normativa	A quince cuadras del equipamiento o más próximo.	A cinco cuadras del equipamiento más próximo.	A tres cuadras del equipamiento más próximo.	A dieciocho cuadras.
4	A doce cuadras		A doce cuadras	Sobre vía secundaria, a cinco cuadras de vía principal.	Fuera del área central s/ normativa	A once cuadras del equipamiento o más próximo.	A quince cuadras del equipamiento más próximo.	A ocho cuadras del equipamiento más próximo.	A catorce cuadras.
6	A veinte cuadras		A catorce cuadras	A media cuadra de vía principal.	En el área central s/ normativa	A siete cuadras	A diez cuadras del equipamiento más próximo.	A nueve cuadras del equipamiento más próximo.	A seis cuadras.
7	A veinticinco cuadras		A veinticuatro cuadras	A una cuadra de vía principal	Fuera del área central s/ normativa	A siete cuadras del equipamiento o más próximo.	A tres cuadras del equipamiento más próximo.	A veinte cuadras del equipamiento más próximo.	A seis cuadras.
3	A diez cuadras		A veintidós cuadras	A dos cuadras de vía principal local.	En el área central s/ normativa	A siete cuadras del equipamiento o más próximo.	A doce cuadras del equipamiento más próximo.	A veinticuatro cuadras del equipamiento más próximo.	A diez cuadras.

2	A treinta y tres cuadras		A veintisiete cuadras	A siete cuadras de vía principal.	Fuera del área central s/ normativa	A veinte cuadras del equipamiento o más próximo.	A veintitrés cuadras del equipamiento más próximo.	A veintidós cuadras del equipamiento más próximo.	A dieciocho cuadras.
5	A treinta y un cuadras		A veintinueve cuadras del equipamiento o más próximo.	A tres cuadras de vía principal.	Fuera del área central s/ normativa	A quince cuadras del equipamiento o más próximo.	A catorce cuadras del equipamiento más próximo.	A veintisiete cuadras del equipamiento más próximo.	A diecisiete cuadras.

Valoración de las parcelas a la venta en el Area resultante. Fuente: Dirección de Asuntos Municipales.
DAM - UNLP. Año 2013.



Mapa: Estructura Socio Urbana y Predios Seleccionados.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Dolores, se detectaron siete propiedades que cumplirían con los requisitos descritos anteriormente, para la localización de la UFAP, que será sede cabecera de la región, conformada además por los municipios de Tordillo, La Costa, General Madariaga, Maipú, General Guido, Pila, General Lavalle y Pinamar.

La propiedad mejor localizada respecto del transporte público de pasajeros a nivel regional, y a dos cuadras de una vía primaria local, es la identificada como 1, que si bien se encuentra fuera del área central es contigua a la misma, constituida por un lote vacante de 350 metros cuadrados de superficie, con un valor de mercado de \$95.000.

El resto de los inmuebles identificados de un total de seis, tres son lotes con construcciones con posibilidad de demolición o a remodelar, el resto son predios vacantes cuyos valores en general son a consultar.

Ante la falta de oferta de lotes en venta en el área central, se han localizado dos viviendas, que se encuentran en condiciones de ser utilizadas sin ninguna intervención.

JUNIN

CIUDAD DE JUNÍN

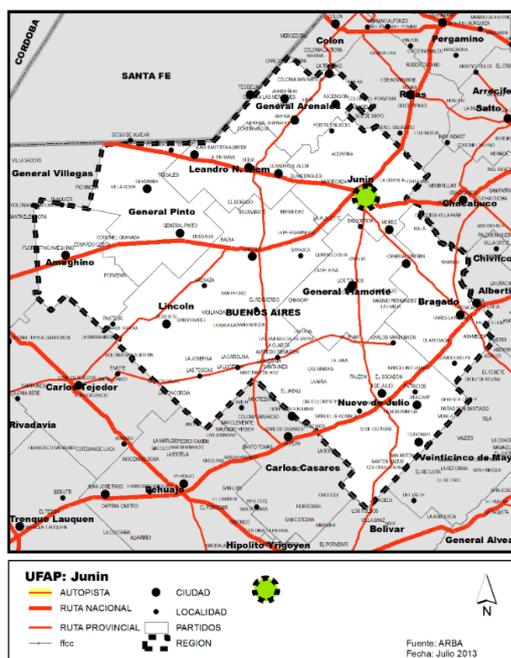
1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

Introducción

La propuesta de localización de la UFAP Junín considera un área de influencia conformada por 9 partidos del noroeste provincial: Ameghino, General Pinto, General Arenales, Lincoln, General Viamonte, Bragado, 9 de Julio y Junín propiamente dicho.

El área incluye a las ciudades cabecera de partido, a 48 localidades y a gran cantidad de parajes rurales, cubriendo una población de aproximadamente 275 mil habitantes (CNPhyV 2010). Las distancias entre las ciudades cabecera y la sede de la UFAP se encuentran entre los 50 y los 140 km con conexión por rutas nacionales o provinciales.

En la figura 1 puede apreciarse el área de influencia, donde la estructura vial principal, compuesta por RN7, RN188, RP65 y RP46, confluye en forma radial en la ciudad de Junín. En el cuadro 1 se aprecia el conjunto de localidades que serán abastecidas y la población con que cuenta cada municipio. Puede observarse que Junín es el partido que mayor población concentra, y que lo siguen tres municipios que rondan en los 40 mil habitantes. El resto cuenta con menos de 20 mil habitantes. Sin embargo el mayor territorio lo ocupan Lincoln y 9 de Julio, con lo cual son los que cuentan con mayor número de localidades y parajes rurales. Estos indicadores son demostrativos de la centralidad territorial que manifiesta Junín sobre su área de influencia.



Mapa: Área de influencia UFAP Junín
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Partido	Localidades	Partido	Localidades	Partido	Localidades
Junín 90305 hab.	Junín Morse Agustín Roca Fortín Tiburcio Saforcada Agustina Laplacette Balneario Laguna De Gómez	Lincoln 41.808 hab.	Lincoln Roberts Pasteur El Triunfo Arenaza Coronel Martínez De Hoz Bayauca Las Toscas Carlos Salas Bermudez	Bragado 41.336 hab.	General O'Brien Bragado Mechita Comodoro Py Warnes Irala Olascoaga Máximo Fernández La Limpia
General Arenales 14.903	Ascensión General Arenales Arribeños Ferre La Angelita La Trinidad Estación Arenales	General Viamonte 18.078 hab.	Los Toldos Baigorrita Zavalía San Emilio La Delfina	Nueve de Julio 47.722 hab.	9 De Julio Dudignac Alfredo Demarchi Manuel B. Gonnet Patricios La Aurora Carlos María Naon Villa General Fournier Morea 12 De Octubre Marcelino Ugarte Norumbega
General Pinto 11.261 hab.	Germania General Pinto Villa Francia Colonia San Ricardo Villa Roth	Ameghino 8.869 hab.	Florentino Ameghino Blaquier Porvenir		

Partidos y localidades en el área de influencia UFAP Junín

Fuente: Elaboración propia, Julio de 2013

2 ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1 Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

Una primera aproximación a la estructura circulatoria de la ciudad de Junín permite observar la existencia de tres vías estructuradoras, las RN 7, que bordea el SO del área urbana y la RP 188 que lo hace en su lado NO, que se unen con la Avda. Circunvalación Julio Argentino Roca que circunvala el área urbana en sus frentes NE y SE. El tercer componente lo constituye la línea del ferrocarril que corta al área urbanizada en su parte media.

En el área de influencia de la UFAP Junín, la RN 7 conecta con las ciudades de Ameghino, General Pinto y Lincoln; y la RP 188 con Leandro N. Alem y Bragado. Articulándose con las dos rutas anteriores, a través de otras vías principales (RP46, RP65, RP50, RP68) se vinculan las ciudades de 9 de Julio, Gral. Arenales, y Gral. Viamonte.

Los accesos principales a la ciudad derivan de estas rutas. Los ejes conformados por, Avda. R. Hernández-Muníz, Avdas. Dr. Benito Juárez - Arias e Intendente de la Sota permiten ingresar a la ciudad desde la RN7 y atravesarla en sentido SO-NE. Por su parte los ejes definidos por Avdas. Pastor Bauman-Padre Raspuela, Avda. Bartolomé Mitre, y Avdas.

Primera Junta – Posadas permiten el ingreso desde la RP 188, y atraviesan la planta urbana en dirección NO-SE.

En relación al transporte público de pasajeros

La ciudad de Junín posee una conectividad limitada por ferrocarril, a partir de la línea General San Martín que parte de Retiro y finaliza a 90 km. de Junín, en la localidad de Iriarte, en el partido de General Pinto.

Por su parte, son aproximadamente 20¹ las empresas de auto transporte colectivo de media y larga distancia que vinculan a la ciudad con el área de influencia y con el resto del territorio provincial y nacional, siendo los principales destinos finales ubicados Retiro, Bahía Blanca, La Plata, Santa Rosa, Rosario. A su paso, se vinculan a Junín cada una de las localidades y ciudades del área de influencia.

También brindan servicio de media distancia varias empresas locales² de transporte de pasajeros y servicios de combis, cuyos destinos principales son Alem, Vedia, Bragado, Los Toldos, 9 de Julio y Lincoln, entre otras.

La terminal de ómnibus local se emplaza, en proximidad al área central de la ciudad, en la intersección de las avenidas Rivadavia y San Martín. No obstante debe considerarse también una localización alternativa en proyecto, cuya ubicación se prevé realizar en RN7 y Avda. Circunvalación, dentro del Complejo Deportivo General San Martín. Y la estación del ferrocarril se localiza en Primera Junta N° 481.

En consecuencia, la situación del servicio de transporte público de pasajeros que conecta a Junín con su área de influencia, está conformado en forma predominante por el sistema de ómnibus, y en menor medida por el ferrocarril, situación que lleva a considerar a las estaciones terminales de ómnibus (actual y proyectada) como equipamiento de transporte de mayor peso para la localización de la sede de la UFAP y luego a la estación del ferrocarril.

¹ Andesmar, Automotores La Plata, CATA, Central Argentino, Chevalier, El Rápido, Sol Bus, General Belgrano, Empresa Cenit, La Estrella, Zenit, Transporte Interprovincial Rosarina, Mercobus, Cooperativa TAC,

² El Águila, Expreso O'Higgins, Morse, Laiolo, Sol de Mayo, Sanz Srl., Empresa Sarmiento, Expreso Junín, Empresa Agustín Roca,



	RED VIAL REGIONAL Ppal.	E F	ESTACION FFCC
	RED VIAL REGIONAL Sec.	T	TERMINAL OMNIBUS
	RED VIAL URBANA Ppal.		
	RED FERROVIARIA		
	MANZANA OCUPADA		
	ESPACIO PÚBLICO		
	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO		

SISTEMA DE MOVIMIENTOS JUNIN

0 250 500 1.000 METROS

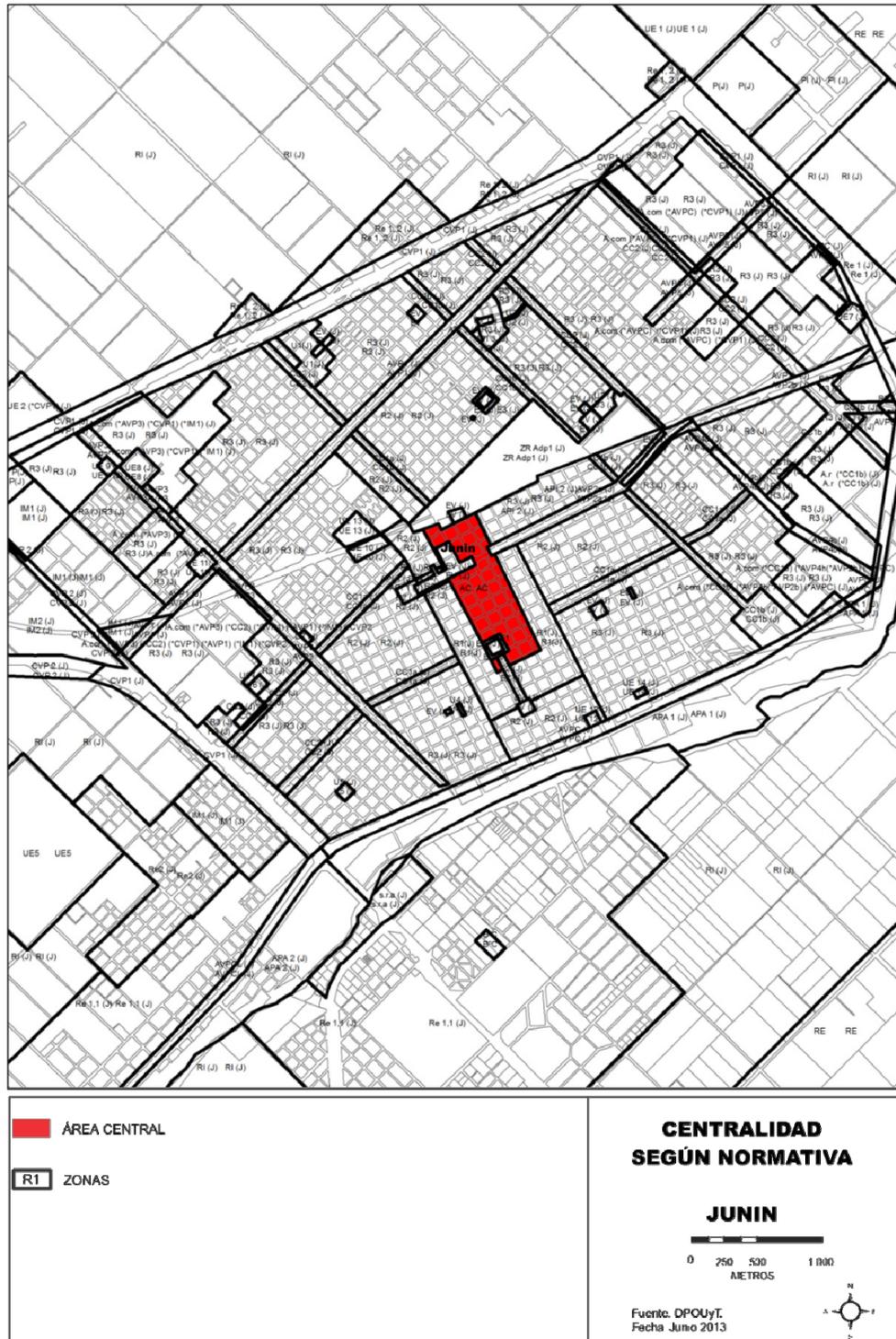
Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013

Mapa: Sistema de movimientos
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

2.2 Centralidad

Según normativa

Según la normativa que regula los usos del suelo de la ciudad de Junín (ord. Municipal), la zona de mayor centralidad urbana, denominada AC (Área Central) está localizada aproximadamente en su centralidad geográfica, y delimitada por las calles Ramón Falcón, 12 de Octubre, B. Mitre y España.



Mapa: Zonificación según Ley 8912/1977

Fuente: Urbasig, Ministerio de Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires.

<http://sig.gobierno.gba.gov.ar/sig/urbasig2013/>

El área, que comprende aproximadamente 40 manzanas, comienza en la terminal de ómnibus y finaliza en el parque de la Avda. Circunvalación, teniendo como eje a la Avda. Bartolomé Mitre.

La zonificación establece como usos dominantes a la administración, finanzas, institucional, servicios básicos y especializados. También se prevé la consolidación de corredores comerciales en alineación con las principales calles y avenidas del sistema de movimientos, a saber en las Avdas. Intendente de la Sota, Muñiz, Avdas. de Miguel – Arias, Avda. San Martín, Avda. Pastor Bauman – Padre Respuela, Avda. Primera Junta, Avda. Ricardo Rojas, y Avda. Bartolomé Mitre.

Las siguientes figuras esquematizan la delimitación espacial de la zonificación de usos de suelo según la normativa vigente y un detalle de la misma que focaliza en la localización del área central.

Rodeando al área central se prevé consolidar dos áreas residenciales cuyo uso predominante es el multifamiliar. La primera, denominada R1 (Residencial 1), presenta como otros usos dominantes al residencial unifamiliar y la hotelería, mientras que la segunda, R2 (Residencial 2), comparte dominancia con el residencial unifamiliar. Ambas zonas prevén como usos complementarios a comercios, servicios, y equipamientos compatibles con la residencia. Ambas zonas, son las áreas que, luego del área central, presentan mayor intensidad de ocupación potencial, medida a través de la densidad poblacional permitida para el área, siendo de 800 hab/ha para la primera y de 500 hab/ha. para la segunda.

Según localización de equipamientos determinantes

En Junín se localizan tres sedes regionales de atención y promoción social: un Centro de Referencia y un Centro de Atención Local del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, y un Servicio Zonal de Promoción y Protección de los Derechos del Niño de la Provincia de Buenos Aires. El municipio es además sede de Departamento Judicial y sede de Región Educativa provinciales, y cuenta con un hospital interzonal de la provincia.

En relación con la ubicación de dichos equipamientos, cabe mencionar que la mayoría de los juzgados y la sede de la Región Educativa se localizan dentro del área central delimitada por la normativa, mientras que dos de las sedes regionales de atención social y uno de los juzgados se encuentran dentro del área residencial contigua denominada como R1 y cercanas a una de las vías principales. El resto -la tercera sede de atención social y el hospital interzonal- se localizan fuera de las áreas central y R1, pero se conectan con ellas por avenidas.



RED VIAL REGIONAL Ppal.	E F ESTACION FFCC	<p>EQUIPAMIENTOS DETERMINANTES</p> <p>JUNIN</p> <p>Fuente: fotolectura Google Earth Fecha: Junio 2013</p>
RED VIAL REGIONAL Sec.	T TERMINAL OMNIBUS	
RED VIAL URBANA Ppal.	M MUNICIPALIDAD	
RED FERROVIARIA	Jus TRIBUNALES	
MANZANA OCUPADA	CdR CENTRO de REFERENCIA	
ESPACIO PÚBLICO	CAL CENTRO de ATENCIÓN LOCAL	
EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO	RE SEDE REGIÓN EDUCATIVA	
EQUIPAMIENTO SALUD	SZP SERV. ZONAL PROTECCIÓN NIÑO	

Mapa: Localización de equipamientos determinantes
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Según grado de ocupación

El análisis de la estructura física permite agregar, a lo ya enunciado en los apartados anteriores, que la ciudad de Junín presentan una configuración extendida y homogénea hacia las vías de acceso a la ciudad, RN188, RN7 y Avda. Circunvalación y por el Río Salado. Los bordes de la mancha urbana presentan mayor dispersión de la ocupación.

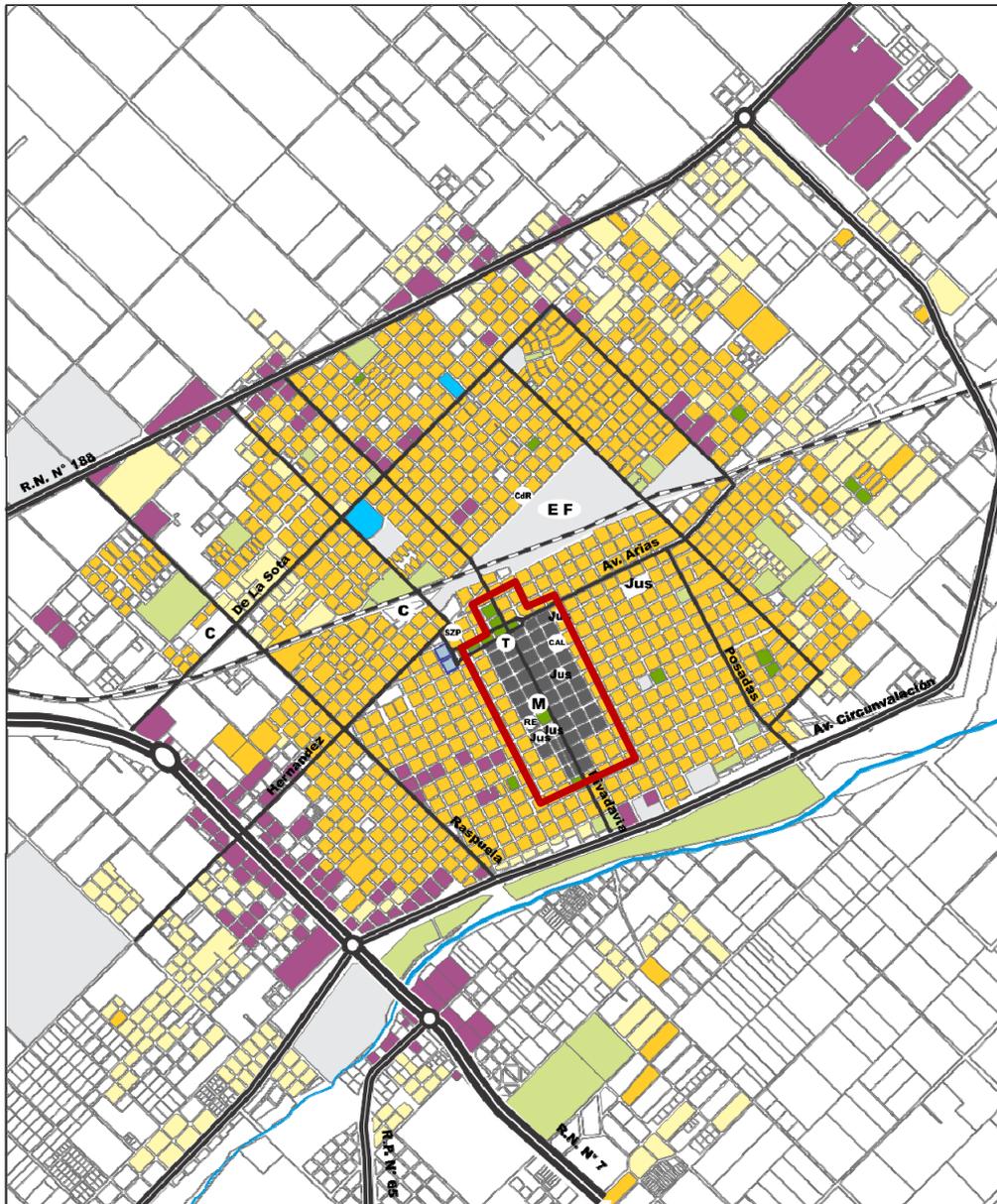
El área central se encuentra desplazada hacia el sur de la planta urbana con eje en la calle Rivadavia y desarrollado entre las Avdas. Arias y circunvalación, y tiene centro en la plaza 25 de mayo donde se emplaza el centro cívico. Este sector posee la mayor intensidad edificatoria en cuanto a la altura y ocupación, aspectos que denotan una mayor densidad poblacional y configuran un tejido denso y compacto.

Los sectores inmediatos al área central también presentan mixturas de usos donde conviven viviendas unifamiliares y multifamiliares con comercios, servicios, equipamientos. Fuera del área central, sobre algunas de las vías principales, como Avdas. Arias y Muñiz, se configuran corredores comerciales.

2.3 Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

En función del análisis previo se estableció como recorte espacial para la localización de predios a las áreas determinadas por la normativa de usos de suelo como AC (Área Central) y R1 (Residencial 1) en tanto entre ambas congregan gran complejidad de usos y excelente accesibilidad intraurbana, por lo cual resultan ser áreas viables para la localización de la sede de la UFAP local. El área resultante queda delimitada por el polígono que se grafica en la siguiente figura: (ojo está corrida el área de la base).



Mapa: Delimitación del área resultante sobre la Estructura socio-urbana
Fuente: DAM, UNLP, 2013

3 IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

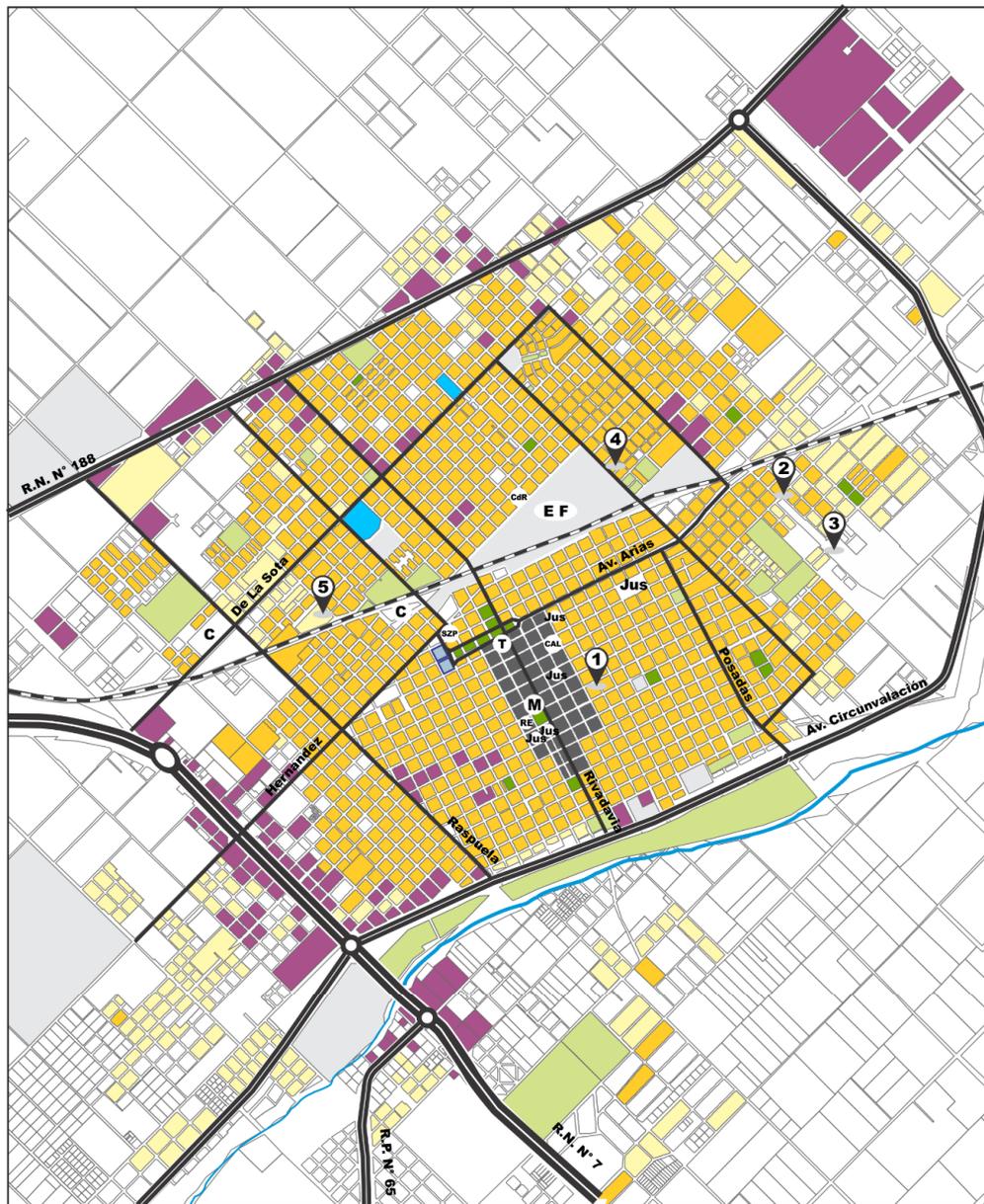
La búsqueda de parcelas a la venta permitió identificar 3 lotes y 2 casas en venta en el área de estudio, de las cuales sólo una se localiza dentro del área resultante. En el Cuadro 2 se resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad. Con la finalidad de caracterizar la oferta identificada, el cuadro incluye las localizaciones y valores de los inmuebles localizados fuera del área resultante.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor	Dominio	Posib. Según normativa
1	Casa	Casa con lote de 6.30 x 43.30 mts. Sup. total: 200 mts ²	Av. Arias entre Falcón y López y Planes	\$ 900.000	Privado	Adecuada
1	Lote	10 x 22 mts.	Lebensohn y Cap. Vargas	\$ 100.000	Privado	Fuera del área resultante
2	Lote	10 x 2 8 mts.	H. Yrigoyen entre Cap. Vargas y Demarchi	-	Privado	Fuera del área resultante
3	Casa	150 mts ²	Primera Junta y Alvear	U\$S 85.000	Privado	Fuera del área resultante
5	Lote	15 x 30 mts.	Sgto. Cabral y Colombia	U\$S 15.000 o \$ 67.000	Privado	Fuera del área resultante

Caracterización de las parcelas a la venta en el área resultante

Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013

De las parcelas identificadas, solo una (Parcela 1) se encuentra en el área resultante y el resto por fuera de la misma.



	PREDIO SELECCIONADO		ESPACIO PÚBLICO
	RED VIAL REGIONAL Ppal.		EQUIP DEPORTIVO RECREATIVO
	RED VIAL REGIONAL Sec.		GALPÓN / INDUSTRIA
	RED VIAL URBANA Ppal.		MUNICIPALIDAD
	RED FERROVIARIA		ESTACION FFCC
	AREA CENTRAL		TERMINAL OMNIBUS
	AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA		CEMENTERIO
	AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION		CENTRO de REFERENCIA
	EQUIP EDUCATIVO		CENTRO de ATENCIÓN LOCAL
	HOSPITAL / SALUD		SEDE REGION EDUCATIVA
			SERV. ZONAL PROTECCIÓN NIÑO
			TRIBUNALES
			RIO / ARROYOS

ESTRUCTURA SOCIO URBANA y PREDIOS SELECCIONADOS JUNIN

0 250 500 1.000 METROS

Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013

Mapa: Ubicación parcelas a la venta seleccionadas
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

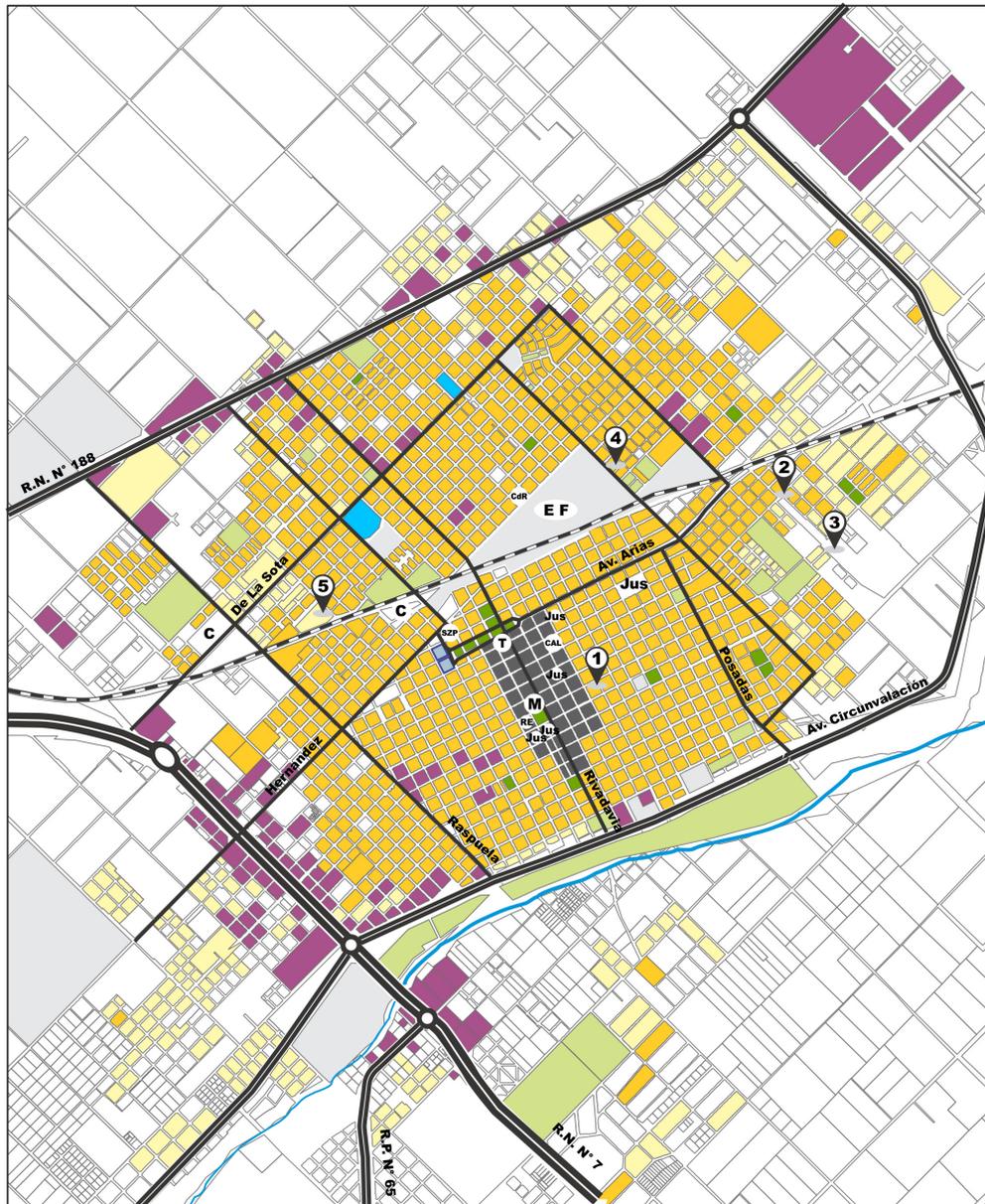
4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

Valoración de las parcelas

En la siguiente matriz se presentan las parcelas a la venta según su localización respecto de las variables analizadas en los apartados precedentes. Se dispone en el primer lugar la parcela que tiene la ubicación adecuada para la implantación de la UFAP, apreciándose claramente que el resto de los lotes se encuentran muy distantes del área seleccionada.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad			Según normativa	2° Centralidad				
	Por transporte		En relación a la estructura circulatoria		Judiciales	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Terminal				Sedes regionales de atención social	Sede región educativa	Hospital	Municipalidad
1	A 10 cuadras	A 10 cuadras	A 4 cuadras de vía principal local	Dentro del área resultante	A 3 cuadras del equipamiento más próximo	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 6 cuadras	A 25 cuadras del equipamiento más próximo	A 4 cuadras
2	A 20 cuadras	A 30 cuadras	A 6 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 17 cuadras del equipamiento más próximo	A 23 cuadras del equipamiento más próximo	A 26 cuadras	A 42 cuadras del equipamiento más próximo	A 27 cuadras
3	A 15 cuadras	A 25 cuadras	A 7 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 12 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras del equipamiento más próximo	A 26 cuadras	A 37 cuadras del equipamiento más próximo	A 24 cuadras
4	A 10 cuadras	A 21 cuadras	A 1 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 13 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras del equipamiento más próximo	A 28 cuadras	A 21 cuadras del equipamiento más próximo	A 26 cuadras
5	A 17 cuadras	A 14 cuadras	A 4 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 19 cuadras del equipamiento más próximo	A 10 cuadras del equipamiento más próximo	A 21 cuadras	A 7 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras

Valoración de las parcelas a la venta en el área resultante
Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013



	PREDIO SELECCIONADO		ESPACIO PÚBLICO
	RED VIAL REGIONAL Ppal.		EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO
	RED VIAL REGIONAL Sec.		GALPÓN / INDUSTRIA
	RED VIAL URBANA Ppal.	M	MUNICIPALIDAD
	RED FERROVIARIA	E F	ESTACION FFCC
	AREA CENTRAL	T	TERMINAL OMNIBUS
	AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA	C	CEMENTERIO
	AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION	CdR	CENTRO de REFERENCIA
	EQUIP EDUCATIVO	CAL	CENTRO de ATENCIÓN LOCAL
	HOSPITAL / SALUD	RE	SEDE REGION EDUCATIVA
		SZP	SERV. ZONAL PROTECCIÓN NIÑO
		Jus	TRIBUNALES
			RIO / ARROYOS

ESTRUCTURA SOCIO URBANA y PREDIOS SELECCIONADOS JUNIN

0 250 500 1.000 METROS

Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013

Mapa: Estructura Socio Urbana y Predios Seleccionados.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Junín, sede de la UFAP que extenderá su área de influencia a los partidos de Ameghino, General Pinto, General Arenales, Lincoln, General Viamonte, Bragado, 9 de Julio y Junín propiamente dicho, se ha encontrado sólo un lote que cumple con los requisitos para la localización y construcción del prototipo.

La Parcela 1 es la única oferta identificada que se encuentra adecuadamente localizada respecto de la centralidad previamente definida y con apropiadas condiciones de accesibilidad. Dicha propiedad se encuentra ubicada a 4 cuadras de una de las vías principales a nivel local, y a 10 cuadras respecto de los puntos de conectividad regional (estación de ferrocarril y terminal de ómnibus actual). Se trata de una casa a demoler con un lote de 6.30 x 43.30 metros, contabilizando un total de 200 metros cuadrados de superficie. Su valor de mercado de \$ 900.000.

Ante la limitada oferta de inmuebles en el área seleccionada por tratarse de una zona con gran intensidad de ocupación, mínima vacancia y valor de suelo alto, podrían ser válidas las alternativas de alquiler o compra de algún inmueble ya construido.

TRENQUE LAUQUEN

TRENQUE LAUQUEN

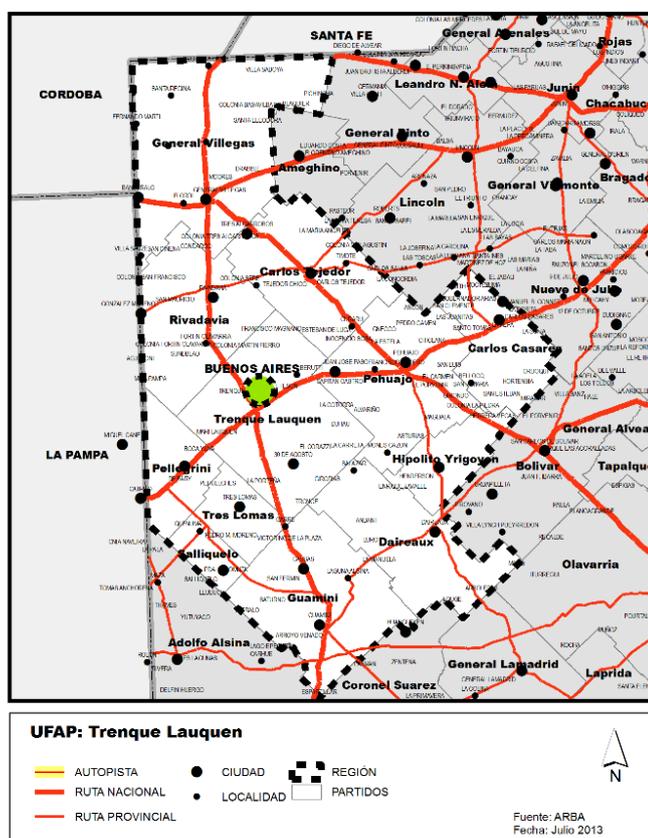
1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

Introducción

La propuesta de localización de la UFAP Trenque Lauquen considera un área de influencia conformada por 12 partidos del noroeste provincial: Trenque Lauquen, General Villegas, Rivadavia, Carlos Tejedor, Carlos Casares, Pehuajó, Hipólito Yrigoyen, Daireaux, Guaminí, Tres Lomas, Salliquelló y Pellegrini.

El área incluye a las ciudades cabecera de partido, a 52 localidades y a gran cantidad de parajes rurales, cubriendo una población de aproximadamente 226 mil habitantes (CNPHyV 2010). Las distancias entre las ciudades cabecera y la sede de la UFAP se encuentran entre los 45 y los 115 km con conexión por rutas nacionales o provinciales.

En la figura 1 puede apreciarse el área de influencia y la configuración de la estructura vial principal configurada a partir de las RN5, RN33, RN226, RN188, RP70, RP65, siendo las dos primeras las que vinculan al área con la ciudad de Trenque Lauquen. En el cuadro 1 se presenta un desagregado de las ciudades, localidades y parajes que incluye el área.



Mapa: Área de influencia de la UFAP Trenque Lauquen
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Partido	Localidades	Partido	Localidades	Partido	Localidades
Trenque Lauquen 43.021 hab.	Trenque lauquen 30 de agosto Berutti Girodias La carreta	Carlos Tejedor 11.570 hab.	Carlos Tejedor Tres Algarrobos Colonia Sere Timote Curaru	Pehuajó 39.776 hab.	Pehuajo 27.685 Juan José Paso Mones Cazon Francisco Madero Magdala Nueva Plata Chiclana San Bernardo Capitan Castro
General Villegas 30.864 hab.	General villegas Piedritas Emilio v. Bunge Coronel charlone Banderalo Cañada seca Villa sauze Santa regina Villa saboya Santa eleodora Massey	Carlos Casares 22.237 hab.	Carlos Casares 15.200 Smith Bellocq Moctezuma Cadret Hortensia Ordoqui Mauricio Hirsch Colonia Mauricio La Sofia	Rivadavia 17.143 hab.	América González moreno Fortín Olavarría Sansinena Roosevelt Sundblad Mira Pampa San Mauricio
Daireaux 16.889 hab.	Daireaux 9.830 Salazar Arboledas La Larga La Manuela Andant	Guaminí 11.826 hab.	Casbas Guaminí Laguna Alsina Arroyo venado Garré	Tres Lomas 8.700 hab.	Tres lomas Ingeniero thompson
Hipólito Yrigoyen 9.585 hab.	Henderson 7.789 Herrera vegas	Pellegrini 5.887 hab.	Pellegrini Bocayuva De bary	Salliquelló 8.644 hab.	Salliqueló Quenuma

Area de influencia de la UFAP Trenque Lauquen: ciudades y localidades

Fuente: DAM – UNLP, 2013

2 ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1 Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

En la estructura circulatoria de la ciudad de Trenque Lauquen se observa la existencia de dos rutas estructuradoras relevantes, las RN 5 y la RN 33. La primera conecta la RMBA con Santa Rosa, Provincia de La Pampa; mientras que la segunda une los puertos de Bahía Blanca con Rosario, Santa Fé. Al interior del área de influencia la RN5 conecta en forma directa con la UFAP a las ciudades de Carlos Casares, Pehuajó y Pellegrini, mientras que al RN33 lo hace con Villegas, Rivadavia y Guaminí. El resto de ciudades se conecta con estas dos vialidades a través de otras vías principales del sistema provincial, como la RP226, RP188, RP 65, RP85, RP 70, entre otras.

De ellas derivan los dos principales accesos a la ciudad, que se intersectan en torno a la plaza San Martín. El acceso desde RN 5 tiene mayor jerarquía por la intensidad de uso, y se prolonga al interior con el par que conforman las Avs. Villegas y San Martín. El acceso desde RN 33 se realiza desde la Avda. Perón, y se prolonga en el interior de la ciudad en Simini/Oro, que es la prolongación del acceso desde RN 33 antes mencionado.

No obstante la presencia de estas vías jerarquizadas, la trama circulatoria de la ciudad tiene la particularidad que todas las avenidas tienen 30 metros de ancho con separador central, por lo que puede afirmarse que existe una homogénea accesibilidad.

En relación al transporte público de pasajeros

La ciudad de Trenque Lauquen no posee conectividad por ferrocarril. La ciudad más próxima que posee este servicio es Pehuajó, distante a 82 km por la RN5, vinculada por el ramal Once – Pehuajó de la empresa Ferrobaires, del Estado de la Provincia de Buenos Aires.



Mapa: Sistema de movimientos
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Por su parte, son 15¹ las empresas de auto transporte colectivo de media y larga distancia que vinculan a la ciudad con el interior provincial, siendo los principales destinos finales ubicados Retiro, Bahía Blanca, La Plata, Santa Rosa, Rosario, San Martín de los Andes, Guatraché, Carhué, Mar del Plata. En consecuencia, también se encuentran vinculadas a Trenque Lauquen, cada una de las localidades y ciudades de paso de las rutas del transporte colectivo, entre las que se encuentran las del área de influencia.

También brindan servicio de media distancia varias empresas locales de transporte de pasajeros y servicios de combis, cuyos destinos principales son las localidades de 30 de Agosto, Tres Lomas, Beruti, Paso, Madero, Pehuajó, Pellegrini, entre otras.

En consecuencia, la situación del servicio de transporte público de pasajeros que conecta a Trenque Lauquen con su área de influencia, conformado exclusivamente por el sistema de ómnibus, lleva a considerar sólo a la estación terminal de ómnibus como equipamiento de transporte determinante para la localización de la sede de la UFAP. La terminal local se emplaza, en proximidad al área central de la ciudad, en la intersección de dos vías principales, la Avda. Gral. Salinas, que sirve de acceso a la ciudad desde la RN5, y la Avda. Rozas.

2.2 Centralidad

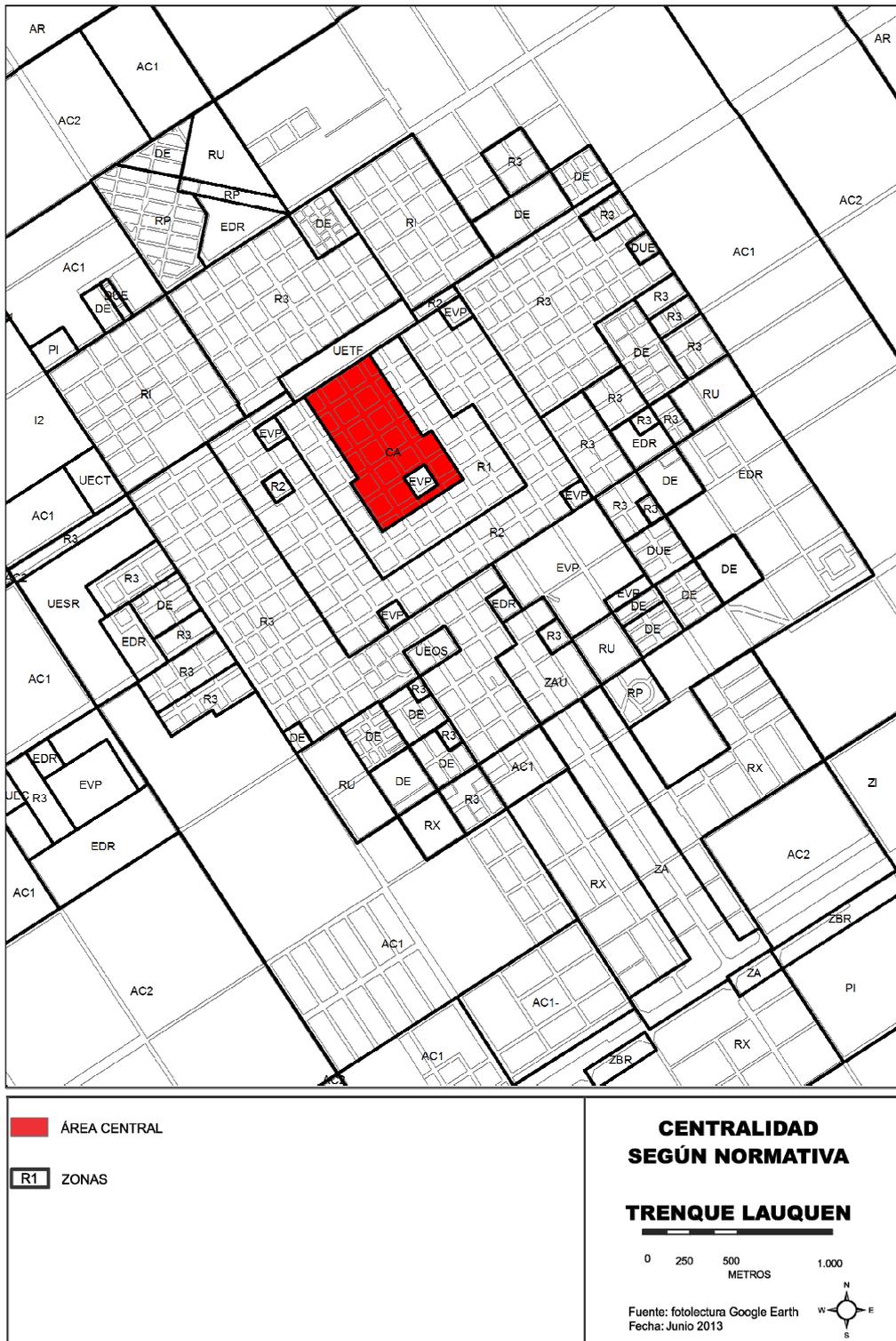
Según normativa

Según la normativa que regula los usos del suelo de la ciudad de Trenque Lauquen (ord. Municipal) el área central, denominada CA (comercial y administrativa) está localizada aproximadamente en su centralidad geográfica, específicamente está delimitada por las calles Mariano Moreno, Leandro N. Alem, Roca y Belgrano.

El área tiene como eje a las Avenidas San Martín y Villegas y comprende aproximadamente 20 manzanas y un total de 100 parcelas. Ambos conjuntos presentan dominancia regular de forma y tamaño.

Por definición, la norma favorece explícitamente la actividad administrativa pública entre otros usos dominantes y permite una densidad potencial de 400 hab/ha. Las siguientes figuras esquematizan la delimitación espacial de la zonificación de usos de suelo según la normativa vigente y un detalle de la misma que detalla la localización del área central.

¹ Expreso Alberino, Chevallier, El Rápido, Plusmar Central Argentino, La Primavera, Vía Tac, Río Paraná, Ñandú del Sur, Central Argentino, Dumas Cat, Pehuenche, Gral. Belgrano, Vía Bariloche y Empresa El Valle.



Mapa: Zonificación según Ley 8912/1977
Fuente: Urbasig, Ministerio de Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires.
<http://sig.gobierno.gba.gov.ar/sig/urbasig2013/>
<http://sig.gobierno.gba.gov.ar/sig/urbasig2013/>

En la situación real el área central de la ciudad contiene las funciones de mayor jerarquía urbana: administrativas -esto está representado por la sede del gobierno municipal, dependencias del Poder Judicial, el Centro Cívico, que cuenta con dependencias de

reparticiones públicas del orden nacional y provincial. El área tiene como eje a las avenidas Villegas y San Martín, arterias que manifiestan la mayor concentración de actividades administrativas, financieras, culturales y comerciales y –en menor medida, en sus transversales-, sobre le Av. Oro, prolongación de acceso desde RN 33.

Envuelven al área central dos áreas residenciales cuyo uso predominante es el multifamiliar. La primera, denominada R1, presenta como único uso dominante al multifamiliar, mientras que la segunda, denominada R2, comparte los usos multifamiliar y unifamiliar. Ambas zonas, son las áreas que, luego del área central, presentan mayor intensidad de ocupación potencial, medida a través de la densidad poblacional permitida para el área, siendo de 300 hab/ha para la primera y de 200 hab/ha. para la segunda.

Al incluir estas dos zonas como parte del área central, se observa que se contiene gran cantidad de comercios, instituciones deportivas, de salud, educativas, y la terminal de ómnibus por lo que resultan ser áreas viables para la localización de la sede de la UFAP local.

Según localización de equipamientos determinantes

Trenque Lauquen cuenta con dos sedes regionales de atención y promoción social -un Centro de Referencia del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación y un Servicio Zonal de Promoción y Protección de los Derechos del Niño de la Provincia de Buenos Aires-, siendo además sede de Departamento Judicial y sede de Región Educativa provinciales. No se localiza en el municipio un hospital provincial, pero cuenta con un hospital municipal (edificio principal y edificio anexo).

En relación con la localización de estos equipamientos, cabe destacar que las sedes regionales de atención social y las sedes judiciales seleccionadas (juzgados civil y comercial, de familia y de garantías) se encuentran ubicadas dentro del área central de la ciudad según delimitación normativa, mientras que los edificios pertenecientes al hospital municipal y a la sede de región educativa se encuentran fuera de ella pero dentro de las áreas R1 y R2.



Mapa: Localización de equipamientos determinantes
Fuente: DAM, UNLP, 2013

Según grado de ocupación

El análisis de la estructura física permite agregar, a lo ya enunciado en los apartados anteriores, que la ciudad de Trenque Lauquen crece entre las vías del ferrocarril hacia la

RN5 con un grado de ocupación que se va dispersando hacia esta última. Sobre la RN5 se desarrolla una ocupación lineal de carácter extraurbano.

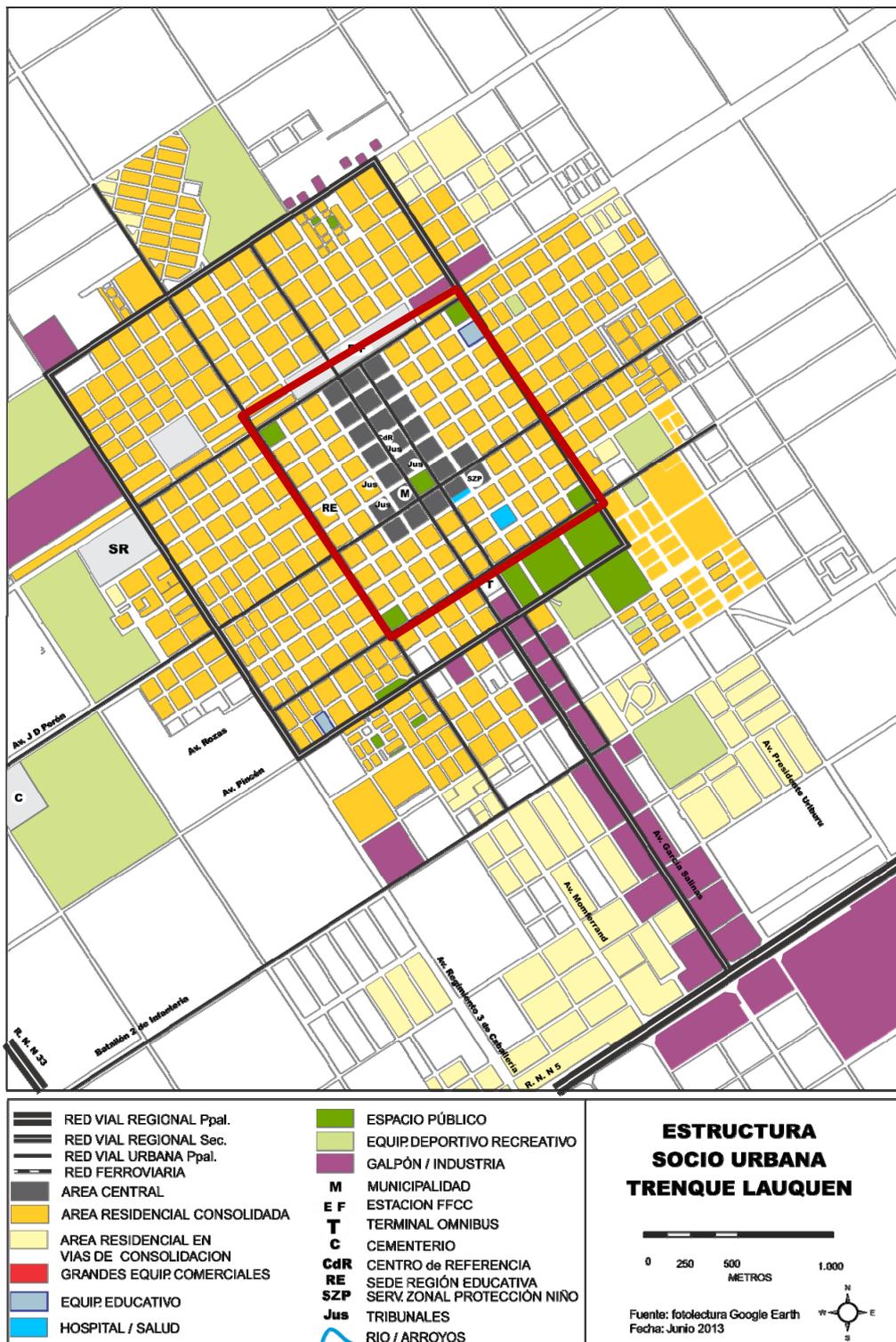
El área central de la ciudad tiene la direccionalidad de este crecimiento, desarrollándose sobre la Avda. San Martín, entre la estación ferroviaria y aproximadamente la Avda. Simini. Contiene las funciones de mayor jerarquía urbana: sede del gobierno municipal, dependencias del Poder Judicial, el Centro Cívico, establecimientos comerciales, especialmente alineados sobre avenidas Villegas, San Martín y Oro. Una zona de alta consolidación rodea al área central. El acceso desde la RN5 se configura como un alineamiento de grandes comercios, talleres y pequeñas industrias.

También es importante destacar que debido a la condición natural de los bordes de la ciudad (son áreas bajas y anegables) allí se localizan grandes equipamientos en espacios abiertos, de transporte y saneamiento, clubes varios, campos de golf y polo, autódromo, deportivo municipal, etc

2.3 Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

En función del análisis previo se estableció como recorte espacial para la localización de predios a las áreas determinadas por la normativa de usos de suelo como CA (comercial y administrativa), R1 y R2 (residencial 1 y 2), cuyo uso predominante es el multifamiliar y congregan gran cantidad de comercios, instituciones deportivas, de salud, educativas, y la terminal de ómnibus, por lo que resultan ser áreas viables para la localización de la sede de la UFAP local. El área resultante queda delimitada por el eje que conforman las calles Rodríguez Mera, Cuello y Rivadavia al NO, la Avenida Presidente Uruburu al NE, Avenida P. Rozas al SE, y calle Vignao al SO.



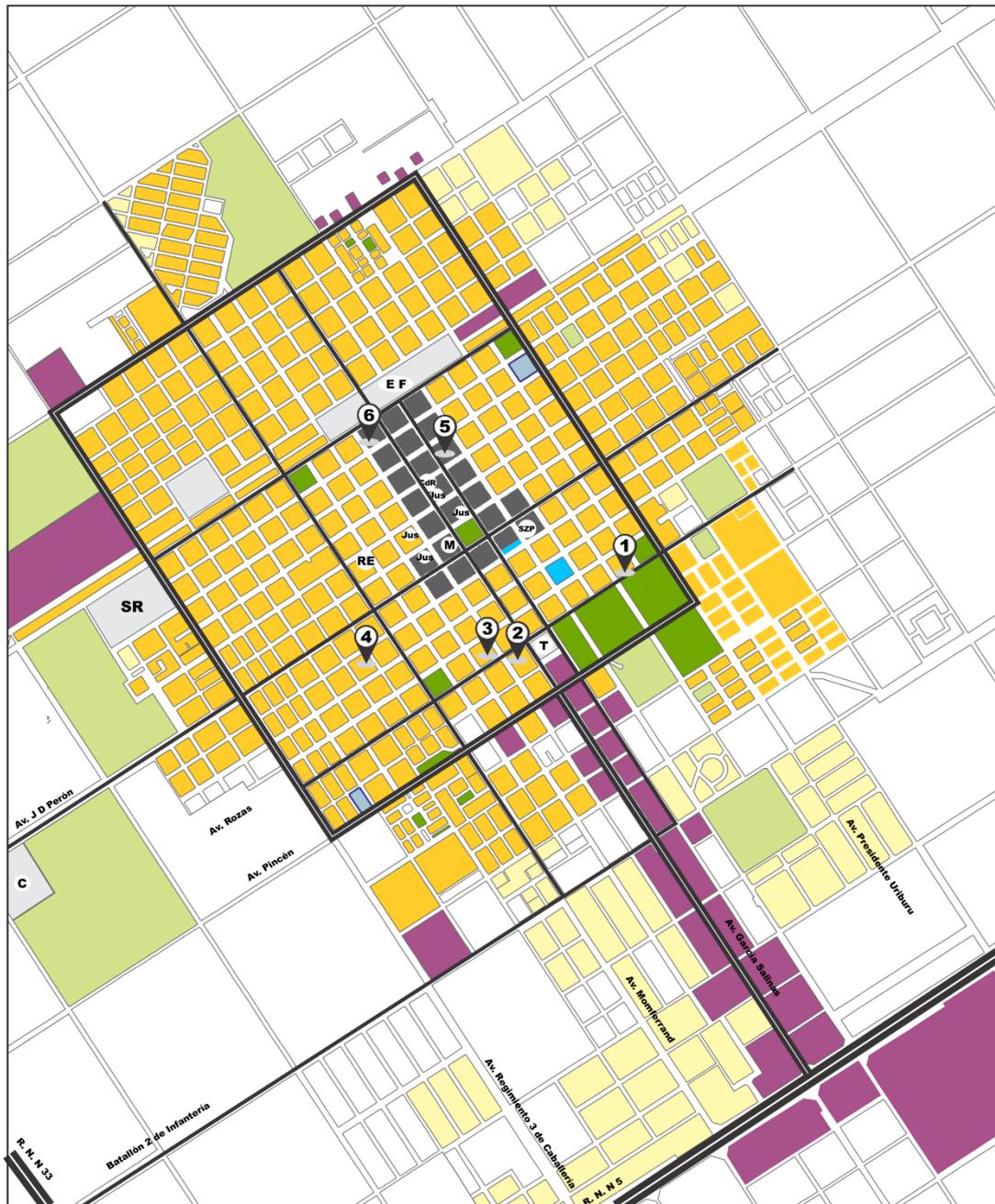
Mapa: Delimitación del área resultante sobre la Estructura socio-urbana
Fuente: DAM, UNLP, 2013

3 IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

La búsqueda de parcelas a la venta permitió identificar 6 lotes en venta en el área resultante. La figura siguiente esquematiza su distribución, y el cuadro presentado a continuación resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor	Dominio	Posib. según normativa	Publicación
1	Lote	12.80 mts x 50 mts + martillo de 10 x 20. Total: 740 mts ²	Saenz Peña al 900	-	Privado	FOS: 0,6 Altura: 10m Dens.: 300 hab/ha	http://www.amaira.com/buscador/gral/ficha.php?ficha=SAC4106&tipo=T&inm=SAC&p=F&l=E
2	Lote	16 x 40 mts. Total: 640 mts ²	P. Rozas al 100	-	Privado	FOS: 0,6 Altura: 10m Dens.: 200 hab/ha	http://www.amaira.com/buscador/gral/ficha.php?ficha=SAC2066&tipo=T&inm=SAC&p=F&l=E
3	Lote	10x30 mts. Total: 300 mts ²	Avellaneda al 900	-	Privado	FOS: 0,6 Altura: 10m Dens.: 200 hab/ha	http://www.amaira.com/buscador/gral/ficha.php?ficha=SAC3381&tipo=T&inm=SAC&p=F&l=E
4	Lote	20 x40 mts. Total: 800 mts ²	Paredes al 700	-	Privado	FOS: 0,6 Altura: 10m Dens.: 300 hab/ha	http://www.amaira.com/buscador/gral/ficha.php?ficha=SAC1823&tipo=T&inm=SAC&p=F&l=E
5	Lote	Lote 11,42 x 38,20 Total: 436 mts ²	San Martín N° 282 e/ Uriburu y 25 de Mayo	-	Privado	FOS: 0,6 Altura: 15 m Dens.: 400 hab/ha	http://www.pasopropiedades.com.ar/ficha/98121
6	Casa	Lote 186 mts ² Casa 121 mts ²	Cuello N°214 e/ Roca y Avellaneda	\$550 mil	Privado	-	http://www.pasopropiedades.com.ar/ficha/100702

Caracterización de las parcelas a la venta en el área resultante
Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013



Mapa: Estructura socio urbana y predios seleccionados
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

Valoración de las parcelas

En la siguiente matriz se presentan las parcelas a la venta según su localización respecto de las variables analizadas en los apartados precedentes:

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad			Según normativa	2° Centralidad				
	Por transporte		En relación a la estructura circulatoria		Judiciales	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Terminal				Sedes regionales de atención social	Sede región educativa	Hospital	Municipalidad
1	No transporta pasajeros	A 4 cuadras	A media cuadra de vía principal local	Dentro buffer del área central s/ normativa	A 8 cuadras del equipamiento más próximo	A 5 cuadras del equipamiento más próximo	A 15 cuadras	A 3 cuadras del equipamiento más próximo	A 10 cuadras
2	No transporta pasajeros	A 1 cuadras	Sobre vía principal local	Dentro del buffer del área central s/ normativa	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	A 9 cuadras	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 5 cuadras
3	No transporta pasajeros	A 4 cuadras	A media cuadra de vía principal local	Dentro del buffer del área central s/ normativa	A 5 cuadras del equipamiento más próximo	A 5 cuadras del equipamiento más próximo	A 8 cuadras	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 5 cuadras
4	No transporta pasajeros	A 8 cuadras	A dos cuadras de vía principal local (de acceso desde vía regional)	Dentro del buffer del área central s/ normativa	A 7 cuadras del equipamiento más próximo	A 8 cuadras del equipamiento más próximo	A 4 cuadras	A 7 cuadras del equipamiento más próximo	A 7 cuadras
5	No transporta pasajeros	A 7 cuadras	Sobre vía principal local	Dentro del área central s/ normativa	A 2 cuadras del equipamiento más próximo	A 1 cuadra del equipamiento más próximo	A 5 cuadras	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 4 cuadras
6	No transporta pasajeros	A 12 cuadras	Sobre vía principal local	Dentro del buffer del área central s/ normativa	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 4 cuadra del equipamiento más próximo	A 7 cuadras	A 12 cuadras del equipamiento más próximo	A 6 cuadras

Valoración de las parcelas a la venta en el área resultante

Fuente: DAM, UNLP, 2013

Conclusiones

En la ciudad de Trenque Lauquen, sede de la UFAP que extenderá su área de influencia a los partidos de General Villegas, Rivadavia, Carlos Tejedor, Carlos Casares, Pehuajó, Hipólito Yrigoyen, Daireaux, Guaminí, Tres Lomas, Salliquelló, Pellegrini y Trenque Lauquen propiamente dicho, se han encontrado seis lotes que cumplen con los requisitos para la localización y construcción del prototipo.

Es importante destacar que en la ciudad de Trenque Lauquen:

_ El área resultante abarca cerca de 120 manzanas e incluye al centro consolidado y a un área circundante que presenta excelente accesibilidad, visibilidad y calidad de espacios públicos.

_ Todas las parcelas son adecuadas en tanto se ubican en el área resultante, tanto las ubicadas en la zona de mayor centralidad como en las lindantes, en tanto estas últimas se presentan con una alta consolidación

Si bien no se dispone de valores de las propiedades identificados, que permitan formular recomendaciones precisas sobre las parcelas adecuadas para la localización de la UFAP Trenque Lauquen, la localización de las parcelas dentro del área resultante permitió jerarquizarlas de acuerdo a la localización de la centralidad urbana y a la accesibilidad:

- Lote 5, por ubicarse dentro del área central s/ normativa y a menos de 5 cuadras del equipamiento judiciales, sedes de atención social, sede educativa, hospital y municipalidad.

De ser necesaria una localización por fuera del área resultante, vale destacarse el corredor de acceso que se configura desde la RN5, con situación de alta accesibilidad y visibilidad.

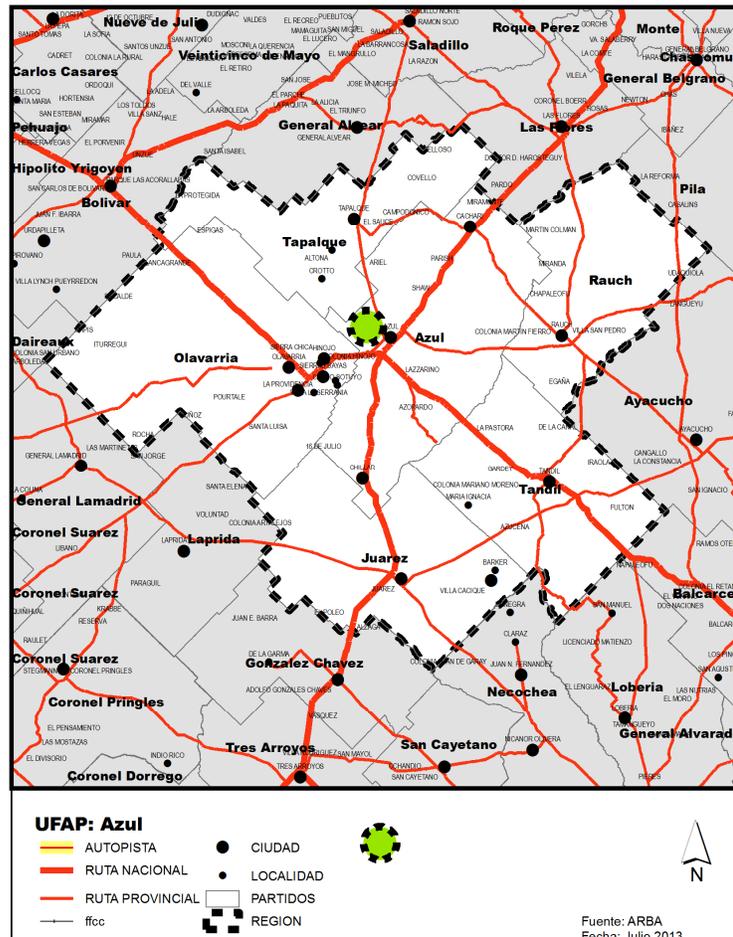
AZUL

CIUDAD DE AZUL

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD DE AZUL.

Introducción

La propuesta de Localización de UFAP, considera un área de influencia conformada por los siguientes 7 siete partidos: Azul, Benito Juárez, Olavarría, Tapalqué, Ayacucho, Tandil, Rauch. El área de influencia, incluye a las ciudades cabeceras de los partidos antes mencionados, 7 localidades y 10 parajes.



Mapa Región de Influencia UFAP Azul
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 7 partidos cubren una población de 22.351 hab. En la figura, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades y parajes.

Partido	Localidades
AZUL 55.728 hab	Azul
BENITO JUAREZ 14.279 hab	Benito Juarez
OLAVARRÍA 14.279 hab	Olavarría
TAPALQUE 7444 hab.	Tapalqué
AYACUCHO 151.019 Hab.	Ayacucho
TANDIL 116916 hab.	Tandil María Ignacia (Estación Vela) Gardey De la Canal Desvío Aguirre Parajes Fulton La Pastora Cerro Leones Iraola Azucena La Numancia
RAUCH 12705 hab.	Rauch Parajes Miranda Egaña Martín Colman Chapaleofú

Partidos y Localidades en el área de influencia UFAP. Azul.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

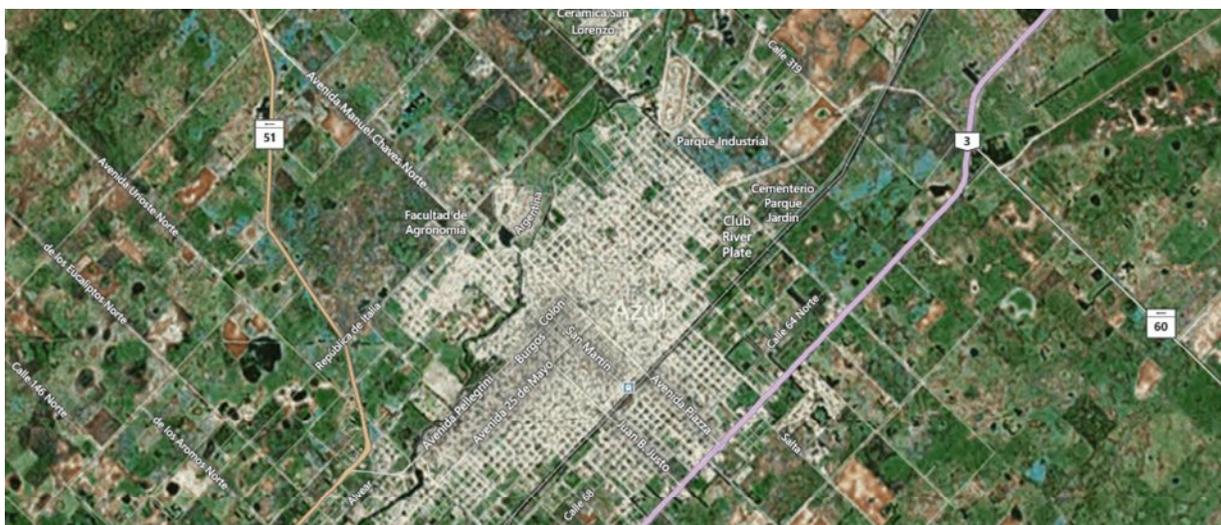
En el marco de una breve caracterización, el partido de Azul, está ubicado al sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Limita con los partidos de: Tandil, Rauch, Olavarría, Tapalqué, Benito Juárez, con la RN N°3, que comunica hacia el noreste con la ciudad de Buenos Aires y hacia el suroeste con Bahía Blanca y la región patagónica; la RN N°226 vincula al oeste con Olavarría y el noroeste provincial, y hacia el sureste con Mar del Plata y la costa atlántica. Además las rutas provinciales RP N°51 y RP N°60 la conectan con el norte y este provincial. Su cercanía con las principales localidades bonaerenses y la Capital Federal, lo han convertido en un de los destinos clásicos del mini turismo y de las salidas cortas de fin de semana. Se encuentra a una latitud de 36°48' Sur, una longitud de 59°51' Oeste y una altitud de 136 msnm. Ocupa 6.615 km² de superficie, con una densidad de población de 9,49 hab./km². Azul cuenta con 55.728 habitantes, y una superficie de 6.615 km², con un clima templado pampeano y húmedo.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

El Partido de Azul se encuentra a 299 km de la Ciudad de Buenos Aires. Tiene una ubicación geográfica privilegiada, al ser un nudo de comunicación vial por estar situado en el centro geográfico y tener un emplazamiento estratégico, en el corazón de la Provincia. Desde siempre actuó como nexo y concentró actividades económicas.



Conectividad Regional. Partido de Azul
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno.2013

Las dos arterías de circulación más importantes para ingresar a la ciudad son: Avenida Manuel Chávez Norte y Avenida Juan B. Justo, ambas atraviesan la ciudad de Azul. Asimismo la Avenida Pellegrini y la Avenida 25 de Mayo traspasan de manera perpendicular a la misma.

Vías Regionales¹: Pertenecen a este rango:

1. RN N°3. Comunica hacia el noreste con la ciudad de Buenos Aires y hacia el suroeste con Bahía Blanca y la región patagónica;
2. RN N°226. Vincula al oeste con Olavarría y el noroeste provincial, y hacia el sureste con Mar del Plata y la costa atlántica.

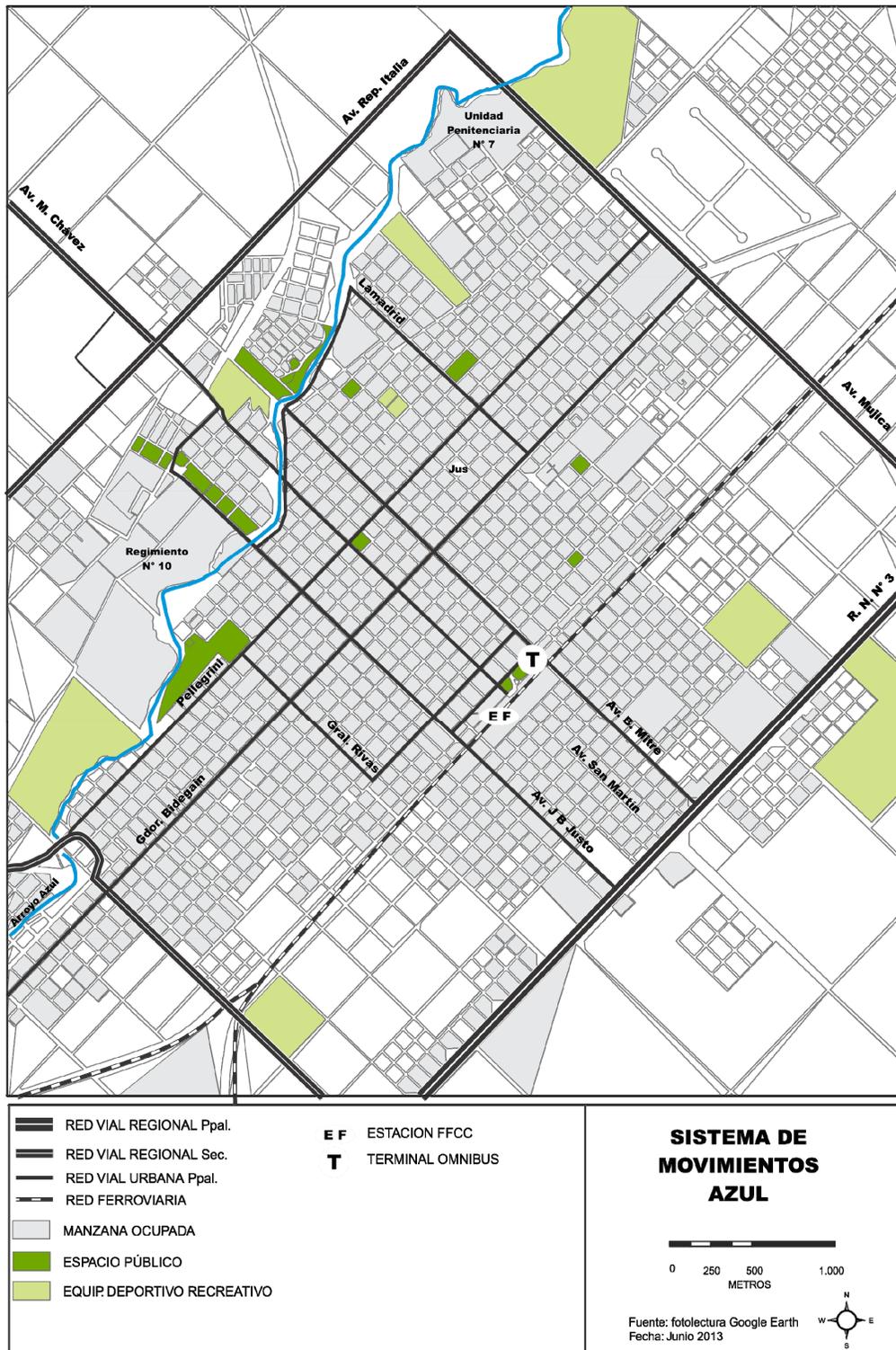
¹ Son aquellas que por su condición funcional, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirven para posibilitar la movilidad y accesibilidad con otros municipios, provincias y regiones.

3. RP N°51 y RP N°60 la conectan con el norte y este provincial.

Vías Principales²: Se indican las siguientes: Avenida Mujica, Avenida República Italia, Avenida Manuel Chávez, Avenida Pellegrini-Colón, Avenida 25 de Mayo-Avenida 25 de Mayo Norte, Gobernador Bidegain, Avenida Mitre y Avenida Juan B. Justo.

Se citan además las vías secundarias, que tienen como función la distribución del tráfico urbano local y la conexión entre diferentes sectores y barrios de la ciudad. Presentan altos volúmenes de tráfico y una fuerte relación con las actividades y usos urbanos. Se indican las siguientes: Avenida San Martín / Avenida La Madrid /General Rivas.

² Son aquellas que permiten los accesos y egresos principales y presentan altos volúmenes de tráfico y una fuerte mixtura de actividades urbanas y suburbanas.

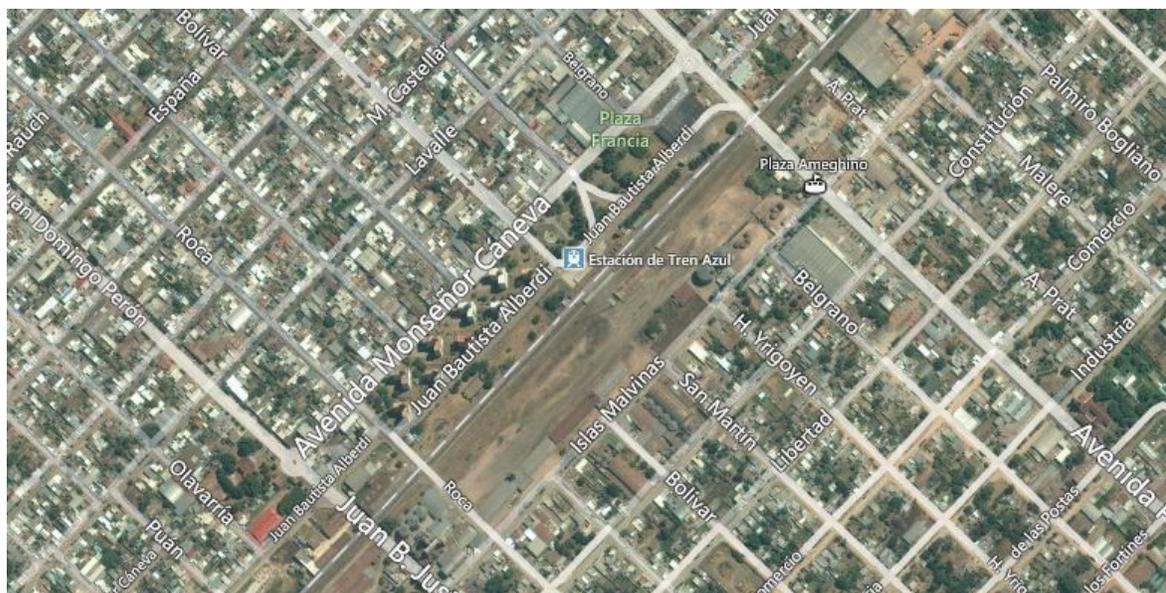


Mapa: Sistema de Movimientos. Ciudad de Azul.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

En relación al transporte público de pasajeros

La Estación Terminal de Ómnibus, se ubica en la intersección de las calles Avenida Bartolomé Mitre y Monseñor Cáneva. El Acceso de los Ómnibus de larga distancia, se produce por la RN N°3, en su conexión directa con la Avenida Plaza. Las empresas que vinculan a la ciudad son:

- La Estrella / El Cóndor: Destinos: Azul-Buenos Aires; (ida y vuelta); Azul-La Plata; (ida y vuelta); Azul-Olavaria;
- Empresa Plusmar: Azul; Buenos Aires; (ida y vuelta)
- Río Paraná: Azul-Buenos Aires; Buenos Aires-Azul; Santiago; Tucumán; Rauch- Ayacucho.
- Empresa El rápido: Azul-Tandil-M. Del Plata; Azul-Balcarce; Azul-Olavarría; Azul-Junín.
- Viamonte Azul-9 de Julio; Azul-Carlos Casares; Azul-Bolivar; Azul-Pehuajo; Azul-Trenque Lauquen-Santa Rosa; Azul-Daireaux-Henderson; Azul-Lincoln; Azul-Bragado.
- General Belgrano-Olavarría-Tapalque-G. Alvear- Saladillo-R. Pérez- Lobos.
- Cañuelas-Ezeiza-Liniers-Retiro.
- Empresa San Juan-Mar del Plata; Azul- San Juan; Azul-Mendoza.
- Empresa Mercobus: Azul-Córdoba.
- Empresa Plaza: Azul-Buenos Aires (ida y vuelta); Azul-Neuquén.
- Empresa Onda: La Plata-Azul-Olavarría-Lamadrid.



Terminal Ferroviaria. Ciudad de Azul.

Fuente: Google Earth. 2013

Se registran viajes diarios de Azul a Buenos Aires y a La Plata. La Terminal local se emplaza: Av. Mitre 1003-Teléfono: 54-2281-424532. Son nueve las empresas de líneas de micros las que

llegan a la ciudad: La Estrella, El Condor, Plusmar, Río Paraná, El Rápido, Pulman General Belgrano, Empresa San Juan-Mar del Plata, Empresa Mercobus, Empresa Plaza y Empresa El Onda.



De lo anterior descripto, nace que el traslado de personas mediante transporte público de pasajeros desde los municipios que conforman el área de influencia de esta localización, se produce exclusivamente a través de ómnibus de media y larga distancia, que llegan a la Terminal de ómnibus. Actualmente la ciudad de Azul no cuenta con servicio de transporte público de pasajeros local, por lo cual los posibles usuarios de la UFAP, que llegarían a Azul en ómnibus, deberían trasladarse caminando o en medios de transporte locales tales como taxi o remise.

2.2. Centralidad

Según normativa

El tema de centralidad en nuestro caso de estudio de localización de las UFAP, es abordado en términos del atractivo que produce, ya que a través de ella se puede analizar la capacidad del área para acoger futuras actividades, potenciarlas y definir las.



Normativa del Área Central. Ciudad de Azul.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

En el mapa que precede, se delimita y destaca –en rojo- las zonas denominadas Zonas Central, Zona Residencial y la Banda Comercial.

Según la normativa que regula los usos del suelo de la Ciudad de Azul (ord. Municipal Zonificación según Ley 8912/1977), el área central corresponde a cuatro áreas residenciales, denominadas R1a Zona Residencial, que corresponde a viviendas colectivas y unifamiliares, con una densidad de 600hab/ha, con un FOS 0.6; FOT 2.5 y una Densidad: 600. hab./ha.

Podemos encontrar la zona RO Zona Central, que corresponde a su uso dominante comercial, institucional, y vivienda colectiva, con un FOS 0.6; FOT 3.0 y una Densidad: 1000. hab./ha.

Por último, cabe mencionar a la C1 Banda Comercial, que su uso preponderante es comercial, institucional, almacenaje minorista, que no causen molestias a las zonas residenciales adyacentes y vivienda colectiva, con un FOS 0.6; FOT 2.5 y una Densidad: 600. Hab. /ha.

Lindante a la misma, se encuentra la Zona Residencial 1b, Cat: 5.0, con un uso dominante de viviendas colectivas y unifamiliares y su uso complementario es comercial, servicios diarios y ocasionales, educación inicial, EGB y polimodal, clínicas, culto, entidades sociales, bancos, finanzas, hoteles, bibliotecas, oficinas públicas, privadas, espectáculos, supermercados, bares y restaurantes con un FOS 0.6; FOT 2.5 y una Densidad: 200. Hab. /ha.



<p> ÁREA CENTRAL</p> <p> ZONAS</p>	<p>CENTRALIDAD SEGÚN NORMATIVA</p> <p>AZUL</p> <p>0 250 500 1.000 METROS</p> <p>Fuente: DPOyT, Fecha: Junio 2013</p> 
--	--

Mapa: Centralidad según Normativa Vigente.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

Con respecto a los equipamientos determinantes en la ciudad de Azul se observa lo siguiente:

En relación al área educativa: La ciudad de Azul, cabecera de la Región Educativa comprende a Azul, Bolívar, Olavarría y Tapalqué. Conformando la región número veinticinco. Asimismo posee presencia en la ciudad sedes en los niveles Especiales, Educación Física, Superior, Preescolar, Media, Primaria.

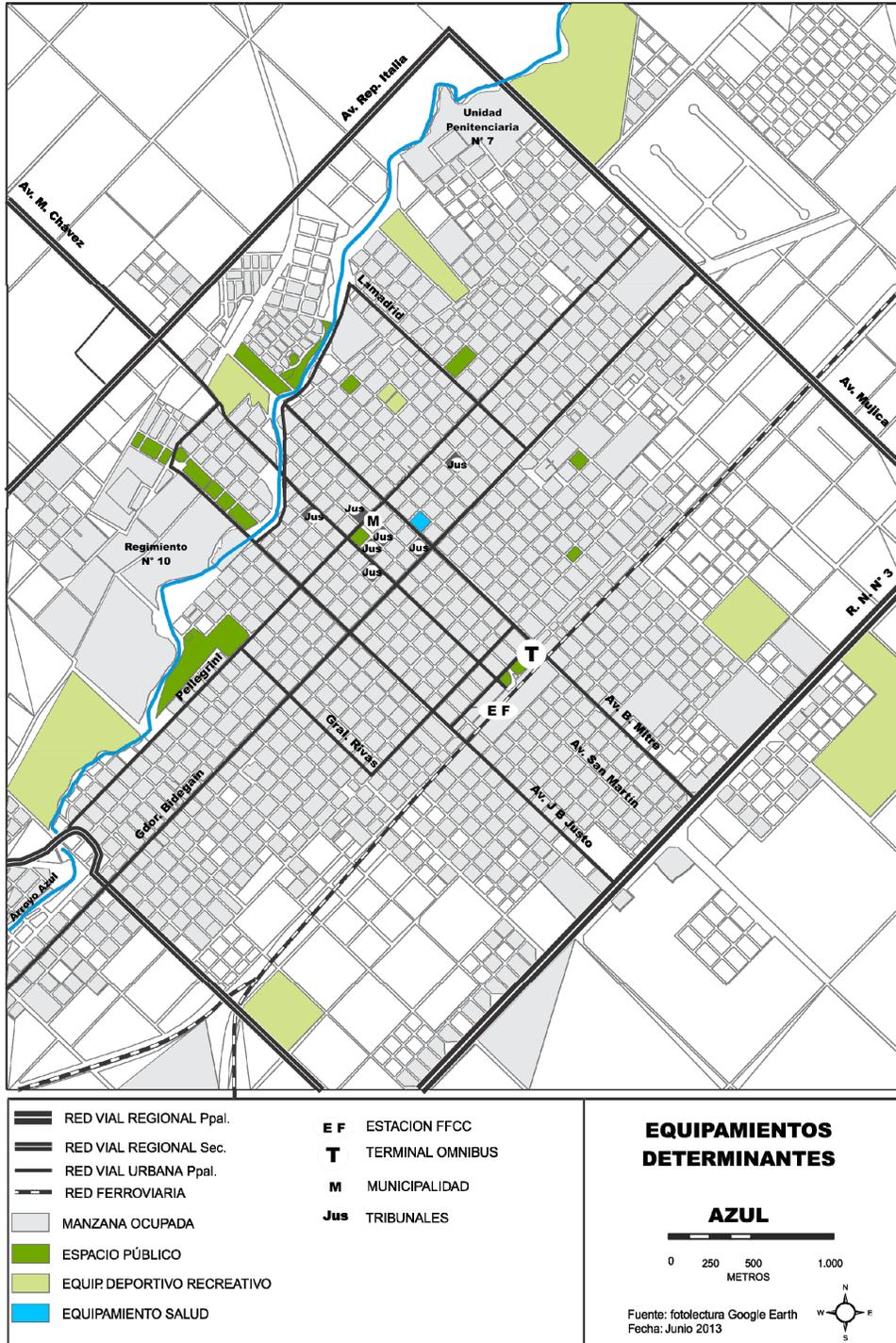
En relación a la cultura e identidad local: Azul cuenta con gran atractivo arquitectónico, entre los que se encuentra la Catedral Nuestra Señora del Rosario, y en las casonas señoriales que se despliegan a lo largo de la calle Bolívar. Buena parte del Partido de Azul, participa de esta singular riqueza artística, entre la que se destaca: el estilo Art Decó o Monumentalita de obras como la Plaza Gral. San Martín, las portadas del Parque Municipal D. F. Sarmiento, del Cementerio, las delegaciones municipales y los mataderos. El Palacio Municipal, se localiza, según se indica en mapa adjunto, en la calle Hipólito Irigoyen 423.

En relación al deporte: La Municipalidad de Azul, realiza actividades de recreación y tiempo libre. El mismo comprende diversas posibilidades de acceder a distintos deportes e interactuar con instituciones y barrios del Partido de Azul. La Subsecretaría de Deportes, dispone un cronograma de actividades gratuitas que la propia área comunal promueve.

En relación a los Medios de comunicación: Cuenta con dos medios televisivos que son: Azul Cablevisión Color y Canal 4 Chillar que trasmite programas locales, cuyo alcance le permite servir a un gran sector de la población. Además cuenta con dos medios gráficos; Diario El Tiempo y Diario Pregón. Por otra parte, posee trece medios digitales; dieciocho medios radiales y por último una subsecretaría de Comunicación del Gobierno Municipal de Azul.

En relación al área de salud: Azul pertenece a la Región Sanitaria IX, conformada por los municipios de: Azul; B. Juárez; Bolívar; Gral. Alvear; Gral. Lamadrid; Laprida; Las Flores; Olavarría; Rauch; Tapalqué. Contando con establecimientos sanitarios y municipales.

En relación al área de administración y justicia: Es un centro administrativo por excelencia (Departamento Judicial y Fuerzas armadas entre otras). El Departamento judicial de Azul es uno de los 18 departamentos judiciales en los que está dividida la Pcia. de Buenos Aires. En ella intervienen los Fuero Penal, Fuero de Familia, Fuero Civil, Fuero de Menores y Fuero Laboral. La región incluye los municipios de Azul, Bolívar, Gral. Alvear, Gral. Lamadrid, B. Juárez, Laprida, Las Flores, Olavarría, Rauch, Tandil y Tapalqué. Todos los equipamientos, aquí especificados, se localizan ubicados cerca del área central de la ciudad de Azul según la delimitación normativa.



Mapa: Equipamientos Determinantes.
 Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según grado de ocupación

A partir de la foto lectura de imagen en Google Earth, se observa una ocupación alta en el área central, verificándose lo mismo para su entorno. Para la escala de la localidad, y del partido, los equipamientos se encuentran relativamente centralizados.

La ciudad tiene un uso fuertemente residencial, se observa pegada al área central, zonas de usos específicos (ZUE) como zona de uso industrial, los establecimientos se hallan retirados del centro, localizándose en cercanías a las rutas de acceso a la ciudad.

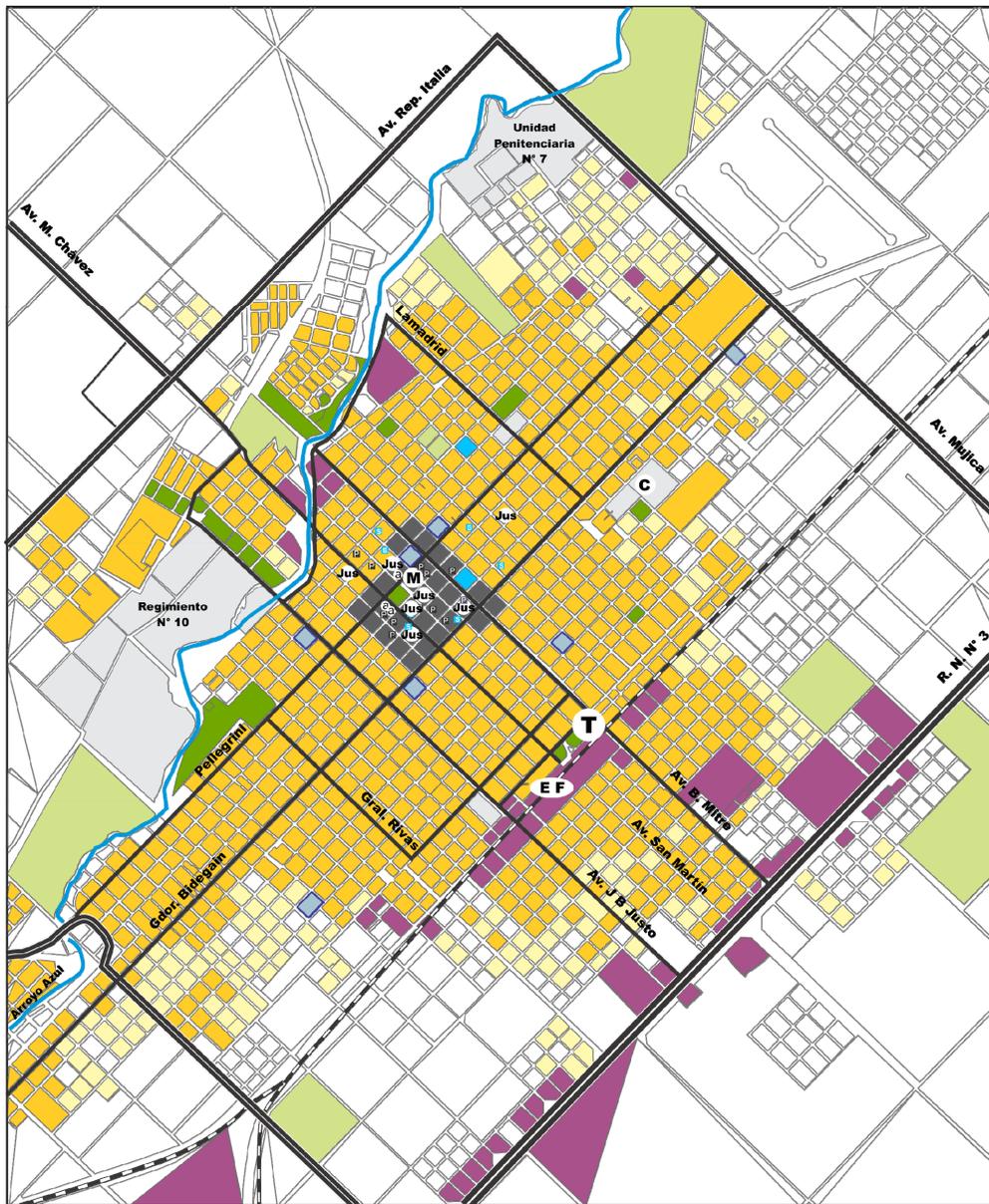
Una localización óptima para la UFAP, sería en este sector, que además de ser central según la normativa, centraliza los demás equipamientos

Se observa un área de importantes dimensiones de esparcimiento y recreación, actividades deportivas y generales de uso comunitario (EP). Asimismo, se observa que en esta área central y en la R1a, R1b y R2, prácticamente todo el sector está parcelado y ocupado, por lo cual para este estudio, se seleccionaron viviendas y locales, para alquilar o reciclar, para la localización de las UFAP. El equipamiento se encuentra en el sector que se ha considerado como centralidad urbana.

2.3. Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

En función de lo desarrollado en relación a las variables relevantes para la localización de la UFAP en el marco de la estructura socio urbana, en el mapa siguiente, se puede observar la disposición de las vías principales de circulación y la estructura circulatoria, la centralidad derivada de la norma de uso y ocupación vigente, que permite, la localización de equipamiento determinante, en relación al área educativa, a la cultura e identidad local, al deporte, a los medios de comunicación, salud y al área de administración y justicia.



Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de Azul

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

En el caso del municipio de Azul se incorporaron datos, otorgados mediante vía web, como asimismo material acercado por inmobiliarias y otros actores locales.

Como consecuencia del diagnóstico del nivel de accesibilidad interna y de la conectividad y la relación de distancia al acceso de los equipamientos urbanos, del nivel central de la ciudad, se establece un recorte espacial, determinado por la normativa del suelo cuyo uso predominante es comercial, residencial y patrimonial.

Se fundamenta la selección del recorte espacial, para localizar posibles predios para la construcción de la sede UFAP, al polígono delimitado por las calles: Avenida Bartolomé Mitre, Burgos, Guaminí y Costanera Cacique Catriel.



Recorte espacial. UFAP Azul.

Fuente: urBASig, Ministerio de Gobierno.2013

Para la selección de los predios, el primer inconveniente encontrado es la ausencia de lotes vacantes en el área central de la ciudad como asimismo el alto valor inmobiliario, de los hallados.

En la imagen se observa, que en el sector considerado como área central, que se localizan desde la oferta inmobiliaria, cuatro de las parcelas que se han detectado.

El cuadro presentado a continuación resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad. Todos los predios seleccionados, están en cercanía con las principales vías de circulación. Se muestran ordenados según la cantidad de metros cuadrados y localización de la Terminal de Ómnibus.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor \$	Dominio	Publicación
1	casa	Superficie: 400 m ² .	Alvear entre Olavaria y Púan	Sin Valor	Privado	Stella inmobiliaria / Calle Moreno 970 02281/423761 
2	casa	Superficie: 306 m ² .	San Martín entre Rivadavia y Alvear	Sin Valor	Privado	Rodolfo Adduci. Av Presidente Perón 455 
3	casa	Superficie: 250 m ²	Guido Spano entre Burgos y Colón	Sin Valor	Cerca de Zona Residencial	Fiscalini Inmobiliaria Roca 445 tel 427189 
4	casa	Superficie: 200m ²	Púan entre Colón y Rivadavia	Sin Valor	Privado	Marái Dellia Pietrelli - Calle Castelar 646 

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1. Valoración de las parcelas

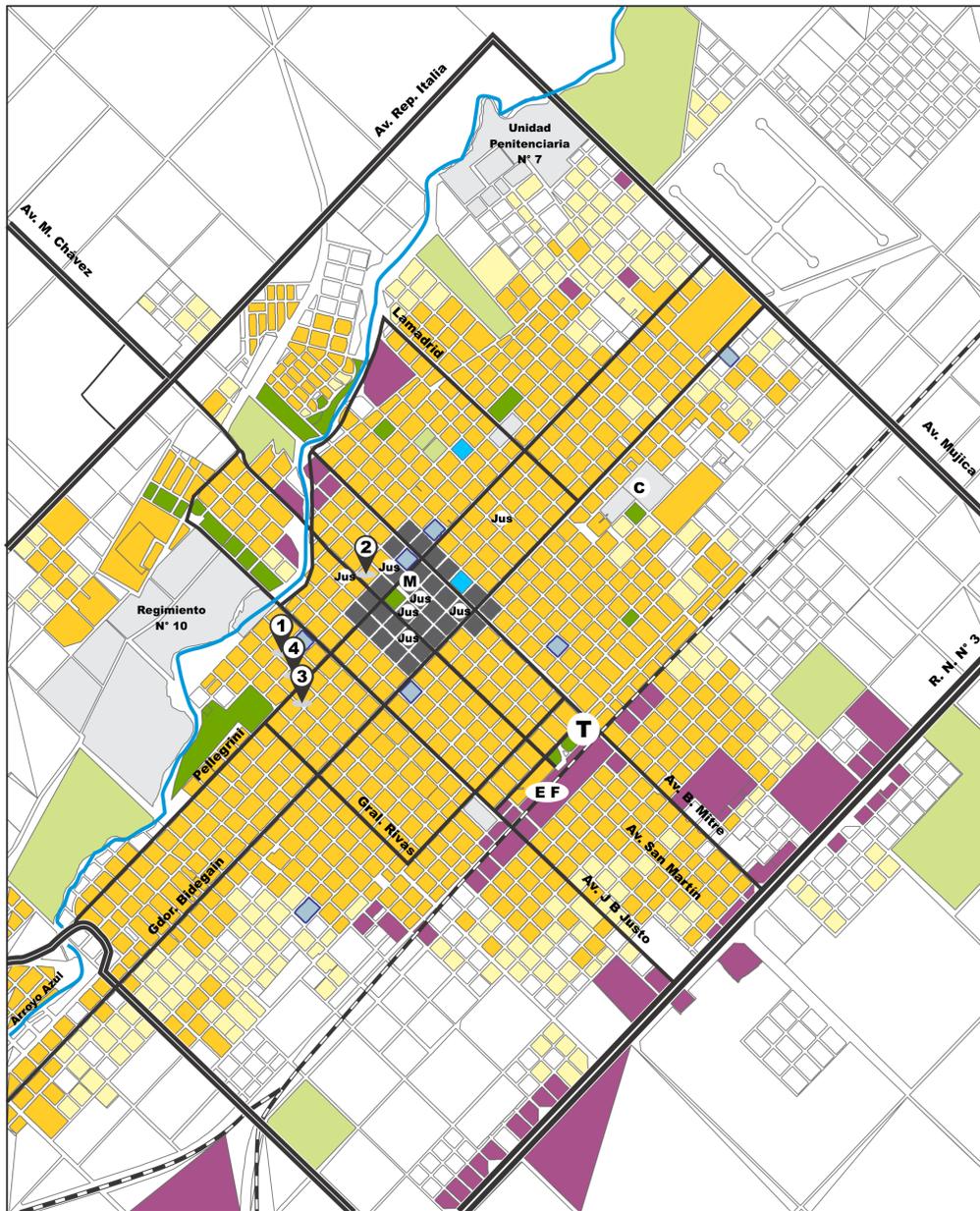
Para la conformación de la matriz se han tenido en cuenta aquellos parcelas que se encuentran localizados dentro del sector definido como zona central, los cuales suman un total de cuatro. Tres son construcciones en venta o para alquiler y una construcción a demoler. En general todos fueron seleccionados, en el marco de un total de 12 parcelas.

Por otra parte y en relación a la valoración de los inmuebles a la venta, se ha dado especial importancia a la localización y distancia de los mismos hasta la Terminal de Ómnibus, como único medio de transporte en funcionamiento desde la escala regional.

	1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad				
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según Normativa	Según localización de equipamientos especiales			
ID Lote	Ferroviario	Ómnibus	Terminal			Judiciales Belgrano 426	Sede regional de atención social	Hospital regional	Municipalidad Hipólito Hirigoyen 424
1	Fuera del centro de la ciudad	No posee Transporte local	Aprox. 22 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local.	R1 (b) Zona Residencial 1b	Aprox. 7 cuadras de Equipamiento más próximo	No posee	Aprox. 14 del equipamiento más próximo.	A 9 cuadras del equipamiento más próximo.
2	Fuera del centro de la ciudad	No posee Transporte local	Aprox. 14 cuadras	2 cuadras de vía principal local.	R1 (b) Zona Residencial 1b	A 13 cuadras del equipamiento más próximo.	No posee	A 10 cuadras del equipamiento más próximo.	A 3 cuadras del equipamiento más próximo.
3	Fuera del centro de la ciudad	No posee Transporte local	Aprox. 21 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local.	R4 Eb Zona Residencial	A 4 cuadras del equipamiento más próximo.	No posee	A 16 cuadras del equipamiento más próximo.	A 8 cuadras del equipamiento más próximo.
4	Fuera del centro de la ciudad	No posee Transporte local	Aprox. 23 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local.	R4 Eb Zona Residencial	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	No posee	A 18 cuadras del equipamiento más próximo.	A 7 cuadras del equipamiento más próximo.

Valoración de las parcelas en el Área resultante.

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.



Mapa: Ubicación de parcelas seleccionadas. Ciudad de Azul.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Azul, se seleccionaron cuatro propiedades que cumplirían con los requisitos descriptos anteriormente, para la localización de la UFAP.

Los inmuebles seleccionados se emplazan dentro del área cabecera y abarcan aproximadamente 112 manzanas que incluyen la centralidad urbana.

Del área resultante, aquella que contiene al área central, es la que resulta más adecuada por su localización en el centro geográfico de la ciudad, por su transporte y accesibilidad de público de pasajeros, y por poseer la mayor diversificación de actividades.

Cabe mencionar que no se conoce el valor de mercado de los inmuebles seleccionados, por un lado porque varía en la relación uso-valor de suelo y valor inmobiliario. Asimismo, al no haber sido posible una visita a campo, los datos obtenidos fueron buscados vía Web.

La propiedad mejor localizada respecto a su ubicación es la identificada como 2, constituida por una vivienda de 306m² de superficie, estando ubicada a 3 cuadras de la municipalidad y 14 cuadras de la Terminal de Micros. Podría funcionar de manera adecuada para la UFAP. Las propiedades 1, 3 y 4 cubren correctamente con el requerimiento de los metros cuadrados para el prototipo propuesto por la Defensoría del Pueblo que es de 100 metros cuadrados. Por estas características, todas las propiedades antes nombradas, están bien localizadas respecto del transporte público de pasajeros tanto en el nivel local, regional y nacional, y tienen una fuerte vinculación con la ciudad de La Plata y Capital Federal (CABA).

NECOCHEA

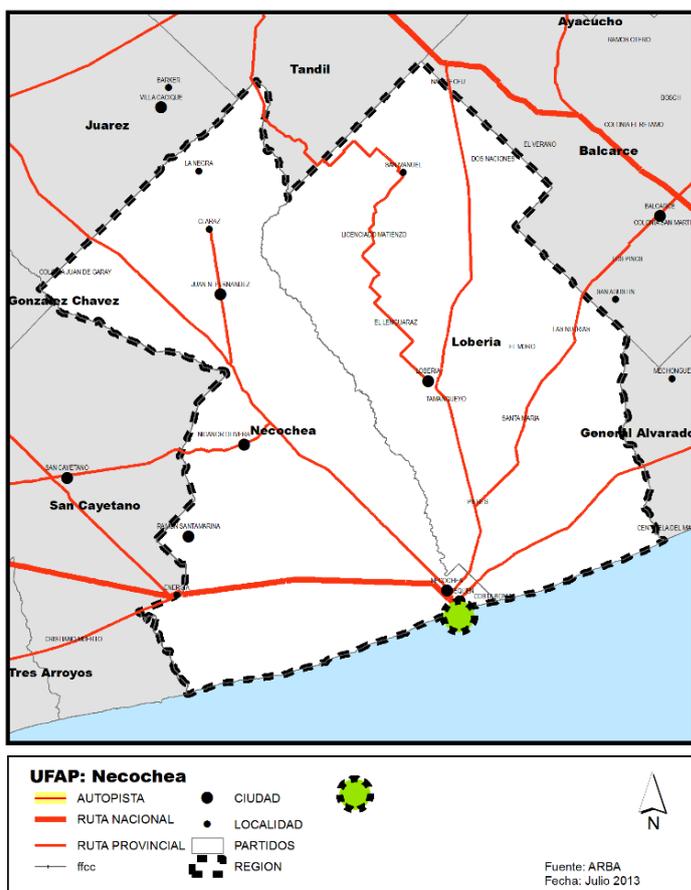
CIUDAD DE NECOCHEA

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

Introducción

La propuesta de localización de la UFAP Necochea considera un área de influencia conformada sólo por dos partidos del sur provincial, Lobería y Necochea propiamente dicho. El área incluye a las ciudades cabecera de partido, a 9 localidades y a gran cantidad de parajes rurales, cubriendo una población de aproximadamente 135 mil habitantes (CNPhyV 2010). La distancia entre la ciudad de Lobería y la sede de la UFAP es de cerca de 50 km con conexión por RP227.

En la Figura 1 puede apreciarse el área de influencia donde las RN228, RP88, RP55 y RP86 son las vías que estructuran la región y permiten la accesibilidad a los distintos asentamientos humanos. Por su parte, en el Cuadro 1 puede reconocerse el conjunto de localidades que serán abastecidas y la población con que cuenta cada municipio.



Partido	Localidades
Necochea 92933 hab.	Necochea - Quequén Juan N. Fernández Nicanor Olivera Claraz Ramón Santamarina Costa Bonita
Lobería 41.808 hab.	Lobería Licenciado Matienzo Pieres Arenas Verdes Tamangueyu San Manuel

Mapa: Área de influencia UFAP Necochea
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Partidos y localidades en el área de influencia
UFAP Necochea
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1 Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

Convergen en el área urbana de Necochea cuatro rutas provinciales de gran importancia en el sudeste pampeano, RP228, RP 80, RP88, y RP 227, siendo esta última la que conecta con la ciudad de Lobería. Las cuatro vialidades convergen en un vial que circunvala el área urbana organizando los movimientos de acceso y egreso a la ciudad.

Al interior de su estructura circulatoria se observa la jerarquía de dos vías principales perpendiculares entre sí, las Avenidas 58 y 59, la primera vincula la costa con la RP228 y la segunda atraviesa a la planta urbana en sentido NE-SO. Ambas se intersectan en la plaza central, alrededor de la cual se desarrolla el centro cívico y comercial. Ambas vías están configuradas como avenidas con rambla central y cuentan con un ancho de aproximadamente 50 metros.

Completa el sistema de movimientos interno una trama de avenidas ortogonales y diagonales a las anteriores, cuya jerarquía está dada por poseer un ancho de 25m, ellas son 74, 75, 42, 43, y Diagonal San Martín-Avda. 79. Dos de las arterias que se desarrollan en sentido SO-NE penetran en la planta urbana de Quequén a través de puentes sobre el río homónimo, se trata de la prolongación de las calles 42 y 46, en Avenida Benedito Campos; y de las calles 26 y 28, en la Avda. 554.

En el frente costero los flujos principales se resuelven por Avda. 2, que funciona como paseo costanero. En la intersección de esta última con la Avda. 79 se concentra un segundo centro comercial vinculado a la actividad balnearia.

En relación al transporte público de pasajeros

La ciudad de Necochea no posee conectividad por ferrocarril.

Por su parte, el servicio de transporte automotor de pasajeros, es prestado por varias empresas de media y larga distancia que vinculan a la ciudad con el interior provincial, y que pueden servir de transporte en el área de influencia. En particular, la conexión con Lobería se hace a través de combis o de ómnibus que tienen como destino Tandil, habiendo una oferta variada de empresas y servicios diarios.

El interior del área urbana es abastecido con un servicio de ómnibus local que vincula Necochea con Quequén y a distintos barrios y puntos característicos. Todos tienen como un punto de su recorrido a la terminal de ómnibus que se encuentra emplazada en proximidad al área central de la ciudad, en la intersección de dos vías principales, la Avda. Circunvalación y Avda. 58

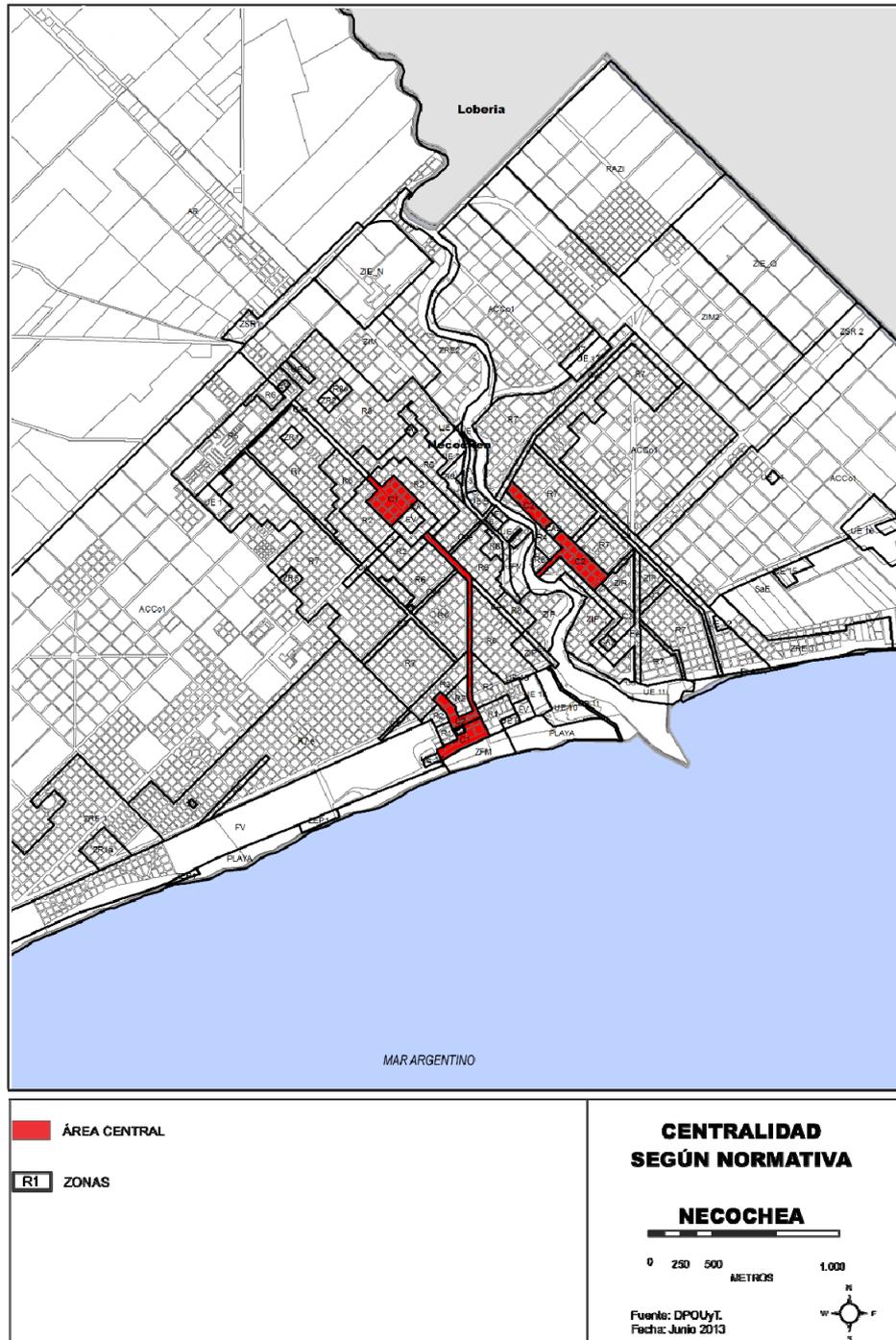
En consecuencia, la situación del servicio de transporte público de pasajeros que conecta a Necochea con su área de influencia, conformado exclusivamente por el sistema de ómnibus, lleva a considerar sólo a la estación terminal de ómnibus como equipamiento de transporte determinante para la localización de la sede de la UFAP.



Mapa: Sistema de movimientos
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

2.2 Centralidad Según normativa

La normativa que regula los usos del suelo en el partido de Necochea (ord. Municipal) considera dos localizaciones con carácter de centralidad en la ciudad homónima: una primera, vinculada a su centro cívico y una segunda, cuyo funcionamiento está asociado al balneario. Por su parte, en la localidad de Quequén, también existe un área con características de centralidad pero asociada a un corredor vial de acceso, la Avda. 531.



Zonificación según Ley 8912/1977

Fuente: Urbasig, Ministerio de Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires.

<http://sig.gobierno.gba.gov.ar/sig/urbasig2013/>

Las dos áreas centrales delimitadas en Necochea, y designadas como C1 (Comercial 1) tienen características similares. Los usos dominantes son servicios personales y profesionales, estudios consultorios, garajes, clínicas, sanatorios, restaurantes, bares, confiterías bailables, exposiciones, cine, teatros, comercio diario, periódico y mayorista; en tanto que los usos complementarios son la vivienda colectiva, individual, y multifamiliar. Para esta zona se prevé una intensidad de ocupación muy alta, representada en la densidad potencial prevista en 1000 hab./has. Similar característica tiene la zona designada como C2 en Quequén, con una densidad potencial de 800 hab/ha.

En Necochea, envuelven a las áreas centrales dos áreas residenciales, denominadas R1 y R2 (Residencial 1 y 2) cuyo uso predominante es indistintamente la vivienda unifamiliar, multifamiliar y colectiva. Ambas zonas, son las áreas que, luego del área central, presentan mayor intensidad de ocupación potencial, medida a través de la densidad poblacional permitida para el área, siendo de 800 hab/ha para la primera y de 600 hab/ha. para la segunda.

Según localización de equipamientos determinantes

Necochea cuenta con dos sedes regionales de atención y promoción social -un Centro de Atención Local del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación y un Servicio Zonal de Promoción y Protección de los Derechos del Niño de la Provincia de Buenos Aires-, siendo además sede de Departamento Judicial y sede de Región Educativa provinciales. Con respecto a los equipamientos de salud, cuenta con un hospital subzonal provincial y un hospital municipal.

En relación con la localización de estos equipamientos, cabe destacar que tanto las sedes regionales de atención social, la sede de Región Educativa como las sedes judiciales seleccionadas (juzgados en lo civil y comercial, juzgados de garantías y juzgados de familia) se encuentran ubicadas dentro de una de las áreas centrales de la ciudad según delimitación normativa -en su mayoría en el área central más alejada de la costa marítima, donde se ubica la municipalidad, mientras que los juzgados de garantías se ubican en el área central más pequeña cercana a la costa-. Los hospitales se encuentran fuera de las áreas centrales y de R1 y R2, pero vinculados al área central más grande por dos de las vías principales.



RED VIAL REGIONAL Ppal.	E F ESTACION FFCC	EQUIPAMIENTOS DETERMINANTES NECOCHEA 0 250 500 METROS 1.000 Fuente: DPOUyT. Fecha: Junio 2013
RED VIAL REGIONAL Sec.	T TERMINAL OMNIBUS	
RED VIAL URBANA Ppal.	M MUNICIPALIDAD	
RED FERROVIARIA	Jus TRIBUNALES	
MANZANA OCUPADA	CAL CENTRO ATENCIÓN LOCAL	
ESPACIO PÚBLICO	SZP SERV.ZONAL PROTECCIÓN NIÑO	
EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO		
EQUIPAMIENTO SALUD		

Mapa: Localización de equipamientos determinantes
 Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

Según grado de ocupación

El análisis de la estructura física permite agregar, a lo ya enunciado en los apartados anteriores, que las ciudades de Necochea y Quequén presentan una configuración

tensionada por dos frentes, el NO, donde confluyen las RN 228 y RP 89, y frente marítimo hacia el SE, con lo cual la planta urbana presenta una forma extendida entre ambos límites y presenta una configuración difusa hacia los bordes NE y SO.

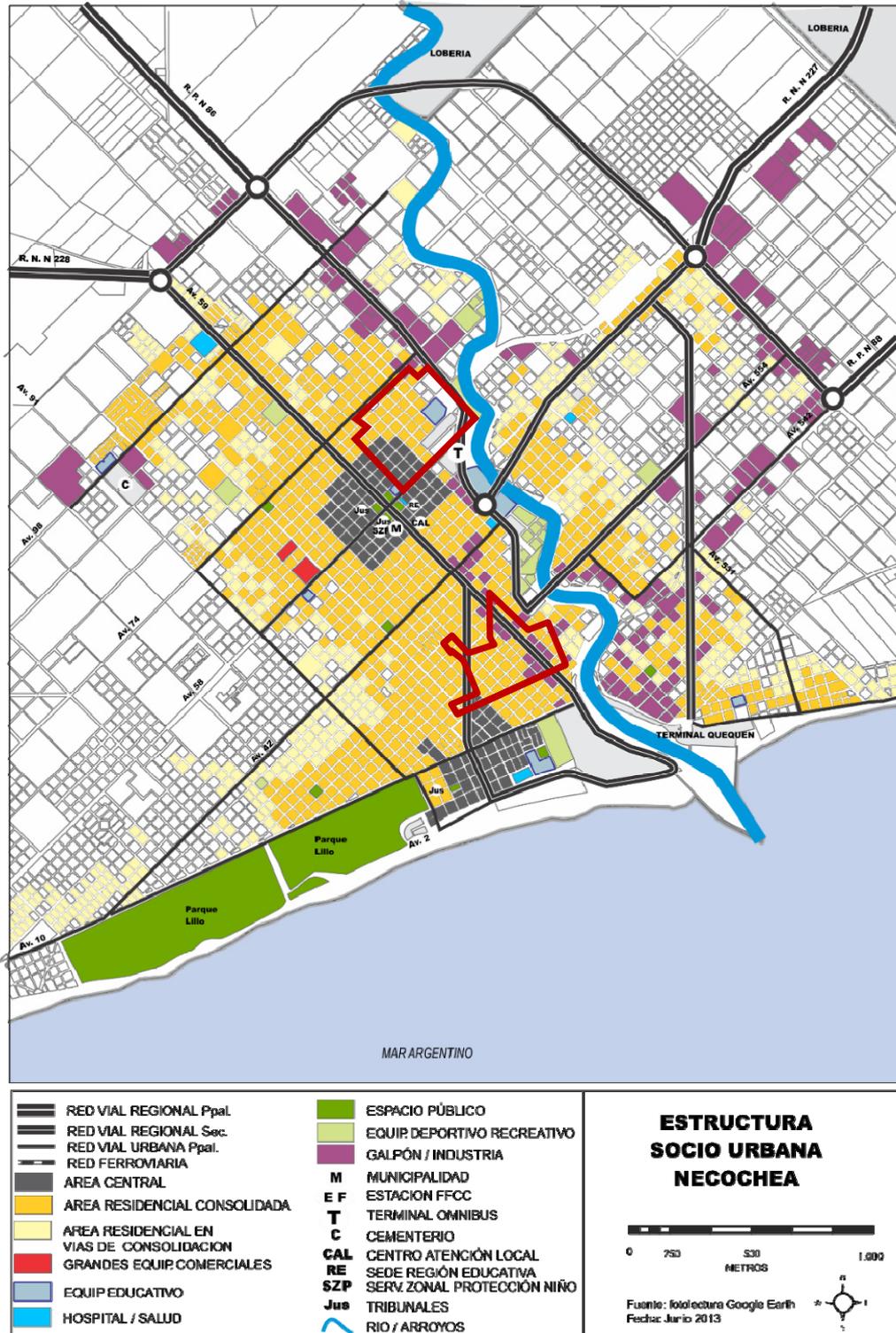
En este marco, la centralidad tradicional se localiza aproximadamente en el centro geográfico y con la mejor accesibilidad desde las arterias principales del sistema de vínculos y muy próxima a la terminal de omnibus. Esta centralidad a su vez es la que cuenta con mayor diversificación de actividades y afluencia de medios de transporte.

La centralidad turística, al localizarse sobre el frente marítimo, resulta el punto urbano más alejado desde cualquier acceso a la ciudad, aunque es el área con mayor visibilidad en temporada estival.

2.3 Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

En función del análisis previo se estableció como recorte espacial para la localización de predios a las áreas determinadas por la normativa de usos de suelo como C1 (comercial y administrativa), R1 y R2 (residencial 1 y 2), cuyo uso predominante es el multifamiliar y unifamiliar, y congregan gran cantidad de comercios, instituciones deportivas, de salud, educativas, por lo que resultan ser áreas viables para la localización de la sede de la UFAP local. El área resultante es la delimitada en la siguiente figura:



Mapa: Delimitación del área resultante sobre la Estructura socio-urbana
Fuente: DAM, UNLP, 2013

Ambas áreas se caracterizan por tener la mejor situación en términos de accesibilidad y conectividad confluencia de equipamientos, dotación y caracterización de espacios públicos. Asimismo, la normativa que regula el uso y ocupación del suelo permite la localización de este equipamiento y de otros usos que pudiesen ser complementarios.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

La búsqueda de parcelas a la venta a través de la web permitió identificar 3 lotes y 2 casas en venta en el área de estudio, de los cuales sólo 1 se encuentra ubicado dentro del área seleccionada -área central costera- y 1 se localiza a 1 cuadra de la misma, mientras que el resto se encuentra muy distante. En el Cuadro 2 se resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad de las parcelas ubicadas en el área resultante. Con la finalidad de caracterizar la oferta identificada en el cuadro también se presentan las localizaciones y valores de los inmuebles localizados fuera del área resultante.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor	Dominio	Posib. Según normativa
1	Casa	Casa 4 ambientes en dos plantas. Sup. terreno: 296 mts ²	Diagonal San Martín entre Av. 10 y Peatonal 83	U\$S 160.000	Privado	Adecuada
2	Casa	Casa tipo chalet de 3 dormitorios en 2 plantas,	Diagonal San Martín entre 22 y 79	U\$S 160.000	Privado	A 1 cuadra del área resultante
3	2 lotes	8.66 x 30 y 8.66 x 40	Av. 91 y 54	U\$S 30.000	Privado	Fuera del área resultante
4	Lote	400 mts ²	Av. 43 al 3700, entre 80 y 82	\$ 45.000	Privado	Fuera del área resultante
5	Lote	195 mts ²		\$ 60.000	Privado	Fuera del área resultante

Caracterización de las parcelas a la venta en el área resultante

Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013

Como se indicó anteriormente, de las parcelas identificadas, solo dos se encuentran en el área resultante (Parcela 1) o contigua a la misma (Parcela 2), mientras que el resto en los bordes del área urbana.



6	PREDIO SELECCIONADO		ESPACIO PÚBLICO
	RED VIAL REGIONAL Ppal.		EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO
	RED VIAL REGIONAL Sec.		GALPÓN / INDUSTRIA
	RED VIAL URBANA Ppal.	M	MUNICIPALIDAD
	RED FERROVIARIA	E F	ESTACION FFCC
	AREA CENTRAL	T	TERMINAL OMNIBUS
	AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA	C	CEMENTERIO
	AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION	CAL	CENTRO ATENCIÓN LOCAL
	GRANDES EQUIP. COMERCIALES	RE	SEDE REGIÓN EDUCATIVA
	EQUIP. EDUCATIVO	SZP	SERV. ZONAL PROTECCIÓN NIÑO
	HOSPITAL / SALUD	Jus	TRIBUNALES
			RIO / ARROYOS

ESTRUCTURA SOCIO URBANA y PARCELAS SELECCIONADAS NECOCHEA

0 250 500 1.000 METROS

Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013

Mapa: Ubicación parcelas a la venta
Fuente: DAM, UNLP, Agosto de 2013

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

Valoración de las parcelas

En la siguiente matriz se presentan las parcelas a la venta según su localización respecto de las variables analizadas en los apartados precedentes. Se disponen en orden decreciente de acuerdo a la mejor ubicación para la implantación de la UFAP, apreciándose claramente que las Parcelas 1 y 2 son las que resultan apropiadas para seleccionar.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad			Según normativa	2° Centralidad				
	Por transporte		En relación a la estructura circulatoria		Judiciales	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Terminal				Sedes regionales de atención social	Sede región educativa	Hospital	Municipalidad
1	No posee conectividad	A 26 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local	Dentro del buffer del área central costera s/ normativa	A 7 cuadras del equipamiento más próximo	A 21 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	A 18 cuadras
2	No posee conectividad	A 25 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local	A 1 cuadra del buffer del área central costera s/ normativa	A 5 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras del equipamiento más próximo	A 18 cuadras	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	A 17 cuadras
3	No posee conectividad	A 25 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 16 cuadras del equipamiento más próximo	A 15 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras	A 22 cuadras del equipamiento más próximo	A 15 cuadras
4	No posee conectividad	A 12 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 19 cuadras del equipamiento más próximo	A 22 cuadras del equipamiento más próximo	A 19 cuadras	A 16 cuadras del equipamiento más próximo	A 22 cuadras
5	No posee conectividad	A 38 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local	Fuera del buffer del área central s/ normativa	A 24 cuadras del equipamiento más próximo	A 28 cuadras del equipamiento más próximo	A 32 cuadras	A 32 cuadras del equipamiento más próximo	A 28 cuadras

Valoración de las parcelas a la venta en el área resultante

Fuente: Elaboración propia, septiembre de 2013

Conclusiones

En la ciudad de Necochea, sede de la UFAP que extenderá su área de influencia a los partidos de Lobería y Necochea propiamente dicho, se han encontrado dos lotes que cumplen con los requisitos para la localización y construcción del prototipo.

La Parcela 1 es la mejor localizada respecto de la centralidad previamente definida y por sus condiciones de accesibilidad, mientras que la Parcela 2 no se encuentra ubicada dentro del área seleccionada pero sí contigua a la misma y con adecuada accesibilidad, por lo cual, y ante la falta de oferta de otros predios en el sector, ha sido valorada y considerada para la selección.

La propiedad mejor localizada según los parámetros establecidos, se encuentra ubicada a 2 cuadras de una de las vías principales a nivel local, y a 26 cuadras respecto del único punto de conectividad regional (terminal de ómnibus). Se trata de una casa de 4 ambientes en dos plantas (a demoler) con terreno, contabilizando 296 metros cuadrados de superficie total. Su valor de mercado es de U\$S 160.000.

La propiedad ubicada en el segundo orden de prioridad se encuentra ubicada a 2 cuadras de una de las vías principales a nivel local, y a 25 cuadras de la terminal de ómnibus. Se trata de una casa de 3 dormitorios en 2 plantas, siendo su valor de mercado de U\$S 160.000.

Ambos lotes están ubicados sobre el área central costera, no habiéndose encontrado ningún predio en el área central vinculada al centro cívico de la ciudad.

Ante la limitada oferta de inmuebles en el área seleccionada por tratarse de una localización con alta ocupación del suelo, de no ser posible la compra de alguno de los lotes mencionados, podría resultar una alternativa viable la compra de un inmueble construido o bien su alquiler.

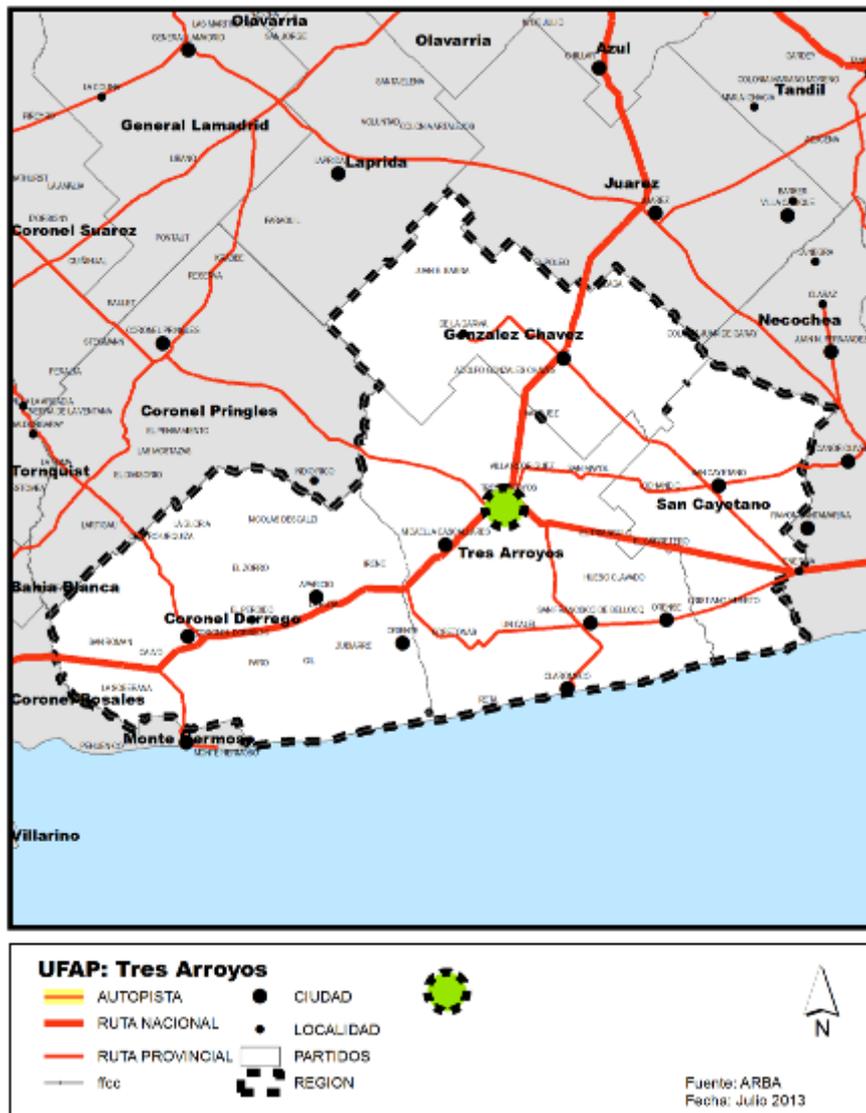
TRES ARROYOS

CIUDAD DE TRES ARROYOS

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD DE TRES ARROYOS

Introducción

La ciudad de Tres Arroyos, ha sido seleccionada, en la primera fase de este trabajo, como sitio posible para albergar una UFAP, considerando que podría ser la cabecera de la Región conformada por los municipios de Coronel Dorrego, San Cayetano y González Chávez, todos ellos localizados a menos de 150 km, de la localidad de Tres Arroyos.



Mapa Región de Influencia UFAP Tres Arroyos
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Estos 4 partidos cubren una población de 83.139 hab. En la figura, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades.

<p>TRES ARROYOS</p> <p>46.867 habitantes</p>	<p>Localidades</p> <p>Tres Arroyos Orense Claromecó Copetonas Micaela Cascallares San Francisco de Bellocq Reta Dunamar San Mayol Lin Calel Balneario Orense Barrow (<i>Villa Rodríguez</i>)</p>
<p>CORONEL DORREGO</p> <p>Habitantes: 15.825</p>	<p>Localidades</p> <p>Coronel Dorrego Oriente El Perdido Aparicio San Román Balneario Marisol Irene Faro</p>
<p>SAN CAYETANO</p> <p>Habitantes: 8400</p> <p>GONZÁLEZ CHÁVEZ</p> <p>Habitantes: 12047</p>	<p>Localidades</p> <p>San Cayetano Ochandío Balneario San Cayetano</p> <p>Localidades</p> <p>Adolfo Gonzales Chaves De la Garma Juan Eulogio Barra Vásquez</p>

Área de Influencia del Partido de Tres Arroyos: Partidos y Localidades.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

La ciudad se comunica con la provincia y el resto del país mediante la RN 3, RP 85 y la RP 228, las que, a su vez, conectan con las avenidas y caminos que conducen a las localidades y playas del partido. A Tres Arroyos se puede arribar por medio de transporte terrestre. En la terminal de ómnibus operan compañías que unen a la localidad con los partidos de la Región, y de la provincia a través de las empresas El Rápido, Cóndor Estrella, Plusmar y Río Paraná. También funciona el Aeropuerto Municipal Teniente Volponi.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

La conectividad de la localidad de Tres Arroyos con los municipios de la región, se produce a través de las Rutas Nacional N° 3 (sentido NE-SO) y Provincial N° 228 (sentido NO-SE). Cabe destacar que ambas rutas son perpendiculares entre sí y se cruzan en el vértice norte de la localidad de Tres Arroyos.

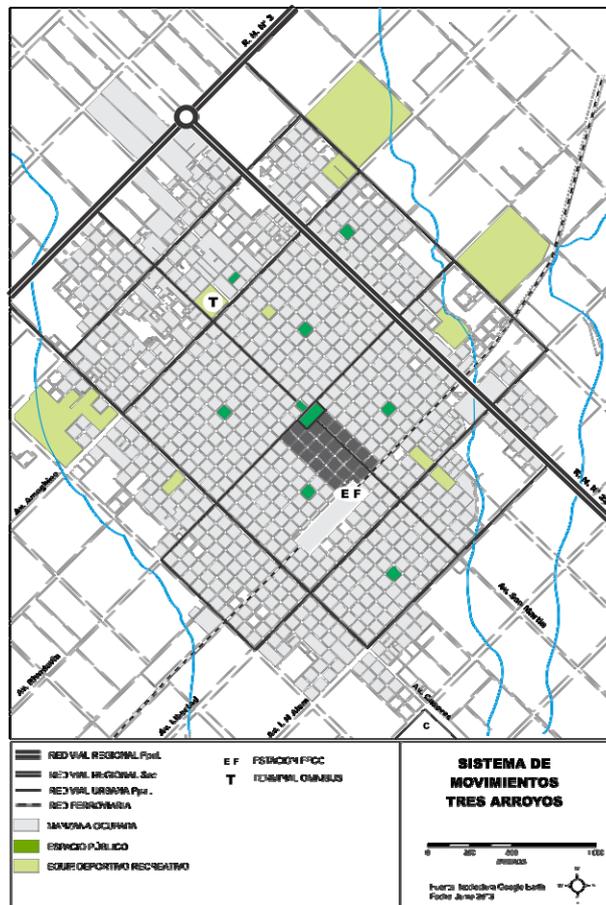


Fig.: Conectividad Regional – Estructura Circulatoria
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

La Estructura circulatoria urbana, se conforma por un sistema de avenidas, perpendiculares entre sí, con acceso directo desde las rutas antes mencionadas –RNN°3 y RPN°228-.

En su conexión con la RNN°3, se encuentra una de las arterias principales la Avenida San Martín, que a partir de su intersección con la plaza de su mismo nombre, localizada en el eje central la ciudad, cambia de nombre y pasa a llamarse Moreno; la otra arteria principal, que

se conecta en forma perpendicular con la RPN° 228, es la Avenida Belgrano que en su intersección con la plaza central, cambia su denominación y toma el nombre de Rivadavia. Es importante considerar que en el cruce de los ejes viales, se localizan la plaza San Martín (plaza central), de la ciudad de Tres Arroyos, la Iglesia principal Nuestra Señora del Carmen y la Municipalidad.

Se suman a las anteriores dos arterias importantes conectadas perpendicularmente con la RPN° 228, desde el eje central –Avda Belgrano-, hacia el NO, la Avenida Almafuerde, y su continuación a partir de la Avda. San Martín, Avda. Florentino Ameghino y hacia el SE la Avda. Constituyente que a partir de Avda. Belgrano pasa a llamarse Avda. Libertad.

Otra arteria importante es la Avenida Caseros y su continuación Güemes, que atraviesa la localidad en sentido SE-NE y es intersectada perpendicularmente por la Ruta Nacional N° 3.

En relación al transporte público de pasajeros

La ciudad de Tres Arroyos tiene Estación Terminal de Ómnibus y Estación de Ferrocarril.

La estación **Terminal de Ómnibus**, se ubica en la intersección de las Avenidas Almafuerde y San Martín, el acceso de los ómnibus de larga distancia, se produce desde la RPN° 228, en su conexión directa con Avda. Almafuerde y se encuentra a diez cuadras de la Municipalidad.



Imagen: Terminal de Ómnibus
Fuente: Google Earth. 2013

La Estación de Ferrocarril se localiza en el cuadrante circunscripto por las calles Ituzaingó, Avda. del Trabajador, Chacabuco y Saavedra. Es una pequeña estación del ramal perteneciente al Ferrocarril General Roca, desde la Tandil hasta la estación Bahía Blanca. No presta servicios de pasajeros, desde hace 24 años.

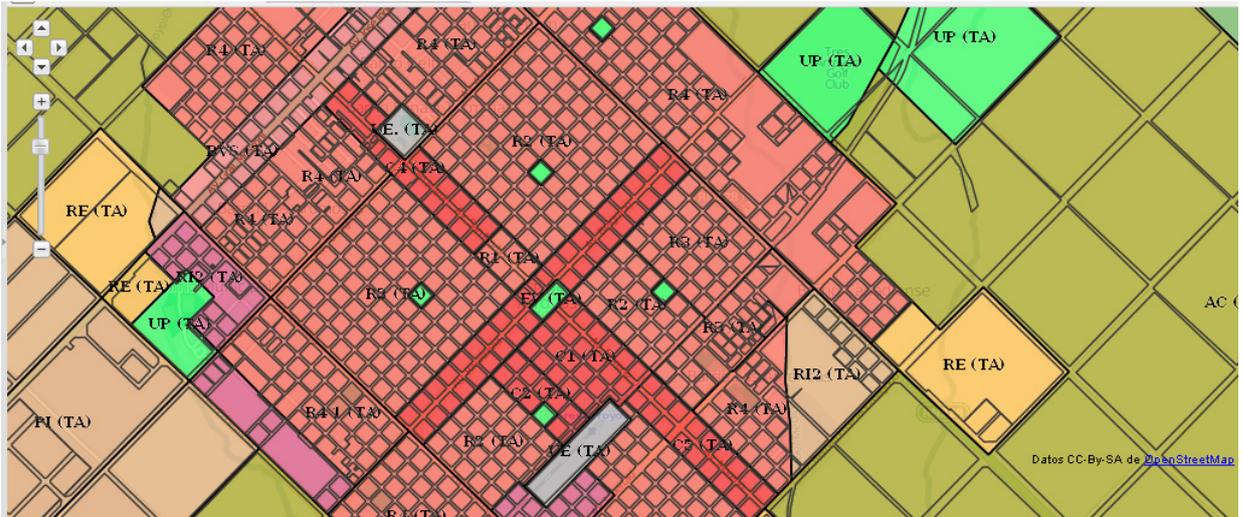
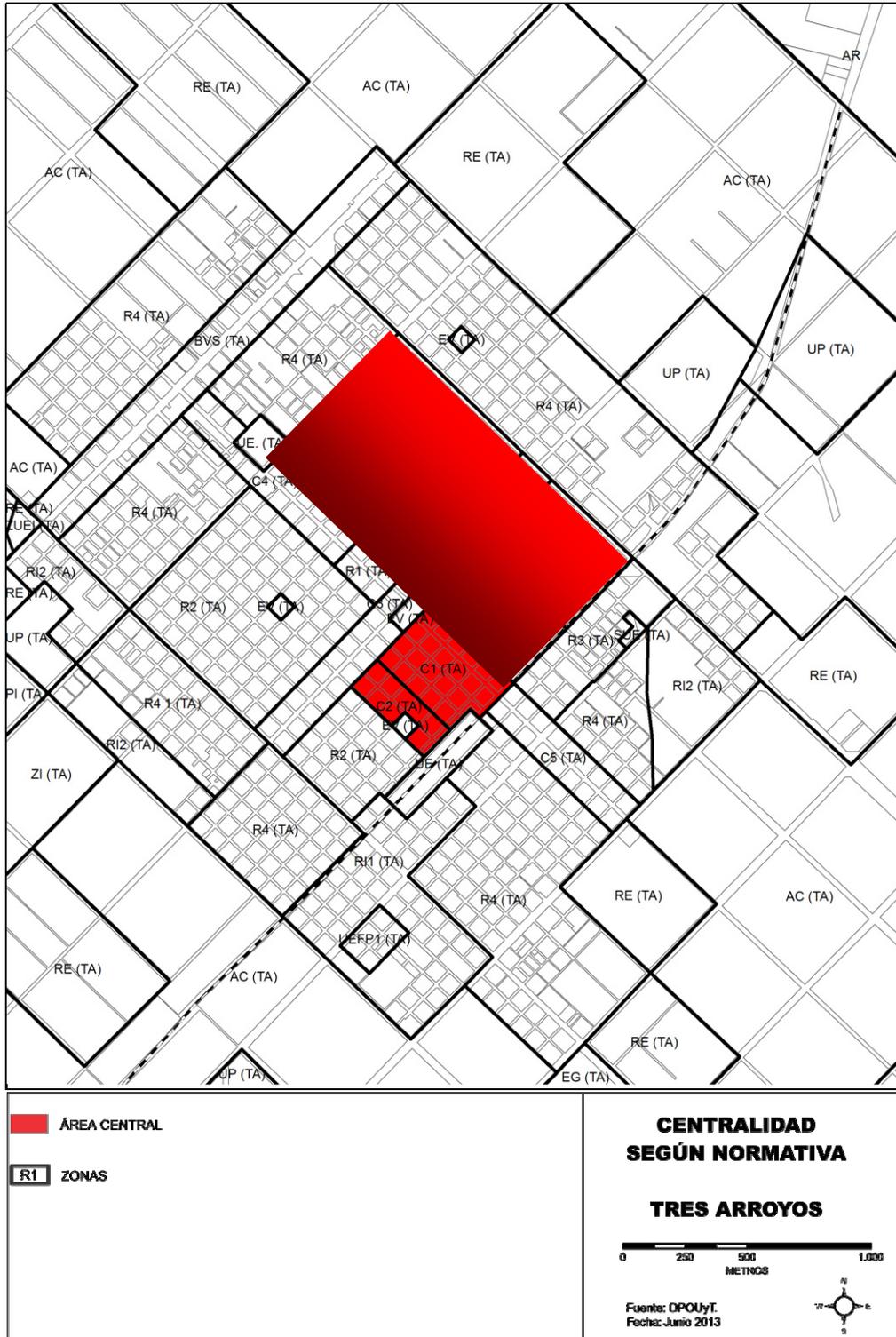


Imagen: Zonificación según normativa del partido de Tres Arroyos
Fuente: urBASig .Ministerio de Gobierno.2013

En el siguiente mapa, se delimita y destaca –en rojo- la zonas denominadas Central uno y dos, según la normativa vigente de la ciudad de Tres Arroyos, citada anteriormente, caracterizadas por permitir la localización de usos comerciales, administrativos y viviendas, en torno a los cuales se encuentran las zonas Residenciales dos y tres, el Corredor Comercial tres y un distrito de uso específico que se corresponde con la estación de ferrocarril. A efectos de la localización de la UFAP, es importante considerar que en el sector se permite localizar entre otros, caracterizado como uso dominante: el **de servicios administrativos**, entre los cuales encuadraría el uso en estudio –UFAP-.



Mapa: Centralidad según normativa
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

Con respecto a los equipamientos determinantes definidos en el apartado 1 del presente, en la ciudad de Tres Arroyos se observa lo siguiente:

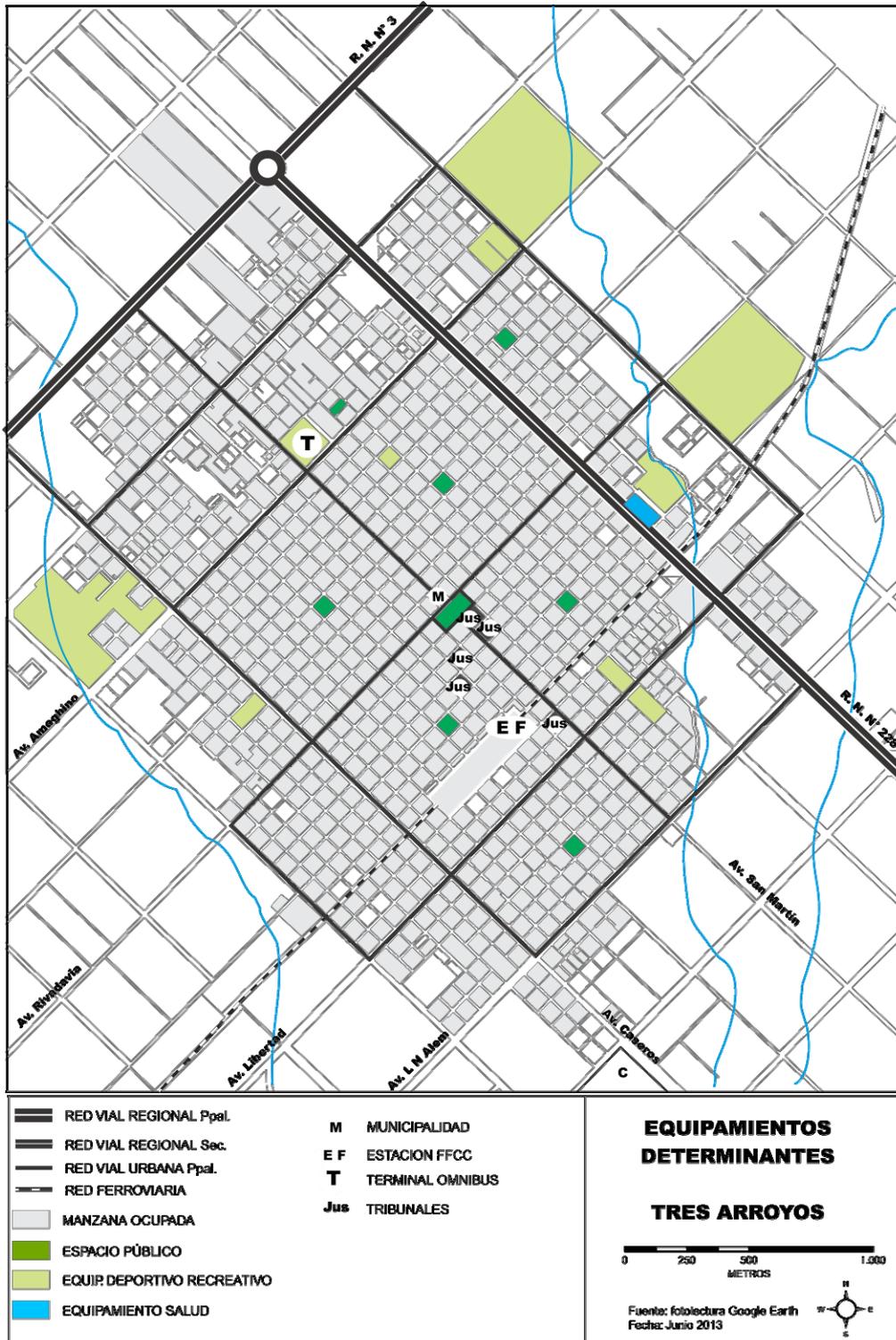
Justicia: Tres Arroyos, no tiene departamento judicial propio y depende del Departamento judicial de Bahía Blanca, no obstante ello, tiene localizadas en su territorio las siguientes oficinas judiciales:

- Juzgado Civil y Comercial N° 1
- Juzgado Civil y Comercial N° 2
- Tribunal en lo criminal
- Juzgado de Garantías
- Juzgado en lo Correccional
- Juzgado en lo Criminal y Correccional de Transición
- Tribunal de Menores N° 3
- Biblioteca
- Oficina de Mandamientos
- Delegación de Mantenimiento

Sede Municipal: El Palacio Municipal, se localiza, según se indica en mapa adjunto, en la intersección de las Avenidas San Martín y Belgrano.

Equipamiento Sanitario: En el año 1998, se creó el Centro Municipal de Salud como Organismo Descentralizado, que tiene a su cargo la administración y explotación de todos los servicios de salud preventiva y asistencial del partido de Tres Arroyos, localizado en calle Primera Junta (RP N°228) entre Istitad J. B. y Córdoba, en esta localización se encuentran el Hospital Municipal Dr. Ignacio Pirovano, el Hogar Geriátrico Municipal, las Unidades Sanitarias Locales y del Distrito, el Servicio de Salud Mental.

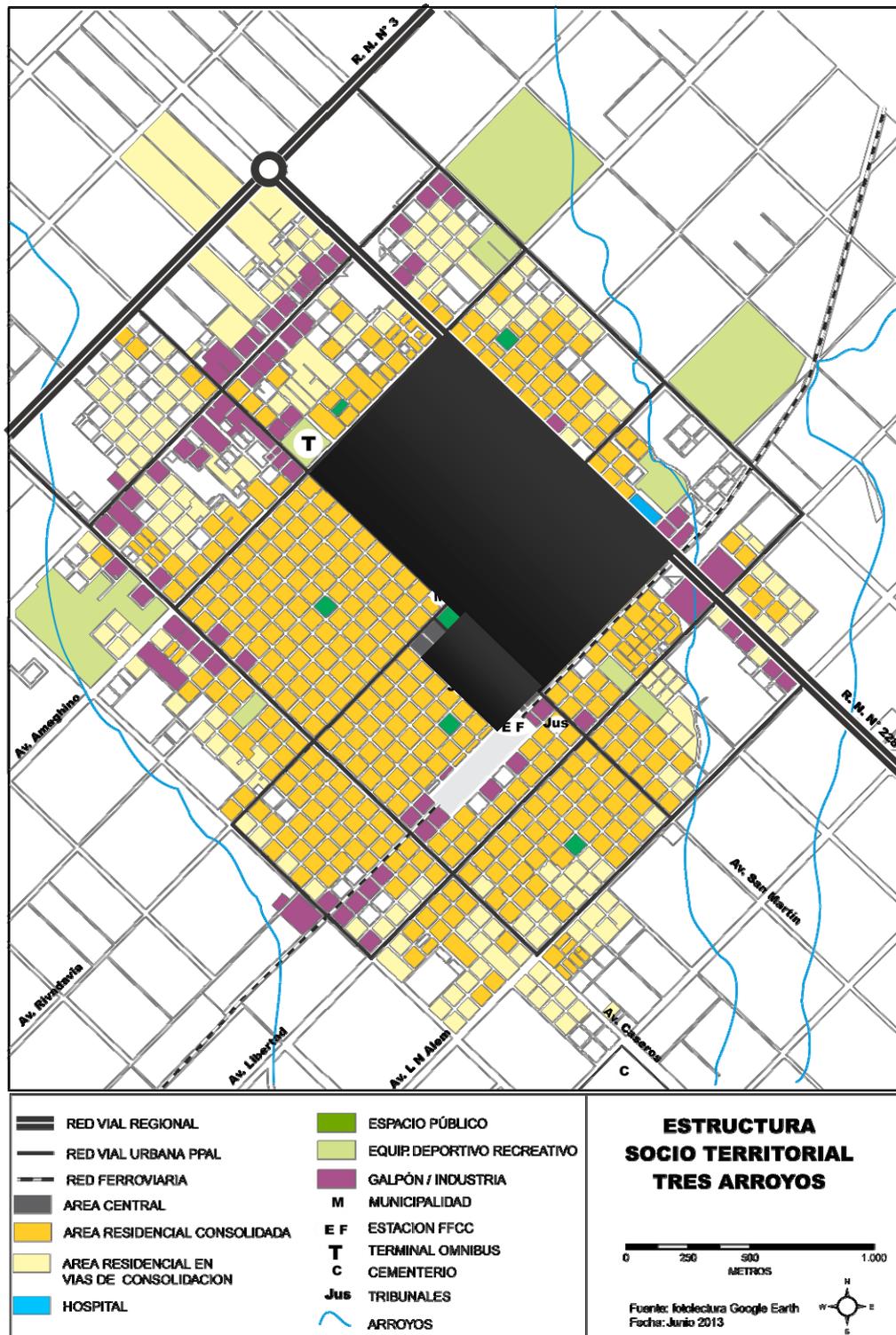
En el siguiente Mapa de Equipamientos Determinantes, se observa la ubicación de cada una de las oficinas mencionadas.



Mapa:Equipamientos determinantes
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

2.1 Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios



Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de Tres Arroyos.

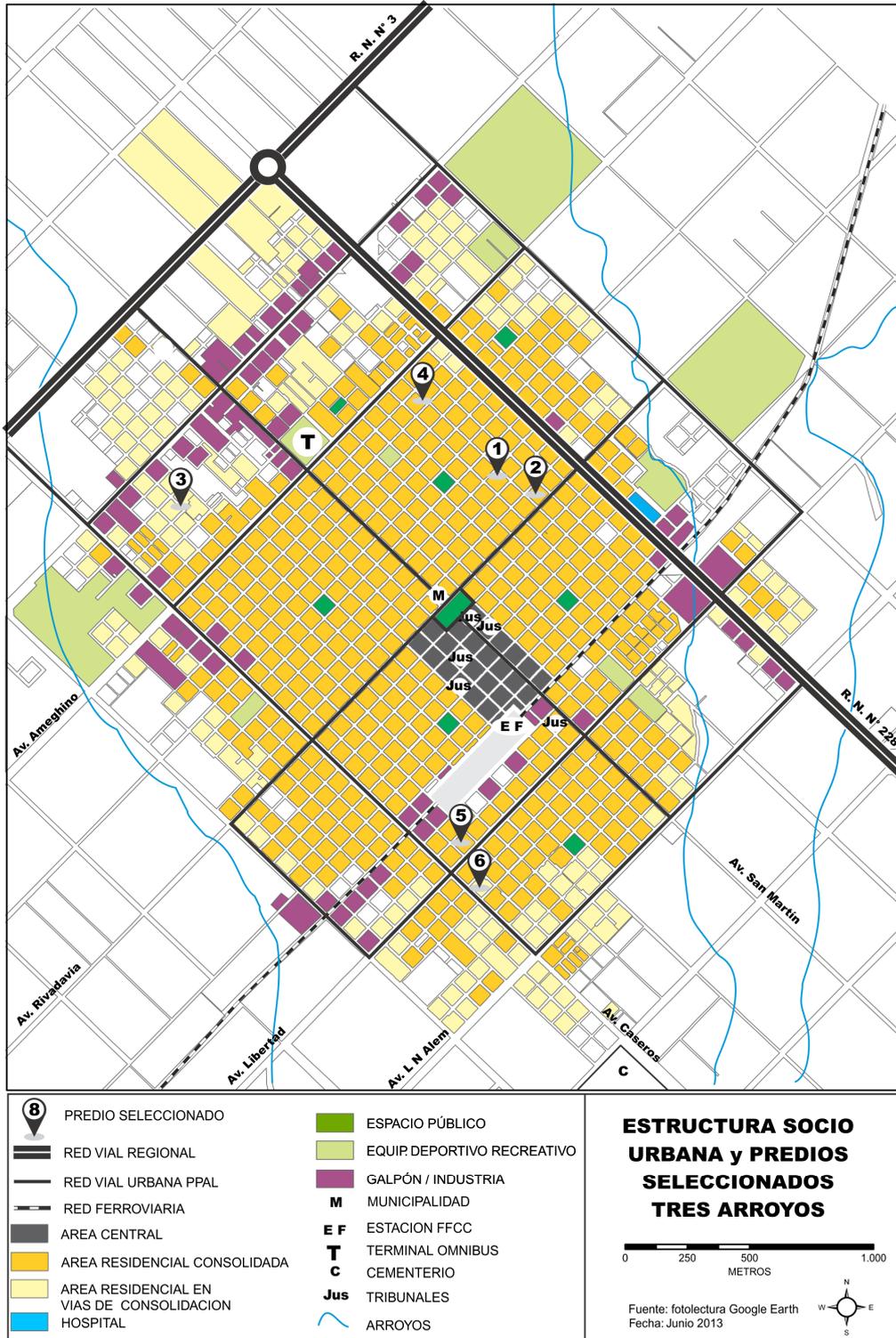
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

En función de lo analizado en relación a las variables relevantes para la localización de las UFAP en el marco de la estructura socio urbana, en la figura anterior se muestra la disposición de las vías principales de circulación y la estructura circulatoria, la centralidad derivada de la norma de uso y ocupación del vigente, que permite la localización de este tipo de uso, la localización de equipamiento determinante, tal como edificios judiciales, la municipalidad, sanitario, y una síntesis de la ocupación del suelo que fundamenta la selección del recorte definitivo por lo cual se considera que el sector de influencia para localizar posibles los predios para la construcción de la sede UFAP, se circunscribe a lo esbozado en la siguiente figura, en el polígono delimitado por la Avenida Almafuerce, Calle Primera Junta, Avenida Ituzaingó, Chacabuco, 9 de Julio, Colón y su continuación Alsina.

3 IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

A partir de consultas realizadas vía web a inmobiliarias de la zona se han detectado 6 predios y/o construcciones obsoletas para demoler, en venta, permitiendo identificar 3 lotes en venta en el área seleccionada. La figura anterior esquematiza su distribución, y el cuadro presentado a continuación resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad.

Se han sido localizados seis inmuebles detectados en la oferta disponible en las inmobiliarias locales. Cuatro de los inmuebles identificados se ubican en el sector seleccionado como central y dos fuera de la misma.



Mapa: Ubicación de parcelas
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales: DAM. UNLP. 2013.

Oferta de inmuebles en Tres Arroyos

Inmuebles totales 6

Id. Lote	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor \$	Foto
1	Lote vacante	10 x 50	Laprida 250, Tres Arroyos. (1)	A consultar	
2	Casa p/demoler	300 M2.	Laprida 75, Tres Arroyos. (2)	400.000	
3	Lote vacante	10 x 20	Alberdi esq. San Luis, Tres Arroyos. (3 – 1)	50.000	
4	Lote vacante	135 M2..	z/ Torre Tanque, Laprida 842, Tres Arroyos. (4)	265.000	
5	Lote vacante	Amplio lote 12.50 mts. de frente 285 M2..	Güemes 1011, Tres Arroyos. (5)	U\$S 20.000	
6	Lote vacante	lote 10 x 35 !!! 350 M2..	z/ Pza. Malvinas, Castelli 1349, Tres Arroyos.	U\$S 15.000	

Matriz de localización de inmuebles en venta. Fuente: Inmobiliarias Locales. Año 2013.

De los cuatro inmuebles que se encuentran localizados en el sector seleccionado, tres son lotes vacantes y uno una construcción a demoler.

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1. Valoración de las parcelas

Para la conformación de la matriz se han tenido en cuenta aquellos predios que se encuentran localizados dentro del sector definido como zona central, los cuales suman un total de cuatro. Por otra parte y con relación a la valoración de los inmuebles a la venta, se ha dado especial importancia a la localización y distancia de los mismos hasta la terminal de ómnibus, como único medio de transporte en funcionamiento desde la escala regional, ya que el ferrocarril se encuentra desde 1986 fuera de servicio.

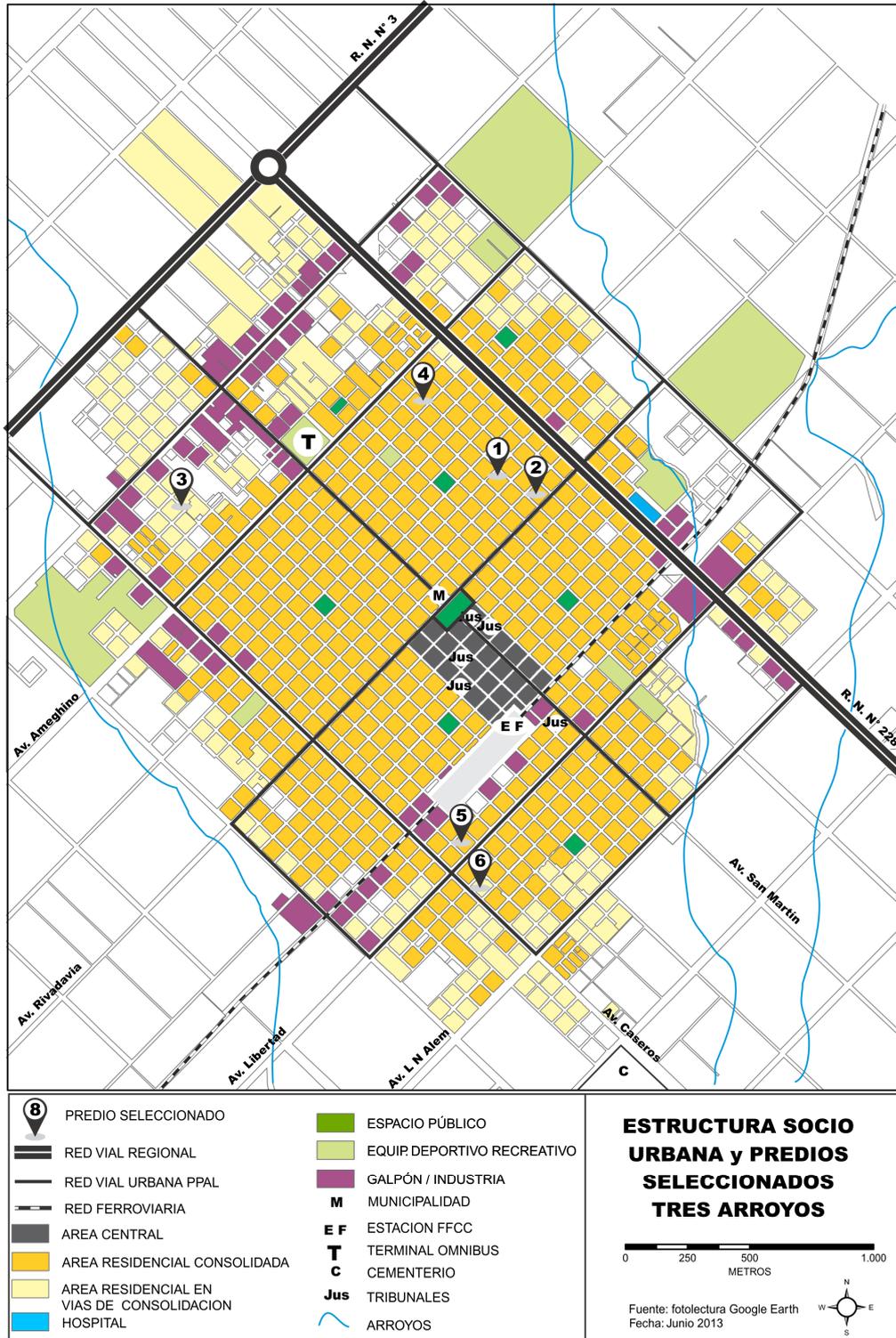
ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad				
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según normativa	Según localización de equipamientos especiales			
	Ferroviario	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional	Municipalidad
4	No transporta pasajeros	Sólo regional	A 5 cuadras	A 1 cuadra de Vía Principal Local	Dentro de la zona definida R2	A 16 cuadras	A 5 cuadras.	A 14 cuadras.	A 13 cuadras.
1	No transporta pasajeros	Sólo regional	A 11 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local.	Dentro del sector definida	A 10 cuadras del equipamiento más próximo.	A 4 cuadras del equipamiento más próximo.	A 4 cuadras del equipamiento más próximo.	A 8 cuadras.
2	No transporta pasajeros	Sólo regional	A 12 cuadras	A 1 cuadra de la vía principal local.	Dentro del sector definida	A 9 cuadras del equipamiento más próximo.	A 3 cuadras del equipamiento más próximo.	A 3 cuadras del equipamiento más próximo.	A 6 cuadras.
3	No transporta pasajeros	Sólo regional	10 cuadras	A 8 cuadras de la vía principal local.	Dentro del sector definida	A 14 cuadras del equipamiento más próximo.	A 14 cuadras del equipamiento más próximo.	A 17 cuadras del equipamiento más próximo.	A 14 cuadras.

Valoración de las parcelas a la venta en el Area resultante. Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM - UNLP. Año 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Tres Arroyos, se detectaron cuatro propiedades que cumplirían con los requisitos descriptos anteriormente, para la localización de la UFAP, que será sede cabecera de la región, conformada además por los municipios de Coronel Dorrego, San Cayetano y González Chávez, según se observa en la matriz de valoración.

La propiedad mejor localizada respecto del transporte público de pasajeros a nivel regional, y a una cuadra de una vía primaria local, es la identificada como 4, constituida por un lote vacante de 135 metros cuadrados de superficie, con un valor de mercado de \$256.000.



Mapa: Estructura Socio Urbana y Predios Seleccionados.
 Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013

Considerando que el prototipo propuesto por la Defensoría del Pueblo es de 100 metros cuadrados, deberá considerarse que según la norma de uso y ocupación del suelo vigente en el partido de Tres Arroyos, deberá respetarse los indicadores urbanísticos FOS 0.6 y FOT 1,3.

El resto de los inmuebles identificados oscilan en valores de entre los \$50.000 y \$400.000, tienen superficie de entre 300 y 500 metros cuadrados, los identificados como 1 y 2 tienen muy buena relación con las arterias primarias de carácter local, siendo el n° 1 una construcción a demoler y el n° 2 un lote baldío. El identificado como n° 3, es el que tiene la menor valoración por su distancia a los distintos equipamientos, arterias principales, etc.

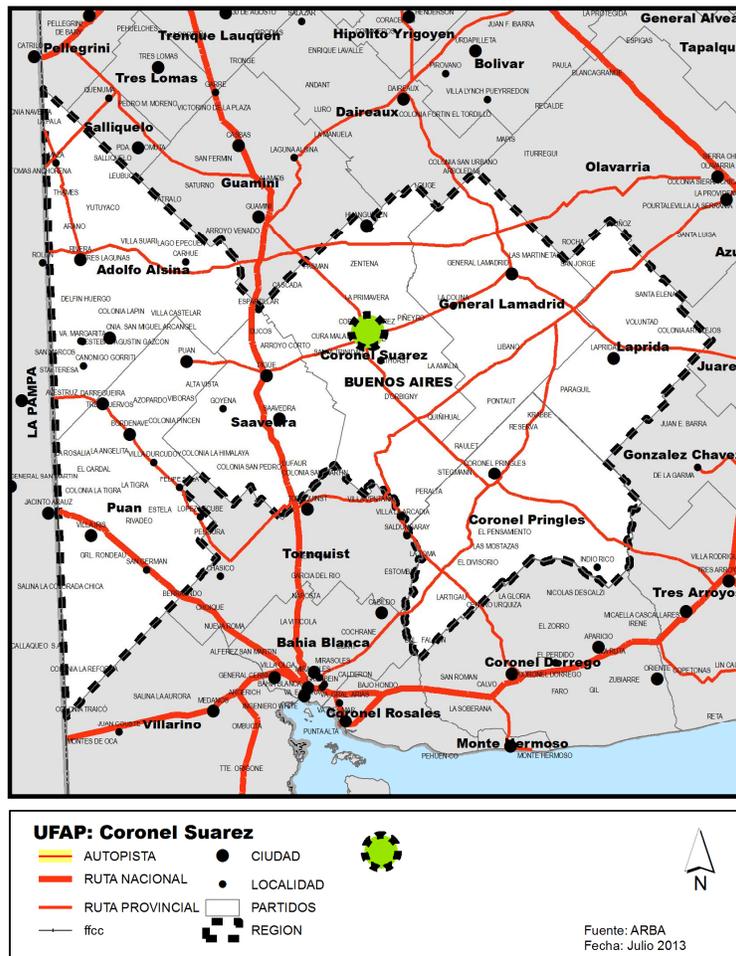
CORONEL SUAREZ

CIUDAD DE CORONEL SUAREZ

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD DE CORONEL SUÁREZ.

Introducción

El área de influencia, propuesta para la Localización de UFAP, esta conformada por los partidos de Adolfo Alsina, Saavedra, Púan, General La Madrid, Laprida y Coronel Pringles. El área de influencia, incluye a las ciudades cabeceras de los seis partidos antes mencionados y 28 parajes rurales, cubriendo un total de 98.954 habitantes.



Mapa: Área de Influencia del Partido de Coronel Suárez.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

En la figura, que antecede, se distingue el área de influencia de dicho partido y se incluye un cuadro síntesis de localidades y parajes.

<p>CORONEL SUAREZ 23621 hab.</p>	<p>Localidades Coronel Suarez Huanguelén, San José, Santa María, Santa Trinidad Villa Arcadia Pasman Cura Malal, D'Orbigny Cascada,</p> <p>Parajes Quiñihual Bathurst Ombú Primavera Otoño Piñeyro Zoilo Zona Rural El Triunfo</p>
<p>ADOLFO ALSINA 17072 hab.</p>	<p>Localidades Adolfo Alsina</p> <p>Carhué Rivera Villa Maza Espartillar San Miguel Arcángel Esteban Agustín Gascón Delfín Huergo La Pala Thames Yutuyaco</p> <p>Parajes Adelina Grande Arano Arturo Vatteone Avestruz Canónigo Gorriti Colonia Centurión Colonia Lapin Colonia Levy N° 2 Colonia Nueva Saliquelló Colonia Philippson,etc</p>
<p>SAAVEDRA 19715hab.</p>	<p>Localidades Saavedra</p> <p>Pigüé Saavedra Espartillar Goyena Arroyo Corto Dufaur Colonia San Martín</p> <p>Parajes Alta Vista Colonia San Pedro Ducos</p>
<p>PUÁN 4743hab.</p>	<p>Localidades Puan</p>
<p>GENERAL LAMADRID 8073 hab.</p>	<p>Localidades General Lamadrid La Colina Líbano Las Martinetas Pontaut Lastra Quilcó</p>
<p>LAPRIDA 10210 hab.</p>	<p>Localidades Laprida Pueblo San Jorge Pueblo Nuevo</p> <p>Parajes Colonia Artalejo Las Hermanas Paragüil Santa Elena Voluntad</p>
<p>CORONEL PRINGLES 20263 hab.</p>	<p>Localidades Coronel Pringles</p> <p>Parajes Pulpería La Alfa</p>

El partido de Coronel Suárez, está ubicado al sudoeste de la provincia de Buenos Aires; geográficamente pertenece a la región Pampeana y dentro de ésta a la subregión de la llanura Interserrana y de Ventania, representada por una extensa planicie acompañada por el sistema de la comarca de las Sierras Australes Bonaerenses. Comprende una superficie de 5.985 km² y limita con los distritos de Guaminí, Daireaux, Gral. La Madrid, Cnel. Pringles, Tornquist, Saavedra y Adolfo Alsina. El distrito está integrado por 17 localidades y parajes: Coronel Suárez (cabecera del partido), Huanguelén, Zentena, La Primavera, Santa Trinidad, San José, Santa María, Quiñihual, Bathurst, D'Orbigny, Peralta, Villa Arcadia, Cascada, Ombú, La Aventura, Cura-Malal y Piñeyro. La distancia

de Coronel Suárez a la Ciudad de Buenos Aires es de 562 km. Su población descende principalmente de alemanes del Volga, conservando las tradiciones germanas. En el marco de la economía regional, es un distrito netamente relacionado con las actividades agropecuarias y ganadera intensiva. Industrialmente posee establecimientos relacionados con el rubro agropecuario, completando su perfil productivo micro emprendimientos, especialmente de apicultura y huerta. Posee un activo comercio, cooperativas y un circuito financiero representado por el sector oficial y privado. La ciudad cabecera cuenta con una población según el Censo 2010 de 38.220 hab., y una variación censal de 4.05 %, con respecto al censo anterior. Las calles del área consolidada, corren en dirección Norte-Sur, Este-Oeste, existiendo regularidad en el tamaño de su amanzanamiento, conservando la traza de damero ortogonal fundacional. A las condiciones que dieron a Cnel. Suárez trascendencia en el contexto de estar situado en la región pampeana y ser parte del sudoeste bonaerense, por la fertilidad de los suelos, se agregan las condiciones sociourbanas, potenciales de atraktividad y accesibilidad de su entorno regional.



Mapa: Partido de Coronel Suárez
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

Se suma la importante actividad turística, relacionada a las localidades de Santa María y San José, declaradas de interés municipal, permitiendo promover e incentivar el

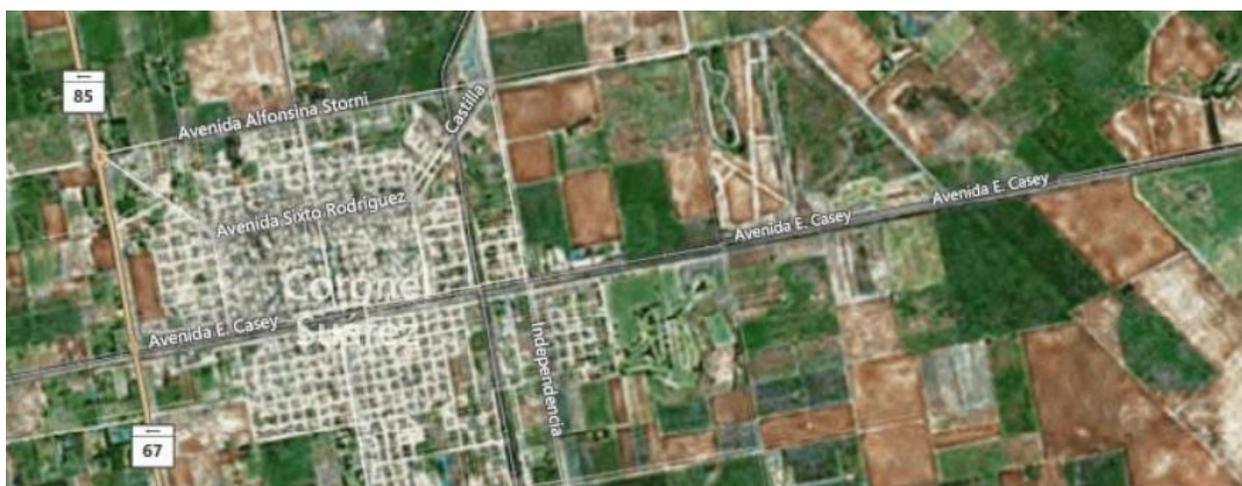
desarrollo de actividades y emprendimientos culturales y turísticos sostenibles en pequeñas localidades de la provincia, conservar el medio natural y preservar el patrimonio arquitectónico y urbano.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LAS UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

En relación al sistema de conectividad, esta ciudad se comunica hacia los cuatro puntos cardinales a través de rutas provinciales y nacionales. Convergen en el territorio del partido las RP 85 y RP 67. La pavimentación, que se está realizando en la actualidad, en el tramo Coronel Suárez y General Lamadrid, beneficia al partido, y acorta las distancias entre La Plata (Sede de la Defensoría provincial) y Capital Federal; como asimismo activa el circuito productivo agro-industrial. Desde Buenos Aires se accede por la autopista Ricchieri, hasta su finalización en la rotonda de Cañuelas, siguiendo por la RN205, su continuación por la RP65 hasta la rotonda de Guaminí, y desde ahí por la RP 85, que tiene un recorrido total de 450 kilómetros con orientación Sureste. Otra posibilidad es acceder a través de la rotonda de Cañuelas, por la RN3, hasta Azul, y desde ahí por la autopista de la RN 226 y su continuación por las RP 51 y 76, hasta la RP 85. Desde Bahía Blanca se accede a través de la RP33, en un recorrido de 175 Km., conectándose en su trayecto con los partidos de Tornquist, Saavedra y Pigüe. La distancia y acceso por la RP 33, desde Bahía Blanca, le da un emplazamiento estratégico. Asimismo, la convergencia entre la RP85 y RP67, beneficia la conectividad con los partidos de Pigüe y Púan.



Conectividad Regional. Partido de Coronel Suárez
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

Cuenta con acceso ferroviario, a través de la Estación Cnel. Suárez del Ferrocarril Gral. Roca que une Plaza Constitución con Bahía Blanca. Asimismo, a partir del año 2011, se forma una cooperativa de trabajo con el objetivo de reactivar el ramal ferroviario Rosario-Puerto Belgrano, iniciando en Punta Alta, siendo una línea que presta servicio de pasajeros entre Cnel. Rosales y Bahía Blanca, prosiguiendo hacia Cnel. Suárez y Cnel. Pringles. En su vinculación aérea, tiene la aerostación "Brigadier Ruiz", con una pista de 1.350 metros, balizada, que facilita vuelos nocturnos y aterrizaje de aviones de importantes cabotaje. Circundan al área urbana de Cnel. Suárez, dos rutas provinciales de importancia, RP85, RP67; ambas vialidades convergen en un anillo que en parte circunvala el área urbana organizando los movimientos de acceso y egreso a la ciudad, conformando una circunvalación, junto con la Avda. A. Storni, Avda. Independencia y Avda. Libertad. En la estructura circulatoria interna, se observa la jerarquía de dos vías principales: Avda. Del Molino, cambia de nombre a partir de la Plaza Central, denominándose Avda. 12 de Octubre, siendo perpendicular con la Avda. Alsina.



Estructura circulatoria de la Ciudad de Coronel Suárez. Rutas, Vías principales y secundarias.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

Ambas se intersectan en la Pza. San Martín, alrededor del cual se desarrolla el centro cívico, administrativo educativo y comercial. Todas estas vialidades, se encuentran configuradas, como avenidas con rambla central y cuentan con un ancho aprox., de 50 m.; las Avda. Del Molino / 12 de Octubre, convergen en el predio central de la Estación de Trenes (FFCC Roca). A este predio, llega también la Avda. Casey, con rambla central parquizada (continuación de la RP67), uno de

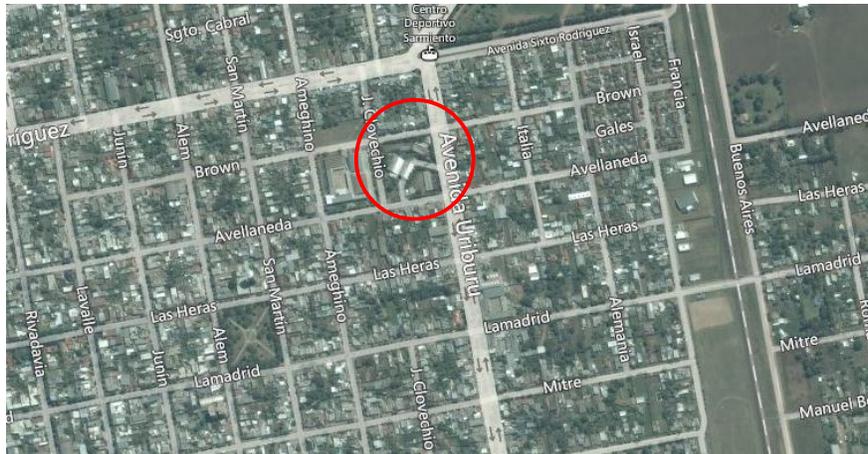
los accesos principales a la ciudad. El sistema de movimientos interno se completa, con una trama de avenidas ortogonales y diagonales. Estas vías ortogonales son Avda. Conturbi y Avda. Uriburu; se suman además las diagonales Avda. T. Alaníz (esta facilita el acceso a partir de la rotonda de la RP85) y Avda. Teresita, de un ancho menor.



Mapa: Conectividad Regional. Estructura Circulatoria.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

En relación al transporte público de pasajeros

La ciudad de Coronel Suárez cuenta con empresas de ómnibus local. Tiene la Línea 101, cuyo recorrido es Villa Belgrano, Estación Nueva, Zona Céntrica, pasando por el Registro Civil, Colegio Nacional, Escuela 7, Plaza San Martín; y la Línea 102, con un recorrido que comienza en Indular por Remedios de Escalada, pasando por Cooperativa Obrera, Escuela Nº 9, Plaza Mitre (Comisaría), Hospital y Avda. Teodosio Alaníz.



Terminal de Ómnibus Coronel Suárez. Cercanía con el Área Central.

Fuente: Google Earth. Imagen Satelital del Sector. 2013.

Los servicios de transporte automotor de pasajeros, es prestado por varias empresas de media y larga distancia que vinculan a la ciudad con el interior provincial, y que permiten la conectividad, en el área de influencia. En la Terminal de Ómnibus de la ciudad, operan las siguientes empresas:

- Plusmar; La Estrella y Ñandú del Sur, con destino a Capital Federal.
- La Estrella y Río Paraná, con destino a Bahía Blanca.
- El Rápido, con destino a Mar del Plata.
- Desde Buenos Aires: Yetmar; Estrella-El Cóndor.
- Desde Bahía Blanca: Estrella-El Cóndor
- Desde Bahía Blanca: Expreso Cabildo, que sólo abastece al área de influencia, y combis de uso diario.

Todos estos servicios, parten de la Terminal de Omnibus, emplazada en proximidad al área central, en la intersección de una de las vías principales, la Avda. Uriburu, Lovecchio, Brown, Avellaneda, ocupando una manzana a seis cuadras de la Plaza San Martín. Cuenta con red ferroviaria, Ferro Expreso Pampeano S.A.; que realiza el viaje desde Bahía Blanca hacia Buenos Aires, pasando por Cnel. Suárez.



Estación Ferro Expreso Pampeano.

Fuente: Google Earth. Imagen Satelital del sector Ferroviario. 2013.

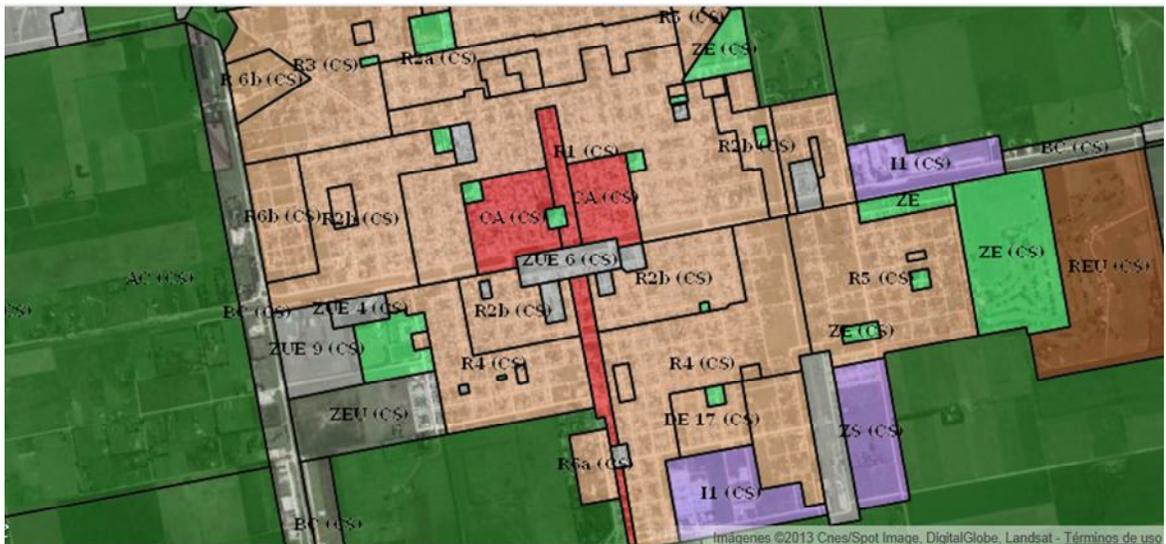
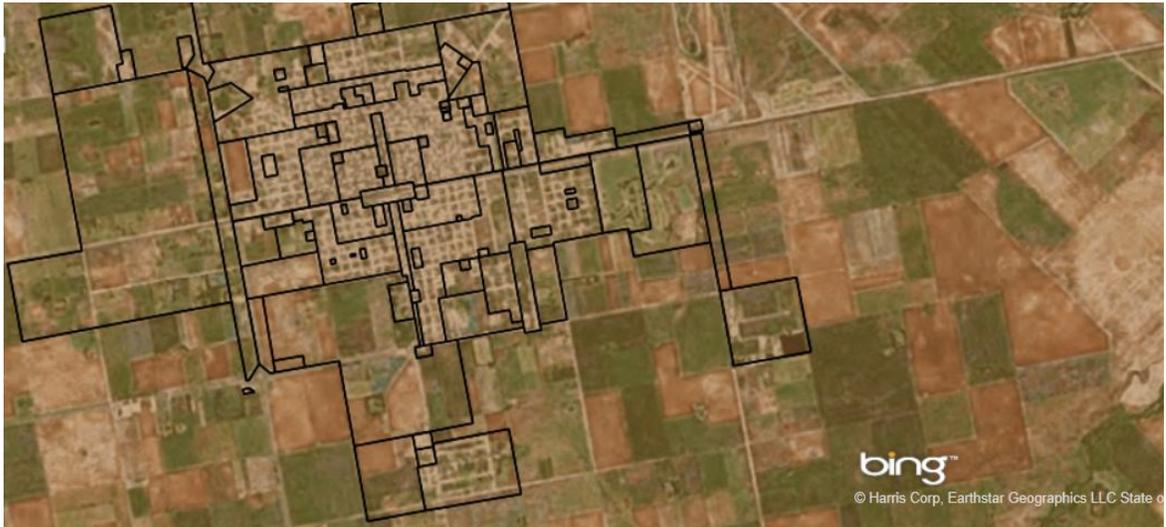
La presencia de líneas locales, transporte público de pasajeros, de larga y media y red ferroviaria, son los dos modos primeros, los que permiten definir y considerar, a las Empresas Locales y a la Terminal de Ómnibus, como equipamiento de transporte determinante para la localización de la sede de la UFAP.

2.2. Centralidad

Según normativa

La ciudad de Coronel Suárez, dividida en Norte y Sur, a partir de las vías del ferrocarril, presenta la estructura característica de los centros pampeanos con un área central de fuerte identidad y buena calidad urbana, observándose un crecimiento desordenado en la periferia, por lo cual el municipio se plantea la adecuación de disposiciones a los requerimientos actuales del desarrollo urbano y al crecimiento futuro. La normativa que regula los usos del suelo en el partido de Coronel Suárez, considera dos focos de tensión, uno al norte a partir de las vías del ferrocarril, donde se encuentran todas las áreas de servicio, oficinas de estado, comercios en su gran medida, escuelas, etc., todos equipamientos con carácter de centralidad; y otro sector al sur de las vías, que contiene la

falta de trazado urbano en relación al área de la RP67, sin focos de tensión y espacios verdes en la zona sur de la ciudad; sin acceso a los barrios, por la presencia del Parque industrial, y sin restricción a determinados horarios en el uso de las áreas de carga y descarga de cereal que están dentro del ejido urbano.



Normativa del Área Central. Coronel Suárez.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

En la ciudad de Cnel. Suárez, se diferencia a partir de las vías del ferrocarril y el Anfiteatro I. Ledesma hacia el norte, un área urbana central delimitada y designada como C1 (Comercial Administrativo 1), con categoría 0,2; con un uso dominante de administración, finanzas, institucional, cultural, educación, comercial (minorista, restaurantes, bares,

servicios personales y profesionales). El área central urbanizada de mayor densidad (SAU 1), es el sector comprendido por los ejes de las calles: Alem desde calle Lamadrid hasta Avda. Casey; Avda. Casey desde calle Alem hasta calle Garibaldi; calle Garibaldi desde Avda. Casey hasta calle Lamadrid; calle Lamadrid desde calle Garibaldi hasta calle Alem. En esta área central, según normativa, es donde se han indicado las parcelas posibles, para la localización de la unidad UFAP.

Según la normativa, esta área tiene la mayor densidad neta (800 hab/ha.), y posee todos los servicios; se consideraron los valores para la subdivisión del suelo, en esta área urbana de mayor densidad (SAU 1- 20 m. de frente y 600 m². de superficie). Dichos valores se tuvieron en cuenta en el momento de valoración de las parcelas.

Se observa además uso complementario: residencial multifamiliar y unifamiliar. El factor de ocupación suelo (FOS) máximo permitido es 0,6; el factor de ocupación total (FOT) máximo permitido es 2,8 con una densidad máxima de 800 hab/ha. En este sector se encuentran, tres áreas urbanas de espacios públicos para esparcimiento y recreación (EVP).

Dentro del área central, se caracteriza la zona R1 (Residencial Mixta Media Densidad 1; Cat/7.0), cuyo Uso Dominante: es residencial multifamiliar y unifamiliar.

Su Uso Complementario, son depósitos y talleres clase 1; industrias de primera categoría compatibles con el medio urbano según legislación provincial vigente, comercio periódico, y servicios generales.

El FOS máximo permitido es 0,6; el FOT máximo permitido es 1,8 con una densidad máxima de 500 hab/ha.

Según localización de equipamientos determinantes

En el reconocimiento de la estructura existente, se observan un conjunto de actividades urbanas, sociales, económicas y culturales y la forma de relacionarse en el espacio, las cuales son caracterizadas por:

En relación al área educativa: Es Sede de la Jefatura de la Región Educativa 23, comprendiendo los distritos de A. Alsina, Cnel. Suárez, Daireaux, Gral. La Madrid, Guaminí, Púan, Saavedra y Tornquist. Hay gran cantidad de establecimientos educativos urbanos y rurales en los distintos niveles, tanto públicos como privados. Cuenta además con Escuela Agropecuaria, de Educación Técnica, de Educación Estética y de Educación Especial. Se localiza en la ciudad, el Instituto Superior de Formación Docente N° 48; el Consejo Escolar, el Centro de Investigación Educativa y el Consejo Provincial de Educación y Trabajo.

En relación a la cultura e identidad local: La ciudad cuenta con institutos artísticos de prestigio, como son el Instituto Cultural Municipal, Centro Cultural Huanguelén, Centro Cultural Santa María, Centro de Investigaciones Históricas, Museo Cnel. Suárez y Mercado de las Artes. Asimismo, la ciudad cabecera y sus localidades que integran el distrito tienen una importante actividad cultural; cuenta con escuelas de teatro, danzas, artes plásticas, música, coros y bibliotecas. Hay una variada oferta cultural, siendo el Centro Cultural de Huanguelén, uno de los referentes en la ciudad, junto con el Instituto Cultural y la Escuela de Música. Cabe destacar, que tiene un importante patrimonio social, cultural e histórico en sus tres colonias de alemanes del Volga.

En relación al deporte: Existen importantes clubes sociales y deportivos (Deportivo Sarmiento, Boca Junior, Tiro Federal, San Martín, Independiente (San José), El Progreso (Santa María); Además del fútbol y básquetbol, tiene una gran tradición en la práctica del polo y del Golf. No hay carencia de espacios aptos para la práctica deportiva. Se observa además la alta cobertura de espacios verdes.

En relación a los Medios de comunicación: Se verifica la importancia de esta área en relación a la difusión de los programas y acciones que lleva adelante la Defensoría. En relación al periodismo gráfico cuenta con un diario local y un periódico regional, que llega al área de influencia del municipio en estudio. Asimismo, existen en la ciudad varias radios FM, de alcance local y regional; además de un canal local.

En relación al área de salud: Pertenece a la Región Sanitaria I, ubicada en el sur de la Provincia de Buenos Aires, abarca el 25% de su superficie y tiene una extensión de 300km de este a oeste y de 500km, de norte a sur. Es la región con mayor extensión territorial

(80.292,35 Km²). La componen 15 partidos; Alsina, González Chávez, Bahía Blanca, Cnel. Rosales, Cnel. Dorrego, Cnel. Pringles, Cnel. Suárez, Guaminí, M. Hermoso, Patagones, Púan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino. Con respecto a su población total, según el Censo 2010, es de 655.130 hab., correspondiendo al 4,3% de la población de la Provincia de Buenos Aires. Se localizaron varias Unidades Sanitarias, se cita en este informe la que se localiza en el área central Unidad Sanitaria Materno, en Rivas al 600. Completa el equipamiento de salud en el área central el Área de Niñez y Adolescencia (Mar del Plata y Moreno); Hogar de Ancianos Domingo Goñi (Rivas y Avellaneda); Discapacidad (Garibaldi 599); Bromatología (Las Heras 644) y el Puesto Sanitario (Casey 2090).

En relación al área de administración y justicia: Pertenece al Departamento Judicial de Bahía Blanca, el cual tiene también, competencia territorial en Cnel. Dorrego, Cnel. Pringles, Cnel. Rosales, G. Chávez, M. Hermoso, Patagones, Púan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino. En el área central, se ubica el Juzgado de Paz, situado en las Heras entre Alem y San Martín, el cual es asiento del departamento Judicial de Bahía Blanca.

Se encuentra además el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial, con competencia territorial; completan los equipamientos judiciales la Asesoría de Incapacidades y la Defensoría de pobres.

Se suman a estos equipamientos, que pertenece a la Zona XI, de la Dirección Provincial de Vialidad, con sede en el municipio de Bahía Blanca.

El Ministerio de Desarrollo Social de Nación, ha creado Centros de Referencia en diversas localidades del país, los cuales constituyen un Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía social, funcionando como espacios descentralizados de las políticas sociales, conformados por equipos interdisciplinarios que trabajan para construir estrategias de desarrollo provincial.

En esta región de estudio, la sede se encuentra en Bahía Blanca (O'Higgins 585), la cual comprende los municipios de A. Alsina, C. Rosales, C. Suárez, M. Hermoso, Patagones, Púan, Saavedra, Tornquist y Villarino. En el nivel Local, a todos estos equipamientos se llega a través de las dos líneas de colectivos (L. 101/102). Se considera de interés para la localización de la UFAP, el área cercana al Palacio Municipal (Avenida Alsina 150); como asimismo el Centro de Atención Local para la articulación e integración de políticas sociales, situado en Las Heras y Bartolomé Mitre N° 644. Es importante aclarar que en el partido, el 32,6%, es población se encuentra sin cobertura de salud.



	RED VIAL REGIONAL Ppal.	EF	ESTACION FFCC	EQUIPAMIENTOS DETERMINANTES
	RED VIAL REGIONAL Sec.	T	TERMINAL OMNIBUS	
	RED VIAL URBANA Ppal.	M	MUNICIPALIDAD	CORONEL SUAREZ
	RED FERROVIARIA	Jus	TRIBUNALES	
	MANZANA OCUPADA	hog	HOGAR DEL NIÑO	
	ESPACIO PÚBLICO		CENTRALIDAD DEFINIDA EQUIP.	Fuente: DPOLyT. Fecha: Junio 2013
	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO			
	EQUIPAMIENTO SALUD			

Mapa: Equipamientos Determinantes.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

2.3. Síntesis

Recorte espacial para la localización de predios

El recorte espacial, centró el trabajo en una indagatoria acerca del actual contexto del municipio y de las características de su centralidad, a través de un estudio exploratorio descriptivo, realizándose una búsqueda en diferentes fuentes (base de datos de inmobiliarias locales, Urbasig, Google, fotografías obtenidas de medios locales) para definir la localización de los predios. Partiendo de la centralidad urbana, se comprueba en una primera instancia, que en la ciudad de Coronel Suárez, tanto en la Zona Comercial (C1), como en la Residencial (R1 y R2), no se observa a través de la imagen de Google Earth, parcelas vacías, y en una rápida visita de campo, se identifica, que las pocas existentes no están a la venta, o a mucha distancia del área central.

La búsqueda de parcelas a la venta, permitió identificar 5 propiedades en el área de estudio (Área urbanizada de mayor densidad, SAU 1). En el cuadro siguiente, se resume una caracterización general, que destaca dimensiones, localización específica, valor de venta y posibilidades de edificabilidad de las parcelas ubicadas en el área resultante. Los usos principales de esta área son comerciales, administrativos, institucionales y residenciales.



	RED VIAL REGIONAL Ppal.		ESPACIO PÚBLICO
	RED VIAL REGIONAL Sec.		EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO
	RED VIAL URBANA Ppal.		GALPÓN / INDUSTRIA
	RED FERROVIARIA		M MUNICIPALIDAD
	AREA CENTRAL		E F ESTACION FFCC
	AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA		T TERMINAL OMNIBUS
	AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION		hog HOGAR DEL NIÑO
	GRANDES EQUIP. COMERCIALES		SR SOCIEDAD RURAL
	EQUIP. EDUCATIVO		Jus TRIBUNALES
	HOSPITAL / SALUD		RIO / ARROYOS

ESTRUCTURA SOCIO URBANA CORONEL SUAREZ



Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013



Mapa: Estructura Socio Urbana.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE

Si se considera la localización de los puntos de acceso desde la Estación de Ferrocarril y la Terminal de Ómnibus, además de la estructura circulatoria, se indica que dentro de la zona C1 y R1, hay un cuadrante delimitado por las Avenidas Rodríguez y Casey, y perpendicular a ellas las Avenidas Alsina, Conturbi y Uriburu que se ubica cercano de ambas terminales, conteniendo los equipamientos principales del área central. Asimismo, tanto la Avda. Casey (R67), y Ruta 85, a través de la rotonda en el cruce con la Avda. A. Storni, llegan claramente al centro de la ciudad. Las líneas de micro locales recorren tanto esta área, teniendo puntos de parada en las estaciones Terminal y de FF.CC. En síntesis el recorte espacial se circunscribe al polígono limitado y comprendido por los ejes de las calles: Alem desde calle Lamadrid hasta Avda. Casey; Avda. Casey desde calle Alem hasta calle Garibaldi; calle Garibaldi desde Avda. Casey hasta calle Lamadrid; calle Lamadrid desde calle Garibaldi hasta calle Alem (SAU 1).



Área Resultante. Ciudad de Coronel Suárez.

Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Para la selección de predios, el primer inconveniente encontrado es la limitada oferta de inmuebles identificados, además de la ausencia de lotes vacantes en el área central de la ciudad, como asimismo el alto valor inmobiliario. Por otro lado, en relación a la oferta de

viviendas o locales para la compra, se halló una oferta inmobiliaria más acorde con lo requerido, especialmente en aquellas aptas para su refacción.

Es importante señalar el alto valor del suelo en este municipio, debido a su importancia histórico – cultural, sumándose el creciente turismo por su paisaje serrano, que aporta identidad al territorio.

El estudio permitió reconocer, que del área resultante, que es la zona central del municipio es la más adecuada por su localización en el centro geográfico de la ciudad, por poseer la mayor diversificación de actividades y equipamientos, por su alta nivel accesibilidad vial, de líneas de micros locales y de transporte público de pasajeros de larga y media distancia.

Entre los inmuebles identificados no se encuentran construcciones con posibilidad de demolición o a remodelar; se encuentran en condiciones de ser utilizadas sin intervención. No se ha podido consultar vía telefónica los valores de cada inmueble.

ID	Tipo	Dimensiones m2	Localización	Valor \$	Dominio	Publicación
1	casa	Superficie: 250m ² .	Moreno entre Hipólito Irigoyen y Rivadavia.	U\$S 250.000	Privado	http://www.inmobiliarianwesner.com 
2	casa	Superficie: 300 m ² .	Villegas entre Avellaneda y Las Heras	U\$S 320.000	Privado	http://www.inmobiliarianwesner.com.ar/Untitled-casasventa_1.html 
3	casa	Superficie: 230m ²	Avellaneda entre Villegas y Brandsen	U\$S 270.000	Privado	http://www.jssinmobiliaria.com.ar/ 
4	casa	Superficie: 400m ²	Lamadrid entre San Martín y Ameghino	U\$S 380.000	Privado	http://inmobiliariapogost.com/ 
5	casa	Superficie: 270m ²	Conturbi entre Belgrano y Mitre	U\$S S/Valor	Privado	http://www.stromaninmobiliaria.com 

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS.

Valoración de las parcelas.

En la tabla siguiente se indican los predios que determina la mejor opción en relación a las variables analizadas. El predio, identificado con ID 4, si bien es el de mayor costo, las condiciones de accesibilidad a través de los medios de transporte es la que tiene la mejor localización. Asimismo, se observa su buen estado edilicio. Todos estos predios están cerca de los equipamientos establecidos como prioritarios, y fueron seleccionados previamente, en el marco de un total de 10 parcelas. En el caso del predio identificado como ID 5, no se ha obtenido su valor a través de la inmobiliaria consultada.

1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad					
ID Lote	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según Normativa	Según localización de equipamientos especiales			Municipalidad
	Ferroviario	Ómnibus	Terminal			Judiciales	Sedes regionales de atención social	Hospital regional	
	Avda. Buenos Aires y Avellaneda	Pasaje Lovecchio (línea 101-102)	Pasaje Lovecchio o 550			Las Heras 664	Las Heras 664	Garibaldi 599.	Avda. Alsina 150
1	Aprox. 15 cuadras	Alta cobertura Transport e local (101-102)	aprox. 29 cuadras	A 3 cuadras de vía principal local.	R3 (CS)	Aprox. 11 cuadras de Equipamiento más próximo	Aprox. 11 cuadras	Aprox. 5 del equipamiento más próximo.	Aprox. 15 cuadras del equipamiento más próximo.
2	Aprox. 8 cuadras	Alta cobertura Transport e local (101-102)	Aprox. 32 cuadras	2 cuadras de vía principal local.	ZUE2	A 8 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 8 cuadras	A 3 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 8 cuadras del equipamiento más próximo.
3	Aprox. 9 cuadras	Alta cobertura Transport e local (101-102)	Aprox. 31 cuadras	A 2 cuadras de vía principal local.	R1 (CS)	A 14 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 14 cuadras	A 10 del equipamiento más próximo.	Aprox. 6 cuadras del equipamiento más próximo.

4	Aprox. 10 cuadras	Alta cobertura Transporte local (101-102)	Aprox. 35 cuadras	A 1 cuadras 1/2 de vía principal local.	R1 (CS)	A 16 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 16 cuadras	A 14 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 8 cuadras del equipamiento más próximo.
5	Aprox. 13 cuadras	Alta cobertura Transporte local (101-102)	Aprox. 37 cuadras	Sobre vía principal local.	R2b (CS)	A 6 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 6 cuadras	A 5 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 12 cuadras del equipamiento más próximo.

Valoración de las parcelas en el Área resultante.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Coronel Suárez, se seleccionaron cinco propiedades que cumplirían con los requisitos descriptos anteriormente, para la localización de la UFAP, que es integrante de la Sede Cabecera de la región (partido de Bahía Blanca), conformada además por los municipios de Adolfo Alsina, Adolfo González Chávez, Coronel Rosales, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Suárez, Guaminí, Monte Hermoso, Patagones, Púan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino.

Los inmuebles resultantes se encuentran todos situados en el área central, abarcan las manzanas que incluyen la centralidad urbana, la tradicional y la histórica cultural. Por esta característica, todas las propiedades seleccionadas están bien localizadas respecto del transporte público de pasajeros tanto en el nivel local, regional, como con la ciudad de La Plata y la Capital Federal.

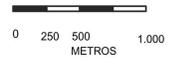
El valor de mercado de los inmuebles seleccionados, ha sido provisto como aproximado, por las inmobiliarias consultadas.

En síntesis la estructura socio urbana caracterizada, es oportuna para la instalación de la UFAP, en el área central del municipio, razón que se complementa con el buen nivel de conectividad y accesibilidad.



	PREDIO SELECCIONADO		HOSPITAL / SALUD
	RED VIAL REGIONAL Ppal.		ESPACIO PÚBLICO
	RED VIAL REGIONAL Sec.		EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO
	RED VIAL URBANA Ppal.		GALPÓN / INDUSTRIA
	RED FERROVIARIA		M MUNICIPALIDAD
	AREA CENTRAL		E F ESTACION FFCC
	AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA		T TERMINAL OMNIBUS
	AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION		hog HOGAR DEL NIÑO
	GRANDES EQUIP. COMERCIALES		SR SOCIEDAD RURAL
	EQUIP. EDUCATIVO		Jus TRIBUNALES

ESTRUCTURA SOCIO URBANA y PREDIOS SELECCIONADOS CORONEL SUAREZ



Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013



Mapa: Ubicación de parcelas seleccionadas. Ciudad de Coronel Suárez.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

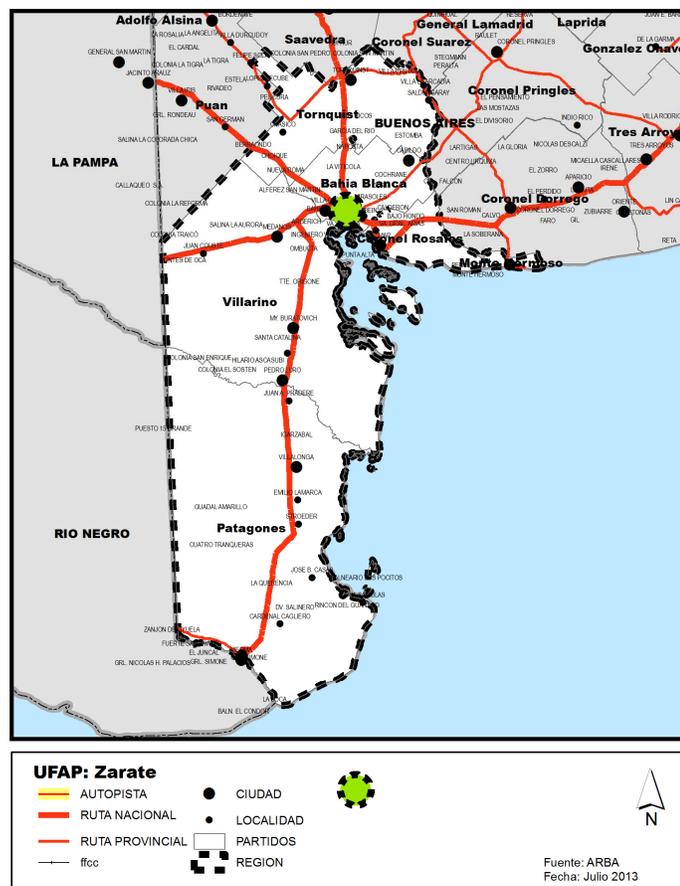
BAHÍA BLANCA

CIUDAD DE BAHÍA BLANCA

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA ADECUADA PARA LA LOCALIZACIÓN DE UFAP EN EL MARCO DE LA ESTRUCTURA SOCIO URBANA DE LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA.

Introducción

El partido de Bahía Blanca, situado estratégicamente al sur de la provincia de Buenos Aires en la transición de las regiones pampeana y patagónica, es el segundo centro urbano portuario marítimo del país, después de la ciudad balnearia de Mar del Plata. El partido comprende una superficie de 230.000 ha, constituye el 5.8 % del total de la región mencionada y el 0.7% de la Provincia de Buenos Aires. Limita con los distritos Villarino, Torquinst, Coronel Pringles y Coronel Rosales.



Mapa: Área de Influencia del Partido de Bahía Blanca.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. Agosto de 2013

El área de influencia, propuesta para la Localización de UFAP, se conforma por los partidos de Bahía Blanca (301.531 hab.), Coronel Rosales (301.531 hab.), Carmen de Patagones (301.531 hab.), Monte Hermoso (301.531 hab.), Villarino (301.531 hab.) y Tornquist (301.531 hab.). Dicha área incluye a las ciudades cabeceras de los siete partidos mencionados, más la ciudad cabecera de Bahía Blanca y sus localidades (Ingeniero White, Cabildo, Gral. Cerri, Grünbein, R. López) y cinco parajes rurales.

En la figura siguiente, se distingue el área de influencia de dicho partido, incluyendo un cuadro síntesis de localidades y parajes.

BAHÍA BLANCA 301531 hab.	Localidades Bahía Blanca Cabildo Grünbein	VILLARINO 30745 hab.	Localidades Villarino Pedro Luro Médanos Mayor Buratovich Hilario Ascasubi Juan Cousté Teniente Origone Colonia San Adolfo Argerich Laguna Chasico Balneario La Chiquita
CORONEL ROSALES 62152 hab.	Localidades Coronel Rosales Parajes Calderón		Parajes Monte La Plata La Mascota Montes de Oca Nicolás Lavalle
CARMEN DE PATAGONES 73322 hab.	Localidades Carmen de Patagones Bahía San Blas Cardenal Cagliero José B. Casas Juan A. Pradere Sroeder Villalonga Los Pocitos Villa Balnearia		
MONTE HERMOSO 6494 hab.	Localidades Monte Hermoso Balneario Sauce Hermoso	TORNQUIST 6473 hab.	Localidades Tornquist Parajes Los Tronquitos

Área de Influencia del Partido de Bahía Blanca: Partidos, Ciudades y Localidades.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

En el caso de la ciudad de Bahía Blanca, es importante considerar un marco referencial más amplio, como es la región de pertenencia. Tomándose en cuenta el PET¹ de escala nacional, vemos que asigna a Bahía Blanca un rol de “Metrópoli de articulación regional” basada en el desarrollo portuario, agroindustrial y petroquímico. Además de estas características la región del SO Bonaerense, posee rasgos distintivos que le confieren identidad. El territorio del partido constituye la salida natural de la producción agrícola de la región pampeana; cuenta con un soporte físico de características singulares,

¹ Argentina, PET. Plan Estratégico Territorial. 2008.

privilegiada por la diversidad de paisajes, que lo diferencian del resto del ámbito provincial; por otro lado, la presencia del puerto a lo que se suman los centros de estudios y de salud, determinan la aparición de espacios regionales variables. Existen dos regiones jurídicas: la 6ª Sección Electoral y la Región Sanitaria, el resto corresponde a regiones funcionales y por lo tanto variables.

La ciudad de Bahía Blanca, cabecera del partido homónimo, se ha consolidado como uno de los centros comercial, educativo, cultural, deportivo. Su infraestructura turística incluye notables circuitos arquitectónicos, paseos y parques. La estructura productiva del Partido de Bahía Blanca, presenta un interesante nivel de diversificación que la ubica entre las áreas del país mejor posicionadas en este sentido.



Partido de Bahía Blanca. Área Central y Conurbación.
Fuente: Google Earth. Imagen Satelital. 2013

La vinculación de la ciudad con los mercados externos, se realiza fundamentalmente a través del puerto local, debido a su localización estratégica. La ciudad, es un nodo de infraestructuras energéticas, ya que sirve de paso a importantes gaseoductos provenientes de las áreas productoras que abastecen a toda la región, al resto de la provincia de Buenos Aires y a la Ciudad Autónoma de Bs. As.

2. ANÁLISIS DE VARIABLES RELEVANTES PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA UFAP

2.1. Accesibilidad interna / conectividad

En relación a la estructura circulatoria

El nodo Bahía Blanca, constituye una importante matriz de ocupación territorial, desarrollada como consecuencia de la infraestructura ferro portuario y vial en el sur del país. Desde la conectividad física, la región se estructura por la convergencia de la ciudad y su puerto a partir de cinco rutas troncales: RN 3, RN 22, RN 35, RN 33, RP 51. Constituye un destacado nudo de transportes y comunicaciones, siendo un flujo económicos del suroeste de la provincia de Buenos Aires y del Valle del Río Negro, estableciendo además conexiones terrestres, marítimas y aeroportuarias a nivel regional, nacional e internacional. El flujo vehicular es el que le otorga el mayor grado de funcionalidad a la región. En relación a la red caminera regional², el territorio se organiza a partir de seis grandes ejes convergentes conformados por el ferrocarril y las rutas nacionales, en condiciones de paralelismo; estos ejes dispuestos en abanico, delimitan siete territorios intersticiales. El nodo de convergencia pertenece claramente al sistema troncal nacional, abarcando en el área central de Bahía Blanca la Región Metropolitana de Bahía. La distancia a la Ciudad de Buenos Aires es de 690 km.



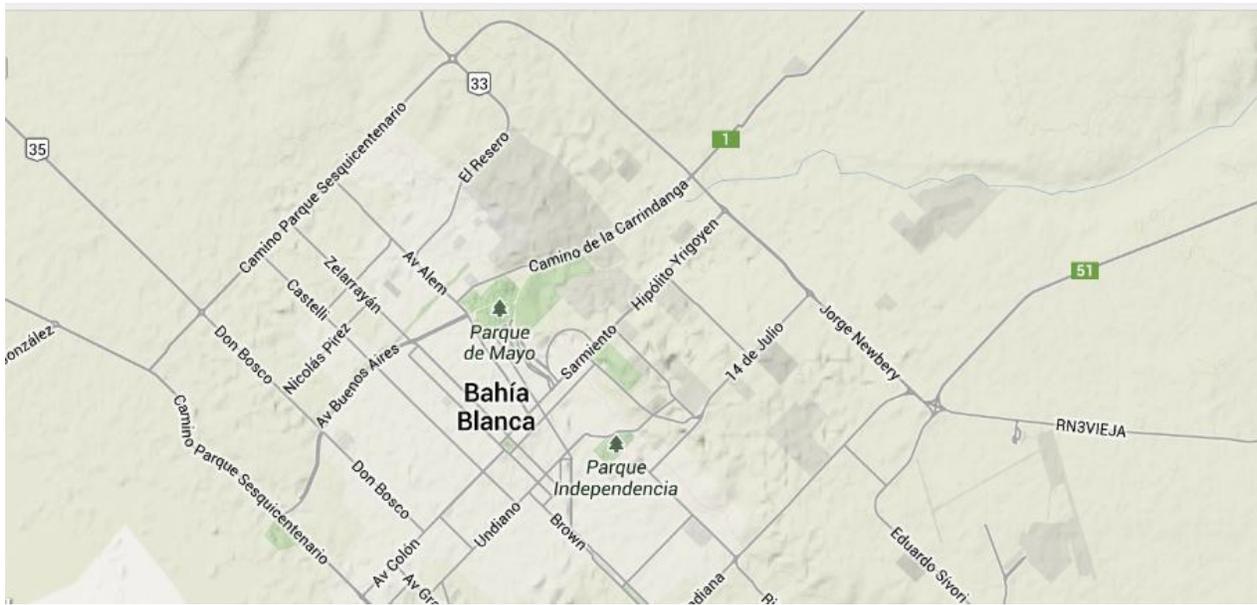
² Plan de Desarrollo Local de Bahía Blanca. El Plan Estratégico Territorial (2008), define al municipio como un área de convergencia multimodal donde concurren ferrocarriles, puerto, rutas y aeropuerto. Estudio 1.EE.289. Informe Final.

La red troncal convergente, responde a la traza de accesos de la ciudad y al puerto, articulando la movilidad interna de la ciudad, de las localidades y del área rural. En relación al sistema ferroviario, la ciudad de Bahía Blanca se halla atravesada por dos líneas principales. (1) La traza Ferrobaires (Capital Federal-Olavarría-Bahía Blanca, vía Pringles o vía Lamadrid), que corta la ortogonalidad de las calles produciendo una diagonal N-S al puerto, siguiendo el curso del Napostá. (2) La traza de la actual línea Ferrosur (Neuquén-Zapala-Bahía Blanca y Bariloche-San Antonio Oeste-Viedma-Bahía Blanca); esta traza se adapta a la cuadrícula, atravesando el área urbana central en sentido NO-SE.



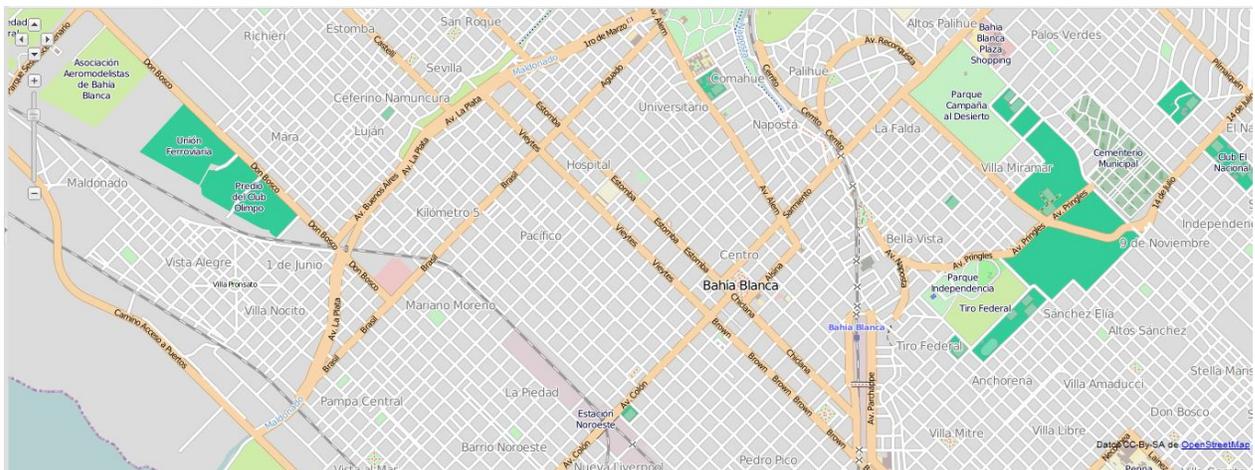
Red Caminera Regional. Nodo Bahía Blanca.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

En relación a los accesos y enlaces el sistema viario está conformado por un anillo circunvalatorio: Camino de Circunvalación Bahía Blanca, Camino Parque Sesquicentenario, Camino Acceso a Puertos, Camino Grümbein-White. A todos ellos convergen las rutas nacionales y provinciales, que conectan la ciudad con la región.



Accesos de Rutas. Anillo circunvalatorio. Bahía Blanca.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

La estructura viaria interna de la ciudad de Bahía Blanca, muestra la jerarquización de algunas calles de la trama urbana, distinguiéndose los anillos de circunvalación, los anillos inter barriales, las vías de penetración, las vías de borde y los ejes urbanos.



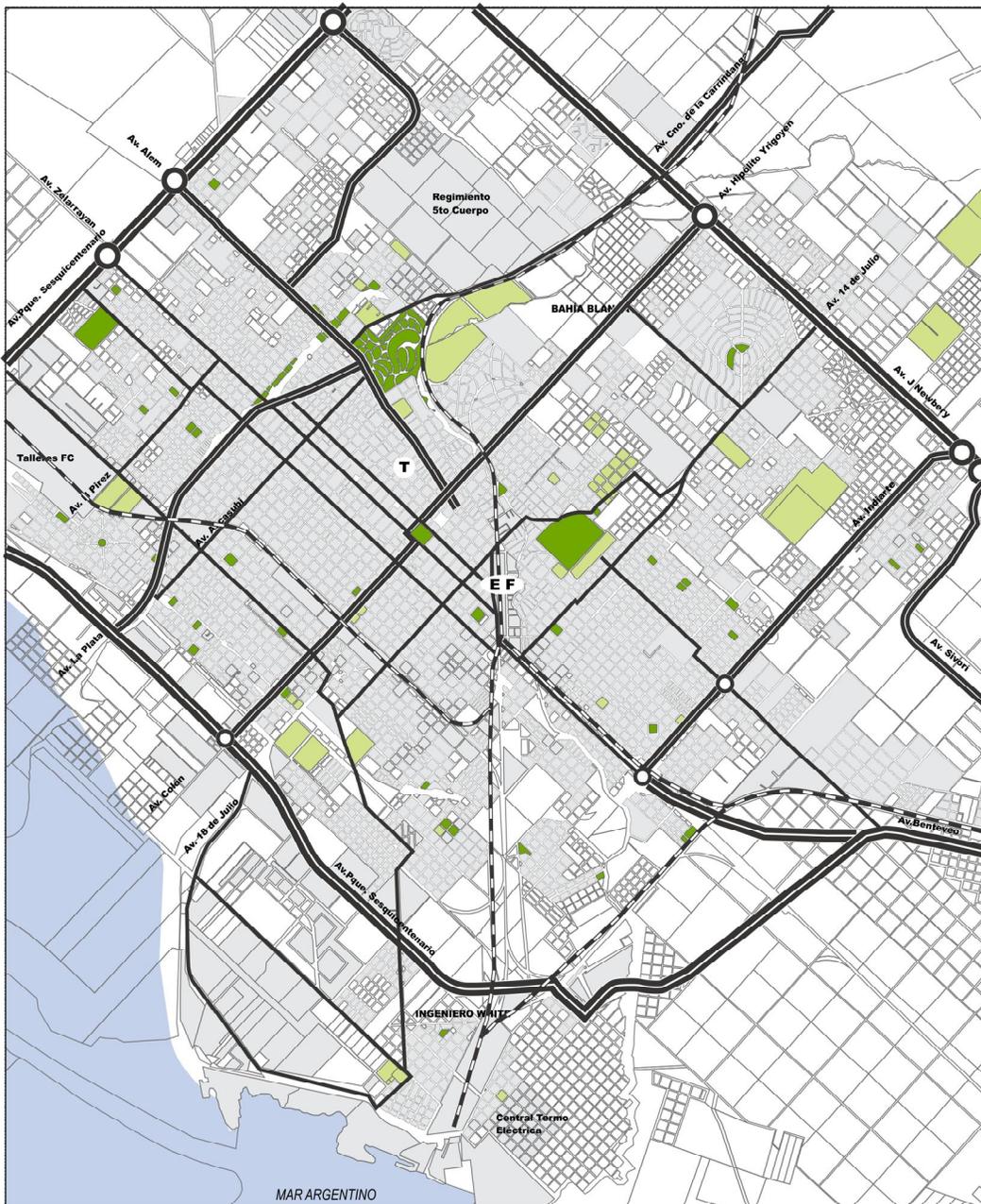
Estructura circulatoria de la Ciudad de Bahía Blanca. Vías principales y secundarias.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. Agosto de 2013

Circundan el área central, el entorno a la Plaza Rivadavia, cuyo cuadrante está formado por la Avda. Alem / Dorrego; Castelli / Berutti; Roca / 11 de Abril; Undiano / Brandsen. En el centro de este recorte, se encuentra la Avda. Colon, que atraviesa la plaza principal de la ciudad. En esta zona se hallan ubicados los principales equipamientos públicos y privados. En este sector se concentra la edificación de altura (C1). Constituye el área comercial, cultural, financiera y administrativa.



Microcentro de la Ciudad de Bahía Blanca. Zona C1.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

En relación a los ejes comerciales, la Avda. Colon, incluye además del comercio minorista y locales gastronómicos, equipamientos públicos y privados (Club Argentino, Rectorado UNS), hotelería, oficinas y despachos profesionales. El eje de la Avda. Sarmiento, es otra importante vía de conectividad interna; que contiene una importante area comercial, administrativa y de servicios, siendo además, una vía de acceso que se ha convertido en un eje para el crecimiento periurbano (barrios residenciales de baja densidad, intercalados por viveros, bares de ocio, sede UNS Agronomía, localización de actividad hotelera, y comercial en forma de hipermercados, concesionarias y shopping centers., constituye otra centralidad basada en la presencia de grandes superficies comerciales de ocio y de consumo. Se aclara, en esta descripción, que en todas estas áreas centrales, no se han podido detectar presencia de parcelas vacías; las pocas existentes tienen un alto valor inmobiliario.



	RED VIAL REGIONAL Ppal.	E F	ESTACION FFCC
	RED VIAL REGIONAL Sec.	T	TERMINAL OMNIBUS
	RED VIAL URBANA Ppal.		
	RED FERROVIARIA		
	MANZANA OCUPADA		
	ESPACIO PÚBLICO		
	EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO		

SISTEMA DE MOVIMIENTOS BAHÍA BLANCA

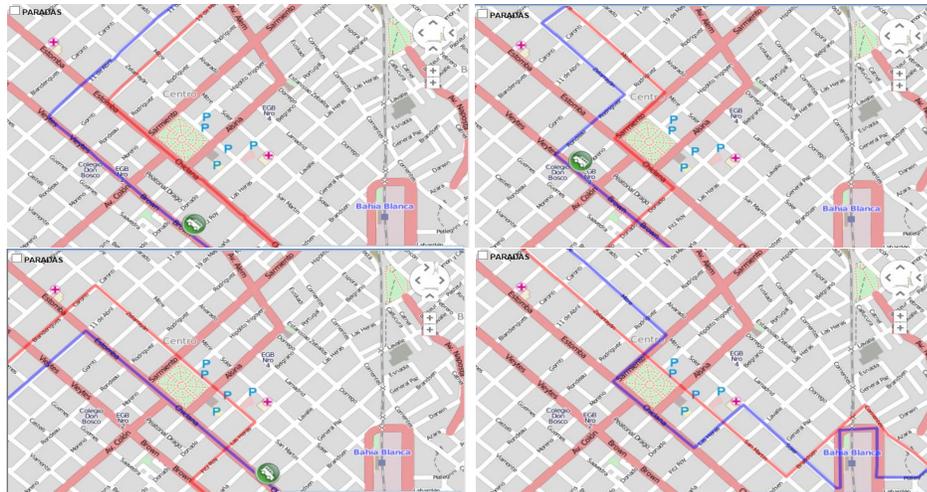
0 250 500 1.000 METROS

Fuente: fototeleura Google Earth
Fecha: Junio 2013

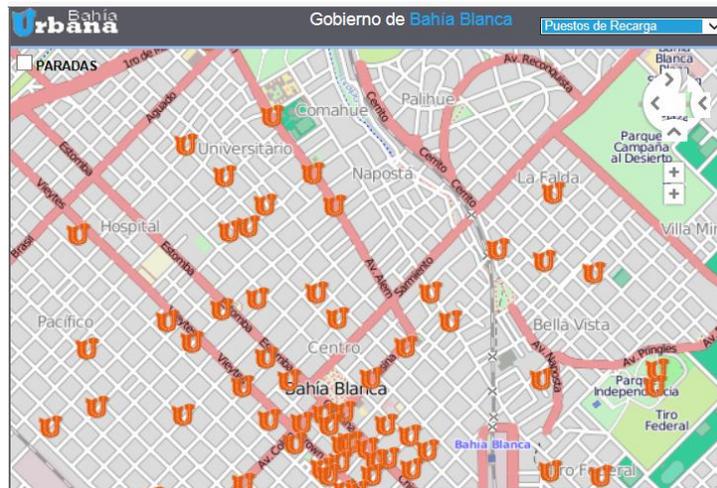
Mapa: Sistema de Movimientos. Ciudad de Bahía Blanca.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

En relación al transporte público de pasajeros

La Ciudad de Bahía Blanca cuenta con transporte público de pasajeros, integrado por un número importante de empresas de líneas de ómnibus en el nivel local, que abastece al área central y permite conectarse, con toda la ciudad, más allá de las discontinuidades de la trama y de las barreras urbanas. Las líneas que integran el sistema, suman un total de 17, cubriendo toda el área urbana, estando incorporadas en el Programa Bahía Conduce.



Líneas de Transporte Público Local. Recorridos. Recorridos de las Líneas 319, 502, 505, 516.
Fuente: Sitio Web Municipal. Bahía Conduce. 2013



Paradas del Transporte Público según recorridos. Líneas 319.
Fuente: Sitio Web Municipal. Bahía Urbana. 2013

Asimismo, todas las líneas tienen paradas en el área central y en los equipamientos significativos de la ciudad. Cuenta con una Terminal de Ómnibus, emplazada en la calle Brown y Estados Unidos. Es una importante infraestructura que permite conectar el norte

del país y la región patagónica. Esta Terminal, recientemente inaugurada, cuenta con numerosas empresas (18) de larga y media distancia, cubriendo una variedad de destinos con frecuencia diaria. Se mencionan algunas de las empresas que cubren los diferentes destinos: Auto transporte, Andesmar, El Valle, El Rápido, Plusmar, El Villarino, Exp. Cabildo, Río Paraná, Vía Bariloche, entre otros. Entre los destinos, se citan: Buenos Aires, Neuquén, La Plata, Cdo. Rivadavia, Río Gallego, Bariloche, Viedma, Cabildo; Pringles, S. de La Ventana, Mar del Plata, entre otros.



Terminal de Ómnibus Bahía Blanca. Fuente: Google Earth. Año 2013

Cuenta con red ferroviaria a través de Ferro Expreso Pampeano S.A.; desde Bahía Blanca hacia Buenos Aires), abarcando una trama que desde Bahía Blanca se ramifica en el interior bonaerense y llega al sur de Córdoba y Santa Fe. Asimismo, Ferrosur S.A., abarca con sus operaciones el este y sur de la Pcia. de Buenos Aires y vincula, Río Negro y Neuquén en lo que constituye el eje del proyecto Trasandino del Sur para la integración bioceánica entre Chile, en el Océano Pacífico y Bahía Blanca en el Océano Atlántico.



Estación Ferrocarril de Bahía Blanca. Fuente: Google Earth. 2013

La presencia de líneas locales, transporte público de pasajeros y red ferroviaria, son los modos que permiten suponer, a las Empresas de Transporte Público y a las Empresas de

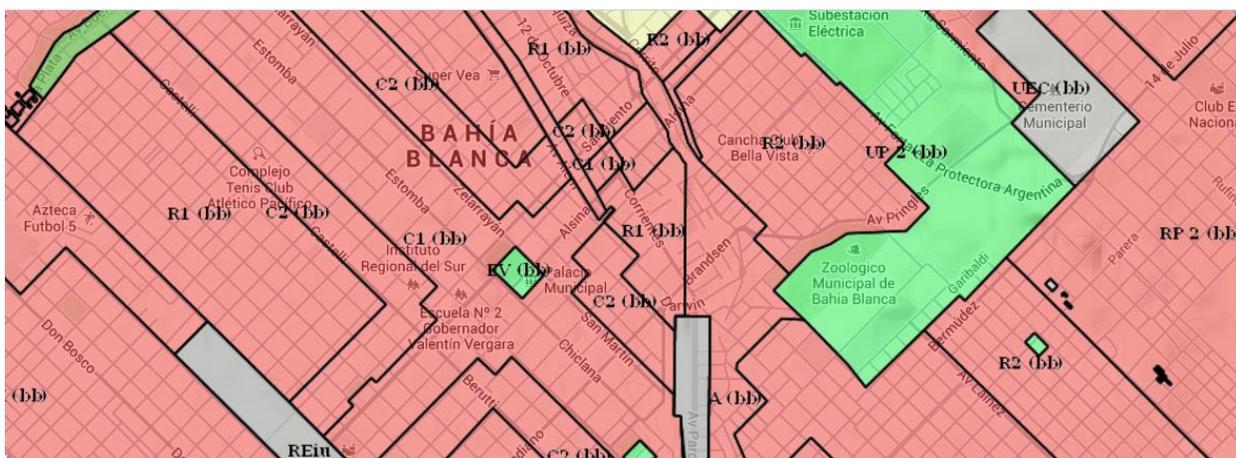
Ómnibus de larga y media distancia, como equipamiento de transporte determinante para la localización de la sede de la UFAP. Eventualmente el sistema ferroviario, facilita algunas conexiones de las áreas de influencia más cercanas.

2.2. Centralidad

Según normativa

Bahía Blanca, a través de la Formulación de un Plan Urbano (PU), ha puesto énfasis en la recuperación de sus centralidades urbanas, mediante políticas normativas que regulen el uso del suelo, resguarden el patrimonio, mejoren la infraestructura urbana, recuperen los espacios públicos, entre otros (Ord. 857/2012. Ley 8912/1977). Según la normativa, en el área central se caracteriza a la zona urbana C1: Comercial: (Microcentro Direccional), con Uso Dominante según Ord. 15479-09, administración pública, comercio, culto, cultura, esparcimiento, educación, servicios centrales, sanidad.

Uso Complementario: vivienda multifamiliar, colectiva, individual, asilos, hogares de ancianos. Con FOS 0.6; FOT 3.0 y Densidad de 800 hab/ha.



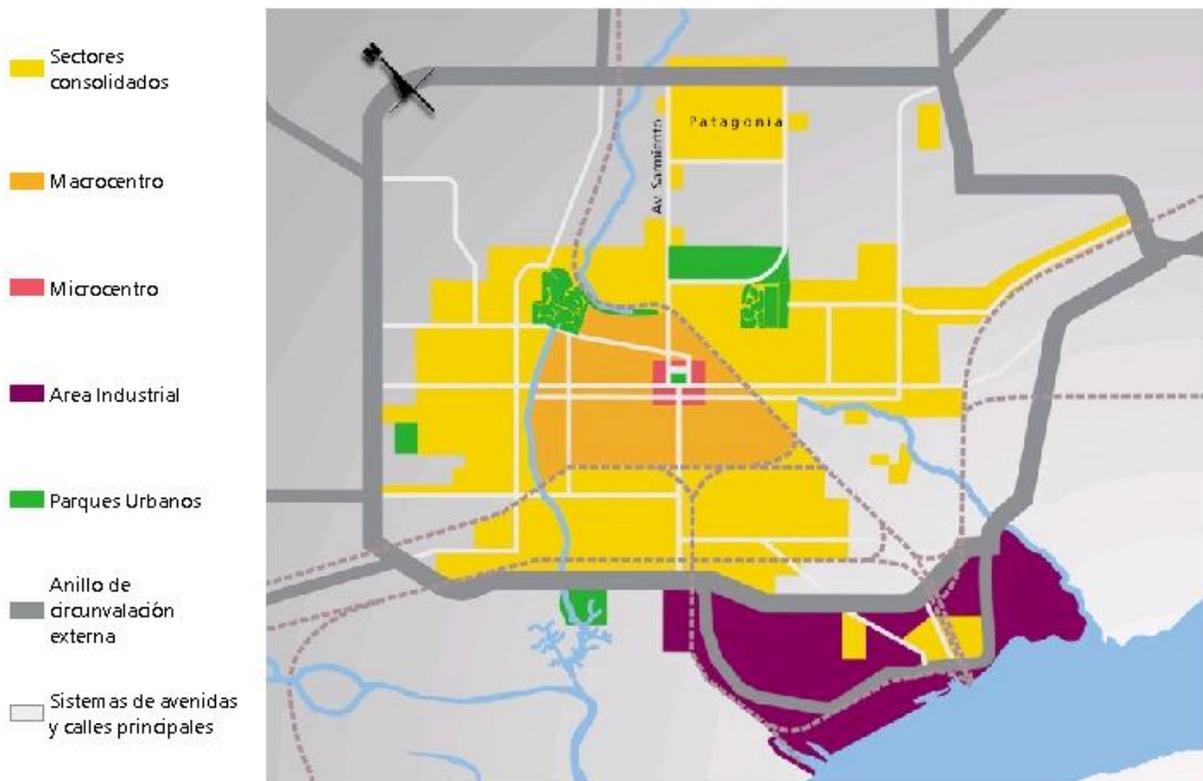
Normativa del Área Central. PU. Bahía Blanca.
Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

En este sector se encuentran además dos áreas urbanas de espacios públicos para esparcimiento y recreación (EV) denominado Espacio Verde, cuyo uso dominante s/Ord.15479, es de recreación, esparcimiento, plazas y parques. Con categoría 12.0. Otra zona denominada C2 (Macrocentro Direccional) con uso Dominante s/Ord. 15479-09, que autoriza casos especiales, vivienda multifamiliar colectiva e individual y su uso complementario es de administración pública, comercio mayorista, comercio minorista,

cultura, culto, esparcimiento, educación, servicios centrales, sanidad, depósito e industrial IV y V.

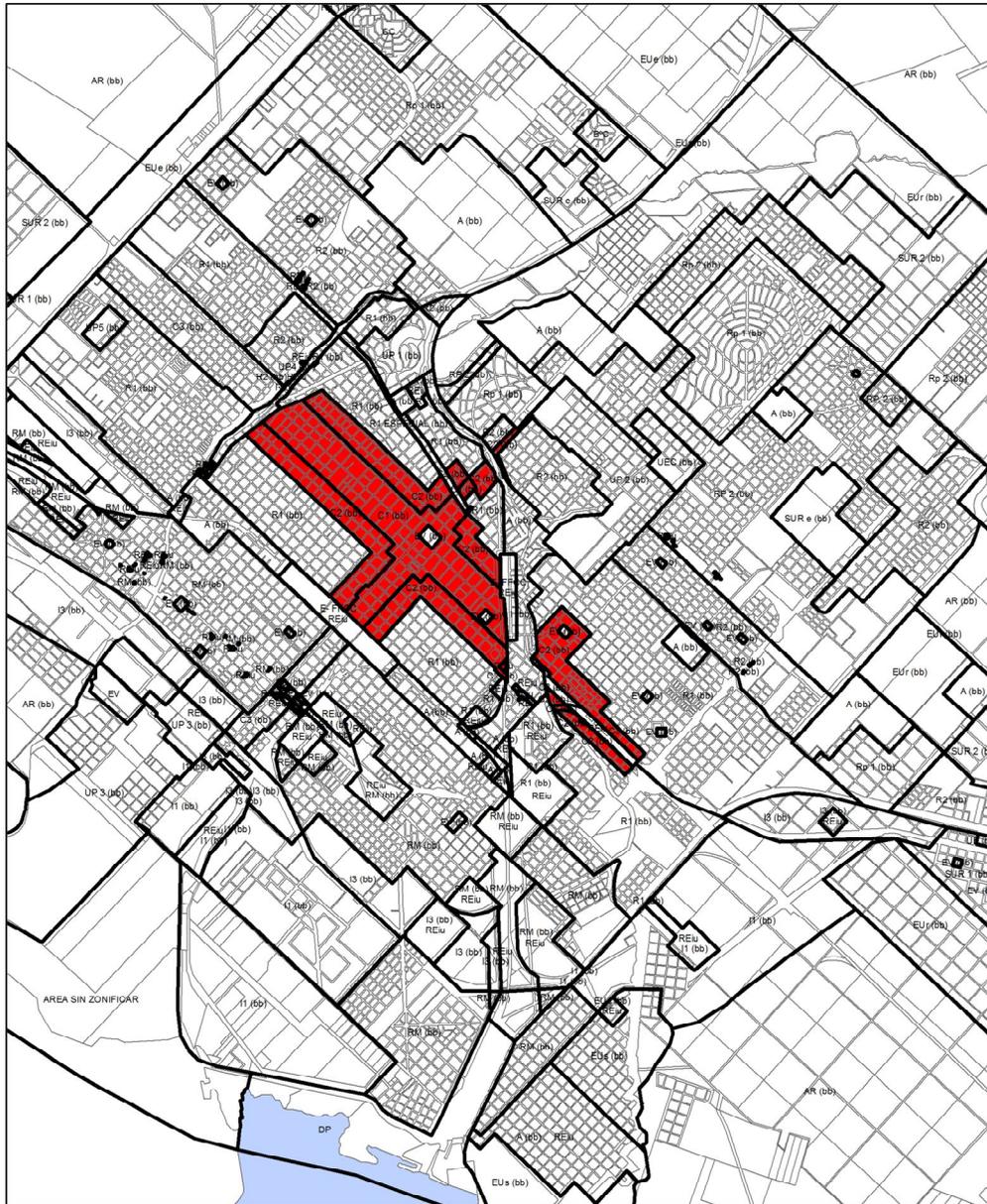
El factor de ocupación suelo FOS máximo permitido es 0,6; el factor de ocupación total (FOT) máximo permitido es 2,4 con una densidad máxima de 500 hab/ha. Abrazando al área central, se encuentra la zona R1 Residencial Densidad Media, Cat: 5.0, cuyo uso dominante es vivienda residencial multifamiliar y unifamiliar.

Su uso complementario es comercio minorista, cultura, culto, esparcimiento, educación, servicios personales. FOS máximo permitido es 0,6; FOT máximo permitido es 1,4 con una densidad máxima de 200 hab/ha.



Mapa Síntesis.

Fuente: Municipalidad de Bahía Blanca. 2012



<p> ÁREA CENTRAL</p> <p> ZONAS</p>	<p align="center">CENTRALIDAD SEGÚN NORMATIVA</p> <p align="center">BAHÍA BLANCA</p> <p align="center">0 250 500 1.000 METROS</p> <p>Fuente: DPOyT. Fecha: Junio 2013</p> 
--	---

Mapa: Centralidad Según Normativa Vigente.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Según localización de equipamientos determinantes

Con respecto al equipamiento determinante, se observan un conjunto de actividades urbanas, sociales, económicas y culturales de la ciudad de Bahía Blanca, que se las caracteriza a continuación:

En relación al área educativa: Conforman la Región Educativa N° 22, integrada por cinco partidos ubicados sobre el litoral marítimo de la provincia: Bahía Blanca, Cnel. Rosales, Monte Hermoso, Patagones, Villarino. Esta región educativa queda articulada por la RN N°3 que permite la comunicación entre las ciudades cabeceras de los partidos que integran la región; se vincula también, por el interés de estudios universitarios a través de la RN N°33, RN N°35 y RP N°5. Bahía Blanca ofrece los distintos ciclos y modalidades en educación, desde el nivel preescolar hasta el universitario. Se destacan la Universidad Nacional del Sur (UNS), que es la mayor universidad del sur de la Provincia de Buenos Aires y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), diferenciándose de las demás universidades del país en que es una casa de altos estudios que posee facultades regionales en varias de las ciudades, lo que la convierte en la única universidad federal. El equipamiento educativo comprende un importante número de establecimientos estatales y privados, urbanos y rurales dependientes de Provincia o Nación.

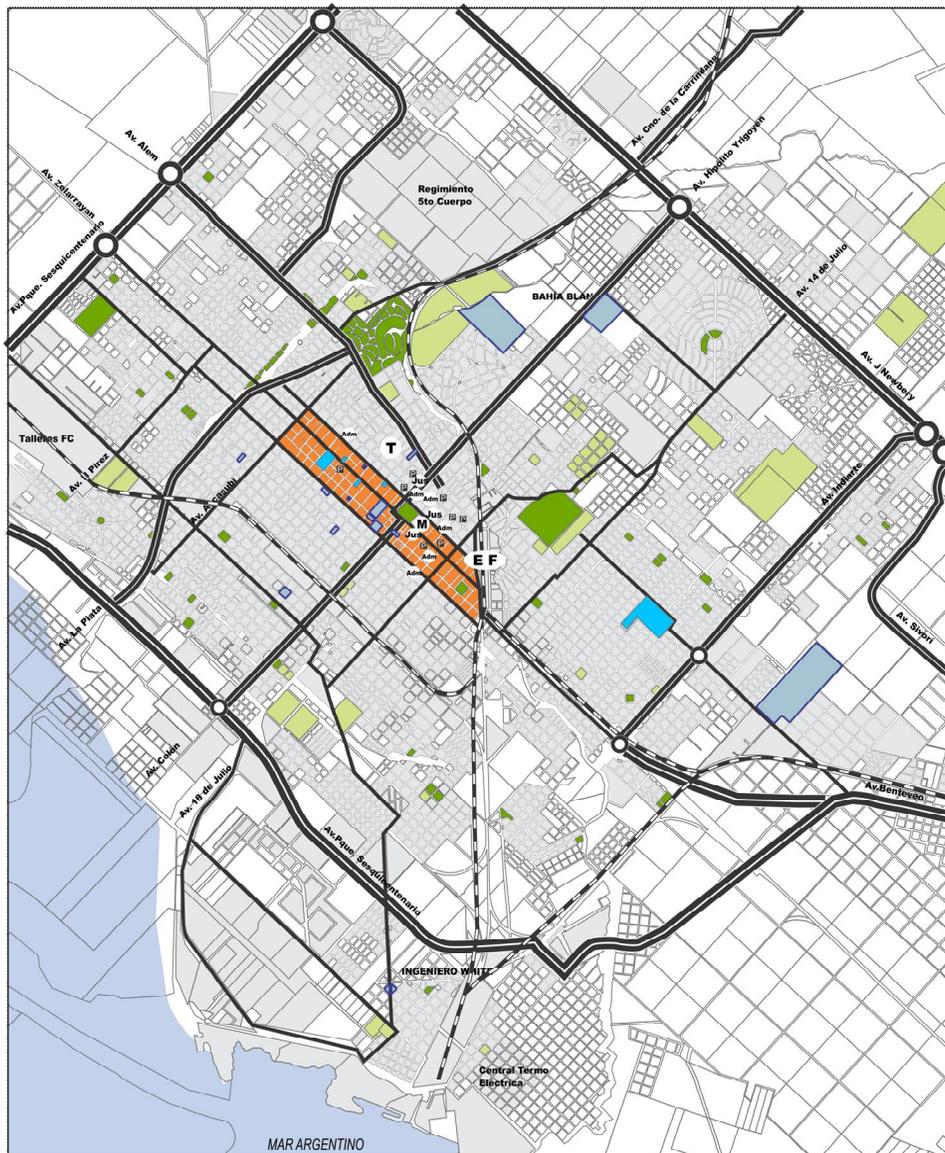
En relación a la cultura e identidad local, la diversidad de atractivos vinculados a las prácticas turísticas urbanas conforma una importante oferta cultural: museos, monumentos, teatros, exposiciones, algunos de fuerte nivel patrimonial, como testimonio de una ciudad marcada por su historia y por el crecimiento económico: Museo de Arte Contemporáneo, de Bellas Artes, Museo Taller Ferrowhite, Estación Rosario, Plataforma de Acción Cultural, Museo del Puerto, Museo de Ciencias, entre otros. Esta importante actividad artística y cultural de Bahía Blanca, esta en relación a su característica de principal centro urbano regional. El fortalecimiento de esta condición simboliza un factor dinamizador de la economía local, dado su significativo efecto derrame, principalmente en actividades de tipo comercial y de servicios.

En relación al deporte: Tiene una importante actividad deportiva. La Dirección de Deportes dependiente de la Secretaría Promoción Social de la Municipalidad de Bahía Blanca busca a través de sus programas cumplir una función deportivo-social brindando la posibilidad de realizar actividades deportivas, recreativas y de esparcimiento a todos los sectores de la sociedad. Existen importantes clubes sociales y deportivos, como así también el Gobierno Local, fomenta el Programa Deportivo Recreativo Municipal.

En relación a los Medios de comunicación: Cuenta con el Diario la Nueva Provincia, Sexta Sección, Ecodías, Pagina 95.com., Ría Net, 0291 Diario Digital, Bahía Digital, InfoBahía, entre otros. Existen en la ciudad aproximadamente 22 radios de alcance local y regional.

En relación al área de salud: El equipamiento sanitario se compone tanto de establecimientos públicos como privados de mediana y alta complejidad que atienden la población de la comuna y también la zona y área de influencia. Pertenece a la Región Sanitaria I, (A. Adolfo Alsina, G. Chávez, Bahía Blanca, Cnel. Rosales, Cnel. Dorrego, Cnel. Pringles, Cnel. Suárez, Guaminí, M. Hermoso, Carmen de Patagones, Púan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino). Cuenta con consultorios externos, con diferentes especialidades; atención primaria de la salud y atención preventiva a cargo de 45 Unidades Sanitarias Municipales, distribuidas en los diferentes barrios de la ciudad. La capacidad de hospitales y clínicas privadas es de 569 camas, atendiendo no sólo las demandas básicas, sino complementando esa atención con servicios de alta complejidad. Existen dos clínicas de medicina nuclear, una de salud mental, cinco psiquiátricas, entre otros establecimientos. Cuenta con el Hospital Regional Español, Hospital de la Asociación Médica, Hospital Municipal de Agudos, Hospital Privado del Sur y Hospital Interzonal Dr. José Penna.

En relación al área de administración y justicia: El Departamento Judicial de Bahía Blanca es uno de los 18 departamentos judiciales en los que está dividida la Provincia de Buenos Aires, abarcando el territorio de los partidos de Gonzáles Chávez, Bahía Blanca, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, Monte Hermoso, Patagones, Púan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino, en un área de 301.531 habitantes (INDEC, 2010). En él intervienen los Fuero Penal, Fuero de Familia, Fuero Civil, Fuero de Menores y Fuero Laboral. Los tribunales se encuentran en la Calle Estomba 34 de la ciudad de Bahía Blanca y cuenta con las siguientes oficinas: Cámara de apelación en lo civil y comercial; Cámara de apelación y garantías en lo penal; Fiscalía General; Defensoría General; (8) Juzgado Civil; (3) Juzgado de Familia; (3) Tribunal en lo criminal; (3) Juzgado de garantías; (2) Tribunal de menores, entre otras dependencias. Desde el Ministerio de Desarrollo Social de Nación, se han creado Centros de Referencia (CDR), ubicado en este caso, en la calle O'Higgins 585, que funciona como espacios descentralizados de las políticas sociales conformado por equipos interdisciplinarios que trabajan para construir estrategias de desarrollo provincial, en la localidad de Bahía Blanca, Centro de Atención Local. En este sitio funciona el Consejo Federal de la Mujer y el Consejo Federal de la Niñez, Adolescencia y Familia (CFN).



Mapa: Equipamientos Determinantes.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

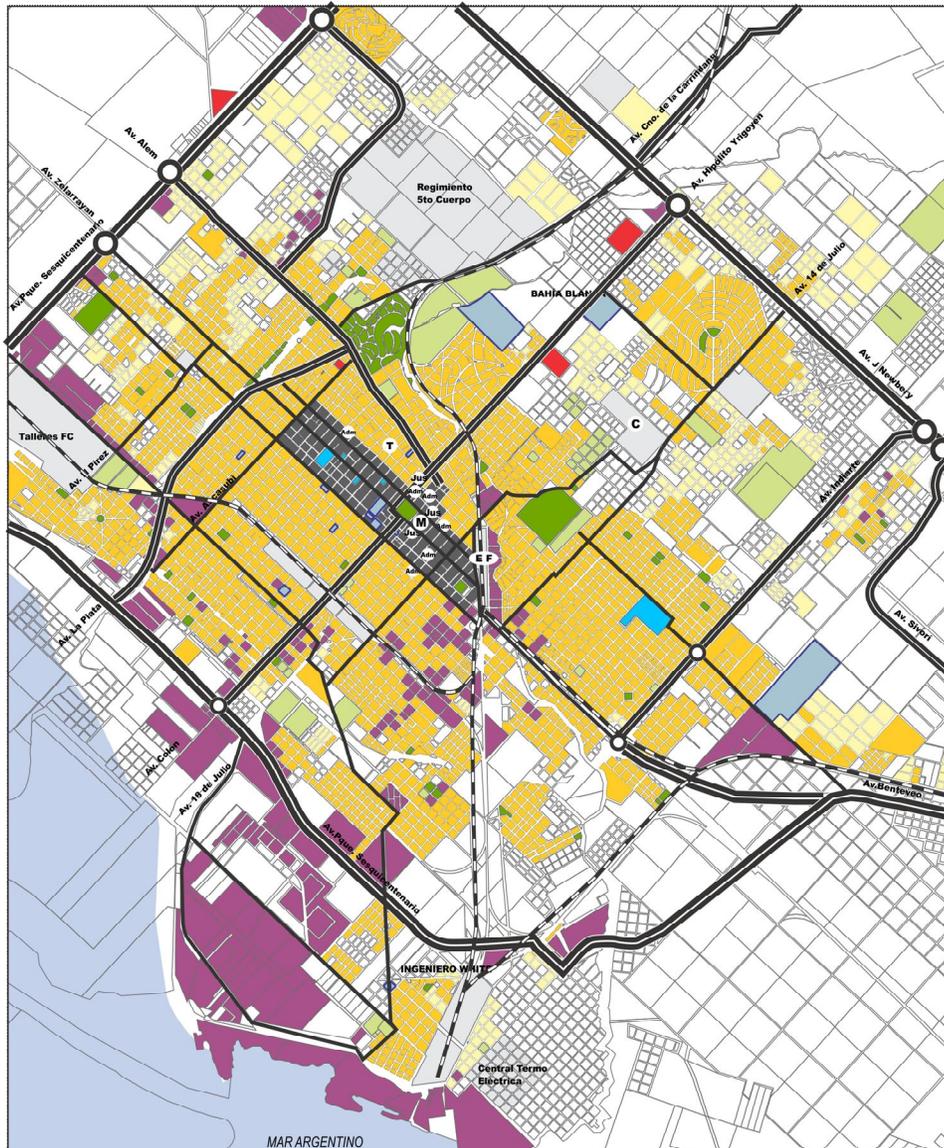
Según grado de ocupación

A partir de la foto lectura de la imagen de Google Earth, se observa, que la ciudad de Bahía Blanca, tiene un alto grado de ocupación. En el área central (Zona C1), denominada microcentro direccional, se caracteriza por coincidir con los ejes de partición del ejido y es soporte del más alto nivel de diversificación y densidad de equipamiento comercial e institucional, y el complementario es la vivienda multifamiliar. En esta zona, se encuentra el equipamiento, considerado como central. En esta Zona C1, también se encuentra el área fundacional, ubicada dentro del “área central de la ciudad”, caracterizándose como ámbito de preservación por su valor histórico-arquitectónico, por su unidad morfológica y por nuclear las funciones públicas originarias. Observamos en la foto lectura que el tipo de tejido es mixta, la zona industrial y áreas de uso específico se localizan en el sector de rutas y en los accesos a la ciudad de Bahía Blanca. Se manifiesta un alto porcentaje del sector parcelado que no ha sido ocupado en las zonas cercanas a los accesos. Posee suficientes espacios verdes, provistos de equipamiento adecuado. Uno de los aspectos sobresalientes de la estructura urbana Bahiense es la disponibilidad de tierras urbanizables al interior del Anillo de Circunvalación, mientras la expansión de la ciudad ha traspasado este límite artificial. En relación a la escala de la ciudad, los equipamientos se encuentran centralizados; desde la Estación del Ferrocarril al área central, hay una distancia de ocho cuadras, y doce cuadras desde la Terminal de Micros. Asimismo, se observa que los equipamientos señalados como prioritarios para esta localización se encuentran en el área central.

2.3. Síntesis

Recorte espacial para la localización de los predios

Para establecer el recorte espacial, se tuvieron en cuenta, las diversas situaciones dadas las características metropolitanas y regionales de la ciudad. En primer lugar, y como consecuencia del diagnóstico del nivel de accesibilidad interna, de conectividad y de la relación de distancia al acceso de los equipamientos urbanos, se establece un recorte espacial, que se circunscribe al polígono delimitado por las calles Gorriti, hasta Brandsen y desde Dorrego, hasta Güemes, comprendiendo las zonas comerciales 1 y 2, y la residencial 1 (C1_C2_R1) cuyo uso sobresaliente es comercial, residencial, concentrando comercios, instituciones administrativas, educativas culturales y de salud, como también el sistema de transporte y comunicaciones, según se observa en el siguiente mapa.



Mapa: Identificación y caracterización del área adecuada para la localización de la UFAP de Bahía Blanca.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE PARCELAS A LA VENTA EN EL ÁREA RESULTANTE.

Para la selección de predios, el primer inconveniente encontrado es la ausencia de lotes vacantes en el área central de la ciudad, como asimismo el alto valor inmobiliario, de los hallados (en relación a la oferta de viviendas para la compra). La disponibilidad de lotes vacantes en esta zona, es casi nula, detallándose a continuación viviendas posibles, en venta o alquiler.



Identificación y caracterización de parcelas a la venta en el área resultante.

Fuente: urBASig. Ministerio de Gobierno. 2013.

En el mapa que antecede, se muestra el área seleccionada para la búsqueda de los lotes y parcelas en ventas.

Todos los predios seleccionados, están en las cercanías de las principales vías de circulación, fundamentando la selección del recorte definido como área central. A partir de la observación a través de la web, y de las consultas realizadas en las inmobiliarias locales, se han detectado seis inmuebles para el área seleccionada.

Cabe aclarar, que en el siguiente cuadro, se encuentran ordenadas a partir de costo y distancia de la Terminal Local.

ID	Tipo	Dimensiones en m.	Localización	Valor \$	Dominio	Publicación
1	casa	Superficie: 250 m ² .	Rondeau entre Vieytes y Güemes	U\$S 450.000	Privado	www.bochile.com.ar 
2	casa	Superficie: 306 m ² .	Lamadrid entre Lavalle y General Paz	U\$S 380.000	Privado	Randazo Calmarini-Sarmiento 670 https://plus.google.com/116160848558491730899/about?gl=ar&hl=es 
3	casa	Superficie: 220 m ²	Lamadrid entre las Heras y Donadio	U\$S 380.000	Privado	Norma Manguelli-Creer Corrientes145 Tel 4561300 
4	casa	Superficie: 340m ²	Zelarrayán entre Lavalle y General Paz.	U\$S 310.000	Privado	Norma Manguelli-Creer Corrientes 145 Tel 4561300 
5	casa	Superficie: 570 m ²	Zelarrayán y Rondeau.	U\$S 300.000	Privado	Claudia Val-Propiedades http://www.cvalpropiedades.com.ar/servicios.php 
6	casa	Superficie: 270 m ²	Rondeau entre Estomba y Zelarrayán.	U\$S 285.000	Privado	venta particular

4. CONSTRUCCIÓN DE LA MATRIZ DE IMPLANTACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN DE PREDIOS

4.1. Valoración de las parcelas.

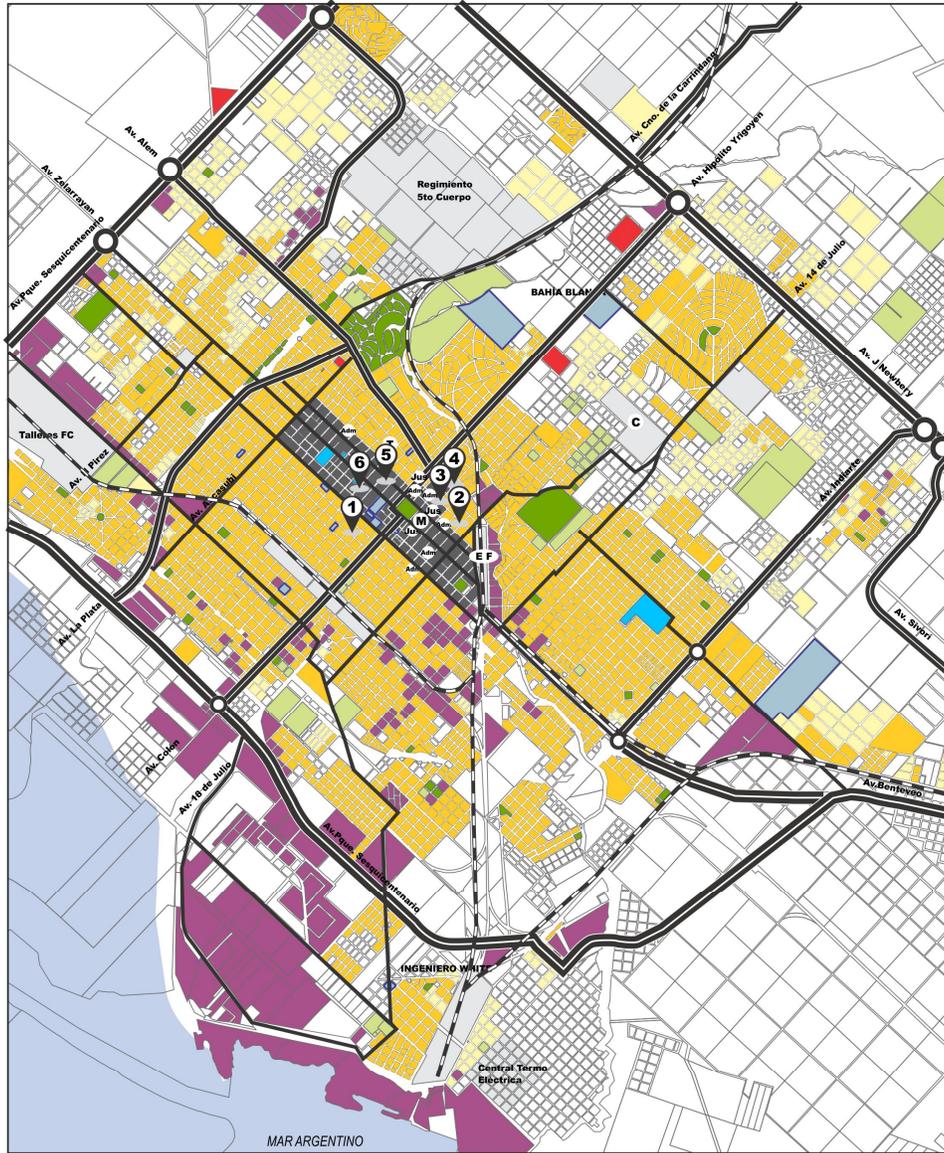
Para la conformación de la matriz de selección de predios, tanto en relación a la accesibilidad como a la centralidad, se tuvieron en cuenta para su valoración, aquellas parcelas que se encuentran localizados dentro del sector definido como área central. Los precios seleccionados, responden en su totalidad a estas características. Asimismo, se detectaron dos lotes, fuera del área central, que no han sido considerados en la matriz de valoración por encontrarse muy alejados de la zona definida. Se indican los predios, en orden creciente de acuerdo a la mejor opción respecto a las variables analizadas.

El inmueble cuya identificación es ID 1, es el mejor localizado respecto de la conectividad y centralidad previamente definida; teniendo además, una distancia aproximada de 10 cuadras a la estación ferroviaria; 12 cuadras a la estación Terminal de ómnibus, y una alta cobertura de transporte. Los lotes identificados como ID 2 y 3, pertenecen al área central, con una distancia de 3 y 6 cuadras a la estación ferroviaria, y a 12 cuadras de la Terminal de ómnibus; con una alta cobertura de transporte local. Los lotes restantes, tienen características similares de localización y están muy cercanos a la Terminal de ómnibus de larga distancia.

ID Lote	1° Accesibilidad interna / conectividad				2° Centralidad				
	Por transporte			En relación a la estructura circulatoria	Según Normativa	Según localización de equipamientos especiales			Municipalidad
	Ferroviario	Ómnibus	Terminal de larga distancia			Judiciales	Sedes regionales atención social	Hospital regional Avda. Lainez y Necochea	
	Brandsen y Darwin		Brown y Ecuador			Estomba 34	Ohiggins 585		
1	aprox. 10 cuadras	Alta cobertura	aprox. 12	A 2 cuadras de vía principal local.	En el área central s/ normativa C2(bb) Macrocentro	Aprox. 3 cuadras de Equipamiento más próximo	Aprox. 11 cuadras	Aprox. 22 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 3 cuadras del equipamiento más próximo.

					direccional 2				
2	A 3 cuadras	Alta cobertura	Aprox. 12 cuadras	3 cuadras de vía principal local.	En el área central s/ normativa C2(bb) Macrocentro direccional 2	A 8 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 21 cuadras	A 21 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 6 cuadras del equipamiento más próximo.
3	A 6 cuadras	Alta cobertura	Aprox. 14 cuadras	A 1 cuadra de vía principal local.	En el área central s/ normativa C2(bb) Macrocentro direccional 2	A 7 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 20 cuadras	A 25 del equipamiento más próximo.	Aprox. 5 cuadras del equipamiento más próximo.
4	A 5 cuadras	Alta cobertura	Aprox. 15 cuadras	A dos cuadras de vía principal local.	En el área central s/ normativa C2(bb) Macrocentro direccional 2.	A 9 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 22 cuadras	A 24 cuadras del equipamiento más próximo.	Aprox. 7 cuadras del equipamiento más próximo.
5	A 13 cuadras	Alta cobertura	Aprox. 17 cuadras	A 1 cuadra de vía principal local.	C1(bb) Macrocentro direccional 1	A 3 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 18 cuadras	A 30 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 3 cuadras del equipamiento más próximo.
6	A 13 cuadras	Alta cobertura	Aprox. 17 cuadras	A 4 cuadra de vía principal local.	C1(bb) Macrocentro direccional 1	A 4 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 17 cuadras	A 31 cuadras del equipamiento más próximo	Aprox. 5 cuadras del equipamiento más próximo.

Valoración de las parcelas en el Área resultante.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.



6	PREDIO SELECCIONADO		ESPACIO PÚBLICO
	RED VIAL REGIONAL Ppal.		EQUIP. DEPORTIVO RECREATIVO
	RED VIAL REGIONAL Sec.		GALPÓN / INDUSTRIA
	RED VIAL URBANA Ppal.	M	MUNICIPALIDAD
	RED FERROVIARIA	E F	ESTACION FFCC
	AREA CENTRAL	T	TERMINAL OMNIBUS
	AREA RESIDENCIAL CONSOLIDADA	C	CEMENTERIO
	AREA RESIDENCIAL EN VIAS DE CONSOLIDACION	Adm	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
	GRANDES EQUIP. COMERCIALES	Jus	TRIBUNALES
	EQUIP. EDUCATIVO		RIO / ARROYOS
	HOSPITAL / SALUD		

ESTRUCTURA SOCIO URBANA y PREDIOS SELECCIONADOS BAHÍA BLANCA

0 250 500 1.000 METROS

Fuente: fotolectura Google Earth
Fecha: Junio 2013

Mapa: Ubicación de parcelas seleccionadas. Ciudad de Bahía Blanca.
Fuente: Dirección de Asuntos Municipales. DAM. UNLP. 2013.

Conclusiones

En la ciudad de Bahía Blanca, se seleccionaron seis predios que cumplirían con los requisitos descritos anteriormente, para la localización de la UFAP. Los inmuebles resultantes se encuentran todos situados en el área central. Por estas características, todas las propiedades seleccionadas están bien localizadas respecto del transporte público de pasajeros tanto en el nivel local, regional como provincial, contando con todos los modos de transportes y en particular con una buena conectividad hacia la ciudad de La Plata y a Capital Federal (CABA). Se aclara, que el valor de mercado de los inmuebles seleccionados, es aproximado, según lo expresado por las inmobiliarias consultadas. Asimismo, se seleccionaron dos lotes fuera del área central, según la normativa vigente, y con una cercanía relativa a los equipamientos necesarios, para la localización óptima de la UFAP. No han sido incorporados en la matriz.

En la búsqueda de oferta, tanto de lotes, como de viviendas para venta o alquiler, que permitan localizar en el mediano plazo una Unidad UFAP, sede subsidiaria de los partidos de Torquinst, Coronel Pringles y Coronel Rosales, surgieron seis inmuebles de los cuales todos han sido incluidos en la matriz de valoración.

El inmueble cuya identificación es ID 1, es el mejor localizado respecto de la conectividad y centralidad previamente definida; teniendo además, una distancia aproximada de 10 cuadras a la estación ferroviaria; 12 cuadras a la estación terminal de ómnibus, y una alta cobertura de transporte. Los lotes identificados como ID 2 y 3, pertenecen también al área central. Los lotes restantes, tienen características similares de localización y están muy cercanos a la terminal de ómnibus de larga distancia. La totalidad de los inmuebles seleccionados, cubren una superficie que va entre los 220 y 350 m², salvo la vivienda 5, cuya superficie alcanza a 570 m².

Bibliografía:

- 1- Tauber, F., Martino, H., Bonicatto, M., Sánchez Arrabal, M., Rodríguez, C., Ríos, L., ... & Lafalce, N. (2012). Factibilidad socio-urbanística para el emplazamiento de Unidades de Formación. *Atención y Promoción del Defensor del Pueblo en la provincia de Buenos Aires: informe de avance.*
- 2- Tauber, F., & Martino, H. (2011). Diagnóstico Territorial del Partido de Chacabuco: Primer Informe del Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial.
- 3- Tauber, F., & Martino, H. (2011). Plan y código de ordenamiento urbano y territorial: municipalidad de Chacabuco provincia de Buenos Aires: Primer informe parcial.
- 4- Tauber, F., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., & Resa, S. (2011). Plan Estratégico Chacabuco: Estudios para el ordenamiento urbano y territorial.
- 5- Tauber, F., Martino, H., Delucchi, D., & Sánchez Arrabal, M. B. (2011). Diagnóstico Urbano Ambiental Región Capital: Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Región Capital.
- 6- Tauber, F., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., & Resa, S. (2011). Plan Particularizado y Áreas Prioritarias de Intervención para las Márgenes de la Cuenca del Río Reconquista: Informe final Convenio UNLP-Consejo Federal de Inversiones.
- 7- Tauber, F., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., & Resa, S. (2011). Plan Particularizado y Áreas Prioritarias de Intervención para las Márgenes de la Cuenca del Río Reconquista: Informe final Convenio UNLP-Consejo Federal de Inversiones.
- 8- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., Frediani, J. C., Sfich, V. M., ... & Silva, N. (2011). Tres Lomas: Plan Estratégico Participativo.
- 9- Tauber, F., Martino, H., Delucchi, D., & Sánchez Arrabal, M. B. (2010). Región Capital: Diseño de un sistema de indicadores para el monitoreo y evaluación de desempeño en la gestión de los gobiernos locales.
- 10- Tauber, F., Martino, H., Delucchi, D., Sánchez Arrabal, M. B., Frediani, J. C., & Tosi, I. (2009). Informe final del estudio Promoción del Desarrollo Local-Plan Estratégico Zárate: Convenio UNLP-Consejo Federal de Inversiones.
- 11- Tauber, F., Martino, H., Delucchi, D., Sánchez Arrabal, M. B., Frediani, J. C., & Tosi, I. (2009). Informe final del estudio Promoción del Desarrollo Local-Plan Estratégico Zárate: Convenio UNLP-Consejo Federal de Inversiones.
- 12- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., Frediani, J. C., & Tosi, I. (2007). Entrevista a Informantes Clave: Plan Estratégico Carlos Tejedor.
- 13- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Pintos, P. A. (2006). Municipalidad de Tres Arroyos: Planes estratégicos.
- 14- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Pintos, P. A. (2006). Municipalidad de Brandsen: Planes estratégicos.
- 15- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Pintos, P. A. (2006). Municipalidad de San Pedro: Planes estratégicos.
- 16- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Pintos, P. A. (2006). Municipalidad de Rauch: Planes estratégicos.
- 17- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., & Grégori, M. (2006). Plan Estratégico y Gobierno Local.
- 18- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., & Grégori, M. (2006). Plan Estratégico y Gobierno Local.
- 19- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Bognani, L., Bognani, A., Rossi, M., ... & Lafosse, L. (2005). Estudio sobre la Situación Actual y la Visión Futura de Carlos Casares.

- 20- Tauber, F., Delucchi, D., & Martino, H. (2003). Rauch: Plan Estratégico DE-Modelo de Desarrollo, Líneas Estratégicas, Programas, Subprogramas, Proyectos, Medidas.
- 21- Tauber, F., Delucchi, D., & Martino, H. (2002). Rearticulación territorial urbano-rural para el desarrollo local.
- 22- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Bognanni, L., Martino, H., & Pintos, P. A. (2002). Caracterización Urbana y Social de Rauch–Provincia de Buenos Aires.
- 23- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Martino, H., & Pintos, P. A. (2002). Presentación del Plan Estratégico Coronel Dorrego: el mejor lugar para vivir es el que hacemos entre todos.
- 24- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Pintos, P., Sánchez Arrabal, M. B., & Tosi, I. (2001). Cañuelas: Plan Estratégico Participativo.
- 25- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Martino, H., Pintos, P. A., & Bognanni, L. (2000). Partido de Chacabuco: caracterización Urbana, Social y Económica.
- 26- Martino, H., Pintos, P. A., Dulitzky, L., Fedeli, V., Nardacchione, G., Vázquez, A., ... & Cabrera, J. (2000). Nuevas alternativas de gestión para el desarrollo local. In II Jornadas de Geografía de la UNLP (La Plata, 13 al 15 de septiembre de 2000).
- 27- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Bognanni, L., & Martino, H. (1999). El sector agropecuario y la población en el partido de Benito Juárez–Provincia de Buenos Aires.
- 28- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Longo, J., Bognanni, L., & Pintos, P. A. (1999). Caracterización Económica y Ocupación en Tres Arroyos–Provincia de Buenos Aires–Tomo II.