



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
C.F.I.

CONVENIO DE COOPERACIÓN TÉCNICA
“PLAN PARTICULARIZADO DE ORDENAMIENTO
URBANO Y
TERRITORIAL PARA EL BORDE METROPOLITANO
ASOCIADO A CORREDORES CONCÉNTRICOS DE LA
REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES”.
EXP. N° 10727 28 01

INFORME FINAL

U.N.L.P.
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
DIRECCION DE ASUNTOS MUNICIPALES

AGOSTO DE 2011

INDICE



INTRODUCCIÓN

METODOLOGÍA IMPLEMENTADA

COMPONENTE 1: Modelo de Movilidad de los Corredores Concéntricos.

1.1 Recopilación de la información técnica de infraestructura y antecedentes de programas y proyectos de transporte público y obras viales.

1.1.1 Información complementaria de obras viales

1.1.2. Plan Vial para la Integración Metropolitana

1.2 Comparación de escenarios: análisis de resultados vinculados con la localización del crecimiento poblacional, demanda de suelo, carga de tránsito y necesidades de transporte público

1.2.1. Escenario actual

1.2.2. Escenario futuro

1.3. Elaboración de un inventario de áreas consideradas de valor ecológico (desde el punto de vista de los servicios ecológicos que potencialmente pudiera brindar para el conjunto de la población) y análisis del valor intangible que significa su conservación

1.3.1. Sistemas Hidrográficos

1.3.2. Suelos de protección

1.3.3. Espacios y corredores de biodiversidad

1.3.4. Modelo de Encuesta.

1.3.5. Análisis de datos recabados en los municipios.

1.3.6. Procesamiento de Encuesta realizada.

CONCLUSIONES

COMPONENTE 2: Caracterización del área de estudio.

2.1 Definición del área de estudio asociada a los corredores concéntricos de la región metropolitana que incluyen la Ruta 6 y Autopista Pte. Perón - Camino del Buen Ayre y Ruta 4.

2.2 Relevamiento de las actividades y usos del suelo actuales del territorio definido como área de estudio.

CONCLUSIONES

COMPONENTE 3: Plan de Manejo de suelos asociados a Corredores Concéntricos.



3. Análisis de los marcos normativos de zonificación del suelo.

3.1. Marco Normativo del Ordenamiento Territorial de la Provincia de Buenos Aires – Decreto Ley 8912/77.

3.1.1. Objetivos y principios

3.1.2. Responsabilidades

3.1.3. Instrumentos de Aplicación - Etapas del proceso

3.1.3.1 Etapas del proceso de los municipios del sector de estudio

3.1.4. Áreas y Zonas

3.1.4.1. Áreas y zonas de los municipios del sector de estudio

3.2. Normativas vigentes a nivel partido.

3.2.1. Municipios relacionados con el trazado de la AUPP

Moreno

Ituzaingo

Merlo

La Matanza

Ezeiza

Presidente Perón

Florencio Varela

Berazategui

San Isidro

General San Martín

Hurlingham

Tres De Febrero

3.2.2. Municipios relacionados con el trazado de la RPN° 6

Zárate

Exaltación de La Cruz

Campana

Pilar

Luján

General Rodríguez

Marcos Paz

General Las Heras



Cañuelas
San Vicente
Coronel Brandsen
La Plata
Berisso
Ensenada

3.3. Análisis de datos relevantes e hipótesis principales sobre demanda y oferta de suelo de uso industrial, otras actividades económicas, y residencial de uso mixto.

3.4. Propuesta de criterios de zonificación preliminar, parámetros urbanísticos, régimen de usos y fraccionamiento, restricciones de dominio por razones ambientales, redes de infraestructura, sistemas de áreas verdes públicas y otras determinaciones estructurantes del territorio.

3.5. Instrumentos de gestión relacionados con derechos y obligaciones de particulares, procedimientos para evaluación de proyectos, requisitos para EIA, contraprestaciones urbanísticas, información pública, etc.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

ANEXO ENCUESTAS

ANEXO CARTOGRAFIA



INTRODUCCION



INTRODUCCION

El estudio que se presenta tiene como objeto la realización de un plan de desarrollo urbano y territorial equilibrado frente a las nuevas tendencias de movilidad y radicación logística/industrial sobre ejes concéntricos la región Metropolitana de Buenos Aires.

Es necesario caracterizar y definir el modelo de movilidad futuro mediante la identificación de problemas, conflictos, tendencias y potencialidades, a fin de formular lineamientos para un plan particularizado de ordenamiento urbano y territorial equilibrado frente a las nuevas tendencias de movilidad y radicación logística/industrial sobre ejes concéntricos de la región Metropolitana de Buenos Aires.

El informe final se ha estructurado en tres partes, según los tres componentes solicitados en los términos de referencia del contrato.

Componente 1. Modelo de Movilidad de los Corredores Concéntricos: Se refiere a caracterizar el modelo de movilidad futuro de los corredores concéntricos mediante la identificación de problemas, conflictos, tendencias y potencialidades.

Componente 2- Caracterización del área de estudio: Se plantea caracterizar el área de estudio en pos de mejorar las condiciones de calidad urbano-ambiental y elevar los niveles de previsión ante eventuales impactos ambientales y riesgos tecnológicos derivados de la intervención vial.

Componente 3. Plan de manejo de suelo asociados a corredores concéntricos: Elaboración un plan particularizado que contemple las directrices de planeamiento y las líneas estratégicas de actuación territorial.

Es necesario mencionar que un Corredor Urbano es aquel que, 1) facilita el intercambio entre las diferentes lógicas sociales y económicas, 2) permite entender que la realidad está estructurada por múltiples interconexiones, 3) contempla la multiplicidad de flujos, 4) permite la articulación e interconexión de las Centralidades Metropolitanas.



El Corredor Urbano tiene como dimensión indiscutida el tiempo para su consolidación y significación territorial local y regional; en este sentido es necesario nuevamente explicitar las referencias que se tomaron, la obra pública incluye la transformación territorial sea esta por el ordenamiento y prefiguración de una estrategia o bien por su abandono a las improntas de los intereses coyunturales. La geometría que siempre antecede a un Corredor, debe contemplar como mínimo, el paisaje urbano, la vivienda y sus equipamientos; los cuales están comprendidos en los Programas de Políticas Públicas que en sus diferentes etapas de implementación y consolidación dan identidad al territorio.

Ya se puede detectar en la caracterización precedente; que uno de los objetivos al que se le da respuesta en el presente Estudio, es la construcción de una red definida por tramos y nodos; la cual, ya cuenta con una urdimbre formada por los Corredores existentes, la red ferroviaria, las nuevas vialidades, la infraestructura existente y proyectada y las cuencas de los ríos y arroyos.

En esta lógica, los tramos responden a una jerarquización en cuanto a sus usos, función y flujos y los nodos posibilitan las diferentes intervenciones que tienen como instrumento el Proyecto Urbano.

Desde esta concepción se entiende que la AURP6 y AUPP no dan respuesta a un solo flujo, por lo contrario, en el Estudio se analiza la complejidad de estas vialidades en su interrelación con el territorio y se propone instrumentar una gestión metropolitana que asegure la accesibilidad y la movilidad. En particular la AUPP debe resolver por tramos su manera de relacionarse con el territorio por el que pasa; no debe en ninguna de sus instancias “construir barrera” si bien su objetivo regional es conectar, en su inserción local es atravesar.



METODOLOGIA



METODOLOGÍA¹

Dada la complejidad de la problemática abordada en el presente trabajo y de la magnitud de los aspectos de la realidad a analizar, la perspectiva o enfoque adoptado será de carácter cualitativo. En este marco, se planteará la articulación de diversos métodos de investigación que permitan reorientar la política de desarrollo urbano y territorial del área de incumbencia con el objeto de construir una visión integral coherente, que posibilite comprender una concepción de territorio como unidad de análisis. De esta manera se podrán aplicar diferentes objetos de intervención tales como la definición de lineamientos normativos, propuestas de ordenanzas de usos del suelo, detección de áreas de oportunidad y la creación de un banco de proyectos para el borde metropolitano asociado a corredores concéntricos de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Técnicas y métodos

Entre las técnicas y métodos que se emplearán para realizar las tareas enunciadas en el apartado anterior, pueden mencionarse:

a) Relevamiento bibliográfico.

La caracterización del Área de estudio se realizará identificando sus principales rasgos sustantivos mediante el relevamiento de estudios y/o trabajos antecedentes y la búsqueda y compilación de material periodístico. Se trabajará con bibliografía local (informes técnicos, estudios, historias y geografías locales), estadísticas locales y entrevistas a principales referentes.

b) Recolección e interpretación de fuentes secundarias.

Se recopilarán los datos censales, así como otros de carácter cuantitativo, que contengan información acerca de las características del territorio y de los distintos actores involucrados en este proceso. Específicamente se trabajará con lo siguiente: documentos públicos y censos, normativas y

¹ Según lo establecido en el convenio de Coop. Técnica "Plan Particularizado de Ordenamiento Territorial para el Borde Metropolitano Asociado a los Corredores Concéntricos de la Región Metropolitana e Bs. As."



reglamentaciones, planes urbanos y cartografía temática, fotos aéreas y satelitales, etc. Las fuentes previstas para la obtención de información secundaria serán: INDEC -Censo Nacional de Población y Vivienda, Censo Económico, datos provistos por las distintas municipalidades del área, organismos legislativos y ejecutivos de la provincia de Buenos Aires. Además, cartografía temática proporcionada por organismos municipales y provinciales, consulta de leyes y ordenanzas municipales y provinciales, fotos áreas correspondientes a los últimos vuelos efectuados en la provincia, trabajos de investigación de distintas universidades referidos a la temática, etc. Para el análisis se considerarán las siguientes variables: medio físico natural, población, vivienda, salud, educación, infraestructura, actividad económica y situación ocupacional. Estas variables permitirán la comparación de los usos reales y legales del suelo.

c) Trabajo de Campo.

El trabajo de campo para el relevamiento de la información primaria permitirá abordar los aspectos sociales, económicos, culturales, ambientales de la realidad local, como así también explorar las relaciones sociales entre los distintos actores presentes, con sus respectivas lógicas de ocupación.

El mismo comprende:

- Observación: esta técnica se fundamentará en la posibilidad de aprehender procesos de significación sinérgicos y conflictivos, vinculado a las prácticas de ocupación y uso que despliegan los actores sociales. La observación sugerirá y motivará los problemas y conducirá a la necesidad de sistematización y categorización de los datos. La observación científica será guiada e incluirá una visita pormenorizada al lugar de estudio a los efectos de ubicar con precisión hechos, procesos, lugares y actores en una dimensión de orden dialéctico.
- Toma de fotografías: la misma se planteará como un elemento de registro que busca captar los diversos lenguajes y espacialidades dominantes que representan a las principales fuerzas que actúan en el territorio. Asimismo,



permitirá redimensionar el material obtenido a partir de las demás técnicas mencionadas.

- Mapeo de lugares: a partir del mapeo de “pre-lugares” y la incorporación del análisis de racionalidades, procesos, tendencias y actores, se realizará el mapeo final de los lugares. Se definirá cada lugar por su rasgo mas saliente de la manera mas simple y cabal posible. En esta etapa se realizan ajustes finales, cuando sea necesario con referentes conocedores de la realidad local.

d) Trabajo en Gabinete.

Se procederá a digitalizar en una cartografía base con el parcelario urbano y rural, la red ferro-vial, la hidrografía y la toponimia más relevante mediante el mapeo manual de los lugares, realizado en terreno y/o con el auxilio de todas las fuentes empleadas en las etapas previas.

e) Procesamiento y Análisis de datos.

En esta etapa, se realizará el análisis preliminar y exploratorio de datos recabados -inmersos en determinado contexto- a través de una constante confrontación con el marco teórico-conceptual en pos de cumplimentar los objetivos propuestos en este plan de trabajo.

f) Formulación del Plan Particularizado.

El desarrollo del plan incluirá:

- Esquema inter-jurisdiccional y lineamientos normativos (recomendaciones de normativa para el sector “Proyecto Corredores Concéntricos” primera etapa).

Los instrumentos normativos y de gestión permitirán revisar las normas de ordenamiento territorial vigentes y realizar los ajustes necesarios acordes al modelo de ordenamiento urbano-territorial deseable y a las normativas nacional y provincial vigentes contemplando:

-Régimen de subdivisión del suelo y regulación de casos;



- Criterios de zonificación, incluyendo la determinación de zonas de interés especial en las que se propicien intervenciones programadas, de recuperación, preservación u otras, con asignación de densidades e indicadores urbanísticos;
- Régimen de usos del suelo: regulación referida a zonificación y usos;
- Delimitación de actividades de impacto en áreas rurales;
- Delimitación de sitios de interés urbanístico y/o turístico;
- Definición del sistema de espacios verdes públicos;
- Normas para la protección del paisaje, el medio ambiente y el patrimonio cultural y para urbanizaciones especiales;
- Regulación de bandas de circulación y de zonas o corredores productivos;
- Definición del sistema circulatorio, trazado, afectaciones y restricciones al dominio;
- Definición de zonas de restricción al dominio por motivos ambientales o de seguridad;
- Normas complementarias específicas para diversos temas y/o actividades;

• *Instrumentos de gestión:*

- Alcances del plan particularizado de ordenamiento urbano y reconfiguración territorial de los corredores concéntricos;
- Derechos y obligaciones de los particulares y de las áreas de gestión administrativa;
- Procedimientos administrativos para la gestión y aprobación de diversos proyectos;
- Cargas en materia de cesiones obligatorias al fisco y restricciones al dominio;
- Medidas e instrumentos de movilización del suelo;
- Convenios, contraprestaciones y compensaciones urbanísticas;
- Requisitos de evaluación de impacto (ambiental y en el entorno);
- Información pública de actos urbanísticos y modalidades de participación comunitaria: obligatoriedad, periodicidad y mecanismos de participación y de intervención pública en la sanción de modificaciones a las normas urbanísticas;
- Control de resultados de aplicación de la regulación, periodicidad de revisión y actualización.



COMPONENTE 1

Modelo de Movilidad de los Corredores Concéntricos.



1.1 Recopilación de la información técnica de infraestructura y antecedentes de programas y proyectos de transporte público y obras viales.

Para llevar adelante un plan asociado a Corredores Concéntricos de la RMBA, debe considerarse la importancia de la movilidad como factor clave para, el funcionamiento de la economía de la región, la equidad de oportunidades entre sus habitantes en el acceso a empleo y servicios.

El Borde Metropolitano posee una fuerte dinámica en obras y proyectos, en diferentes instancias de concreción. En la búsqueda de antecedentes de información técnica de infraestructura, de programas y proyectos de obras viales, se entiende que la Autopista Ruta Provincial N° 6 -AURP6- y Autopista Presidente Perón -AUPP- son por su envergadura y significado dos obras paradigmáticas para el desarrollo de la presente recopilación, su carácter no es solamente responder a la necesidad de satisfacer un flujo, por lo contrario, la complejidad de estas vialidades esta dada en su interrelación con el territorio y su actual gestión metropolitana, debiendo asegurar la accesibilidad y la movilidad. Si bien son concéntricas entre sí, poseen características disímiles en función del territorio que atraviesan y su objetivo primario.

La AURP6 es un corredor logístico, oferta vial que resuelve y asegura el movimiento ininterrumpido, aún en aquellos nodos de mayor conflicto e interferencias, garantizando los desplazamientos de bienes y personas; es una plataforma de soporte para los centros de intercambios-ruptura-distribución de la producción.

La AUPP debe cumplir con el objetivo regional de conectar, sin construir barrera en la inserción local que atraviesa.

Como antecedente que articula **obras viales**, se puede mencionar el Plan Vial para la Integración Metropolitana, planteado por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires, que se encuentra en diferentes estadios de avance, pero tiene por objetivos:

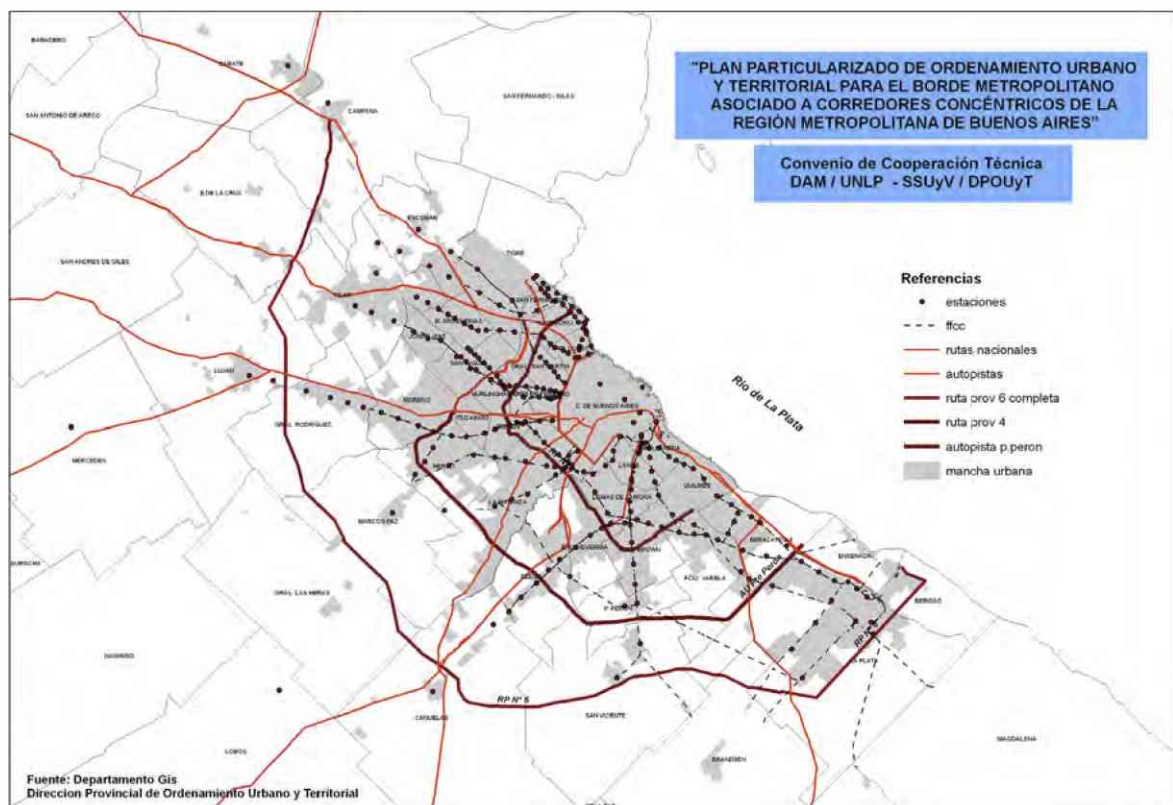
-Lograr máxima continuidad en los flujos de tránsito, mediante la vinculación de arterias urbanas con la red de autopistas de la región.



-Reducción de tiempo de viaje, mejorando la circulación dentro del esquema productivo de la región, ya que las demoras afectan sensiblemente los costos de transporte de las mercaderías y de las personas.

-Mejorar los servicios de transporte de pasajeros y de cargas.

Estas obras tienen prevista la duplicación de calzadas en tramos congestionados que vinculan autopistas nacionales con importantes centros poblacionales e industriales del área metropolitana. Se incluyen en las mismas la remodelación de viaductos y la construcción de túneles en pasos a nivel existentes.



Fuente: Dirección de Ordenamiento Urbano – Plan Estratégico Territorial Prov. de Buenos Aires - Cartografía elaborada por el Equipo profesional de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, sobre la base de la información provista por Subsecretaría de Obras Públicas, Dirección Provincial de Vialidad. Infraestructura vial y ferroviaria.



Referido al **transporte público de pasajeros**, en la RMBA el ferrocarril ha cumplido un rol central definiendo los principales ejes de circulación e impulsando su organización en un sistema de localidades, base de la organización de centros y subcentros regionales.

La región cuenta con un sistema ferroviario bastante desarrollado, totalmente privatizado, organizado en siete líneas ferroviarias que cuentan a su vez con diferentes ramales.

La geometría de la red, es acentuadamente radial, confluyendo en general en las grandes terminales de la CABA, dificultando de esta forma el uso del ferrocarril para desplazamientos troncales lineales.

En la cartera de obras, programas y proyectos del Ministerio de Infraestructura, se plantean nueve proyectos de infraestructura ferroviaria, cuyo estado, coincidentemente es *en estudio de formulación de proyecto ejecutivo*.

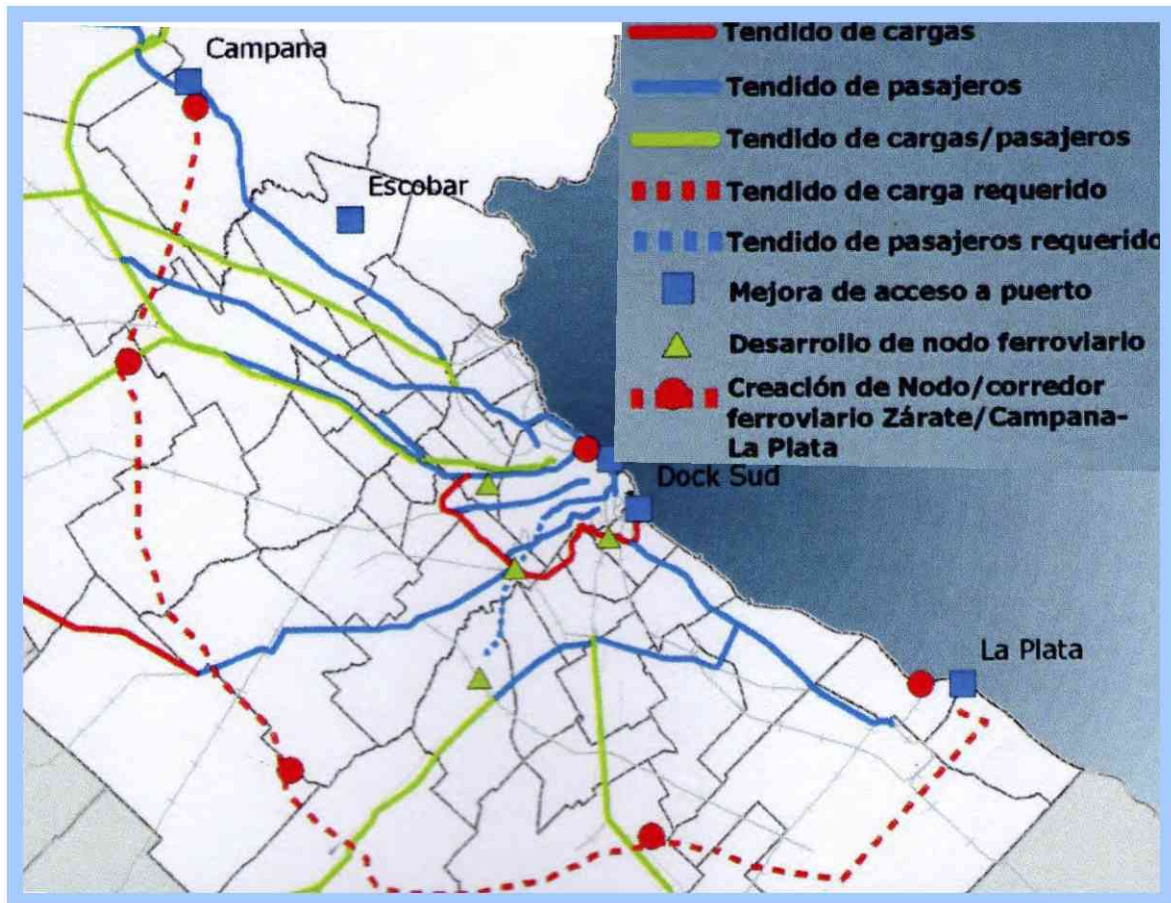
Los proyectos detectados son:

- FC Belgrano Cargas ramales G en la zona núcleo Ramal a) Rosario - Pergamino-Villars de 300 km y Ramal b) Pergamino Vedia de unos 122 km.
- Corredor ferroviario cargas (Zárate-Campana-La Plata).
- Electrificación Ramal Línea Roca (Ezeiza-Temperley-Bosques) (Bs. As.-La Plata).
- Electrificación Belgrano Norte.
- Electrificación Belgrano Sur.
- Corredor ferroviario cargas Rosario-Bahía Blanca.
- Intervención en nodos ferroviarios (Alianza, Km 5, Ezeiza y mercado Central).
- Estación de transferencia de cargas (Zárate-Campana-Open Door-Cañuelas-San Vicente y La Plata).
- Soterramiento de la línea de ferrocarril Sarmiento.

El modo de transporte Automotor de pasajeros, es el modo de mayor importancia en función de su cobertura y del porcentaje de viajes captados, concentrando el 80 % de los viajes en transporte público. Existe una red de mas de 250 empresas que operan cubriendo 25.000 Km, compuesta por 365 líneas. La cobertura varía, pudiendo aseverarse que es muy amplia y



diversificada en la CABA, volviéndose progresivamente débil e incompleta a medida que nos alejamos del área central, alcanzando algunos subcentros y alrededores, dejando así a los barrios mas alejados con escasas líneas locales.



Fuente: Dirección de Ordenamiento Urbano – Plan Estratégico Territorial Prov. de Buenos Aires - Cartografía elaborada por el Equipo profesional de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, sobre la base de la información provista por Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Nación, Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. ADIF S.E.

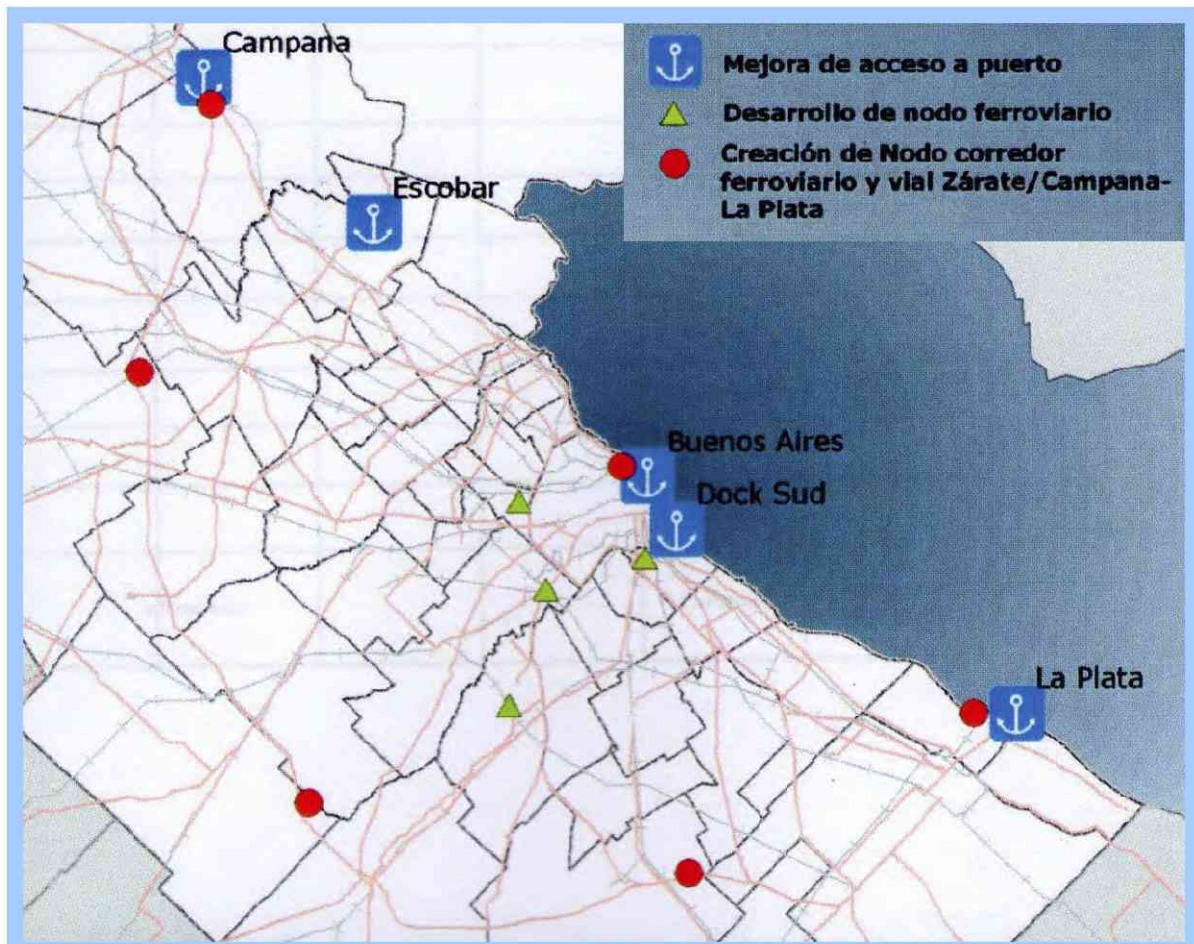
Se cuenta con dos proyectos referidos a la mejora del servicio:

- MONITOREO SATELITAL de las unidades de autotransporte público de pasajeros, que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo).
- PLAN DE RENOVACIÓN de unidades afectadas a servicios de autotransporte público de pasajeros, que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo).



Con respecto a la **infraestructura portuaria** sobre la fachada fluvial de la RMBA se conformó un sistema de puertos que incluye el puerto de Zárate-Campana al norte, Buenos Aires al centro y La Plata al sur. El Plan Maestro 2030 elaborado por la autoridad portuaria define para el puerto de Buenos Aires un horizonte de crecimiento exigente, con una estructura colapsada si no se toman previsiones al respecto.

Por fuera del mencionado Plan Maestro, se ha planteado un escenario de consolidación de un sistema portuario regional descentralizando el crecimiento del sistema.



Fuente: Dirección de Ordenamiento Urbano – Plan Estratégico Territorial Prov. De Buenos Aires - Cartografía elaborada por el Equipo profesional de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, sobre la base de la información provista por Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires.

En este sentido, existen obras previstas para los puertos antes mencionados:



-PUERTO ESCOBAR: Desarrollo de infraestructura para operaciones de buques gasíferos GNL que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo).

-PUERTO DOCK SUD: Terminal de contenedores Exolgan (expansión muelle, dragado y equipamiento) que se encuentra en estado 2 (por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución); dragados y accesibilidad náutica que se encuentra en estado 2 (por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución); accesibilidad terrestre (vial conexión autopista Bs As- La Plata y ferroviaria conexión Km. 5 Gerly) que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo).

-PUERTO LA PLATA: Construcción y operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la cabecera del Río Santiago Este (TECPLATA SA) que se encuentra en estado 2 (por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución); dragados, accesibilidad náutica, (ampliación del canal de acceso a 34') que se encuentra en estado 2 (por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución); Construcción de accesos viales que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo); reacondicionamiento de accesos ferroviarios trocha ancha y angosta que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo); adecuación cabecera Río Santiago Oeste que se encuentra en estado 2 (por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución).

Con respecto a la **infraestructura Aeroportuaria**, en la región se cuenta con una marcada centralidad por los servicios provistos en la RMBA. Se ha detectado un proyecto de ampliación sobre el Aeropuerto de La Plata, que se encuentra en estado 1 (en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo).

1.1.1 Información complementaria de obras viales

Obra: corredor de la aurp6

La Ruta Provincial N° 6, fue creada en las décadas de 1960 y 1970 entre la localidad de Campana y la RPN° 215, para aliviar los accesos a la Ciudad de



Buenos Aires del tránsito pesado pasante. Se la diseñó en su mayor parte sobre traza nueva y tomó la numeración anteriormente asignada a la actual RPN° 24, entre José C. Paz y General Rodríguez.

Al principio de la década de 2000, el gobierno nacional le cedió al gobierno provincial de Buenos Aires el tramo de la RNN° 12 de 10 km. desde su inicio en el empalme con la RNN° 9 en Campana hasta el acceso a Zárate. La provincia sumó este trazado a la RPN° 6 por Ley Provincial 13.281², con lo cual quedó configurada su extensión actual 179 km.

Las jurisdicciones que atraviesa la AURP6 de norte a sur son los partidos de, Zárate, Campana, Exaltación de la Cruz, Pilar, Luján, General Rodríguez, Marcos Paz, General Las Heras, Cañuelas, San Vicente, Brandsen, La Plata y Berisso. Presenta 14 intersecciones con rutas de jurisdicción nacional y provincial³, cruza los tendidos ferroviarios de 13 líneas suburbanas, algunas de ellas sin uso regular en la actualidad⁴.

El plan actual contempla la reparación general de la calzada y la construcción de una segunda en forma paralela, para dotarla de dos calzadas de 7,30 metros (una para cada sentido), con 2 carriles en cada una y una velocidad directriz de 120 km/h. Además, prevé posteriormente la extensión de la ruta hasta el puerto de Berisso, utilizando en parte la Av. 90. El trazado final contará con una extensión total de 210 km.

El objeto de la AURP 6 era generar un “Corredor Productivo” que vincule los puertos de Campana y La Plata, con un paso diario promedio de 24.000 camiones y una muralla arbórea a ambos lados y en toda la extensión de la traza.

²Mediante dicha ley, publicada en el Boletín Oficial el 7 de enero de 2005, este tramo lleva el nombre de Dr. Federico Jorge Hotton.

³Cruces con rutas nacionales y provinciales: RNN°12 en el Partido de Zárate, RNN° 9 en el Partido de Campana, RNN° 8 en Pavón, Partido de Exaltación de la Cruz, RPN° 34, RNN° 7 y RPN° 7 en el Partido de Luján, RPN°24 en el Partido de General Rodríguez, RPN°40 en el Partido de General Las Heras, RNN°3 y RPN°205 en el Partido de Cañuelas, RPN°58 y RPN°210 en el Partido de San Vicente, RPN°53 y RPN°215 en el Partido de La Plata

⁴Cruces con Vías de Ferrocarril: FCGral. Bartolomé Mitre, ramal Villa Ballester-Zárate proximidad localidad de Campana; FCGral. Bartolomé Mitre, ramal Victoria-Capilla del Señor proximidad estación Los Cardales; FCGral. Belgrano Norte, ramal sin uso regular, en proximidad estación Lemee; FCGral. Urquiza, ramal sin uso regular, proximidad estación Pavón; FCGral. Urquiza, ramal sin uso regular, en proximidades del apeadero Etchegoyen; FCGral. San Martín, ramal sin uso regular, proximidad estación Open Door, FC Gral. Sarmiento, ramal Moreno-Mercedes, proximidad estación Lezica y Torrezuri; FCGral. Belgrano Sur, ramal sin uso regular, en proximidad del apeadero Km. 55; FCGral. Belgrano Sur, ramal sin uso regular, proximidad estación Villars; FCGral. Sarmiento, ramal Merlo-Lobos, en proximidades del apeadero Zamudio; FCGral. Roca, ramal Ezeiza-Cañuelas,



El costo estimado de mantenimiento se estimó en U\$S 2.500.000, y la obra fue subdividida en 10 tramos:

- El tramo I, tiene una extensión de 32 kms., comienza en la intersección con la RPN° 215 y termina en el partido de San Vicente.
- El tramo II, de 29,9 kms. se extiende entre la RPN° 58 y la intersección con la RPN° 205.
- El tramo III es de 25 kms., atraviesa los distritos de Cañuelas, Gral. Las Heras y Marcos Paz, se inicia en la intersección con la RNN° 3 y culmina en la intersección con la RPN° 200.
- El tramo IV, de 20,4 kms. de extensión, comienza en la intersección con la RPN° 200 y termina en el cruce con la RPN° 24, en jurisdicción de los partidos de General Rodríguez y Marcos Paz.
- El tramo V, de 16,5 kms., arranca en la intersección con la RPN° 24 y culmina en el cruce con el acceso Oeste, en General Rodríguez y Luján.

proximidad localidad de Cañuelas; FC Gral. Roca, ramal sin uso regular, proximidad estación Domselaar; FC Gral. Roca, ramal sin uso regular, proximidad estación Gómez.



- El tramo VI, de 20,9 kms., comienza en la intersección con el acceso Oeste y finaliza en el cruce con la RNN° 8, extendiéndose por los distritos de Luján, Pilar y Exaltación de la Cruz.
- El tramo VII, de 24,6 kms., abarca desde la intersección con la RNN° 8 hasta el cruce con la RNN° 9, en los partidos de Exaltación de la Cruz y Campana.
- El tramo VIII, de 12 kms, comienza en el cruce con la RNN° 9 y termina en el acceso al puente Zárate-Brazo Largo (en la RPN° 193), en los partidos de Campana y Zárate. Luego se incorporaron dos tramos de obras hasta el Puerto de La Plata, en el partido de Berisso:
 - El tramo IX, de 8 kms de extensión, arranca en el puerto de La Plata y finaliza en la intersección de la RNN° 6 con la Avenida 122, en el partido de Berisso.
 - El tramo X se inicia en la RPN° 11 y termina en la intersección con la RPN° 215, en jurisdicción del partido de La Plata.

Luego se licitaron los tramos I a VIII, se presentaron 16 consorcios de 38 empresas. En el mes de marzo de 1999 se licitaron los tramos Ia y Ib, II, III, IV, V, VI, VII, y VIII, y se anunció la firma de 6 de los 9 contratos licitados, faltando los tramos III, IV y V. La crisis económica nacional del 2000, generó que se debieran suspender los trabajos y renegociar los contratos, y adaptar la obra. Se preveía originalmente una calzada íntegramente de hormigón, que fue modificada para el sector entre La Plata y Luján, se decidió dejar y mejorar la calzada existente de asfalto flexible, construyendo sólo el trazo paralelo; entre Luján y Zárate se mantiene el proyecto original de 2 nuevas calzadas de hormigón de 7,30 mts. cada una. En mayo de 2003 recomenzó la construcción de la autopista. Aunque los plazos estipulados no lograron concretarse, la obra se inauguró por tramos comenzando desde la ciudad de Campana. En octubre de 2005 se inauguró el último tramo terminado, el Tramo VI, entre la RNN° 7 y la RNN° 8. Actualmente la obra se encuentra habilitada entre Zárate y Luján. Con respecto al TMDA de la AURP 6, actualmente se calcula un promedio de 8.800 vehículos, con mayores volúmenes en el sector norte (tramo final que une Campana con Zárate entre la RNN° 9 y la RNN° 12) que cuenta con un TMDA de 21.600 vehículos según datos del año 2007 y los menores valores



para el tramo entre Cañuelas y San Vicente con un mínimo de 3.500 vehículos diarios.

Obra: corredor de la AUPP

La AUPP constituirá la continuación del Camino del Buen Ayre, uniendo el Acceso Norte con la Autopista Buenos Aires - La Plata, y conformará el tercer anillo de circunvalación del área metropolitana. Su longitud total será de 117 Km (23 Km. del Camino del Buen Ayre y 94 Km. de nueva traza entre dicho camino y la Autopista Buenos Aires – La Plata).

La AUPP se iniciará al norte en el empalme del Camino del Buen Ayre con el Acceso Oeste. Si se la divide en dos tramos, el Tramo I seguirá la traza por un camino que acompaña la ribera del Río Reconquista, y empalmará luego con la Av. Rivadavia en el tramo final de su recorrido y la RNNº 7; el Tramo II recorre zonas rurales, se separa del Río Reconquista, y se conecta con rutas nacionales y provinciales a su paso (RPNº 40, RPNº 3 y AU Ricchieri). La traza conectará 15 municipios bonaerenses: San Isidro, General San Martín, Tres de Febrero, Hurlingham, Ituzaingó, Merlo, La Matanza, Ezeiza, Presidente Perón, San Vicente, Florencio Varela, Berazategui, La Plata y Ensenada.

Desde fines de la década del 90, la AUPP ha sufrido en reiteradas oportunidades, ajustes y modificaciones; llegando a ser licitada, pero la crisis del año 2002 generó que fuera dejada sin efecto.

En la actualidad, tras nuevas redefiniciones y un presupuesto actualizado de alrededor de \$ 1.800.000.000, en febrero de 2010 desde el gobierno nacional se lanzó su ejecución, avanzando en la firma del primer contrato de construcción por \$ 559.832.449 de la AUPP con los adjudicatarios de la obra: Canadian Highways Internacional Corporation, Groupe SD & G Internacional y Perales Aguiar S.A.

La traza contará con 12 distribuidores, 41 puentes sobre calle y 15 pasarelas peatonales.



Ubicación de la AUPP respecto de la Red de Accesos a la CABA Fuente: www.minplan.gov.ar

Desde el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación se precisa que:

“...el total de beneficiarios directos e indirectos será de 6.584.485 personas, y la obra importará un alivio para la Ruta Provincial N° 4 mediante la disminución del tránsito pesado en el corredor ribereño, mayor seguridad y desarrollo urbanístico del Conurbano Bonaerense.”

La construcción de la nueva traza fue dividida en 4 tramos:

- Tramo I: del Acceso Oeste al Barrio 20 de Junio (límite con el Partido de La Matanza): 25,5 Km.
- Tramo II: del Barrio 20 de Junio hasta la RPN° 58: 27 Km.
- Tramo III: De la RPN° 58 hasta la RPN° 53: 20,1 Km.
- Tramo IV: De la RPN° 53 hasta la RNN° 1 (AU Buenos Aires – La Plata): 21,4 Km.



Obra: accesos y conexiones viales puerto La Plata - Proyecto de continuación AU Buenos Aires – La Plata

Ira. Etapa: Tramo: Intercambiador Ensenada – Avenida del Petróleo (Berisso)

Variante RPN°11

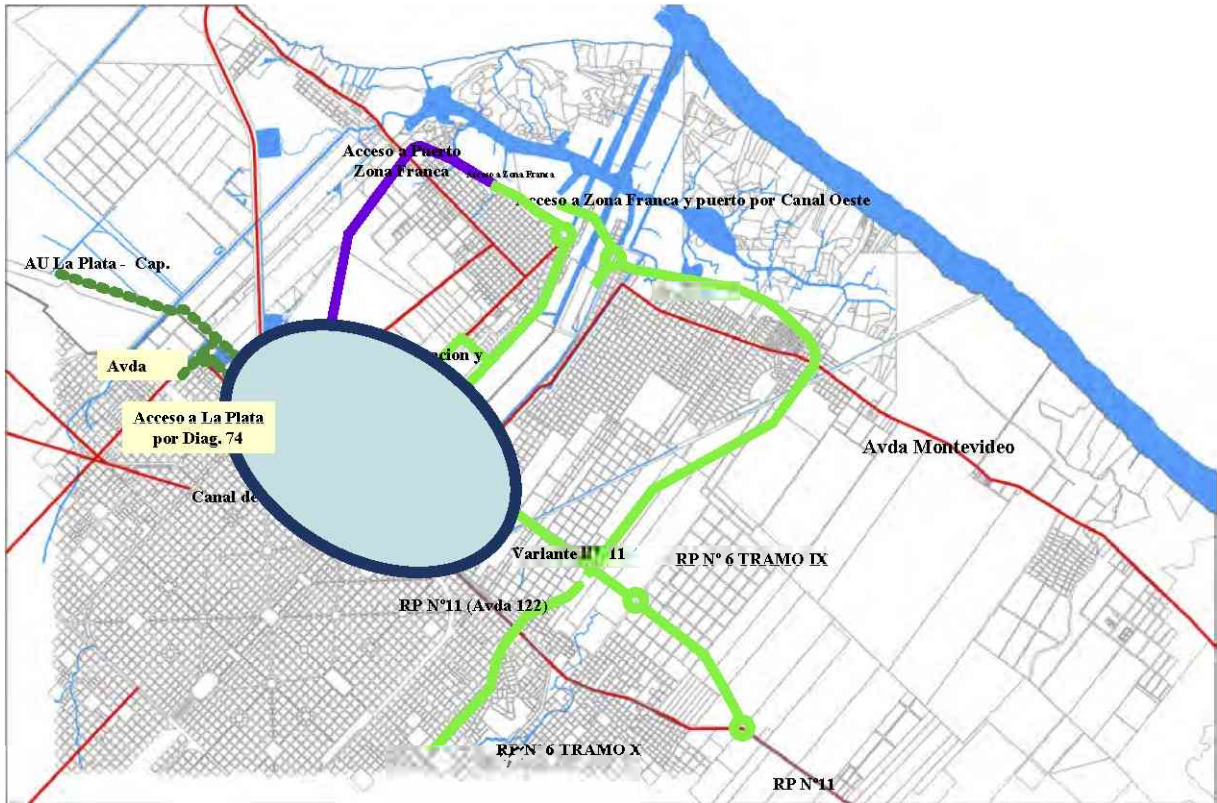
El proyecto surge de un Convenio entre los gobiernos provincial y nacional a través del que se propende mejorar la red vial carretera de vinculación del acceso al Puerto La Plata, logrando la vinculación entre la AU Buenos Aires-La Plata con el acceso al Puerto.

El fin del mismo es despejar el sector de la trama urbana atravesada por la circulación del tránsito Pesado que va hacia el Puerto La Plata, a través de la continuación de la AU Buenos Aires–La Plata en el tramo Intercambiador Ensenada – Avenida del Petróleo.

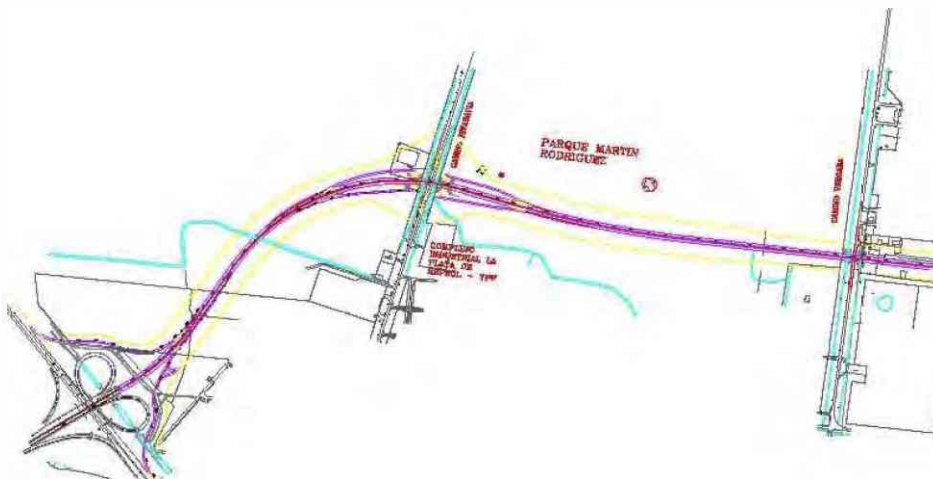
Se realizó un estudio de Tránsito, a través de la instalación de contadores, censos de tránsito con Clasificación Vehicular, censos de Patentes, y evaluación del número de camiones, a través del cual se determinó que el 75% del tránsito pesado que circula por los caminos de acceso al Puerto La Plata proviene o accede de la Autopista La Plata – Buenos Aires.

El tránsito que se desarrolla en la actualidad se encuentra caracterizado por un importante porcentaje de vehículos pesados, superposición de tránsito pasante con marcado acostumbramiento a la vía rápida de la Autopista y el tránsito local, constante circulación de bicicletas y motos y movimientos peatonales.

La obra con una longitud de 4.100 m., posee dos calzadas separadas de dos trochas cada una, un intercambiador a distinto nivel en la intersección con el Camino Rivadavia (RPN°13 - Ensenada), un cruce a distinto nivel en la intersección con el Camino Vergara (RPN°215), un viaducto sobre el Canal de Conclusión que abarca el 75 % de la longitud, calles colectoras frentistas, una rotonda de enlace con la Av. del Petróleo (ex RPN°10 - Berisso) con previsiones para su futura continuación hacia la RPN°11.



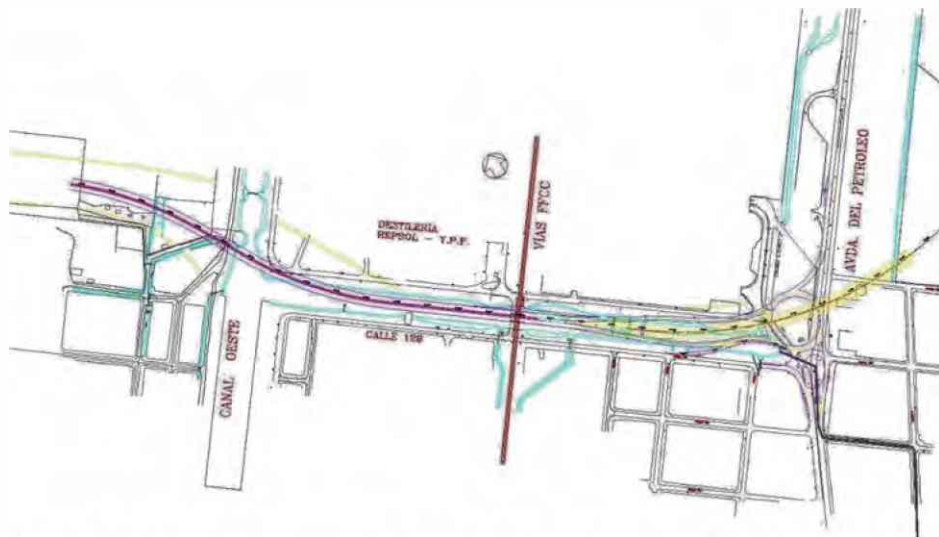
El diseño adoptó parámetros que contemplaron la topografía existente, atendiendo a las características asignadas a la rasante y al vínculo con sectores urbanizados, con una velocidad de diseño de 110 km/ hora.



2.- TRAZADO CONTEMPLADO ENTRE EL INTERCAMBIADOR ENSENADA Y EL CAMINO VERGARA



El perfil tipo posee dos calzadas separadas de 7,30 m de ancho cada una, con banquetas pavimentadas y baranda de hormigón tipo New Jersey de 1,10 m de altura.



3.- TRAZA EN COINCIDENCIA CON EL CANAL DE VINCULACIÓN (ENTRE CANALES OESTE Y ESTE) JUNTO A CALLE 129



4.- PLANIMETRÍA DEL TRAMO FINAL MOSTRANDO LA BIFURCACIÓN EN DOS RAMAS DE ENLACE CON LA ROTONDA DE AVDA. DEL PETRÓLEO



1.1.2. Plan Vial para la Integración Metropolitana

Las principales obras previstas en el Plan para la Integración Metropolitana que se han podido detectar son:

Obra: Repavimentación y Ensanche RPN°23 (Ex RNN°202)

Tramo: Ramal Tigre – RNN°9

La obra prevé la construcción de dos calzadas de pavimento de hormigón simple de 8,00 m de ancho con separador central, 75.000 m² pavimento de hormigón, 3.500 m de conductos de desagües, 150 columnas de iluminación, 6 pasarelas peatonales, obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales, dársenas para paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

La inversión prevista en el año 2009, era de \$44.117.309,16, pautando un Plazo de Obra de 540 días. La longitud de la obra es de 4,5 Km. e involucra los partidos de San Fernando y Tigre. La obra se encuentra adjudicada a la Empresa DOS ARROYOS S.A. – MAQUIVIAL S.A. – UTE

Obra: construcción de cruce bajo nivel en RPN °4 y vías del FCGB Boulogne

La obra contempló el reemplazo del puente metálico existente de calzadas indivisas por la construcción de un túnel bajo vías del ferrocarril del doble de capacidad vehicular, con colectoras frentistas, mejoramiento y resolución global de desagües en la zona de obra, pavimento de hormigón para zona de trinchera y túnel, calles y colectoras frentistas, obras complementarias de señalización horizontal y vertical, iluminación, 25.000 m³ de movimiento de suelos – Excavación, 3.600 m³, Hormigón Armado estructural y 15.000 m² pavimento de hormigón.



La Inversión prevista en el año 2009, fue de \$58.626.138,19, con financiamiento a partir de recursos provinciales. El plazo de obra fue de 670 días. El Tránsito Medio Diario Anual del cruce se estimo en 40.000 vehículos /día. El partido involucrado es San Isidro.

La obra fue ejecutada por la Empresa JOSE J. CHEDIACK S.A. - ESUCO S.A.- UTE.

Obra: construcción de viaducto en José León Suarez RPN° 4 y vías del FCGB

La obra contempla la construcción de un nuevo viaducto contiguo al existente, de estructura de hormigón de 300 m de longitud, la remodelación del puente existente, el mejoramiento y resolución global de desagües en la zona de obra, la reconstrucción y adecuación de colectoras frentistas, obras complementarias de señalización horizontal y vertical, iluminación, y la construcción de mejoras en pasos peatonales en estación ferroviaria.

El monto de Obra asignado en el año 2009 es de \$24.000.000, con financiamiento a través de un préstamo BIRF, con un plazo de Obra previsto es de 1 año.

El Tránsito Medio Diario Anual del cruce se estimo en 35.000 vehículos /día. El partido involucrado es Gral. San Martín.

La obra se encuentra por iniciarse, siendo adjudicada a la Empresa TRIVIÑO S.A., y esta incluida en la licitación del TRAMO III de la rehabilitación de RPN°4

Obra: repavimentación y ensanche de RPN° 24 (ex RNN° 197)

Tramo I acceso norte – RPN° 8

La obra prevé la construcción de dos calzadas de pavimento de hormigón simple de 9,00 m de ancho con separador central, la construcción de un bajo nivel vías del Ferrocarril Ferrovias (ex Belgrano) en Estación Pablo Nogués, 125.000 m² pavimento de hormigón y 3.500 m³ volumen de hormigón estructural, 25.000 m³ volumen de excavación, 13.000 m conductos desagües, 101 columnas de iluminación, obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales, dársenas para



paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

El Monto de Obra asignado en el año 2009, fue de \$53.660.964,90, con financiamiento del Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Plan de Infraestructura Provincial (PROFIDE). El plazo de obra estipulado es de 540 días. Se estimo un Tránsito Medio Diario Anual de 30.000 vehículos /día. Los partidos involucrados por la obra son Malvinas Argentinas y Tigre.

La Obra se encuentra en ejecución, habiendo sido adjudicada la Empresa ELEPRINT S.A. - JOSE CARTELLONE S.A. UTE.

Obra: repavimentación y ensanche de RPN° 24 (ex RNN° 197)

Tramo II: RPN°8 – Avda. Gaspar Campos

La obra prevé la construcción de dos calzadas de pavimento de hormigón simple de 9,00 m de ancho con separador central, la construcción de un bajo nivel vías FFCC San Martín y Urquiza en la Estación de José C. Paz de 300 metros de longitud y construcción de colectoras y estacionamientos a nivel, con un movimiento de Suelos – Excavación: 65.000 m³, con 120.000 m² pavimento de hormigón, 10.000 m³ Hormigón Armado Estructural 1.200 pilotes, 100 columnas de iluminación, obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales, dársenas para paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

Cuenta con una Inversión en 3 etapas de \$110.000.000 y una longitud de 4 km.

Primera Etapa

Repavimentación y Ensanche de RPN°24 (Ex RPN°197) Tramo II: Ramal Tigre - Calle Dorrego y R.P.n°8 - Vías F.F.C.C.

Monto de Obra: \$74.900.600,88

Financiamiento: Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Plan de Infraestructura Provincial (PROFIDE)

Plazo de Obra: 1034 días

T.M.D.A.: 28.000 vehículos /día

Partidos involucrados: Tigre – San Fernando y José C. Paz



OBRA EN EJECUCION

EMPRESA: MARCALBA S.A. - FONTANA NICASTRO S.A. (UTE)

Segunda Etapa

Repavimentación y Ensanche RPN°24 (Ex RNN°197)

Tramo II: Ramal Tigre - Calle Dorrego y RPN°8 - Vías F.F.C.C. - Obras complementarias

Monto de Obra: \$26.935.178,83

Financiamiento: Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Plan de Infraestructura Provincial (PROFIDE)

Plazo de Obra: 540 días

T.M.D.A.: 28.000 vehículos /día

Partidos involucrados: San Fernando - José C. Paz

OBRA ADJUDICADA

EMPRESA: MARCALBA S.A - FONTANA NICASTRO S.A.C.

Tercera Etapa

REPAVIMENTACION Y ENSANCHE RPN°24 (ex RNN°197) Tramo II: Ramal Tigre - Calle Dorrego y R.P.n°8 - Vías FFCC - Obras Complementarias Electromecánicas –

Monto de Obra: \$9.706.309,72

Financiamiento: Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Plan de Infraestructura Provincial (PROFIDE)

Plazo de Obra: 270 días

T.M.D.A.: 28.000 vehículos /día

Partidos involucrados: José C. Paz

OBRA en proceso de ADJUDICACION - EMPRESA: AUTOTROL S.A.

En la tercera Etapa, en el Túnel José C. Paz, se prevé el Sistema de Gestión de Tráfico y Seguridad en el túnel mediante Sistemas Inteligentes de Transporte, con circuito Cerrado de Televisión, equipamiento de cámaras de video, información a los usuarios con paneles de mensajes variables, sistemas de detección de incidencias por video, sistemas de Semáforos Inteligentes, sistemas de Semáforos Inteligentes Flecha Verde y Cruz Roja, y gestión mediante un Centro de Control y Operación.



Obra: repavimentación, ensanche y segunda calzada RPN° 8

Tramo: Avda. Gral. Paz – Pilar

Las características de la obra prevista en el convenio con la Dirección Nacional de vialidad, prevé 256.000 m² de pavimento de concreto asfáltico, 741.500 m² pavimento de hormigón, 9.100 m de conductos desagües, 1400 columnas de iluminación, puesta a punto de iluminaciones existentes, un alto nivel sobre la RPN°4, puentes sobre Arroyos Burgueño y Pinazo, y obras complementarias de señalización horizontal y vertical, de captación de aguas pluviales, dársenas para paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

La inversión de la obra, según los datos del año 2009, asciende a \$400.000.000, con una longitud total de 46 Km. Involucra seis partidos: Gral. San Martín, Tres de Febrero, San Miguel, Malvinas Argentinas, José C. Paz y Pilar

Primera Etapa

Repavimentación, Ensanche y Segunda Calzada RPN°8 Tramo: Avda. Gral. Paz – Pilar

Avda. Gral Paz – RPN°24

Inversión: \$227.700.000

Longitud de la obra: 25,8 Km

Plazo de Obra: 24 meses

Partidos involucrados: Gral. San Martín, Tres de Febrero, San Miguel, Malvinas Argentinas y José C. Paz

Sub Tramo I: Avda. Gral Paz – RPN°4

El Subtramo I prevé la ejecución de los siguientes ítems principales:

- Pavimento de concreto asfáltico: 46.850 m².
- Pavimento de hormigón: 113.900 m².
- Conductos desagües: 370 m.
- Columnas de iluminación: 311 unidades.
- Puesta a punto de iluminaciones existentes.
- Obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales, dársenas para paradas de ómnibus, refugios



peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

El presupuesto Oficial fue de \$58.987.475 para una longitud: 7,8 km. Abarca el partido de Gral. San Martín

Sub Tramo II: RPN°4 – Avda. Senador Morón

El Subtramo II prevé la ejecución de los siguientes ítems principales:

- Pavimento de concreto asfáltico: 100.600 m².
- Pavimento de hormigón: 110.850 m².
- Conductos desagües: 1.450 m.
- Columnas de iluminación: 268 unidades.
- Puesta a punto de iluminaciones existentes.
- Alto Nivel sobre la RPN°4.
- Obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales, dársenas para paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

Longitud: 10,8 km

Presupuesto Oficial: \$85.971.461

Partidos: Gral. San Martín, Tres de Febrero y San Miguel

Sub Tramo III: Avda. Senador Morón – RPN°23 (ex RNN°202)

El Subtramo III prevé la ejecución de los siguientes ítems principales:

- Pavimento de hormigón: 80.800 m².
- Conductos desagües: 4900 m.
- Columnas de iluminación: 105 unidades.
- Obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales, dársenas para paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

El presupuesto Oficial es de \$47.938.976 y su longitud es de 3,6 km.

Partido: San Miguel

Sub Tramo IV: RPN°23 – RPN°24

El Subtramo IV prevé la ejecución de los siguientes ítems principales:



- Pavimento de hormigón: 84.700 m².
- Columnas de iluminación: 108 unidades.
- Obras complementarias de señalización horizontal y vertical, obras de captación de aguas pluviales y sus conexiones, dársenas para paradas de ómnibus, refugios peatonales, rampas para discapacitados y mantenimiento de desagües pluviales existentes.

Presupuesto Oficial: \$34.757.639

Longitud: 3,6 km

Partidos: San Miguel, José C. Paz y Malvinas Argentinas

Otras obras que integran el plan

- Repavimentación y Ensanche de la RPN°26 Tramo: Pilar – Escobar.
- Túnel Bajo Vías Vehicular y Peatonal RPN°23 (ex RNN°202) y Vías del ex FCGB en Malvinas Argentinas.
- Autovía RPN°201 Tramo: RPN°4 - Avda. Gral Paz en Tres de Febrero.
- Repavimentación y Ensanche Avda. Gral. Roca (RPN°201) Tramo: Vías del FFCC Gral. Urquiza en Hurlingham.
- Repavimentación y Ensanche RPN°205 Tramo: Calle Ramón Santamarina – Avda. Jorge Newbery en Esteban Echeverría.
- Remodelación integral del Camino Gral. Belgrano (RPN°14 y RPN°1) en Avellaneda, Lanús, Quilmes, Fcio. Varela, Berazategui y La Plata.
- Repavimentación y Ensanche Avenida Roca Tramo: RPN°23 – Camino del Buen Ayre en San Miguel.



1.2 Comparación de escenarios: análisis de resultados vinculados con la localización del crecimiento poblacional, demanda de suelo, carga de tránsito y necesidades de transporte público.

Como base de análisis se conformaron dos escenarios: El primero es el escenario actual, en el que se ha buscado proyectar -brevemente- una serie de tendencias que se vienen sucediendo a lo largo de los últimos 20 años y hasta la actualidad sin introducir cambios substanciales.

El segundo, al que denominamos escenario futuro, resulta de la aplicación de las tendencias actuales, las decisiones referidas básicamente, a la concreción de la diversidad de obras de inversión pública o privada, proyectadas para el sector en estudio – enunciadas en el apartado anterior 1.1.-, algunas de ellas en proceso de consolidación, relativas a las grandes obras de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, que forman parte del plan Estratégico Territorial de la Pcia. de Bs. As., sumadas a la proyección de las tendencias actuales de crecimiento y que presentan menor nivel de incertidumbre.

Los escenarios que se describen a continuación, se han construido en un contexto de “Crecimiento Económico”.

1.2.1. Escenario actual.

A partir de la crisis del año 2001, en el que la problemática territorial, se circunscribe en un marco de crecimiento económico, se verifica un cambio de posicionamiento en lo que respecta el rol del estado y su relación con el desarrollo económico. Con respecto al **crecimiento demográfico**, se verifica que la ciudad sigue creciendo, aunque a un ritmo moderado, y que en términos de la mancha urbana, en los últimos años, la mancha urbana tiene una notable expansión.

En el marco de las tendencias actuales, el desarrollo de la región presenta los signos característicos de la mayoría de las grandes aglomeraciones latinoamericanas, lo cual implica la consolidación y densificación de los centros urbanos y el efectivo **crecimiento por extensión**, es decir la **ruptura del modelo de crecimiento de las ciudades tradicionales, compactas y dispuestas en función de un centro, reemplazadas, en esta instancia, por**



ciudades con expansión y crecimiento en sus periferias, sin una estructura clara, con la conformación de un nuevo tejido: difuso y policéntrico.

En los diagnósticos desarrollados hasta la década del '90, se afirmaba que la ciudad evolucionaba sobre patrones de urbanización claros que vuelven su futuro previsible. **Las líneas de ferrocarril estructuraban el proceso de crecimiento y en torno de las estaciones se desarrollaba la estructura de centros.** De estos centros a la periferia, la ciudad se va volviendo cada vez más precaria, encontrando sobre los bordes de expansión de la mancha urbana, los cuadros más preocupantes de pobreza extrema. El retraso en la construcción de redes, pavimentos y espacios públicos condenaba a sectores mayoritarios de la población a desarrollar su vida cotidiana en un ambiente precario.

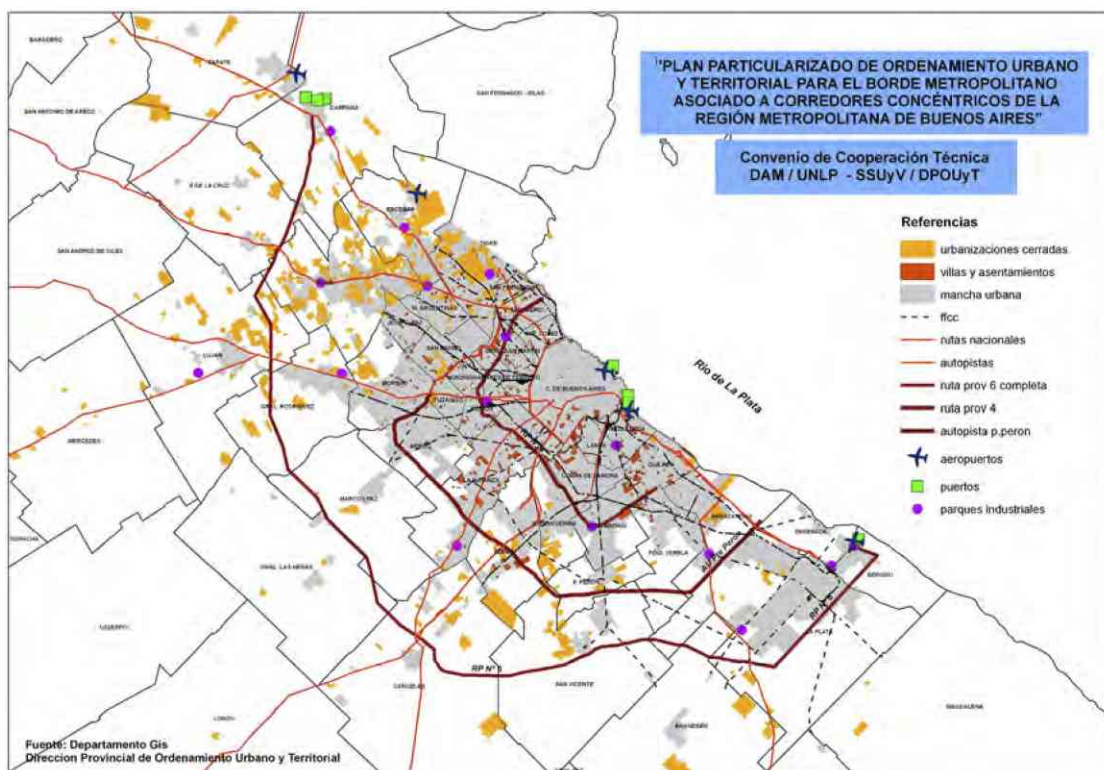
A partir de la década del '90, se produce la alteración de los patrones de urbanización. **La apertura de nuevas autopistas y vías de comunicación alientan la expansión de un nuevo suburbio residencial dirigido a aquellos sectores sociales que se desplazan en automóvil;** se puede observar una serie de parámetros que definen **nuevas centralidades**, en las cuales convergen además de las urbanizaciones, **nuevos usos**, como las **grandes superficies comerciales**: Hipermercados, conformados por supermercados con el paseo de compras, de nuevos centros de cines y entretenimientos, oficinas, universidades, centros de salud, etc. que, en general, **se localizan sobre puntos de articulación del nuevo sistema de autopistas y abastecen a las denominadas urbanizaciones cerradas** – conformadas por barrios cerrados y clubes de campo-, localizadas sobre suelo perteneciente a las áreas complementaria y rural (DL 8912/77), incrementando la transformación y utilización de este tipo de suelo para nuevas urbanizaciones destinadas a sectores medios y altos. Como contrapartida de estas nuevas formas de urbanización **surgen las localizaciones espontáneas y sin planificación en torno a las mismas**, en las cuales habitan los sectores populares, que representan la oferta de servicios. De esta forma, **la invasión de terrenos vacantes** (asentamientos irregulares), sobre terrenos poco aptos



–sin infraestructura y servicios-, fue la modalidad dominante en la conformación de nuevos barrios.

En medio de estos procesos la información censal señala que la población del área metropolitana se seguirá incrementando, incorporando cada período intercensal más de 1.5 millones de habitantes. Se estima que en el período del año 2000 a 2020, el crecimiento será de 3.000.000 millones de habitantes, con el consecuente **incremento de demanda de tierra, vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios.**

En el plano síntesis del escenario actual, que se presenta a continuación, se observan además del trazado de la AUPP y la Ruta Provincial 6, la mancha urbana al año 2010, con la discriminación de las urbanizaciones cerradas, asentamientos irregulares y parque industriales, del sector en estudio. Surge con claridad el crecimiento “insular” del borde metropolitano, en torno a las vialidades transversales a los corredores AUPP y RP6. Se visualizan además los puertos y aeropuertos existentes.



En este contexto, **se inician las obras de ampliación del puerto La Plata.** El



núcleo Puerto Nuevo – Puerto Avellaneda, tiende a incrementar la superficie operativa y a expandirse sobre sus bordes. **La cuestión energética adquiere preponderancia y para resolverla se realizan nuevas obras de generación y eventualmente de transporte, buscando mantener un fuerte componente de subsidio al consumo.** Se solucionan temporalmente los embotellamientos en los accesos a la Capital Federal (CABA) mediante el ensanche y extensión de las autopistas. **El sector industrial opta por aprovechar la matriz fabril existente,** devolviendo actividad a antiguas barriadas industriales, con lo que, **la primera corona y la zona sur de CABA presentan un renovado clima productivo, permitiendo ahorros en la construcción de nuevas infraestructuras.** Contemporáneamente, **la demanda de espacios industriales más adecuados promueve, sobre el eje norte, la construcción de algunos nuevos parques industriales.** La reticencia a incrementar la inversión en el sector productivo, canaliza los excedentes hacia **el sector inmobiliario,** que **busca desarrollar nuevos productos y ensanchar su mercado,** promoviendo un proceso de descentralización que fomenta el surgimiento de nuevas centralidades urbanas. **La expansión del parque automotor y la facilidad de accesos multiplican los emprendimientos comerciales y administrativos en núcleos de nueva centralidad que tienden a crecer entorno de las autopistas.** Pese a lo señalado, aparecen algunos fragmentos de revalorización del tejido consolidado, en áreas residenciales prestigiosas donde la actividad inmobiliaria tiende a promover la construcción de edificios en altura y en el área central donde se promueve la mejora de los espacios públicos.

Entre los inconvenientes que presenta este escenario podemos citar el mantenimiento de los problemas de **interferencia del tránsito en el acceso al puerto;** los problemas energéticos, en la medida que el consumo sigue en aumento y las soluciones suponen grandes inversiones y tiempo de desarrollo de los proyectos, permitiendo que las dificultades de abastecimiento se conviertan en un tema político. La reactivación industrial sobre los antiguos establecimientos presenta conflictos con las zonas linderas residenciales; el suelo disponible es costoso y estrecho. Las nuevas inversiones tienden a



concentrarse sobre la zona norte en proximidad de la ruta del MERCOSUR. La falta de acciones de mejoramiento en lo ambiental, permite el incremento de las áreas críticas, donde se concentran contaminación, riesgo de inundación y pobreza extrema. Nuevos centros de disposición final de residuos (relleno sanitario) deben ser impuestos a municipios cuya población resiste la acción del CEAMSE. Este escenario alienta el uso del automóvil y el modelo de expansión suburbana, lo que, a mediano plazo, plantea la necesidad de expandir la red vial. La aparición de nuevas centralidades sobre las autopistas multiplica el número de viajes en automóvil, generando problemas de desplazamiento a quienes no lo tienen. El transporte ferroviario sólo atiende a los sectores populares y carece de financiamiento de obras de modernización, generando baja calidad de los servicios de transporte, que sumado al costo de los mismos, alienta la protesta social. Se promueve desde el sector inmobiliario el incremento de la densidad de construcción en algunos barrios de los sectores urbanos centrales.

El sistema de centros tiene una gran dependencia respecto del sistema de transportes. Se observa un **profundo deterioro de la estructura de transporte público**, como saldo de la década del '90. La misma se produce en términos de deterioro tanto físicos manifestados en la obsolescencia de la infraestructura de soporte como de los equipos, y en términos económicos que sostenía la rentabilidad de las empresas. Actualmente, **la prestación del servicio se sostiene en función de una serie de subsidios al sistema.**

Si en la década del '90 la política para el sector hizo eje en su privatización, en el marco de las nuevas condiciones políticas y sociales se impone una reformulación del sistema, considerando que el Estado puede implementar cambios que contribuyan al mejoramiento del sistema, teniendo en cuenta la necesidad de incorporar parámetros de justicia redistributiva que permitan una reducción de la incidencia del costo del transporte en la economía de los sectores más humildes.

A pesar de la **tendencia en expansión del uso del automóvil individual**, y del conocimiento de sus efectos sobre la economía y el medio ambiente, **la expansión del sistema de transporte público dependerá de sus costos,**



calidad y eficiencia. En el período 1970-2004, en la participación modal relativa de los distintos medios de transporte, se destacan como extremos de variación la baja del autotransporte público y el significativo incremento del uso del automóvil particular.

Después de la crisis del 2001, la relación entre los costos del sistema y el valor del salario han llevado a incrementar el porcentaje de subsidio estatal, que al año 2005 supera el 50% de la economía del sector.

El análisis de la estructura vial actual da cuenta de un sistema radial inconcluso que confluye sobre el puerto. Se ven asimismo vestigios de un sistema de vialidades concéntricas que no llegan a conformar una malla capaz de vincular eficazmente las diferentes centralidades. Se observa una diferenciación entre las antiguas rutas nacionales y provinciales, y la nueva red de autopistas por peaje, en las que se circula con otros estándares de velocidad y seguridad.

Salvo algunas excepciones, el completamiento de la estructura vial ha priorizado la construcción de ejes radiales. Esta ha sido la inversión priorizada durante la década del '90, con el ensanche del Acceso Norte, la terminación del Acceso Oeste y la autopista a La Plata, y la prolongación de la autopista Ricchieri hasta Cañuelas. Asimismo, la prolongación de las autopistas hasta Mercedes y Junín, reafirma este mismo criterio. Como contraparte, los intentos de habilitar vialidades concéntricas se han producido integrando tramos existentes, como en el caso del Camino de Cintura, o sobre la traza de la antigua Ruta 6. El caso de la Av. General Paz y del Camino del Buen Ayre son los ejemplos más elocuentes de la debilidad que han tenido estas iniciativas a la hora de establecer prioridades.

Al analizar los efectos de estos cambios de la estructura vial se verifica que existe una relación directa entre la construcción de estas autopistas y el desarrollo de un nuevo tipo de suburbio (barrios cerrados, clubes de campo), constatando que las vialidades por peaje, construidas durante la década del '90, han promovido una nueva expansión de la mancha urbana que ha duplicado la superficie de suelo urbanizado. El crecimiento de este nuevo tejido de muy baja densidad, siguiendo el desarrollo lineal de las principales vialidades, extiende la influencia de la aglomeración hasta localidades como



Luján, Exaltación de la Cruz, Marcos Paz, Chivilcoy, Brandsen o Chascomús. En la actualidad, **el Gobierno Provincial ha contratado los trabajos de ampliación de la Ruta Provincial N° 6 y el Gobierno Nacional ha dado curso a una iniciativa privada para la construcción de la Autopista Presidente Perón, que prolonga el camino del Buen Ayre hasta completar todo el arco. Ambas iniciativas promueven un cambio substancial en el sistema vial, transformando el esquema radial en una malla de vinculaciones. A la luz de la experiencia internacional, se puede prever que la extensión de las vialidades radiales promueva la expansión de la aglomeración hasta alcanzar una distancia de 100 Km y que la apertura de ejes concéntricos promoverá la urbanización hasta el último de los anillos.**

Desde una perspectiva de planeamiento que busque integrar los diferentes procesos, se debería considerar que las vialidades concéntricas contribuyen a mejorar la estructura de vinculaciones, favoreciendo los desplazamientos dentro de la trama urbanizada.

Si bien puede seguirse analizando la debilidad de las vinculaciones interiores del sistema, o la ausencia de una vialidad rápida que mejore la accesibilidad de la zona sur (que actualmente circula sobre Av. Pavón), el interés por mejorar las condiciones de circulación por algunas radiales como las rutas 3, 8, y concéntricas como las rutas 23, 197 o por el Camino de Cintura, y el mejoramiento de la conectividad norte sur en el centro de Buenos Aires (por Puerto Madero o Av. Nueve de Julio), el cambio que se propone tiene efectos estructurales.

Con respecto a las necesidades de transporte, resulta importante destacar que los usuarios de la RMBA, cuya movilidad es el objetivo central de cualquier sistema de transporte, enfrentan situaciones de auténtica inequidad toda vez que, según su lugar de residencia, los servicios de transporte suelen ser de distintas jurisdicciones presentando, consecuentemente, diferentes niveles de calidad y de tarifa para idénticos desplazamientos.

La necesidad de salvar la distancia entre áreas de residencia y áreas de empleo, de producción y consumo, de recreación, de atención de la salud, de



servicios, de educación, etcétera, es común en áreas urbanas. En general los individuos y las cargas deben recorrer trayectos para unir las áreas en las que residen y los sitios en los que se desarrollan el resto de las actividades.

1.2.2. Escenario futuro

Sobre la base del escenario anterior, se concretan las obras de infraestructura vial, ferroviaria, y aeroportuaria previstas para la región, en el marco del Plan Estratégico Territorial de la Pcia. de Buenos Aires, lo cual trae aparejadas una serie de repercusiones a nivel territorial directamente relacionados con el crecimiento, la urbanización, la demanda y los valores de suelo del sector en estudio:

- **Conformación de una red vial concéntrica. Finalización de las obras de la AURP N°6 y de la AU Presidente Perón.**

Estas obras de infraestructura son fundamentales para la organización del espacio urbano de la RMBA, posibilitando las condiciones de accesibilidad para cada uno de los lugares del área y para sus habitantes.

La AURP6 es parte del plan estratégico vial de la Provincia de Buenos Aires, constituyendo el cuarto anillo de circunvalación de la RMBA. Se extenderá desde la ciudad de La Plata (cabecera portuaria sur) hasta Campana-Zárate (cabecera portuaria norte), vinculando las más transitadas rutas nacionales. Esta obra configurará la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en función de las localizaciones portuarias. Tanto las AUPP como la AURP6 modificarán sustancialmente la movilidad de la RMBA y las tendencias del mercado del suelo, valorizando tierras que en la actualidad están fuera del mercado urbano o ubicadas de forma marginal.

Es importante recordar que, los sistemas de transporte y de comunicación constituyen elementos significativos de la organización espacial y son soporte esencial de la estructura económica territorial. La dinámica regional está fuertemente vinculada a la interrelación entre accesibilidad y actividades económicas y la RMBA no escapa a esta caracterización.

A efectos de poder cumplimentar con lo solicitado en este apartado, resulta importante tener en cuenta que en las últimas décadas se ha producido en la



Región una serie de profundas transformaciones. Se destacan especialmente las referidas al modelo de expansión urbana, a los cambios en los parámetros locacionales de las actividades económicas y a la conformación de un patrón de movilidad apoyado básicamente en el uso del automóvil particular. En este sentido es de destacar que la configuración actual de la RMBA, que desde su origen estuvo influenciada por el desarrollo de la red ferroviaria, aparece hoy definida por las autopistas de acceso a la Ciudad de Buenos Aires, que coinciden con la red ferroviaria en su marcada radialidad.

La implementación de las dos nuevas autovías se perfila como la manera de pasar de una estructura radial a una radioconcéntrica que permita, por un lado, un máximo de vinculación con el interior de la trama y, por otro lado, soslayar el paso del tránsito pasante por el área central de la aglomeración. El mejoramiento de la infraestructura de transporte juega un papel importante en la motorización de los cambios locacionales. En particular, se destaca la valorización de tierras hasta entonces fuera del mercado urbano o ubicadas de manera marginal, afectadas actualmente a la expansión residencial o a la localización de centros comerciales.

En la perspectiva de una reestructuración del sistema de vinculaciones, la nueva vialidad abre la posibilidad de incorporar un sistema de transportes rápido sobre las autopistas, permitiendo acceder a la nueva estructura de conectividad a los que no tienen automóvil. De modo que la construcción de nuevas vialidades supone una oportunidad, que a la luz de las experiencias anteriores, puede concretarse o no. Puede suceder que el sistema de presiones priorice la extensión de las líneas radiales, o que la estimación de la demanda actual y potencial no confirme la factibilidad de las rutas transversales como concesiones de obra pública con pago de peajes. La realización, o no, de los anillos concéntricos plantea, para el futuro de la aglomeración, dos perspectivas claramente diferentes cuyos efectos se proyectan sobre otras dimensiones de su desarrollo.

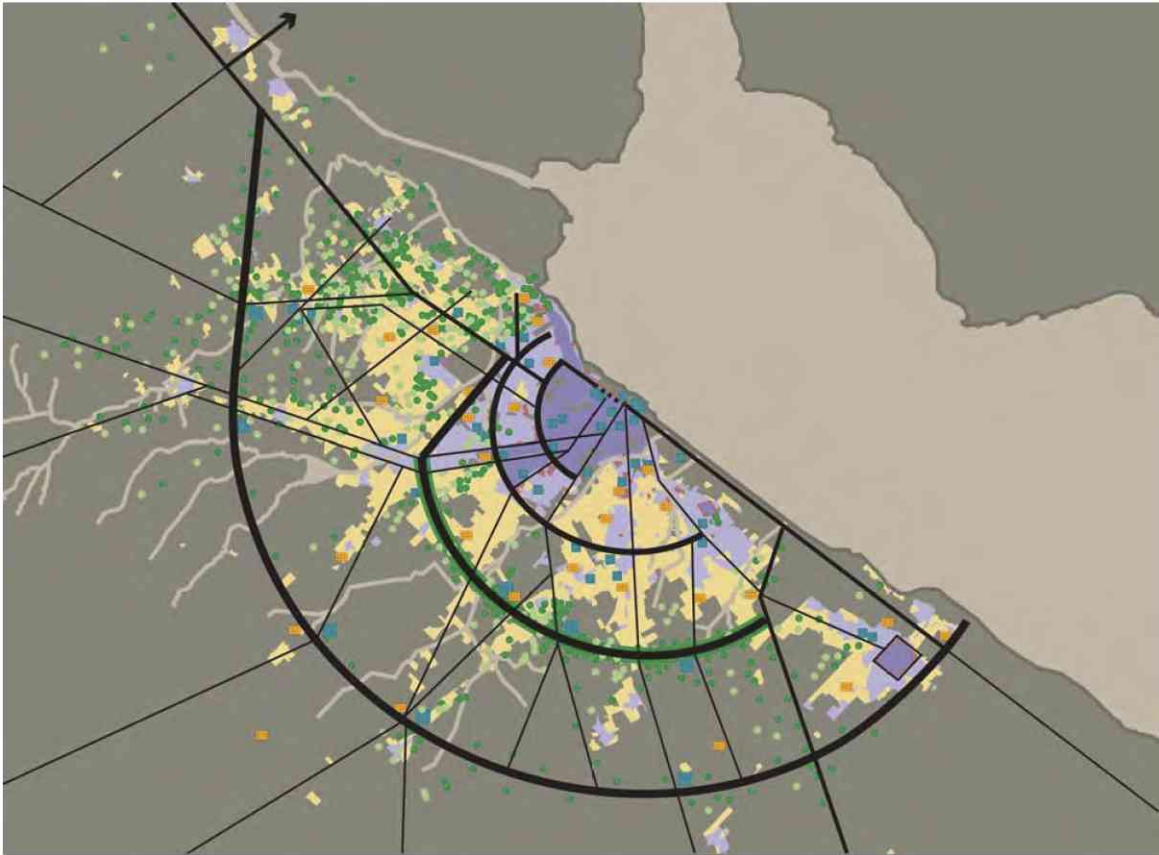


Gráfico Cierre del anillo radioconcéntrico vial. Fuente. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Bs. As. SSUyV – DPOUyT.

Según estimaciones del INDEC, en el período del año 2000 a 2020, el crecimiento será – en el sector de estudio- de 3.000.000 millones de habitantes, con el consecuente **incremento de demanda de tierra, vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios.**

Asimismo resulta importante considerar que la red vial admite numerosas y diversas configuraciones, que pueden distinguirse por los distintos tipos de vías que la integran, las características de cada una de ellas, la forma de relacionarse unas con otras y los elementos de señalización que las complementan, revistiendo importancia su diseño, por las implicancias urbanas que éste conlleva, como la segregación espacial cuando una autopista está inmersa en un ámbito netamente urbano de gran densidad.

Por otro lado es primordial otorgar al sistema vial la misma importancia, en lo que hace a su regulación y configuración, que al espacio edificatorio, es decir,



el conjunto de áreas parcelarias en las que se pueden levantar edificios. En general, el espacio urbano, constituido básicamente por el espacio público circulatorio, resulta tratado con muchísimo menor nivel de detalle, por lo que aspectos esenciales que hacen a su funcionalidad y a la calidad de vida urbana no resultan considerados.

Antes de formular las hipótesis centrales conviene definir el concepto de impacto. Se entiende como impacto al conjunto de cambios significativos que se producen en un medio o entorno determinado cuando este es sometido a una acción extraordinaria, independientemente de que las transformaciones sean positivas o negativas. Esta modificación puede afectar tanto a sus componentes como a los procesos que se desarrollan en el sistema ambiental considerado.

En el caso en estudio, la acción extraordinaria es la implantación de dos nuevas autovías en la RMBA y las hipótesis que orienten la identificación de los impactos urbanísticos generados por su trazado versarán sobre las transformaciones de la estructura vial y territorial, de las actividades y los usos del suelo y del subsistema natural de la región.

A partir de ese esquema surge como **primera hipótesis** central que:

“la implantación de estas dos nuevas autopistas de escala metropolitana, que circunvalan la mancha urbana, generará una reconfiguración de la red de infraestructura de transporte y la reorganización del sistema de flujos dentro de la aglomeración”.

Una **segunda** hipótesis plantea que:

“las características de localización de ambas autovías, que unen los puertos del Norte y sur de la RMBA, generarán nuevas áreas para actividades logísticas y productivas, tanto dentro del tejido urbano consolidado como dentro del área de influencia de las nuevas vialidades”.

Esta hipótesis se complementa con una **tercera** que postula que:



“la mejora en la accesibilidad contribuirá a la continuación de la expansión de las urbanizaciones cerradas en el periurbano.”

Una **cuarta** hipótesis central postula que:

“la implantación de las autovías en estudio son una oportunidad para redefinir y redireccionar la expansión de la mancha urbana”.

• **Fortalecimiento del sistema de puertos** – Plan estratégico Ministerio de infraestructura- Ejecución y terminación de las obras de:

- **Puerto La Plata.** Ampliación y reestructuración, construcción de terminal portuaria polivalente en la cabecera Río Santiago – TECPLATA S.A.
- **Puerto Dock Sud.** Terminal de Contenedores Exolgan, expansión del muelle, dragado, accesibilidad náutica, Accesibilidad terrestre, conexión vial AU Bs. As. – La Plata. Conexión ferroviaria Km.5 Gerly.
- **Puerto Escobar.** Desarrollo de infraestructuras para operaciones con buques gasíferos GNL

En el siguiente gráfico, se observa el Cierre de los anillos conformados por AURP6 y AUPP, configurando la red vial concéntrica, la concreción de las obras del Puerto La Plata y las nuevas localizaciones logísticas e industriales en torno a los corredores concéntricos.-AURP6 y AUPP-, de esta forma se estructura una matriz industrial de última generación. El borde periurbano se presenta como un área de gran dinamismo que promueve y organiza el crecimiento de la tercera corona, permitiendo precisar los límites de la región y del crecimiento del área urbanizada.

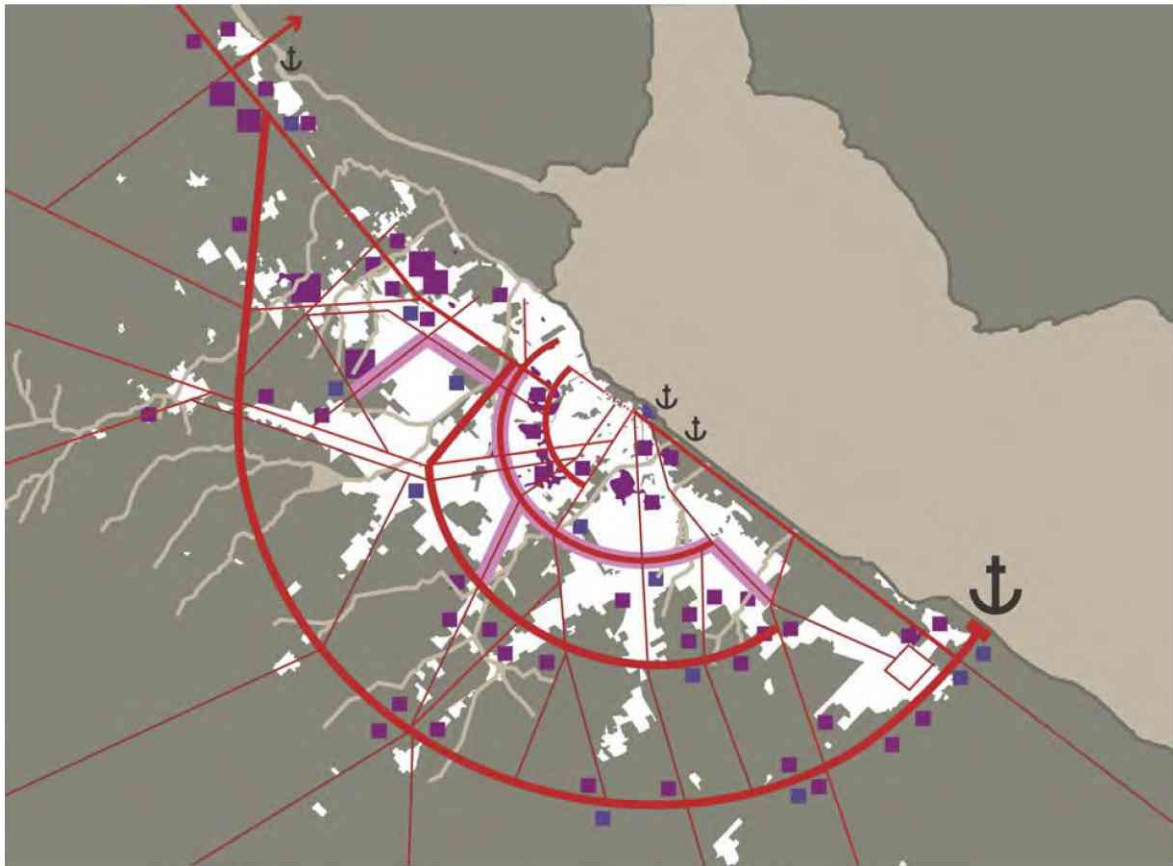


Gráfico Consolidación de la matriz productiva Fuente: Lineamientos estratégicos Región metropolitana de Bs. As. –SSUyV - DPPOUyT

En este caso, la concreción de las obras del puerto privilegia la reconfiguración de la matriz productiva y dinamiza el proceso de relocalización industrial. Esta decisión apunta a compensar el desarrollo de la zona norte (Zárate - Brazo Largo), redistribuyendo la localización de actividades logísticas y productivas. Si bien la construcción del puerto y el traslado de la actividad es un proceso relativamente largo, la decisión tiene efectos inmediatos sobre la configuración territorial, mejorando notablemente la contribución de las vialidades concéntricas al desarrollo metropolitano. En términos estratégicos, esta intervención es equivalente a la que a fines del siglo XIX estructuró la conformación del área metropolitana entorno al puerto y el ferrocarril.

La construcción de un nuevo puerto aguas abajo reorganiza la matriz de soporte de la producción. En este escenario se privilegia el desarrollo económico, optimizando la reorganización del espacio de la producción. Tiene efectos sobre la distribución del empleo aproximando nuevas actividades a los municipios de la segunda corona y mejora el sistema de transportes, en la



medida que reorganiza los flujos de desplazamiento en las horas pico.

La decisión de la construcción de un puerto aguas abajo tiene ventajas notorias que consolidan una nueva matriz productiva. **Moderniza el sistema portuario y abre un nuevo polo de actividad logística y productiva en la zona sur, que devuelve competitividad a la región, equilibrando el dinamismo que presenta la zona norte.** Este nuevo polo en la zona sur induce mayor actividad sobre las autopistas concéntricas, convirtiéndolas en ejes atractivos para la localización de nuevos parques industriales y logísticos. La redistribución del tránsito de camiones favorece la accesibilidad vial desde la periferia. La aparición de nuevos desplazamientos hacia la periferia induce un mejoramiento de las condiciones de transporte en las horas pico. El desplazamiento de la actividad portuaria resuelve los conflictos de conexión en el centro de la ciudad y la paulatina recuperación de los espacios portuarios para usos urbanos favorece la consolidación del centro urbano. La desafectación de antiguas industrias habilita suelo disponible en el área consolidada.

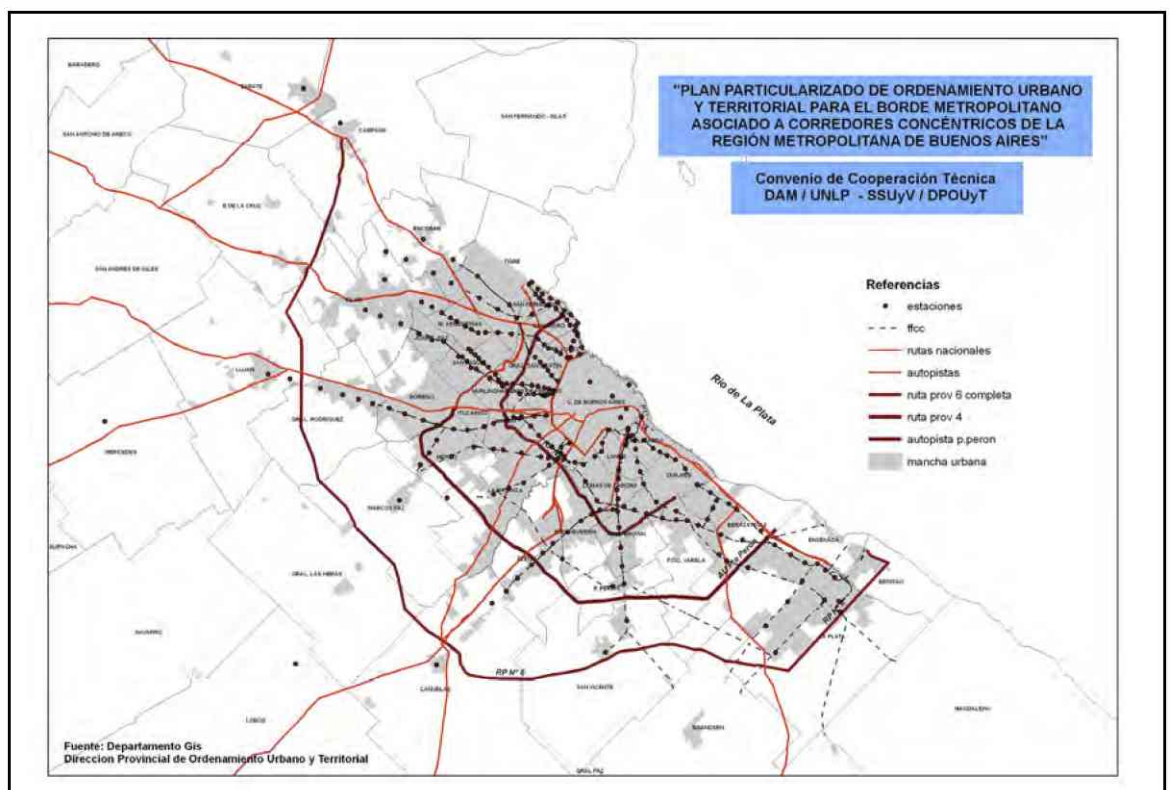
Asimismo, las obras del puerto, suponen algunos inconvenientes, entre ellos, la ausencia en su planificación de, proyectos complementarios a su funcionamiento, como pueden ser obras de infraestructura y conectividad, (que deberán ser financiados y gestionados por el estado), lo cual afecta e impacta significativamente sobre el entorno inmediato del puerto, – según datos suministrados por personal del puerto, transitarán 1500 camiones diarios, que transportarán contenedores- , generando conflictos urbano – ambientales de alto impacto, a nivel local y regional. Asimismo, las obras de ampliación y ensanche de la AU Bs. As. –La Plata, no resultan suficientes para albergar el tránsito actual de 1500 camiones/día, que entran y salen de la zona portuaria, sumados al tránsito de vehículos particulares preexistente. La relocalización industrial deja cascarones desafectados dentro del tejido urbano consolidado. La priorización de las obras viales resta protagonismo al mejoramiento del sistema de transporte, persistiendo los problemas de movilidad dentro del tejido urbano.

Las oportunidades de urbanización siguen dirigiéndose a sectores con alto poder adquisitivo, debiendo el Estado resolver la provisión de suelo urbanizado



y vivienda para los sectores populares.

- **Infraestructura Ferroviaria** – Plan estratégico Territorial Ministerio de infraestructura- Ejecución y terminación de las obras de:
 - Mejora del acceso al puerto La Plata.
 - Creación del nodo – corredor ferroviario de cargas Zárate – Campana – Open Door – Cañuelas - San Vicente - La Plata
 - Estación de transferencia de cargas Zárate – Campana – La Plata
 - Electrificación de la línea Roca – Bs. As. – La Plata



Plano de Sistema vial concéntrico y sistema ferroviario.

- **Infraestructura Aeroportuaria** – Plan estratégico Territorial Ministerio de infraestructura- Ejecución y terminación de las obras de:
 - Ampliación del Aeropuerto La Plata.
- **Formulación e Implementación de lineamientos para un plan particularizado de ordenamiento urbano y territorial** equilibrado frente a las nuevas tendencias de movilidad y radicación logística/industrial sobre ejes concéntricos la región Metropolitana de



Buenos Aires, como iniciativa del gobierno provincial, con la participación de los municipios involucrados.

- **Asumiendo a la Autopista Parque (Presidente Perón) como espina de una nueva infraestructura que redistribuye las actividades económicas en el territorio, el territorio se organiza el crecimiento del área urbanizada sobre la base de la nueva matriz productiva. Esta vialidad tiene a la vez la propiedad de establecer una referencia física concreta, para contener la expansión del área urbanizada.**

En síntesis, el escenario futuro, significa un cambio significativo y sustancial para el sector de estudio, en relación al escenario actual, que concreta la conformación de la red vial concéntrica, con la **finalización de las obras de la AURP N° 6 y de la AU Presidente Perón (como espina de una nueva infraestructura que redistribuye las actividades económicas en el territorio, el territorio se organiza el crecimiento del área urbanizada sobre la base de la nueva matriz productiva. Esta vialidad tiene a la vez la propiedad de establecer una referencia física concreta, para contener la expansión del área urbanizada) y el mejoramiento de las redes viales existentes y conexiones transversales, la construcción y mejoramiento del puerto, aguas abajo reorganiza la matriz de soporte de la producción, se moderniza el sistema portuario y abre un nuevo polo de actividad logística y productiva en la zona sur, que devuelve competitividad a la región, equilibrando el dinamismo que presenta la zona norte. Asimismo, se Formulación e Implementan lineamientos para un plan particularizado de ordenamiento urbano y territorial equilibrado frente a las nuevas tendencias de movilidad y radicación logística/industrial sobre ejes concéntricos la región Metropolitana de Buenos Aires, como iniciativa del gobierno provincial, con la participación de los municipios involucrados.**



1.3. Elaboración de un inventario de áreas consideradas de valor ecológico (desde el punto de vista de los servicios ecológicos que potencialmente pudiera brindar para el conjunto de la población) y análisis del valor intangible que significa su conservación.

La alternativa de desarrollo sostenible requiere de un trabajo previo de conocimiento de la realidad territorial. La elaboración de un inventario de recursos socioterritoriales permite conocer en detalle la realidad sobre la que se actúa, es una fase importante para la formulación de una estrategia de desarrollo, contemplando el uso y el abuso de los recursos naturales, y la alteración de los equilibrios ecológicos, como base de la sistematización de los mismos. Tiene por finalidad conocer los recursos de un territorio, identificando potencialidades y bloqueos, fortalezas y debilidades, previo a la puesta en marcha de programas de desarrollo territorial a diversas escalas, regional, municipal o sectorial. Es un proceso que implica dar a cada recurso valorado, un grado de excelencia y/o mérito para ser conservado, determinando el valor ecológico, paisajístico, productivo, científico, entre otros.

En términos generales existe consenso en la necesidad de armonizar el desarrollo económico y social de un territorio con su conservación y adecuada gestión de los valores naturales y culturales, la dificultad radica en compatibilizar la utilidad propugnada por los enfoques económicos con la estabilidad perseguida por los valores ecológicos.

En términos generales, el trabajo se orientó para relevar y conocer los recursos, para luego analizar el valor a proteger, y finalmente promover su adecuado tratamiento, según los pasos siguientes:

- Inventariar los recursos naturales, culturales y económicos del área de estudio (sector comprendido por los Corredores Concéntricos a la RMBA), con el objetivo de conocer a fondo las potencialidades y condicionantes que tiene el área donde se actúa.
- Promover acciones necesarias para una gestión adecuada de la zona de intervención, con actuación de las distintas administraciones y organismos.



Para generar desde lo metodológico el inventario se trabajó con Información básica (documentación bibliográfica, cartográfica y estadística) en un reconocimiento genérico de la región.

Esta fase se complementa con trabajo de campo, centrado en una Encuesta a responder por los municipios involucrados: Zárate, Campana, Exaltación de la Cruz, Pilar, Luján, General Rodríguez, Marcos Paz, San Isidro, General Las Heras, General San Martín, Tres de Febrero Merlo, Hurlingham, La Matanza, Ezeiza, Presidente Perón, Cañuelas, Florencio Varela, Berazategui, San Vicente, La Plata, Brandsen, Berisso y Ensenada.

Con la información recabada por ambas fuentes, se reelaborará la misma y se configurará una base de datos, configurando la formalización del inventario en base al análisis realizado, el aporte y la visión local de los municipios involucrados, y sus correspondientes cartografías.

A fin de conformar el inventario, se han considerado con valor ecológico, sobre la base de los conceptos vertidos en el libro “Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires”, a los siguientes sistemas:

1.3.1. Sistemas Hidrográficos

1.3.2. Suelos de protección

1.3.3. Espacios y corredores de biodiversidad

1.3.1 Sistemas Hidrográficos

El territorio de La Región Metropolitana está fuertemente estructurado por su relación con el Río de la Plata y por las cuencas hidrográficas que definen bandas perpendiculares a la costa:

Cuenca del río Reconquista (1.670 km²) en el Norte, con sus afluentes principales, el arroyo Morón y el arroyo Basualdo;

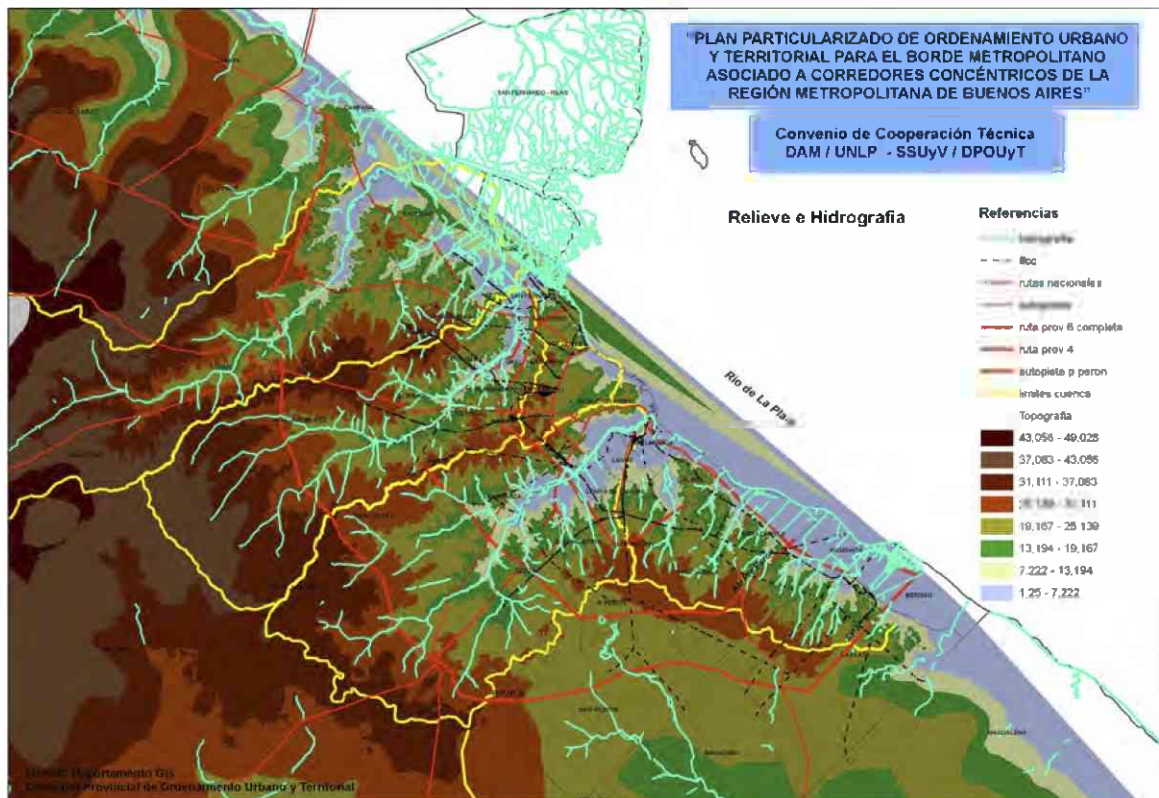
Cuenca del río Luján (2.940 km²) en la zona norte de afluencia al río de la Plata, en los partidos de San Fernando, San Isidro y Vicente López y cuencas afluentes al río Luján (arroyo Escobar);

Cuenca del río Matanza-Riachuelo (2.034 km²) como límite Sur de la



capital, con sus afluentes principales: el arroyo Las Orquídeas (Esteban Echeverría) y el arroyo del Rey Falucho (Lomas de Zamora);

Zona sur de afluencia al río de la Plata, canales Sarandí (80 km²) y Santo Domingo (160 km²), emisario de Berazategui y Río Santiago.



Sistema de cuencas hídricas y relieve del sector de estudio. Fuente: Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires.

1.3.2. Los suelos de protección

Se reconocen como suelos de protección a las áreas estratégicas para la conservación de condiciones ambientales de calidad en las áreas urbanas, incluye también a las áreas que por su condición de fragilidad ambiental, o bien por los servicios ambientales que prestan a la ciudad, deben ser especialmente protegidos, se incluyen en esta clasificación:

Ambientes litorales del sistema Paraná-Plata, incluyen el Delta del Paraná y el frente costero que se extiende entre el Partido de San Fernando al norte hasta Magdalena al sur.

Humedales y zonas de reequilibrio hidrológico. Tienen como función la



acumulación del agua de lluvia y contribuyen al funcionamiento del ciclo del agua. En gran parte la artificialización del medio ha alterado sus condiciones ya sea por la impermeabilización relacionada con las construcciones, por movimiento de suelos o por la construcción de obras de infraestructura de diversa naturaleza.

Grandes espacios de suelo vacante urbanos intersticiales, presentes en el contexto urbano, son potenciales de ser declaradas áreas de protección. Estos espacios se constituyen en elementos de amortiguación dentro de la trama construida, como espacios de biodiversidad para el sistema y suman a la sostenibilidad ecológica de la ciudad.

Áreas de valor paisajístico y recreativo, incorporan a ámbitos frágiles sujetos a la presión expansiva de la ciudad, como la zona de interfase urbano-rural, de la que forman parte el paisaje del cinturón verde metropolitano y el paisaje agrario típicamente pampeano en contacto con éste o en forma directa con el aglomerado.

1.3.3. Los espacios y corredores de biodiversidad

Un corredor Biológico o de biodiversidad es un pasaje continuo o trama entre paisajes, es así como existen grandes corredores biológicos destinados a proteger la diversidad de los diversos ecosistemas naturales destinados a mitigar las consecuencias que las explotaciones industriales causan al medio ambiente. Esta trama presenta como componentes principales:

Los ejes fluviales

Los cursos fluviales se comportan como verdaderos corredores cuando están naturalizados. La implementación de acciones para la protección de la Biodiversidad, implica prioritariamente la regeneración y re-naturalización de los cursos de agua. Los ecosistemas fluviales ligados a estalógica de corredores presentan diferentes niveles de antropización, sin embargo algunas intervenciones de recuperación de las márgenes por sectores podrían favorecer su conformación como verdaderos corredores. Integran este sistema de corredores fluviales:



El delta del Río Paraná y su entorno;

El Río Reconquista;

El Río Matanzas – Riachuelo

La Franja Costera Sur.

Las áreas de Reserva natural

La superficie total de reservas naturales en el área de estudio es de 23.285 has. de las cuales, algunas son privadas y otras tienen acceso restringido o no se encuentran aún con capacidad de ser utilizadas por la población; razón por la cual no todas pueden ser consideradas como espacios verdes y libres públicos, aunque no obstante contribuyen de manera significativa la conformación de espacios de biodiversidad.

Entre ellas encontramos:

Nombre	Partido	Dominio /situación
Isla botija	Zárate	Provincial
Otamentdi – Río Luján	Campana	Parques Nacionales
Ribera Norte	San Isidro	Municipal
Reserva pilar	Pilar	Asoc. Vecinal
Ing. Roggero	Moreno	Provincial
Punta Lara	Ensenada	Provincial
Selva M Hudson	Berazategui	Municipal
Parque Hudson	Fcio. Varela	Asoc. Amigos
Reserva forestal Hospital Vicente López y Planes	Gral. Rodríguez	Jardín Botánico y vivero Municipal - Decreto 4065/96
Reserva forestal Pcial. Arq. Carlos Thays	Gral. Rodríguez	Provincial Decreto 1240/82
Arroyo Cañuelas – Arroyo Castro – Arroyo Gebey	Cañuelas	
Arroyo Soto -	Ituzaingó	
Áreas ecológicamente protegidas	Ituzaingó	Decreto 559/07
Área de paisaje protegido de interés provincial- Monte Ribereño Isla Paulino – Isla	Berisso - Ensenada	Ley 12756



Santiago		
Cuenca Arroyo El Pescado / Bañado maldonado	Berisso	Municipal
Sitio histórico nacional Calle Nueva York	Berisso	Privado – Decreto nacional 735
Laguna del Ojo, Bellaca, Arroyo San Vicente, Humedales	San Vicente	Decreto Provincial N° 469/2011
Arroyo El Portugués, San Carlos, El Gato , Manantiales,	San Vicente	Hidráulica Pcial.
Arroyos Y Bañados – Rodríguez, Carnaval, San Carlos, El Gato, El Pescado	La Plata	Público - Privado
Bosque de La Plata, Parque Ecológico – Camino Centenario-	La Plata	Público
Río Reconquista	San Martin	Público
Parque Irigoyen – Parque San Martin	San Martin	Público
Barrio Parque Suhr Horeis	San Martin	
Río Luján – Arroyos varios – Llanura pampeana - bosques	Luján	Público - privado
Arroyo Godoy – Arroyo Abascay – Laguna Pereira	Brandsen	
Río Samborombon	Brandsen	Paisaje protegido

Fuente: Lineamiento estratégico para la Región metropolitana de Buenos Aires. DPOUyT – SSUyV –Resultado de la encuesta Inventario de Áreas a Preservar - 2011

El sistema de Espacios Verdes Metropolitanos

Se considera fundamental incluir en este inventario lo propuesto en “Lineamientos estratégicos para RMBA” para el sistema de Areas Verdes: *“Se impulsa la recuperación de grandes espacios vacantes, promoviendo la conformación de un sistema de áreas verdes, el tratamiento de grandes corredores viales y ferroviarios que pueden complementar el sistema de conexiones biofísicas dentro del tejido urbanizado y la puesta en valor de microclimas barriales, con capacidad de contribuir al proceso regenerativo del ecosistema”.*

De acuerdo a datos de superficie y población de cada partido y según zonas, la



disponibilidad de plazas y plazoletas, solo cubre el 24,58% de lo requerido por la Ley 8912, dicha oferta esta distribuida de la siguiente manera⁵:

Area	%	Superficie (m ²)	Sup. en has.
Zona Sur	54,9	6.420.668	642
Capital	21,1	2.459.741	246
Zona Oeste	12,6	1.469.988	147
Zona Norte	11,4	1.327.727	133
Total	100	11.678.125	1.168

La superficie de los parques urbanos, tanto locales como regionales es de 3055 has. En la actualidad se cuenta entonces con una superficie de 4.223 has. (plazas, plazoletas y parques urbanos) que representan un relación de 3,2 m²/hab.

La propuesta del Sistema de Áreas Verdes Metropolitano aquí contemplada, supondría la incorporación de 6.800 has. Destinadas a la creación de nuevos parques, alcanzando una superficie total de 11.023 has. lo que equivaldría pasara una relación de 8,3 m² / hab. y mejorar notoriamente la relación.

Cabe aquí considerar que la organización de estos espacios se asocia con un criterio de ordenamiento territorial del paisaje y el ambiente que no se limita a las medidas meramente “proteccionistas” sino que plantean una intervención positiva en el territorio. Una intervención que puede ser compatible con la potenciación de actividades recreativas, deportivas, educativas, cada vez más demandadas, y aun residenciales dentro de ciertos parámetros, Existe, en ese sentido, una sólida tradición en la cultura urbanística que ha ido atravesando casi todos los movimientos históricos del urbanismo y la planificación.

Las vialidades, tendidos férreos y canales a cielo abierto

En el ámbito urbano, la sucesión de áreas verdes más o menos conexas pueden comportar una acción estratégica de modificación de secciones viarias

⁵ Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. DPOUyT - SSUyV



o incluso de modificaciones ligadas al microurbano, con el fin de abrir espacios y renaturalizar caminos que hagan de conectores entre grandes áreas verdes y parques urbanos.

El cinturón verde Periurbano

Estos espacios son considerados de conservación prioritaria. Fundamentalmente en el caso de las cuñas de penetración situadas a ambos lados del camino del Buen Ayre, las que están sujetas a una importante presión urbanizadora. El establecimiento de este “borde verde” tiene como objeto a escala territorial, el ofrecer continuidad a los ecosistemas, favorecer la recarga de los acuíferos, la preservación de las cuencas de los ríos y garantizar una masa arbórea que mitigue las emisiones de Carbono. En preciso definir subzonas de especial protección, para uso agrícola, de forestación, ámbitos de protección de cuencas y humedales.

Desde el análisis de la información básica, para la formulación de un inventario, se han incluido Áreas naturales susceptibles de protegerse por su valor patrimonial ecológico o ecológico/cultural públicas y privadas, con forestación natural o inducida que además pueda en parte coexistir con usos productivos. Incluye humedales, valles de inundación de arroyos, las costas de ríos, la costa del estuario del Plata y zonas del Delta, Áreas de uso agropecuario intensivo y extensivo, florihortícola, hortícola y granja actual o potencialmente productivas, Bosques artificiales productivos o no productivos (protegidos o no) (públicos y privados) en cualquier localización y pastizales naturales, Parques y áreas recreativas verdes, públicos y privados, Áreas degradadas y en recuperación, tipo cavas, suelos decapitados, tosqueras, Zonas baldías, etc., Zonas bajo cota, bañados y anegadizos.

1.3.4. Modelo de Encuesta.

El informe se complementa con el análisis y procesamiento de la Encuesta realizada a fin de recabar la información local, la valoración de los recursos



socioterritoriales inventariables generada por la participación de los actores municipales, aporta la mirada desde lo local a lo regional.

El Objeto de la Encuesta es elaborar un inventario de recursos socioterritoriales –recursos naturales, culturales y socioeconómicos–, existentes en los Municipios partícipes de los Corredores Concéntricos, como fase previa que permita identificar potencialidades y bloqueos, fortalezas y debilidades, dando a cada recurso valorado, un grado de excelencia y/o mérito para ser conservado, determinando el valor ecológico, paisajístico, productivo, científico, entre otros.

La Encuesta realizada a los municipios se plantea a manera de cuestionario, refiere a la articulación y contenidos temáticos del inventario, aborda la escala local y se organiza en tres partes: Recursos naturales, Recursos culturales y Recursos socioeconómicos.

En plantillas a la manera de tablas, se les requirió, para tipo de recurso reconocido, que se identifique:

1. Denominación (por el nombre asignado formalmente o por conocimiento popular)
2. Ubicación del bien (si fuera de pequeña escala, considerar mencionar los datos catastrales)
3. Estado legal /normativo: indicar si forma parte de algún tipo de restricción de conservación u otros (ej: bosque nativo, selva protegida, etc.).
4. Estado de Conservación: Bueno, regular, malo, precario (si fuera obsoleto).
5. Proyecto: Si cuenta o no con proyecto local o forma parte de uno de escala regional.

En la elaboración de la Encuesta, se incorporó una breve descripción orientativa acerca de una definición de cada tipo de recurso solicitado. Se explicitó que:

- Recursos naturales:

La indagatoria apunta a detectar elementos a inventariar desde el medio físico (se analizan los aspectos relieve, suelos, clima, vegetación, fauna y paisaje) y desde la calidad ambiental se tratan los espacios naturales, la contaminación.

- Recursos culturales:



La cultura es un importante factor de desarrollo y un elemento fundamental de cohesión social, no siendo factible el desarrollo territorial sin la promoción cultural. La información se agrupa en patrimonio cultural en sus diversas manifestaciones y los aspectos socioculturales y cuestiones relativas a la organización social.

- Recursos socioeconómicos:

Se refiere a los recursos económicos, se aborda el análisis de los sectores económicos y su grado de desarrollo.

Su estudio constituye un elemento fundamental para el diseño de las políticas territoriales, debe abordarse tanto los aspectos administrativos como los asentamientos, dotaciones básicas y estado del planeamiento.

Para completar lo requerido, se incorporaron aclaraciones del tipo teóricas, que permitan clarificar conceptos para el completamiento de datos. Se requirió entonces:

- Completar para cada uno de los cuatro tipos de Recursos posibles, los elementos que considere debieran ser considerados en un Inventario.
- Si bien el inventario toma la totalidad del territorio del partido, si fuera posible destacar aquellos recursos que en el aspecto físico tienen relación directa con los corredores viables precitados.
- Tener en cuenta que algunos de los aspectos a relevar pueden ser comunes a dos o más municipios, como es el caso de cursos de agua o condiciones topográficas y naturales, que han generado la elaboración y/o gestión de proyectos de carácter o escala regional. Si así fuera diferenciar de los proyectos de escala local.



1.3.5. Análisis de datos recabados en los municipios.

Para la operatoria e implementación de la Encuesta a los partidos de corredores concéntricos se contó con el apoyo y aval de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial de la provincia de Buenos Aires.

Con el objetivo de lograr una mejor recepción en los encuestados y un mayor grado de compromiso, la Encuesta se remitió desde la entidad beneficiaria del Estudio, utilizando los contactos telefónicos y los listados de correo electrónicos obrantes en la repartición para tomar un primer contacto a través de llamados, de presentación del trabajo, de verificación de datos para pasar de esta forma al envío de la misma por vía digital.

En algunos municipios se expresó la dificultad para responder a la demanda de la Encuesta, por no poseer áreas u oficinas técnicas con competencia en la materia, o en otros casos no contar con recursos humanos disponibles para poder esta tarea. Se percibió como una dificultad la ausencia de áreas de gestión que tengan experiencia y conocimiento del integral del territorio.

De esta forma, la Encuesta elaborada fue remitida a los 26 partidos involucrados con los corredores concéntricos vía email a partir de los datos obtenidos del contacto telefónico previo. Se verificó un grado dispar de devolución de la misma.

En el caso de los partidos vinculados al proyecto de la Autopista Presidente Perón, de los doce que vincula la traza respondieron a la convocatoria solamente dos de ellos, los partidos de Ituzaingó y de General San Martín; en cambio para el caso de los partidos involucrados en la traza de la Autopista Ruta Provincial N° 6, de los catorce partidos involucrados, respondieron la Encuesta nueve referentes municipales, los partidos de Zarate, Campana, Luján, General Rodríguez, Cañuelas, San Vicente, Brandsen, La Plata y Berisso.

Esta situación permite, un análisis y lectura interpretativa mayor en referencia al territorio vinculado a la segunda vialidad mencionada, dado que en el caso de la AUPP los dos partidos que respondieron a la misma son del extremo norte de la misma, y la zona que presentaba mayor conflictividad respecto a la traza y la preservación de los recursos naturales es el extremo sur.



Según información reciente publicada en medios de distribución local en el partido de La Plata, la autopista Presidente Perón deberá redefinir su trazado, no pasará por el Parque Pereyra. En respuesta a los reclamos vecinales y a la intervención judicial, las autoridades de Vialidad Nacional habrían decidido cambiar el recorrido del último tramo de la AUPP. El Gobierno tiene previsto invertir casi \$ 2.000 millones para habilitar una doble vía por la que pasarían 35.000 autos por día.

Según el nuevo esquema, la autovía terminaría sobre la Autovía Ruta 2, que vincula el área metropolitana con Mar del Plata, en el área aledaña a la rotonda de Gutiérrez. Como complemento de esta variante, se deberá generar en el soporte vial de la región, desde la Dirección Nacional de Vialidad, las mejoras y ampliaciones de carriles de las RPN° 56, 6, 36 y 215, para permitir el paso de camiones y equipos de carga hacia el puerto.

Al momento de cierre de este informe, se está en una etapa de definiciones, dado que el plan definitivo debe ser presentado ante la Cámara Federal de Apelaciones, que fue el organismo que suspendió las obras tres meses atrás, por lo tanto el proyecto definitivo aún no ha sido presentado formalmente.

El tipo de datos recabados a partir de la Encuesta es muy dispar, se considera que para obtener una información más específica, se debería separar los casos, dado que por la extensión, cantidad de partidos involucrados, y la singularidad que en algunos casos un mismo municipio interviene en ambos proyectos con realidades muy diferentes para cada uno, genera una situación que requiere trabajarlos con entrevistas y asesoramiento a los cuerpos técnicos de cada partido, apoyándolos y fortaleciendo la gestión en el área del Ordenamiento Urbano, logrando así la necesaria complementación teórico y práctica que redituaría en un producto mas preciso al momento de definir lineamientos estratégicos.



RELACIÓN CON LA AUTOPISTA PRESIDENTE PERÓN

	Recursos Socioterritoriales Inventariables								
	Recursos Naturales			Recursos Culturales			Recursos Económicos		
	Denominación y Ubicación	Estado Legal / Normativo	Tiene Proyecto (SI/NO)	Denominación y Ubicación	Estado Legal / Normativo	Tiene Proyecto (SI/NO)	Denominación y Ubicación	Estado Legal / Normativo	Tiene Proyecto (SI/NO)
MORENO									
ITUZAINGO	Areas Ecológicamente Protegidas	Ord Mpal 2013 - Dec 559/07	SI	Feria del Libro Infantil	Ord 2852 - Dec 992/10	SI	Feria Mi Tierra	Ord 2852 - Dec 992/10	SI
	Municipio Ecológico	Ord Mpal 544/99	SI	Fena de Arte Moderno y Diseño	Ord 2852 - Dec 992/10	SI			
	Saneamiento y Conservación del Río Reconquista	Proyectos de de Ord	SI	Feria Brenal de Arte	Ord 2852 - Dec 992/10	SI			
	Cuenca Arroyo Solo - Elapa 3	Licitado y en proceso de pre-adjudicación	SI	Campus Deportivo y Recreativo del Oeste	En proceso	SI			
	Ampliación de Ramales del Saladero Chico	En proceso	SI						
MERLO									
LA MATANZA									
EZEIZA									
PRESIDENTE PERÓN									
FLORENCIO VARELA									
BERAZATEGUI									
SAN ISIDRO									
GRAL. SAN	Río Reconquista		SI	Museo Histórico José	Monumento y		Sector Industrial	Ley Provincial y	SI



MARTIN				Hernández	Sitio Histórico		Planificado Libertador Gral San Martín	Ord Municipal	
	Parque Yngoyen	Cedido al Municipio	SI	Museo Histórico Regional Rosas	Lugar Histórico Nacional		Parque Industrial Suárez	Dec Provincial 434/04	SI
	Parque San Martín	Convenio CEAMSE/MSM	SI	Museo Carnacini	Interés Histórico Municipal	SI	Polo Temático Textil San Andrés	Declarado de Interés Municipal HCD /Plan Estratégico	SI
	Barrio Parque Suhr Horeis	Paisaje Protegido		Centro Cultural Plaza	Subsecretaría de Cultura MSM	SI	Centros De Logística Varios	Establecimientos Privados	SI
				Auditorio Hugo Del Camil	Subsecretaría de Cultura MSM	SI	Predio Ferial Epsam	MSM – Cámara Económica Sanmartinense	SI
TRES DE FEBRERO									
HURLINGHAM									



RELACIÓN CON LA RUTA PROVINCIAL N°6

	Recursos Socioterritoriales Inventariables								
	Recursos Naturales			Recursos Culturales			Recursos Económicos		
	Denominación y Ubicación	Estado Legal / Normativo	Tiene Proyecto (SI/NO)	Denominación y Ubicación	Estado Legal / Normativo	Tiene Proyecto (SI/NO)	Denominación y Ubicación	Estado Legal / Normativo	Tiene Proyecto (SI/NO)
ZARATE	Fábrica "Monsanto"	Privado Zona I1	SI	Escuela N°11 II J 35	Provincial	SI	Código de Planeamiento con zonificación de Áreas		
	Barrio Cerrado	Privado Zona Re	SI	Jardín de Infantes II J 35	Provincial	SI			
	Golf Club	Privado - Zona Re	SI						
	Barrios	Privado - Usurpación - Zona Rb							
EXALTACIÓN DE LA CRUZ									
CAMPANA	Se adjunta a la presente, zonificación adyacente a la Ruta Provincial N°6 propuesta en el Código de Planeamiento Urbano Ambiental del Partido de Campana (Ord. 5761 /11), y ubicación equipamientos singulares próximos en formato digital georreferenciado. El mencionado Código recientemente aprobado por el Honorable Concejo Deliberante, a través de sus objetivos propone la preservación de las áreas de interés patrimonial, histórico, paisajístico y ambiental, los sitios, lugares o monumentos históricos, las obras de arquitectura y todo aquello integrante del territorio, en tanto componentes representativos y significativos del acervo natural y cultural de la comunidad. La zonificación propuesta es resultado de los mismos.								
PILAR									
LUJÁN	Río Luján		NO	Basílica N. S. de Luján		SI	Plantas fabriles		
	Arroyos			Estancias			Parque Industrial de Jáuregui		SI
	Llanura Pampeana			Ferrocarril					
	Bosques			Museos Históricos		NO			
	Centro Histórico Basical		SI	Colegio Nuestra Sra. de Luján					
GRAL. RODRIGUEZ	Reserva Forestal Fospital Vicente	Dec. Prov. N° 4065/96	NO	Estancia La Chozza Reserva Forestal	NO	NO			



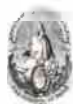
	López y Planes			con antecedentes históricos y Arquitectónicos					
	Reserva Forestal Provincial Arq Carlos Thays	Dec. Prov. Nº 12402/02	NO						
MARCOS PAZ									
GRAL. LAS HERAS									
CAÑUELAS									
	Arroyo Cañuelas	Sin restricción	NO	Estancia La Primavera	Sin restricción	SI	Parque Industrial Cañuelas 1	Zona Industrial Ruta 6	SI
	Arroyo Castro	Sin restricción	NO	Estancia El Silencio	Sin restricción	SI			
	Arroyo Gebey	Sin restricción	NO	Estancia La Llovizna Circ V - pa 8ae	Sin restricción	NO			
SAN VICENTE									
	Laguna del Ojo, Bellaca, Arroyo San Vicente y Humedales	Dec Pcial 469/11	SI	Museo Quinta "17 de Octubre"	Dirección de Cultura de la Pcia de Bs As	NO	Parques Industriales Mixtos (dos en San Vicente)	Privado Desafío S.A. y Parque del Sur S.A.	SI
	Arroyo El Portugués	jurisdicción de Hidráulica de la Pcia de Bs As	SI	Castillo de Guerrero	Propiedad Privada	SI	Planta Faenadora de Pollos "Sapucaí" (Domselaar)	Privado	SI
	Arroyo Manantiales	jurisdicción de Hidráulica de la Pcia de Bs As	NO	La Posta	Propiedad Privada	SI	Frigorífico bovinos "Santa Giulia" (Alejandro Korn)	Privado	SI
	Arroyo San Carlos	jurisdicción de Hidráulica de la Pcia de Bs As	SI	Cruz de la Reducción	Municipal	NO	Fábrica de chacinados Gómez (San Vicente)	Privado	SI
	Arroyo El Gato	jurisdicción de ACUMAR	SI	Casa Rodolfo Walsh	Propiedad Privada	NO	Fábrica de autopartes/tapizado	Privado	SI
				Casa natal de Carola Lorenzini	Propiedad Privada	NO	Actividad ganadera de cría bovina y porcina	Privado -Plan Nacional de Agricultura Periurbana	SI
				Biblioteca Mitre	Entidad es propietaria	SI	Emprendimientos urbanísticos	Privado	SI
				Biblioteca Domingo F. Sarmiento	Entidad es propietaria	SI	Cuenca lechera Abasto Sur	Privado	SI



				Parroquia Santa Clara de Asís (Domselaar)	Propiedad Obispado de Lomas de Zamora	NO	Fábricas de productos lácteos	Privado	SI
				Escuela Nº1 (San Vicente)	DIEGEP	NO			
				Escuela Nº9 (Alejandro Korn)	DIEGEP	NO			
CORONEL BRANDSEN	Delegación Gómez Cabecera Gómez, barrios Las Golondrinas, Los Bosquecitos (valor paisajístico), barrios cerrados			Predios ferroviarios en localidades del Partido (Gómez, Oliden, Jeppener, Allamirano, Brandsen)	Áreas de Desarrollo (Código Ord en proceso convalidación provincial)	NO	La Ruta 6 atraviesa AREA RURAL	Normativa provincial y municipal vigente	
	Arroyo Godoy (bordea el barrio "Los Bosquecitos")	---	NO	Listado bienes del patrimonio histórico cultural - PEB	Intervención según lo establecido en Código		Ruta 6 corredor productivo	Zona Frente Vial (Código Ord)	Proyecto local
	Cavas Cerámica Cibor SA y Elbial SA	Ordenanza 1115	NO						
	Borde Fluvial Río Samborombón	Zonas de Protección Paisajística Ambiental (Código Ord en proceso de convalidación provincial)	Proyecto local puesta en valor de potencialidad ambiental y paisajística del borde fluvial						
	Laguna Pereira	----	NO						
	Cava La Posada /	----	Proyecto en elaboración						
LA PLATA	Arroyos y Bañados Rodríguez A. Carnaval A. San Carlos A. El Gato A. El Pescado (humedal)	Área de Protección		El Bosque	Con restricciones		Áreas Industriales Parque Industrial 1 y 2	Con restricciones	



				Parque Ecológico	Con restricciones		Zona Industrial	Con restricciones	
				República de los Niños	Con restricciones		Cinturón Flor- Fruti hortícola	Con restricciones	
				El Estadio Ciudad de La Plata	Con restricciones		Autódromo "J J Mouras"	Con restricciones	
				Batallón Nº 601 (Con Centenario)					
BERISSO	Area de Paisaje Protegido de Interés Provincial	Ley 12756	SI (parcial local)	Fiesta Provincial del Inmigrante	Provincial				
	Area Bañado Maldonado	NO	NO	Fiesta del Vino	Municipal				
	Cuenca Arroyo El Pescado	PAISAJE PROTEGIDO	NO(abordaje Regional)	Sitio Histórico Nacional Calle Nueva York	Decreto Nacional Nº 735	NO			
	Club Náutico Inicialva Privada	Presento estudio de impacto OPDS	SI particular						
ENSENADA									



1.3.6. Procesamiento de Encuesta realizada.

En el análisis de los resultados emergentes de la Encuesta en general, para la totalidad de los partidos involucrados puede corroborarse que la mayoría de los municipios consideran como recursos socioterritoriales inventariables, en mayor medida, los recursos naturales.

Si se revisa por tipo de bien y estado normativo, dentro de los recursos naturales, si bien se enuncian los arroyos que recorren el territorio como un bien inventariable, en la actualidad ese tipo de bien no posee en general, restricciones, medidas de mitigación de daños posibles, además de no contar con proyectos de índole local. El partido que posee más restricciones sobre este tipo de bien, es San Vicente, pero en su mayoría se encuentran bajo la jurisdicción de Hidráulica de la Pcia. de Bs. As.

Como un sector vulnerable, se destacan los humedales en San vicente y el balneario Maldonado en Berisso, en ambos casos no cuenta con restricciones normativas y en la actualidad tampoco se conoce al menos desde los municipios de la existencia de proyectos sobre el sector.

En referencia a los recursos culturales, se enuncian una importante disparidad de bienes de un partido a otro, En algunos casos se refiere a bienes inmuebles ubicados en áreas urbanas (instituciones públicas, predios del ferrocarril, museos y viviendas de personajes celebres de la cultura nacional), una particularidad la constituyen las Estancias Rurales, que en su mayoría se enuncian desde el partido de Cañuelas. En cuanto al estado normativo, la situación es muy dispar, conviven diversos niveles de restricciones, y en muchos casos aún no se cuenta con ningún tipo de legislación respecto al bien enunciado.

Los recursos socioeconómicos enunciados desde las respuestas obtenidas, poseen dos características generalizables: por un lado, como se vinculan a la producción y pertenecen al sector privado, poseen las restricciones propias de la actividad y del sector, pero poseen además algún tipo de proyecto sobre el bien a inventariar.



CONCLUSIONES

Con respecto a las obras de los corredores, sus impactos tendrán diferencias ya que la Presidente Perón es un proyecto vial nuevo, en el cual la apertura de la traza requerirá la expropiación de alrededor de 3000 has, en cambio la AURP6 es una reconversión de la convencional RPN°6 en autopista.

Con el objetivo de orientar los procesos de valorización del suelo, evitar la especulación y la dispersión de la ocupación parcelaria así como asegurar la preservación de las áreas ambientales de valor se deberá pensar articuladamente el modelo territorial futuro que resulte más apropiado para el perfil que se defina promover, teniendo en cuenta lo enunciado para los escenarios del periurbano como espacio para la permanencia y la funcionalidad de la ciudad en términos de conservación de la naturaleza, oxigenación, producción de agua y energía, ocio, recreación, seguridad alimentaria, habitación y trabajo.



COMPONENTE 2

Caracterización del Área de Estudio.



2.1. Definición del área de estudio asociada a los corredores concéntricos de la región metropolitana que incluyen la Ruta 6 y Autopista Pte. Perón - Camino del Buen Ayre y Ruta 4.

Este estudio se caracteriza por la complejidad del objeto de estudio, marcado por la multiplicidad de jurisdicciones concurrentes así como por la dicotomía de ámbitos involucrados, ya que abarca tanto ámbitos urbanos como rurales y su interfase. El mismo se centra, por un lado, en la mejor forma de controlar el crecimiento de los primeros sobre los segundos, así como en prefigurar los impactos que se generarán a partir de la implementación de dos importantes obras de infraestructura vial como son la Autopista Ruta Provincial 6 (AU-RP6) y la Autopista Pte. Perón (AU-PP), caracterizadas por su traza circunvalar. La implantación de estas dos nuevas autopistas de escala metropolitana, que circunvalan la mancha urbana, generará una reconfiguración de la red de infraestructura de transporte y la redefinición de los sentidos de circulación. Asimismo el área contenida entre ambas vías se prefigura como el futuro borde metropolitano.

La ejecución de la AURP6 y la AUPP son infraestructuras que cumplirán un rol importante en la organización del espacio urbano de la RMBA, posibilitando las condiciones de accesibilidad para cada uno de los lugares del área y para sus habitantes.

La AURP6 es parte del plan estratégico vial de la Provincia de Buenos Aires, constituyendo el cuarto anillo de circunvalación de la RMBA. Se extenderá desde la ciudad de La Plata (cabecera portuaria sur) hasta Campana-Zárate (cabecera portuaria norte), vinculando las más transitadas rutas nacionales. Esta obra configurará la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en función de las localizaciones portuarias. Tanto las AUPP como la AURP6 modificarán sustancialmente la movilidad de la RMBA y las tendencias del mercado del suelo, valorizando tierras que en la actualidad están fuera del mercado urbano o ubicadas de forma marginal.

La AURP6 es una oferta vial, a través de la cual se materializan los desplazamientos de bienes y personas; es el soporte de los proyectos urbanos para los centros de intercambios-ruptura-distribución de la producción; es una plataforma que configura un Corredor Logístico.



Esto es, el Corredor Logístico, debe resolver y asegurar la continuidad del movimiento en aquellos nodos de mayor conflicto e interferencias.

Desde el punto de vista de la infraestructura vial, la RMBA se articula mediante diversas vías de carácter urbano y rural, de jurisdicción nacional, provincial, y municipal. Entre ellas, las de mayor jerarquía y volumen de tránsito (autopistas y autovías) conforman la denominada Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, con un diseño de vías radiales de penetración y anillos concéntricos de circunvalación.

Las vías de penetración las conforman el Acceso Norte con sus tres ramales (Campana -RN9-, Pilar -RN8- y Tigre -RNA03-), el Acceso Oeste (RN 7), la Autopista Ricchieri (RN A002) y su prolongación en la Autopista Ezeiza - Cañuelas (RN 205), y la Autopista Buenos Aires – La Plata (RN 1).

El esquema de anillos está conformado, según se señaló, por la Avenida General Paz – Acceso Sudeste (RN A001), la RP 4 (“Camino de Cintura”) y la RP 6. Entre estas 2 últimas, en las zonas N y O de la RMBA, se ubica la autopista “*Camino Parque del Buen Ayre*” y la traza definida para la AUPP.

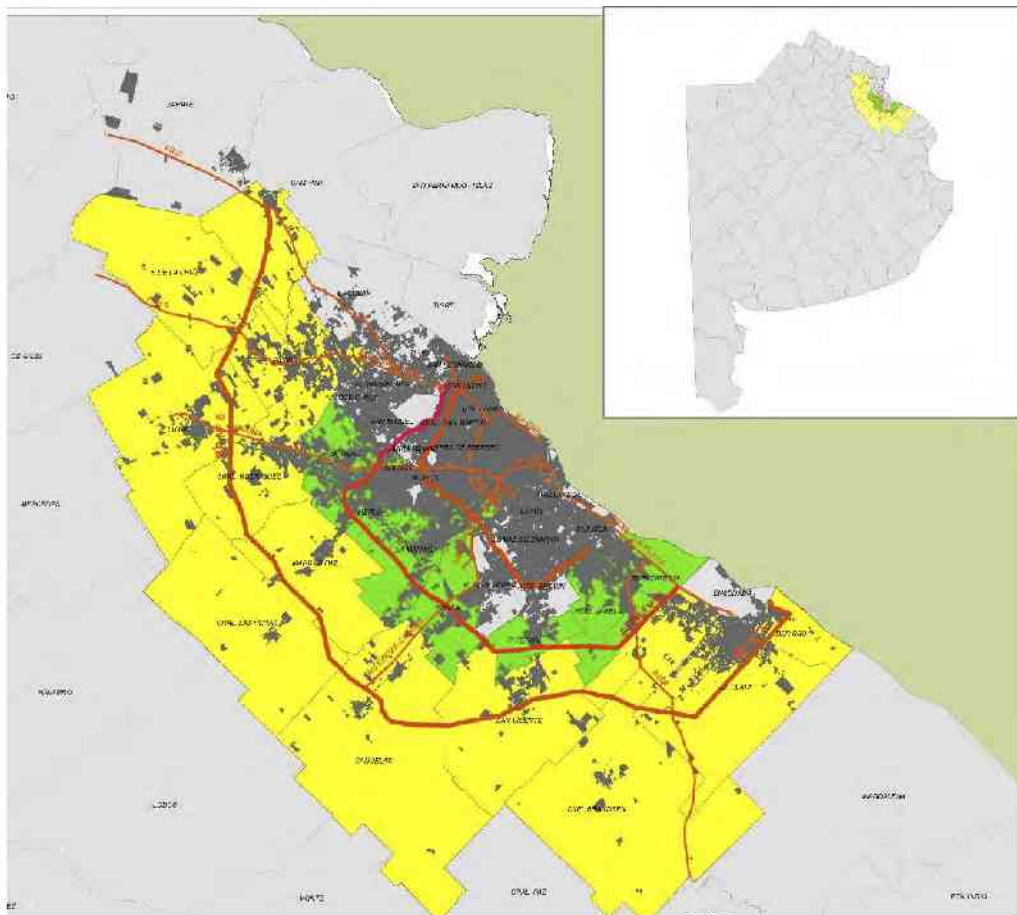
La AU-RP6 se ubica en los partidos de la tercera corona metropolitana. Siguiendo la traza de la antigua RP 6, se extiende 179 Km. desde la intersección con la RN 12 en Zárate hasta el cruce con la RP 215 en el Partido de La Plata, en proximidades de la localidad de Echeverry. Emplazada en un ámbito predominantemente rural extensivo, crea 13 intersecciones con rutas nacionales y provinciales -de las cuales 5 son autopistas- y 12 con vías ferroviarias. El proyecto actual por el cual se la está transformando en autopista prevé además la continuación de la traza unos 31 Km., entre la RP 215 y el sector portuario platense en el Partido de Berisso. La extensión total de la AURP6 será de 210 Km.

La AU-PP se proyecta construir en partidos de la segunda corona metropolitana, como continuación del Camino Parque del Buen Ayre, que une el Acceso Norte (RN 8 y 9) con el Acceso Oeste (Partido de Ituzaingó) a lo largo de 23 Km. La traza de la AU-PP agregará una extensión de 94 Km. entre el Acceso Oeste y la AU Buenos Aires – La Plata (Partido de Ensenada), a la altura del proyecto del Puente Punta Lara – Colonia (Corredor Bioceánico). El ámbito del futuro emplazamiento es predominantemente periurbano, en el cual coexisten ámbitos suburbanos y de



actividades primarias intensivas. El Proyecto prevé también la repavimentación del Camino Parque del Buen Ayre, con lo cual se totalizarán 117 Km. de calzada nueva. Dentro de los límites dados por esta traza semicircular aparece también, en un segundo nivel, la Red Primaria de la RMBA, compuesta básicamente por rutas nacionales y provinciales de carácter intrarregional, cuyo objeto es vincular los distintos municipios involucrados entre sí y con la Capital Federal. Esta sección se ocupa de presentar la AURP6 y la AUPP desde el punto de vista de los proyectos que las ubicarán como trazas de derivación de los accesos viales radiales de la región.

Delimitación del Área de Estudio



Fuente: SIG - DPOUYI – SSUyV. Provincia de Buenos Aires



2.2. Relevamiento de las actividades y usos del suelo actuales del territorio definido como área de estudio.

El relevamiento y análisis de usos de suelo, a partir de las actividades que se desarrollan en el territorio definido como área de estudio, pauta la distribución espacial de las mismas y las afectaciones particulares, e identifica la existencia de suelo vacante. La identificación de la distribución y localización de las áreas residenciales según tipologías, de las áreas comerciales, industriales, mixtas y de equipamientos, y las áreas rurales, permitirá construir la base física del modelo territorial actual y plantear los escenarios a futuro, a partir de identificar tendencias de crecimiento y dinámica territorial. El análisis propuesto, permitirá a partir de identificar situaciones de incompatibilidad y conflicto entre usos precisar la definición del perfil actual del área de estudio y orientar el perfil futuro que se defina promover.

El territorio comprendido por la Región Metropolitana de Buenos Aires, ha sido escenario de fuertes cambios y reestructuraciones, con una marcada ausencia de proyectos colectivos en materia de desarrollo territorial.

Se destacan grandes componentes que han contribuido y contribuyen en la actualidad en esta redefinición, generando que la modalidad de desarrollo en “mancha de aceite” haya sido sustituida por un crecimiento reticular y discontinuo, que acompaña rutas primarias y autopistas, adquiere forma de nodos de conexión y articulación del sistema urbano, convirtiéndose en nuevas centralidades emergentes. En particular, vinculado al área definida como área de estudio, se detectan como componentes salientes en la **escala macro regional** el *sistema portuario y logístico* (La Plata, Campana y Zárate); el *sistema de parques industriales* (La Plata, Cañuelas, Luján, Pilar, Campana y Zárate); el *sistema de ciudades intermedias* (conformado por las ciudades de La Plata, San Vicente, Cañuelas, Luján, Campana y Zárate); el *sistema de transporte y de comunicación*.

El *sistema portuario y logístico* que se ha conformado sobre la extensa fachada fluvial de la RMBA, requiere una nueva mirada regional al respecto, a través de estrategias de complementación, asociando los factores que hacen a la competitividad en su conjunto y de cada uno de sus componentes basado en las nuevas posibilidades planteadas para el transporte de cargas.

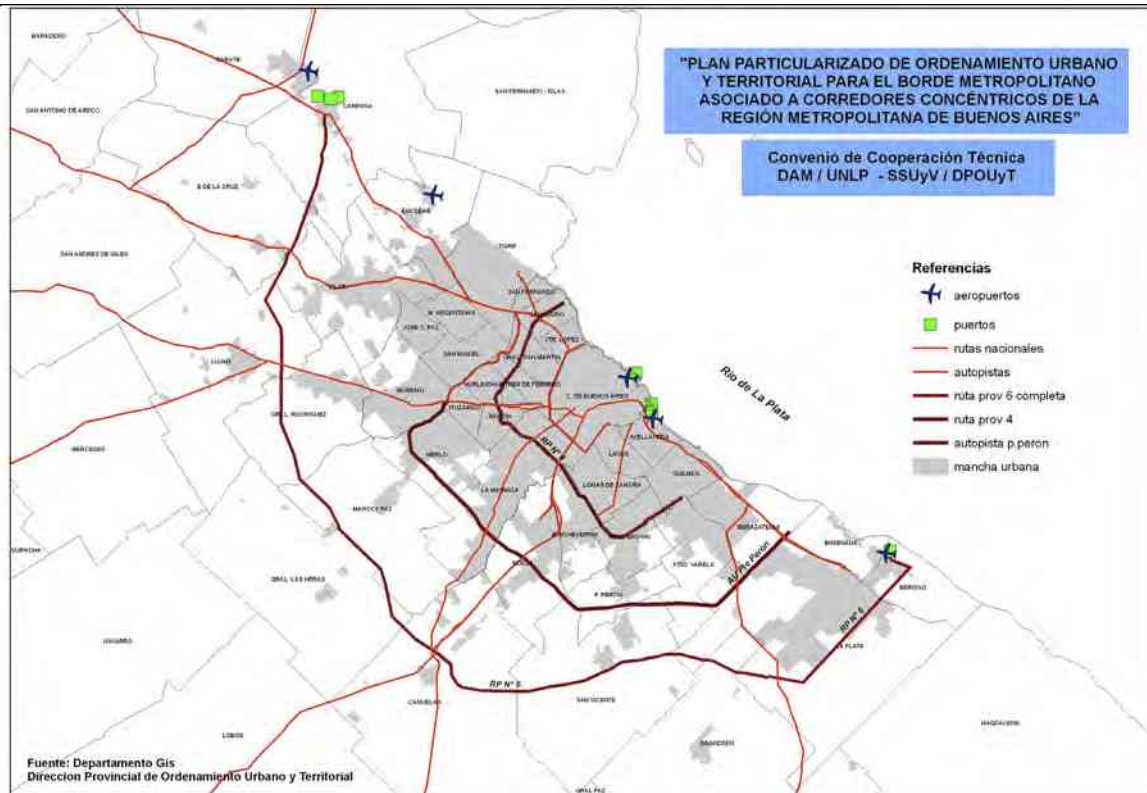


Imagen: Sistema portuario y logístico

La matriz productiva presentada en el Esquema Director del Borde Metropolitano⁶, reconoce dentro del escenario deseado la posibilidad de generar una plataforma logística, acompañado por una decisión política a nivel provincial de establecer una política portuaria para la provincia, consolidando un sistema en el eje norte-sur, desde Zárate -Campana a La Plata, con importante crecimiento y jerarquización de este último.

El *sistema de parques industriales* constituye un elemento significativo en la organización espacial por ser parte de la estructura económica territorial. En general, la dinámica regional está fuertemente vinculada a la interrelación entre accesibilidad y actividades económicas, los nuevos espacios para industria agrupada –parques industriales y sectores industriales planificados, se ubican priorizando la accesibilidad, en torno a las vialidades concéntricas previstas (AURP 6 y AUPP) favoreciendo la distribución de la oferta de empleo. En el año 2007 existían 10 parques industriales con una superficie aproximada de 1.500 hectáreas. El gran

⁶Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda - Ministerio de Infraestructura - Gobierno de la provincia de Buenos Aires - Ministerio de Economía y Producción de la Nación - Secretaría de Política Económica - (UNPRE) - Programa Multisectorial de Preinversión II- Préstamo BID 925 OC-AR - Taller Borde Metropolitano - 13 de mayo, 2010 - La Plata



aporte de estos equipamientos radica en crear un espacio común, abastecido por espacios, servicios y calidades específicamente adaptados a las necesidades de las industrias, destinado en exclusividad a usos industriales y servicios complementarios y diferenciados del tejido urbano residencial, minimizando las fricciones y conflictos territoriales con otras funciones urbanas.

Los corredores concéntricos, facilitarán los vínculos en sentido N-S y S-N de aquellas cargas que no tienen origen y destino en la Capital, sirviendo además como malla perpendicular que vincula las trazas radiales. El potencial que aportan los cruces con las distintas trazas ferroviarias, debería canalizarse a través de zonas logísticas y de ruptura de carga con destino en la Capital, generándose así centros de servicios para el transporte.

En los esquemas que se presentan a continuación, se puede visualizar la localización de los PPII en función del área de influencia de las nuevas vialidades en estudio.

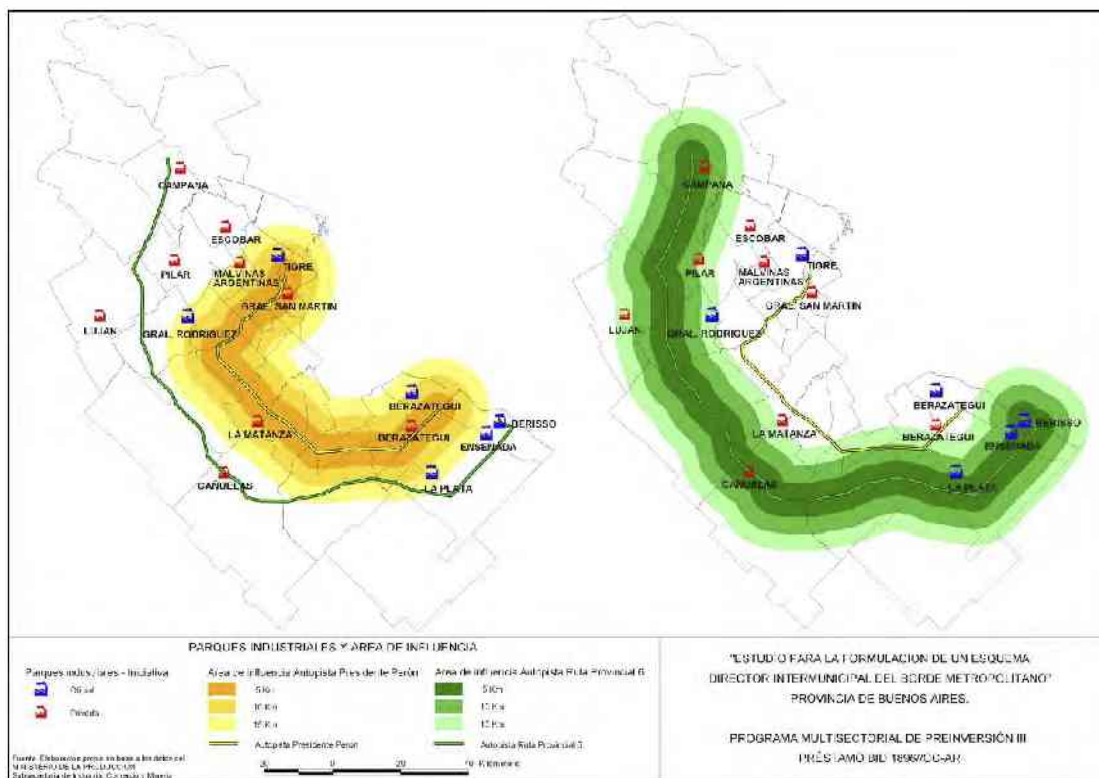


Imagen Sistema de Parques Industriales – Fuente "Estudio para la Formulación de un Esquema Director Intermunicipal del borde metropolitano" – Programa Multisectorial de Preinversión III

El sistema de ciudades intermedias se conforma por una estructura de centros que reúnen la mayor parte de la actividad económica vinculada al comercio y a los servicios de escala regional. La presencia de la administración pública, puntos de

intercambio de transporte y de espacios públicos de significación contribuyen a definir el sistema.

Cada centro que compone el sistema sirve a un área de influencia con diferentes escalas, que dependerá proporcionalmente de la complejidad de funciones y/o grado de especialización del centro. En la RMBA coexisten actualmente un área central tradicional y su reciente expansión; una estructura de centros tradicionales que se remontan a la matriz de crecimiento por el ferrocarril; y una nueva estructura de centralidades que responden a la lógica de las autopistas y el transporte privado. Se puede reconocer como tendencia una creciente divergencia entre centros tradicionales y nuevas centralidades con efecto negativo en la cohesión social.

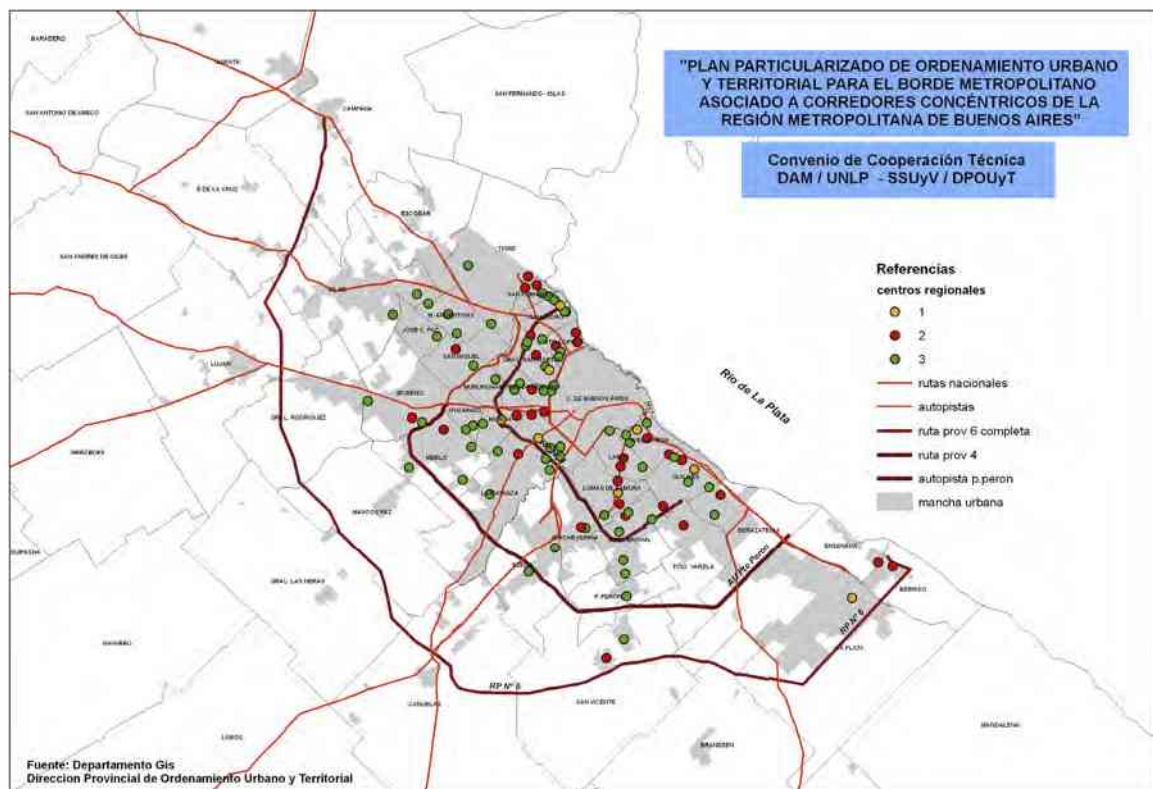


Imagen Sistema de ciudades intermedias – Sistema de transporte y comunicación

El *sistema de transporte y de comunicación*, finalmente es el que enlaza los sistemas anteriores, vincula internamente a la RMBA y con el resto del país, está constituida por autopistas y rutas nacionales y provinciales.

Posee un fuerte esquema radial a la CABA, constituido por: Acceso Norte (ramales Tigre RN A003, Escobar RNN° 9 y Pilar RNN° 8), Acceso Oeste (RN 7), AU Ricchieri (RN A002 en el eje sudoeste RNN° 205), AU La Plata-Buenos Aires (RN1 ramal a Mar del Plata RN A004 y AUR 2). Un esquema más débil, en vías de fortalecimiento,



lo constituyen los corredores concéntricos, configurados por trazas concéntricas a la CABA: Avenida General Paz y el Acceso Sudeste (RN A001 falta completar tramo sur), Camino de Cintura (RPN° 4), Camino del Buen Ayre, que continuará hacia el sur con la AUPP y la RPN° 6, futura AURP 6, vialidades que plantean para el futuro de la aglomeración, una perspectiva diferente que modificará todas las dimensiones de desarrollo. La AUPP en particular permitirá completar la malla reticular aportando nodos internos, que deberán dar carácter a los espacios intersticiales encerrados entre ambas autopistas. La red regional se complementa con las rutas secundarias, RNN° 3, 5, 12, 193 y 205, y las RPN° 1, 7, 8, 9, 21, 23, 24, 25, 26, 40, 201, 210 y 215; que se complementan con las vías terciarias de las mallas urbanas sirviendo al tránsito local.

En la **escala micro regional**, se pueden diferenciar los sectores de mayor desarrollo analizando las actividades que se realizan en el territorio y el crecimiento poblacional. En el trabajo *“Formulación de Lineamientos Estratégicos para el Territorio Metropolitano de Buenos Aires. Etapa diagnóstica 2005. Transformaciones Socio territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires”*, el Lic. Pablo Ciccolella identifica esquemáticamente tres etapas con tres tipologías de crecimiento diferentes en la RMBA, una primera forma de crecimiento denominada compacta, una segunda tipología de crecimiento metropolitano en forma lineal, y un tercer tipo de crecimiento “insular” o en forma de archipiélago⁷.

⁷ “Formulación de Lineamientos Estratégicos para el Territorio Metropolitano de Buenos Aires. Etapa diagnóstica 2005. Transformaciones Socio territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires” - Lic. Pablo Ciccolella – “Una primera forma de crecimiento denominada compacta, o en forma de “mancha de aceite” claramente expresada en la mayor parte del territorio de la ciudad de Buenos Aires y los partidos de la primera corona del Conurbano Bonaerense. Es el tipo de crecimiento que predominó hasta los años sesenta. La segunda tipología del crecimiento metropolitano, se da a partir de los años setenta hasta fines de los ochenta, en un radio que alcanzó hasta los 50 km de distancia al centro de la ciudad de Buenos Aires, poblada por unos 11 millones de habitantes y con un espacio urbanizado de unos 1.800 Km². Se trata de una forma de crecimiento lineal, siguiendo las principales avenidas y accesos rápidos del conurbano bonaerense. Si bien en los entáculos se reproduce la compacidad de la forma de crecimiento anterior, en escala metropolitana el resultado es una mancha urbana discontinua con hitos significativos entre cada entáculo. El tercer tipo de crecimiento, al que se hace referencia y cuyos efectos condicionan al Conurbano Bonaerense en la actualidad, puede denominarse “insular” o en forma de archipiélago y comienza a insinuarse en los años 90, en función de la multiplicación de urbanizaciones cerradas, centros comerciales, centros de entretenimiento, parques industriales, centros logísticos, ampliación de la red de autopistas metropolitanas, etc. hacia la difusa tercera corona. Es el tipo de crecimiento que comienza a conformar un archipiélago urbano, con grandes discontinuidades ya sea de tejido compacto o lineal, en un pasaje altemo de suelo urbano y suelo rural conformando un área total de cerca de 4.000 Km², con unos 3.000 km² de suelo urbano y unos 14.000.000 de habitantes en un arco de más de 75 km de distancia desde el centro de la ciudad. El archipiélago contribuye a conformar la megalópolis o una región metropolitana gigantesca que incorpora los partidos de la tercera corona. Esta región metropolitana expresa un modelo económico basado en el consumo y en un proceso de reindustrialización, organizado sobre la base de establecimientos mediano-grandes emplazados preferentemente en parques industriales, aislados de la trama urbana compacta. Los fragmentos especializados (urbanizaciones cerradas, countines, centros comerciales, parques industriales, etc.), las autopistas, la aparición de subcentros complejos, van dando forma a este nuevo tipo de territorio metropolitano en forma de red o archipiélago”



ocupación del suelo actúa de manera inversa a la tasa de crecimiento, disminuye conforme aumenta la distancia a la CABA.

Dentro del área de estudio, surge como que la dinámica poblacional asume marcadas diferencias referidas a sus ritmos de crecimiento y población involucrada, variando notablemente según se trate del entorno de la AURP6 o la AUPP. En cuanto a la cantidad de partidos que atraviesan, la AU-RP6 atraviesa trece partidos y la AUPP diez, pero la suma de la población total involucrada por esta última, duplica en población a la suma de los trece anteriores, marcando una notoria diferencia de valores absolutos de la población. Algo similar ocurre con la densidad de población, para todos los partidos atravesados por la AURP6 las densidades son bajas, en cambio en los partidos atravesados por la AU-PP, en comparación con las anteriores son mucho más elevadas, si bien en general no superan los 40 habitantes por hectárea.

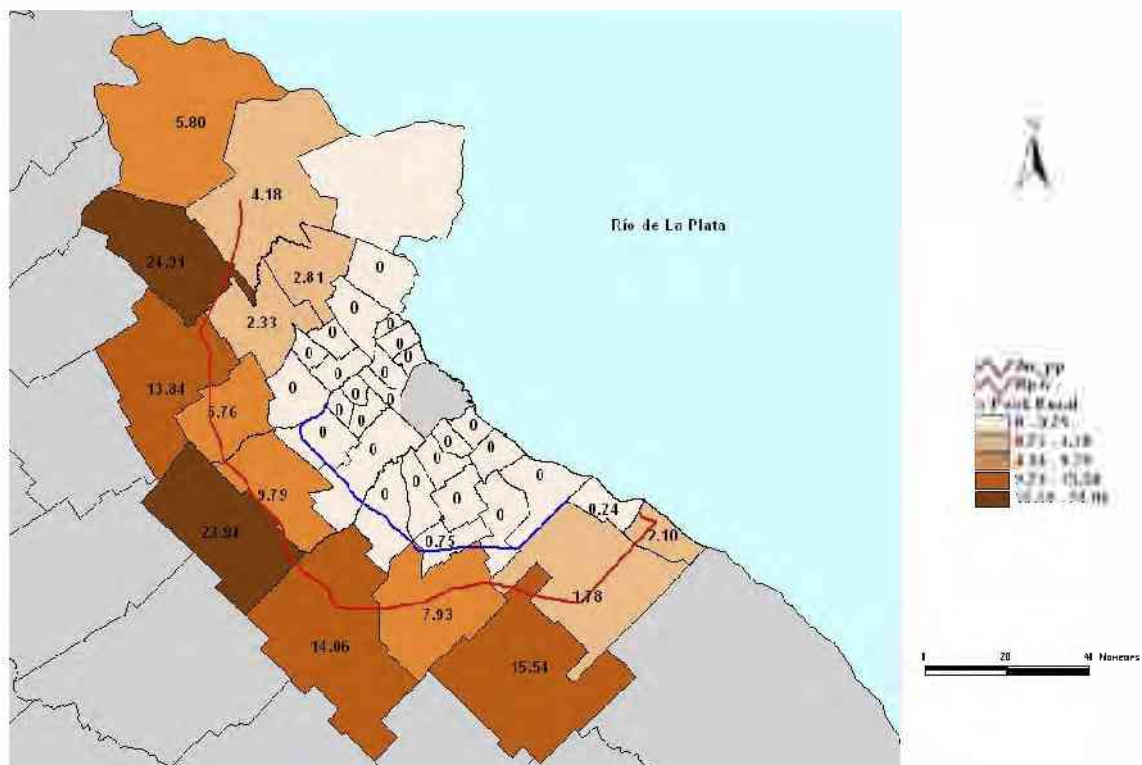


Imagen: Porcentaje de población rural sobre total de población

Otro dato a tener en cuenta es el porcentaje de población rural, y como influye en los totales de población para cada partido. Nuevamente, surge una marcada diferencia entre ambas vías. Los partidos involucrados por la AURP6 en general presentan valores variables de población rural, llegando en algunos casos al 24 % del total, y en cambio los involucrados por la AUPP en general no presentan población censada como rural.



Con la imagen División Catastral de los partidos involucrados en el área de estudio, se complementa y justifica el análisis de la población por su distribución en el territorio y las bajas densidades, por corresponderse con una primacía del ámbito rural sobre el urbanizado.

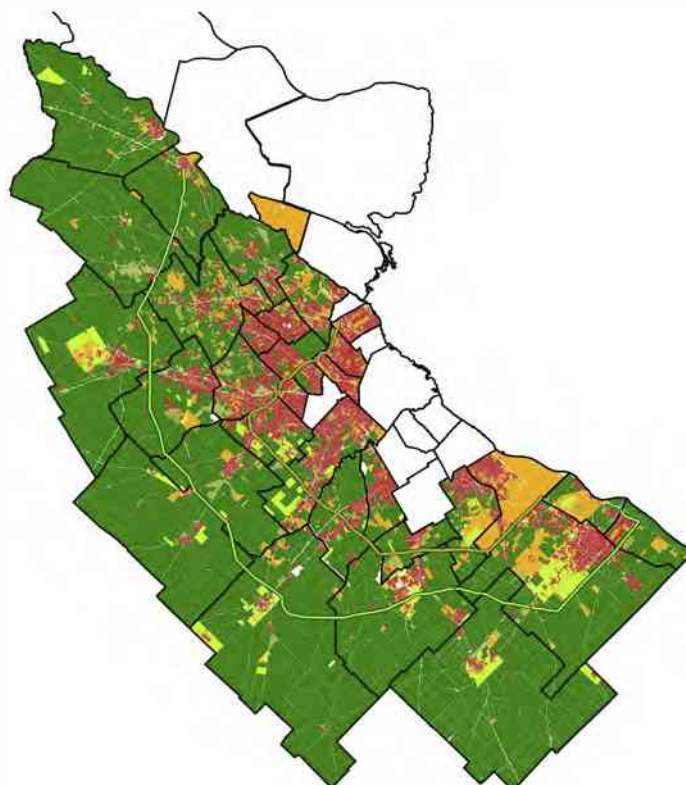


Imagen División catastral

Considerando como unidades de análisis para la división catastral la *manzana* (asimilable a áreas urbanizadas), *otros* (chacras⁸, quintas⁹ y fracciones¹⁰) y *rural* (predios cuyo fraccionamiento no encuadra en las clasificaciones precedentes), puede analizarse que la división catastral de los partidos del área de estudio, analizada según el corredor al que pertenezca y su ubicación geográfica presenta:

Para los partidos vinculados con la AURP 6, con mayor porcentaje de división catastral considerada rural:

⁸ **Chacra:** Son extensiones de terreno cuya superficie sea superior a las 12 hectáreas y no exceda las 120 hectáreas, totalmente rodeadas de vías de comunicación

⁹ **Quinta:** Las quintas son extensiones cuya superficie exceda de 15 hectáreas y no supere las 12 hectáreas, totalmente rodeadas de vías de comunicación

¹⁰ **Fracción:** Las fracciones no tienen especificaciones de ningún tipo dentro de la ley 10.707, es por ello que podemos encontrarlas como macizos puros, o como subdivisiones de algún macizo puro



-al norte, Zárate con un 92% Campana con 89%, Exaltación de la Cruz con 94% y Pilar con 65%.

-al oeste, Luán con el 87%, Gral. Rodríguez con 78%, Marcos Paz con 89% y Gral. Las Heras 96%.

-al sur, Cañuelas con 93%, San Vicente con 87%, Brandsen con 95%, La Plata con 70% y Berisso 75%.

Para los partidos vinculados con la AUPP se observa que:

-al oeste con mayor porcentaje de división catastral considerada manzana, se pueden mencionar Ituzaingo con 72%, La Matanza con 33% y Merlo con 38 %; con mayor porcentaje de división catastral considerada rural: La Matanza con 42% y Merlo con 39%.

-al sur con mayor porcentaje de división catastral considerada rural: Ezeiza con 81%, Florencio Varela con 48%, La Plata con 70%, Presidente Peron con 72% y San Vicente con 87%; con mayor porcentaje de división catastral considerada otros, se puede mencionar a Berazategui con el 82% y Ensenada con el 44%.

Comparando los resultados comparativamente para cada corredor, surge con claridad que la traza de la AURP6, tiene una supremacía de división catastral tipo rural con alto porcentaje para la mayoría de los partidos que atraviesa, situación que se corresponde con un área predominantemente periurbana, con coexistencia de ámbitos suburbanos y actividades primarias intensivas; en cambio el corredor de la AUPP presenta marcadas diferencias entre los partidos del oeste y del sur, en el primer sentido los mayores porcentajes de división tipo manzana, pautan un ámbito eminentemente urbano en cambio la división del tipo rural al sur, pauta una mayoría de existencia de periurbano.

En correlato con las matrices de crecimiento de las coronas de la RMBA, el área urbana identificada al año 2009 corrobora que los procesos de crecimiento, responden a un completamiento de intersticios, extensión a través de urbanizaciones cerradas y sobre los ejes viales como una continuación de la mancha urbana existente.

En el contexto de los totales de urbanizaciones cerradas de la provincia de Buenos Aires, los partidos de la zona norte de la RMBA registran la mayor cantidad de

asentamientos los partidos de Pilar con 133, Tigre con 71, Escobar con 45 y San Isidro con 39, favoreciendo su localización los corredores radiales a la CABA conformados por las autopistas, avanzando en el valle de inundación de la cuenca del Río Luján, y avanzando sobre el área rural con mayor índice de productividad.

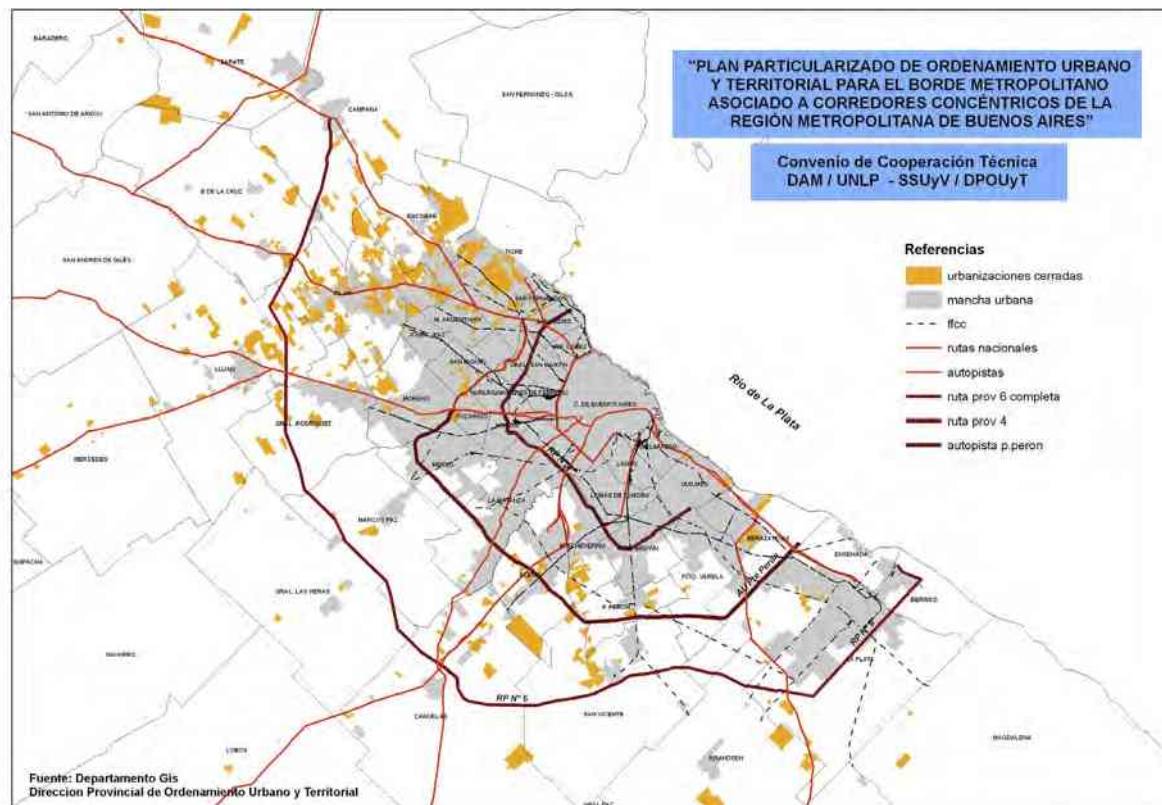


Imagen: Localización de Urbanizaciones Cerradas

El mayor crecimiento y extensión urbana sobre los ejes viales, acompaña la ruta 200 en los partidos de Merlo y Marcos Paz, la ruta 3 en los partidos de La Matanza-Cañuelas, la ruta 7 en el partido de Gral. Rodríguez y la ruta 53 en el partido de Florencio Varela, definido en general por los menores costos de la tierra.

En los antecedentes que cuenta la DPOUT, en el plano “matriz de crecimiento actual”, se muestra comparativamente la mancha urbana de comienzos de la década del 2000 y la correspondiente al 2009. Se pone en evidencia que el mayor proceso de crecimiento “insular” ha sido reciente, mayoritariamente en esta década.

En contrapartida con los modos de crecimiento enunciados, se verifica una tendencia de crecimiento de asentamientos irregulares, que alcanzan los 900 asentamientos y villas, con altos niveles de hacinamiento y carencia de servicios

básicos, planteados como estrategia de acceso desde la informalidad a una vivienda.

En el área de estudio, se evidencia con mayor importancia que el proceso de asentamientos irregulares, el proceso de construcción de vivienda de Planes sociales, que pone en evidencia que desde algunas operatorias públicas se propone la expansión a partir de nueva urbanización

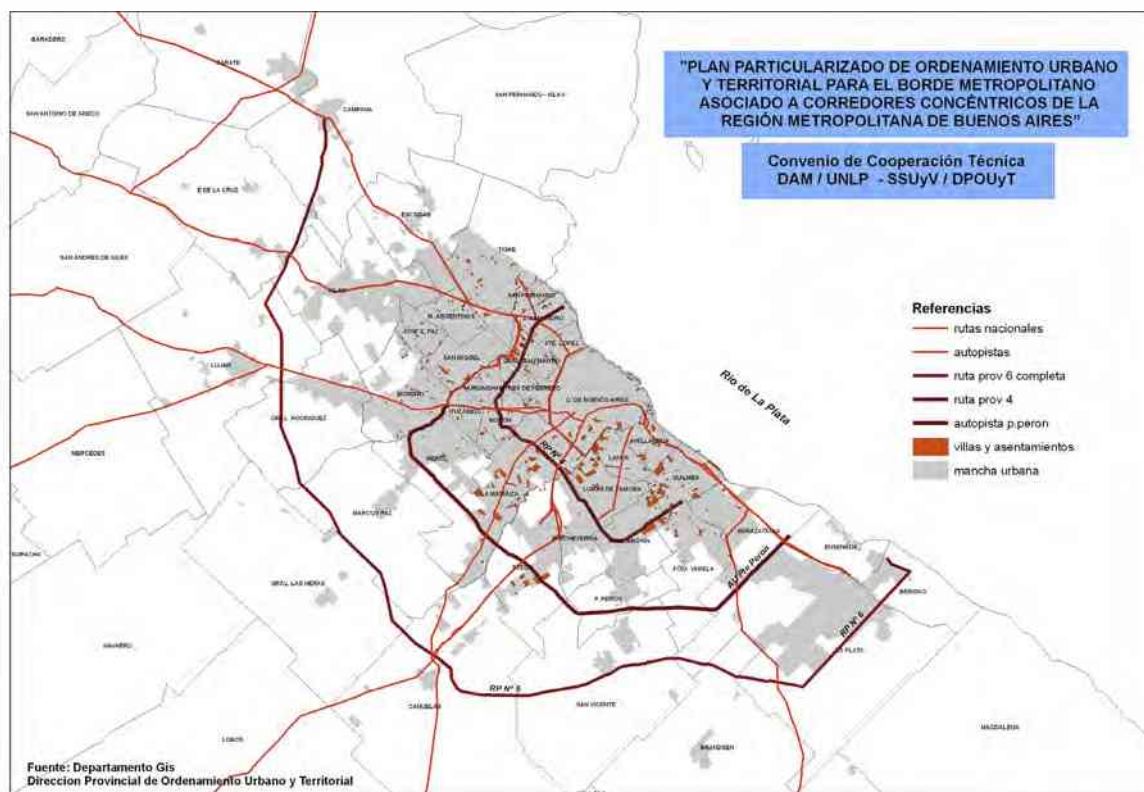


Imagen: Localización de Asentamientos y villas

En relación a las problemáticas ambientales, los partidos más afectados por cavas y tierras decapitadas por extracción para provisión de tosca y ladrillo son Moreno, Merlo, Marcos Paz, La Matanza, Cañuelas.

El modelo de crecimiento poblacional descrito anteriormente, que se dio fundamentalmente en la década del '90 se circunscribe claramente al modelo económico puesto en marcha, con la reestructuración de accesos y autopistas, fortaleciendo el transporte particular, contrapuesto con la escasa o nula inversión estatal en materia de servicios públicos. La localización periférica de los asentamientos de urbanizaciones cerradas, responden a este modelo, dependen fuertemente del automóvil individual y de servicios automotores no masivos, y en



contrapartida generan a los trabajadores que se desempeñan en estos ámbitos, complejos y costosos viajes en diferentes modos de transporte.

Otro factor que definió esta situación fue el deterioro ferroviario, dado que en la década del '60 los viajes a la CABA desde la RMBA, transcurrían básicamente en ferrocarril con posteriores combinaciones en colectivos o colectivos/subte en sus extremos, a partir del en la actualidad, un alto porcentaje de la movilidad diaria se resuelve por transporte público de pasajeros largos, en general para llegar al área de estudio, no existe una oferta diversa, la cobertura se debilita alcanzando sólo algunos subcentros y alrededores, dejando así a los barrios más alejados con escasa líneas locales.



CONCLUSIONES

En el área de estudio, la preponderancia de usos del suelo se da sobre la actividad primaria, cuenta con ciudades intermedias con escasa población, situación que pauta el alto grado de ruralidad del sector.

La expansión urbana, con su dinámica de desplazamiento de la residencia y ámbitos recreativos fuera de las ciudades, ha inducido la proliferación de urbanizaciones cerradas, situación que se ha fortalecido por los proyectos de las vías AUPP y AURP6, generando una reconfiguración del territorio, y desde los económico productivo, se plantean nuevos roles asignados por las infraestructuras de escala regional, con nuevas dinámicas que responden al flujo entre los puertos de la región con la red vial troncal nacional e internacional, fomentando la aparición de nuevos escenarios con instalación de soporte a estas nuevas actividades.



COMPONENTE 3

Plan de Manejo de Suelos asociados a Corredores Concéntricos.



3. Análisis de los Marcos Normativos de Zonificación del Suelo.

En este apartado, se examinarán los marcos normativos de zonificación del suelo de los 26 municipios que conforman el sector de estudio, a fin de evaluar la actualización e integración normativa que rigen el dominio, uso, ocupación y dinámica del mercado del suelo urbano en el área de estudio.

A efectos de realizar el análisis de los marcos normativos de zonificación del suelo de los partidos involucrados en el área de estudio, se procedió a buscar la información disponible del uso legal, ordenanzas vigentes convalidadas por decreto provincial en cada partido, y ordenanzas modificatorias a la norma general, siendo la fuente de información la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial de Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Ministerio de infraestructura de la Pcia. de Bs. As. La cartografía general y por partido, discriminando etapas del proceso, áreas y zonas, fue elaborada a partir de la base de datos del Departamento Sistemas de Información Geográfica, de la misma Dirección Pcial.

3.1. Marco Normativo del Ordenamiento Territorial de la Provincia de Buenos Aires – Decreto Ley 8912/77.

En la provincia de Buenos Aires, rige el decreto ley 8912/77, que regula los aspectos relacionados con el uso, subdivisión y ocupación del suelo de los 135 municipios de la Provincia. En este sentido es importante mencionar que la ley da el marco general y cada municipio tiene su norma específica de ordenamiento territorial, aprobada por ordenanza municipal y convalidada por decreto provincial.

3.1.1. Objetivos y principios

Entre sus objetivos fundamentales, se encuentran los siguientes:

- Asegurar la preservación y mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio o territorio.-
- Creación de condiciones físico - ambientales que posibiliten satisfacer al menor costo económico y social, los requerimientos y necesidades de la comunidad en materia de vivienda, industria, comercio, recreación, infraestructura, equipamiento, servicios esenciales y calidad del medio ambiente.-



- Preservación de las áreas o sectores de interés natural paisajístico, histórico o turístico, a los fines del uso racional y educativo de los mismos.-
- Implementación de los mecanismos legales que posibiliten al gobierno municipal, evitar especulaciones y asegurar el Ordenamiento Territorial y Urbano, salvaguardando los intereses generales de la comunidad.-
- propiciar la conciencia comunitaria con relación al tema que nos ocupa a fin de generar la necesidad vital de preservación, cuidado y recuperación de los valores urbano ambientales.-
- Promover a la participación de la comunidad en los procesos de ordenamiento territorial, a fin de generar un producto concensuado y aceptado por los diversos actores sociales que constituyen el colectivo social.-

3.1.2. Responsabilidades

La responsabilidad primaria del Ordenamiento Territorial recae en el nivel municipal y es obligatorio para cada partido contar con la normativa de uso del suelo como instrumento sectorial (art. 70º, Ley 8912). Asimismo el art. 71º especifica que: Se entiende, dentro del ordenamiento territorial, por proceso de planeamiento físico, al conjunto de acciones técnico político administrativas para la realización de estudios, la formulación de propuestas y la adopción de medidas específicas en relación con la organización de un territorio, a fin de adecuarlo a las políticas y objetivos de desarrollo general establecidos por los distintos niveles jurisdiccionales (Nación, Provincia, Municipio) y en concordancia con sus respectivas estrategias.

Intervienen en el proceso de ordenamiento territorial a nivel municipal sus oficinas de planeamiento, locales o intermunicipales, y a nivel provincial el Ministerio de Obras Públicas, la Secretaría de Planeamiento y Desarrollo y la Secretaría de Asuntos Municipales.

3.1.3. Instrumentos de Aplicación - Etapas del proceso

En el CAPITULO III “DE LOS INSTRUMENTOS DE APLICACIÓN”, Art. 74º del mencionado Decreto Ley, se establece que los municipios contarán, dentro de la oficina de planeamiento, con un sector de planeamiento físico que tendrá a su cargo los aspectos técnicos del proceso de ordenamiento territorial del partido; en este



orden de cosas en el Art. 75º, de define que el proceso de planeamiento se instrumentará mediante la elaboración de “etapas sucesivas”, que se considerarán como partes “integrantes del plan de ordenamiento”; en el art. 76º, se dispone que en cada una de las etapas del proceso de planeamiento establecido se procederá a la evaluación de las etapas precedentes (excepto en los casos de planes particularizados), a fin de realizar los ajustes que surjan como necesidad de la profundización de la investigación de los cambios producidos por la dinámica de crecimiento e impactos sectoriales, y por los resultados de la puesta en práctica de las medidas implementadas con anterioridad.

Las etapas del proceso son:

1º Delimitación Preliminar de Áreas: Se entiende por delimitación preliminar de áreas al instrumento técnico-jurídico de carácter preventivo que tiene como objetivo reconocer la situación física existente en el territorio de cada municipio, delimitando las áreas urbanas y rurales y eventualmente zonas de usos específicos. Permitirá dar en el corto plazo el marco de referencia para encauzar y controlar los cambios de uso, pudiendo establecer lineamientos generales sobre ocupación y subdivisión del suelo (art. 77 del Decreto Ley 8912/77).

2º Zonificación según Usos: Se entiende por zonificación según usos al instrumento técnico-jurídico tendiente a cubrir las necesidades mínimas de ordenamiento físico territorial, determinando su estructura general, la de cada una de sus áreas y zonas constitutivas, en especial las de tipo urbano, estableciendo normas de uso, ocupación y subdivisión del suelo, dotación de infraestructura básica y morfología para cada una de ellas (art. 77 del Decreto Ley 8912/77). La zonificación según usos podrá realizarse por etapas preestablecidas, una vez producido el esquema de estructuración general, pudiendo incluir la prioridad de sectores o distritos para la provisión de infraestructura, servicios y equipamiento básicos como elemento indicativo para las inversiones públicas y privadas.

3º Plan o Código de Ordenamiento Territorial: El plan de ordenamiento organizará físicamente el territorio, estructurándolo en áreas, subáreas, zonas y distritos vinculados por la trama circulatoria y programando su desarrollo a través de



propuestas de acciones de promoción, regulación, previsión e inversiones, mediante métodos operativos de ejecución en el corto, mediano y largo plazo, en el cual deberán encuadrarse obligatoriamente los programas de obras municipales, siendo indicativo para el sector privado.

Fijará los sectores que deban ser promovidos, renovados, transformados, recuperados, restaurados, preservados, consolidados, o de reserva, determinando para cada uno de ellos uso, ocupación y subdivisión del suelo, propuesta de infraestructura, servicios y equipamiento, así como normas sobre características morfológicas.

4º Planes Particularizados: Se entiende por plan particularizado al instrumento técnico-jurídico tendiente al ordenamiento y desarrollo físico parcial o sectorial de áreas, subáreas, zonas o distritos, pudiendo abarcar áreas pertenecientes a partidos linderos.

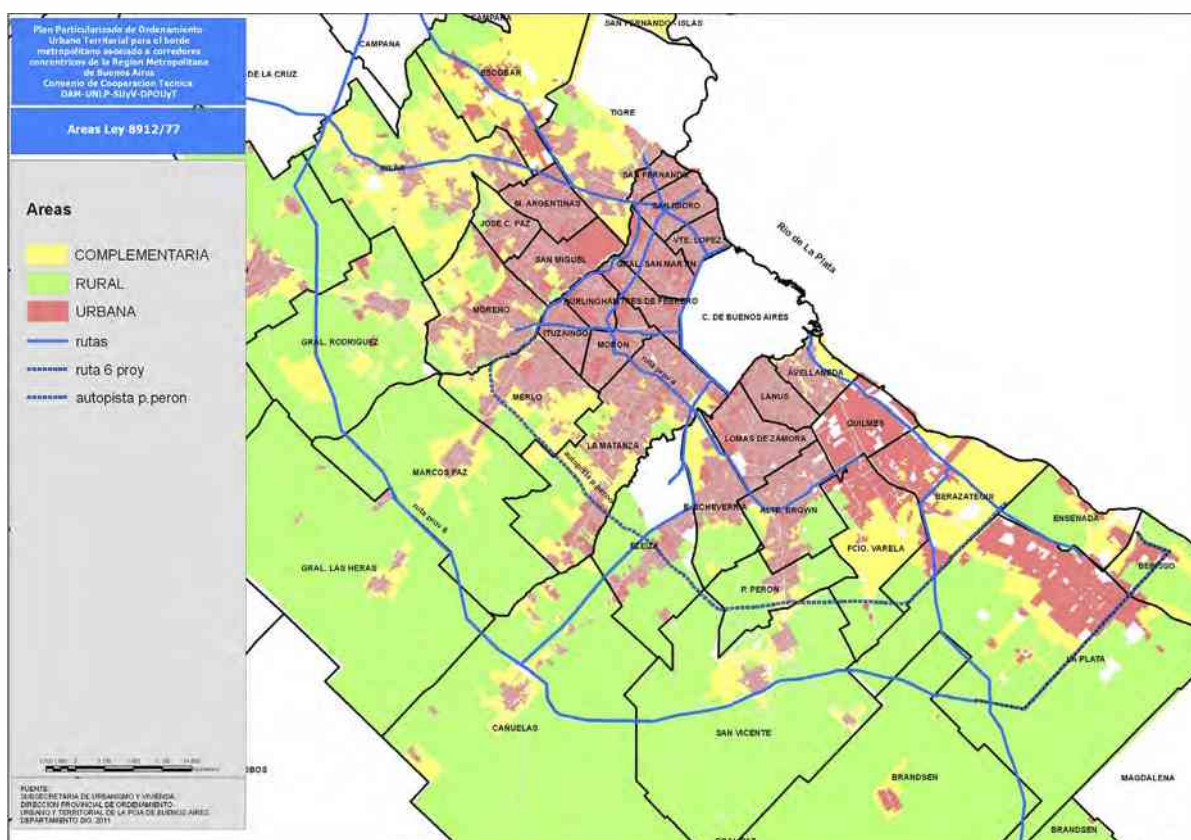
Cabe mencionar, que el art.81º, del mencionado Decreto Ley, establece que los planes de ordenamiento podrán tener escala intermunicipal cuando así se determine a nivel provincial o por iniciativa municipal, abarcando las jurisdicciones de aquellos partidos que teniendo límites comunes y problemas afines deban adoptar soluciones integradas. Las mismas se concentrarán de acuerdo con los mecanismos técnico-administrativos que se establezcan a nivel provincial y comunal.

3.1.3.1 Etapas del proceso de los municipios del sector de estudio

En ese sentido es importante destacar que de 26 los partidos que conforman el sector de estudio, 6 municipios, que representan aprox. El 23% de la totalidad, se encuentran en la 1º etapa del proceso de planificación y 20, es decir el 77 % sobre la totalidad, en la 2º etapa, según se observa en el plano de “etapas del proceso”.

3.1.4.1. Áreas y zonas de los municipios del sector de estudio

A partir del análisis del marco normativo vigente -en el marco de la ley provincial DL 8912/77- en cada uno de los 26 partidos comprendidos en el sector de estudio, se han elaborado los planos de áreas y de zonas, que se muestran a continuación, de los cuales que surgen las siguientes apreciaciones:



Plano de Áreas por partido, en el marco del DL 8912/77. Fuente: DPOyT. Dto. SIG, 2011.

De la lectura del plano de áreas surgen dos situaciones claramente diferenciadas en función de la relación de los partidos con la RPN° 6 o con AU-PP (proyecto):

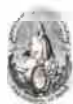
- los partidos relacionados directamente con el recorrido de la Ruta Provincial N° 6, que suman un total de 14, son atravesados por esta, en su mayoría en áreas Rurales (13 de los 14 partidos), y/o Complementaria (7 de los 14 partidos), en una escala muy inferior en cuanto a puntos de contacto y distancias de recorrido en Áreas Urbanas (5 de un total de 14 partidos). Cabe mencionar que todos estos partidos conforman un ecosistema con un desarrollo de actividades rurales, extensivas e intensivas con algún uso



puntual urbano muy cercano a la Autopista Panamericana y alguna localidad del interior.

- Si se observa con detenimiento el plano puede verificarse que en cada municipio que es atravesado por la Ruta Provincial N° 6, los mayores distancias de recorrido, son con relación directa a áreas rurales (indicadas con verde) –casos de los partidos de Zárate, Exaltación de La Cruz, Campana, Pilar, Luján, Gral. Rodríguez, Marcos Paz, Gral. Las Heras, Cañuelas, San Vicente, Coronel Brandsen, La Plata, Berisso- en segundo término y siguiendo con el indicador de distancias de recorrido, pero en una dimensión muy inferior a la anterior, la ruta convive con áreas complementarias (indicadas en color amarillo), en las que por lo general se localizan zonas residenciales extraurbanas, -casos de los partidos de Exaltación de La Cruz, Pilar, Gral. Rodríguez, San Vicente, La Plata y Ensenada- y por último y un mínimo recorrido, con áreas urbanas –casos de los partidos de Campana, Gral. Las Heras, San Vicente, La Plata y Berisso-
- Los partidos relacionados con el recorrido del proyecto de la Autopista Presidente Perón - AUPP, que suman un total de 12, son atravesados por esta, en su mayoría en Áreas Urbanas (11 de 12 partidos), en segundo lugar en Áreas Complementarias (6 de 12 partidos) y por último en Áreas Rurales (4 de 12 partidos).
- Asimismo, se interpreta de la lectura del plano de áreas, que en cuanto a distancias de recorrido, de conectividad del territorio de cada partido con la autovía proyectada, en los partidos localizados al Noroeste -Hurlingham, Moreno, Merlo (parte), Ituzaingó- las mayores distancias se producen a través del Área Urbana (color rojo), en el sentido Oeste-Sur, hay una transición del área Urbana a la Complementaria (color amarillo)-Merlo y La Matanza- y finalmente hacia el Sudeste, la mayor parte del recorrido de la autovía es con relación al Área rural (color verde)– Ezeiza, Presidente Perón, Florencio Varela – completando el recorrido en el partido de Berazategui, en el que la mayor parte de la autovía, atraviesa el Área Complementaria.

A efectos de completar el análisis, se elaboró una tabla Síntesis de Areas y Zonas y un Plano General de Zonas (en el marco del Art. 7° del DL 8912/77), de la totalidad



de los partidos que conforman el sector de estudio, a partir de los cuales, se pueden relacionar las zonificaciones vigentes por partido y los puntos de contacto y recorrido de ambos corredores viales (AU-PP y RPN° 6), de su análisis, surge lo siguiente:

- Los municipios relacionados con el recorrido de la Ruta Provincial N° 6, que suman 14 partidos, se encuentran en esos sectores o puntos de contacto zonificados como: Agropecuarios/Productivo, 8 de los 14 partidos, Industrial en 7 de los 14 partidos, Residencial Extraurbano en 6 de los 14 partidos, Residencial en 4 de los 14 partidos, 3 zonas de reserva –una de ellas para ampliación urbana,-, uno como comercial y un uso específico.
- Los municipios relacionados con el recorrido de Autopista Presidente Perón – en proyecto- , que suman 12 partidos, se encuentran en esos sectores o puntos de contacto zonificados como: Esparcimiento 4 de los 12 partido, Recuperación en 4 de los 12 partidos, Residencial en 5 de los 12 partidos, agropecuario en 5 de los 12, reserva en 2 de los 12 partidos y los usos Equipamiento, comercial, industrial y residencial extraurbana en 1 partido de un total de 12.
- Sintetizando, en los partidos relacionados con la RPN°6 -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- predominan los usos agropecuarios, industriales y residenciales extraurbanos; en los partidos relacionados con la AU-PP (proyectada) -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- no hay predominancia de algún tipo de uso en particular, dándose en similar cantidad usos como el Esparcimiento y Recuperación uso Residencial y agropecuario.



En relación con la Autopista Presidente Perón - AUPP		
Municipio	Área (Art.5° - DL 8912/77)	Zona (art. 7° - DL 8912/77)
Moreno,	urbana	Esparcimiento
Ituzaingo	urbana	Esparcimiento
Merlo	Urbana – complementaria - Rural	Recuperación – residencial - agropecuaria
La Matanza	Urbana - complementaria	Agropecuario – residencial - industrial
Ezeiza	Urbana - rural	Agropecuario – residencial -
Presidente Perón	Urbana – complementaria - Rural	Agropecuaria – residencial – residencial extraurbano
Florencio Varela	Complementaria - Rural	agropecuaria
Berazategui	Urbana - complementaria	Reserva - recuperación
San Isidro	urbana	Comercial – esparcimiento - residencial
Gral. San Martín	urbana	Equipamiento - recuperación
Hurlingham	urbana	esparcimiento
Tres de Febrero	Complementaria - urbana	Recuperación - reserva
En Relación con la Ruta Provincial N° 6 – RPN°6		
Municipio	Área (Art.5° - DL 8912/77)	Zona (art. 7° - DL 8912/77)
Zarate	Complementaria - Rural	Industrial - residencial
Exaltación de la cruz	Complementaria - Rural	Industrial – reserva – residencial extraurbano
Campana	Urbana – complementaria - Rural	Industrial - Agropecuario – residencial – reserva ampliación urbana
Pilar	complementaria - Rural	Agropecuario- residencial extraurbano
Luján	rural	Residencial extraurbano
General Rodríguez	complementaria - Rural	Productivo agropecuario – Residencial Extraurbano
Marcos Paz	rural	agropecuario
Gral. Las Heras	Urbana - Rural	Agropecuario - residencial
Cañuelas	Complementaria - Rural	Agropecuario - industrial
San Vicente	Urbana - Rural	Industrial – agropecuario – urbano – residencial extraurbano
Coronel Brandsen	rural	productivo
La Plata	Urbana – complementaria - Rural	Productivo – residencial – reserva – industrial - comercial – recuperación – residencial extraurbano
Berisso	Urbana - Rural	Residencial – recuperación - industrial
Ensenada	Complementaria – inicio del recorrido	Industrial - uso específico



3.2. Normativas vigentes a nivel partido

A continuación se abordará el estudio de la situación normativa en relación al uso y ocupación del suelo de cada uno de los 26 partidos relacionados físicamente con las dos autovías RPN°6 y AU-PP. Para ellos se considerará, la etapa del proceso de planeamiento – definido anteriormente – en la que se encuentra el partido, la data de su vigencia, la cantidad de normas que modifican a norma principal, el año de su aprobación y la temática general de referencia.

3.2.1. MUNICIPIOS RELACIONADOS CON EL TRAZADO DE LA AUTOPISTA PRESIDENTE PERON

MORENO

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de planificación contando con un Código de zonificación, aprobado por ordenanza n° 3707 del año 2008 y vigente a nivel provincial por Decreto 2411 desde fines del año 2010. No tiene ordenanzas modificatorias. Ver detalle en cuadro siguiente:

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2 1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros
--

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1798/87	3294	26/07/1989	Código de Zonificación del Partido

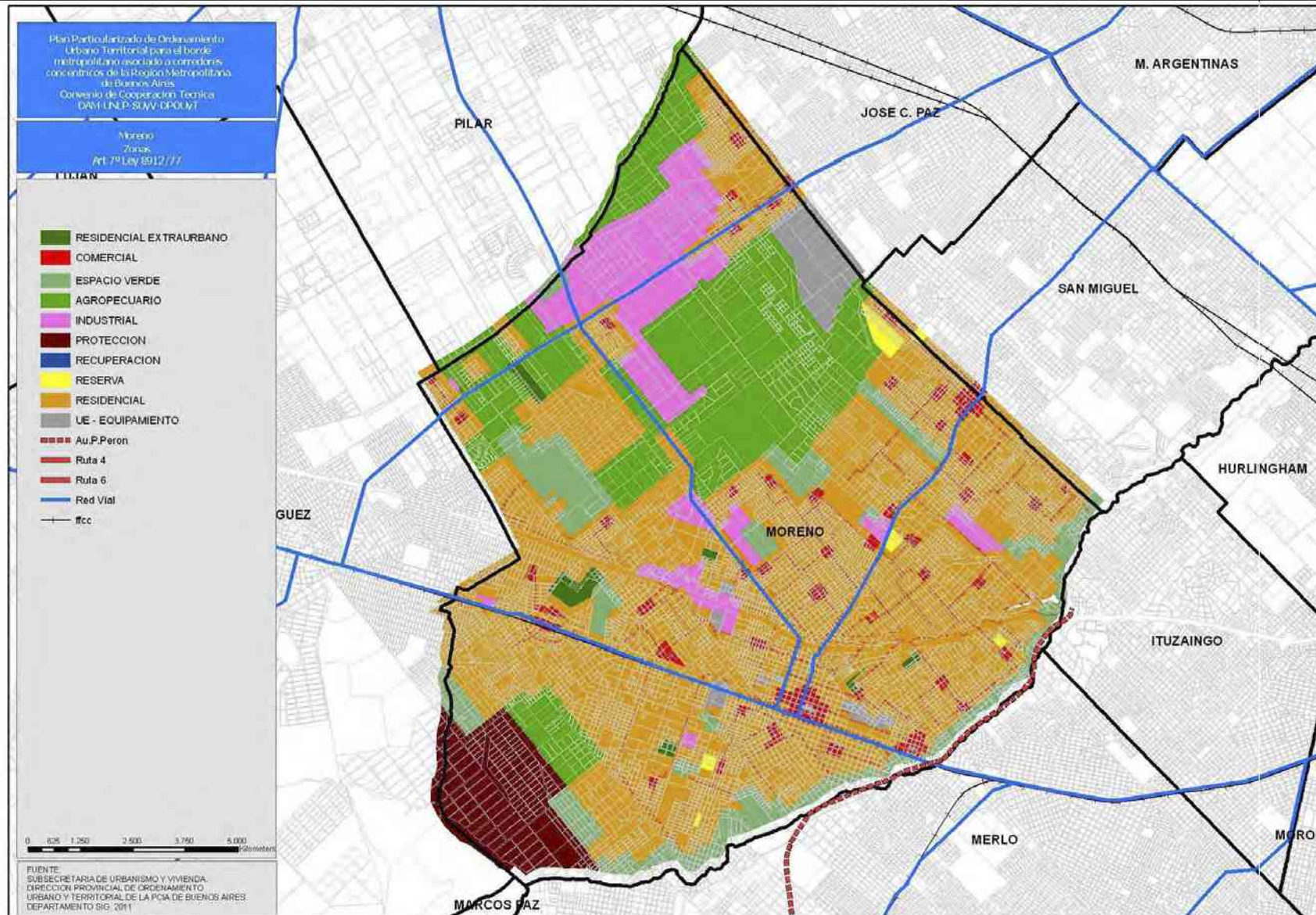
A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1293/84	6756	26/10/1984	Declaración SAU3 (Barrio Las Catonas)
1568/86	6758	26/10/1984	Creación Distrito Especial 4 (DE 4).
1617/86	9807	30/12/1986	Declara una parcela como Subárea Urbanizada 5 (SAU 5) ampliando el Área Urbana.
1780/87	3102	01/04/1987	Declara un predio como Sub Área Urbanizada 4 (SAU 4).
1761/87	6142	01/12/1988	Subárea Sub urbanizada (SASU5a).
1856/87	4854	14/09/1988	Declara un inmueble de Paso del Rey como Diseño Especial.
1958/88	6142	01/12/1988	Modifica artículo 4° de Ordnanza 1761/87.



1798/87	3294	26/07/1989	Código de Zonificación del Partido
2314/88	3294	26/07/1989	Modifica la Ordenanza 1798/87.
2409/89	3294	26/07/1989	Modifica la intensidad de uso del sector de Área Rural que pasa a Área Complementaria.
2321/88	4702	01/01/1989	Club de Campo San Diego.
2372/88	4696	01/01/1990	Precinto Industrial.
2398/89	4952	01/01/1990	Precinto Industrial.
2562/89	2003	01/07/1991	Parámetros Urbanísticos para V1 y V3.
2661/90	685	01/04/1992	Cementerio Parque.
2768/90	1001	01/08/1993	Equipamiento educativo.
2852/91	3302	01/04/1994	Afecta I1.
4436/95	4244	18/11/1996	Ampliación de Zona R4.
3890/94	60	08/01/1997	Ampliación de Zonificación R3.
4625/96	555	19/03/1997	Desafecta parcela de Zona Verde 3 (ZV3) y afecta a Zona Residencial 6 (ZR 6)
4633/96	1392	29/05/1997	Deroga Ordenanza N° 4374/ 95. Desafecta parcela de Zona Verde 2 (ZV2) y afecta a Zona Residencial 5 (ZR5).
4636/96	4044	21/10/1996	Delimita Zona R6.
4655/96	1894	04/07/1997	Agrega Usos permitidos.
4723/96	3253	24/09/1997	Desafecta chacra de la Reserva de Completamiento de Tejido y afecta a Zona Residencial 2 (ZR 2).
4831/96	4570	11/12/1998	Desafecta predio de la Reserva de Completamiento de Tejido, y afecta a Zona Residencial 2 (ZR2).
4376/95	1100	05/05/1999	Pasa a Alineamiento Comercial B.
201/98	1710	29/06/1999	Desafecta parcela del Área Rural Zona AA y afecta al Área Complementaria Zona Residencial Extraurbana.
148/98	1920	22/07/1999	Agrega Usos permitidos en Zona Industrial 2.
442/99	3093	14/09/1999	Desafecta de Área Rural a zona que es afectada a Residencial Extraurbana 6.
08/97	878	11/04/2000	Desafecta predio de la Reserva de Completamiento de Tejido, y afecta a Zona Residencial 3 (ZR3).
264/98	874	01/01/2000	Desafecta de Zona Verde 2 y afecta a Urbanización Especial.
260/98	1038	27/04/2000	Desafecta predio de Completamiento de Tejido y se afecta a Zona Residencial 3 (ZR3).
295/98	873	11/04/2000	Desafecta predio de Completamiento de Tejido y se afecta a Zona Residencial 3 (ZR3).
363/99	1966	01/01/2000	Desafecta de Área Complementaria y amplía Área Residencial 3.



764/00	2481	18/10/2001	Incluir como Uso Permitido al Alineamiento Comercial D a Pequeñas Industrias
809/00	759	22/04/2004	Desafecta de AA (Agropecuario A) una parcela y afectarla a la Zona Residencial 4 (ZR4).
293/98	3101	20/12/2005	Desafecta de Zona Industrial 2 (I2) una parcela y la afecta a la Zona Residencial 3 (R3).
751/00	2503	21/09/2006	Afecta predio a Zona Residencial 2 (ZR2).
2091/05	2504	21/09/2006	Afectar predio a Zona Residencial 2 (ZR2) intensidad de uso media.
2130/05	3377	16/11/2007	Afectar parcelas a Zona Residencial 2 y 3 (R2 y R3).
813/00	762	25/04/2008	Modifica el Código de Zonificación.
2936/04	2081/09		Desafecta del área complementaria Zona verde 1 y es afectada a Zona Industrial 2.
2780/07	1412	11/08/2009	Afecta frente de un predio como Alineamiento Comercial B y el resto del predio queda afectado como zonificación Verde2.
3837/09	2881/09		Modifica Ordenanza 2936/07.
3707/08	212	09/2010	Código de Zonificación





ITUZAINGO

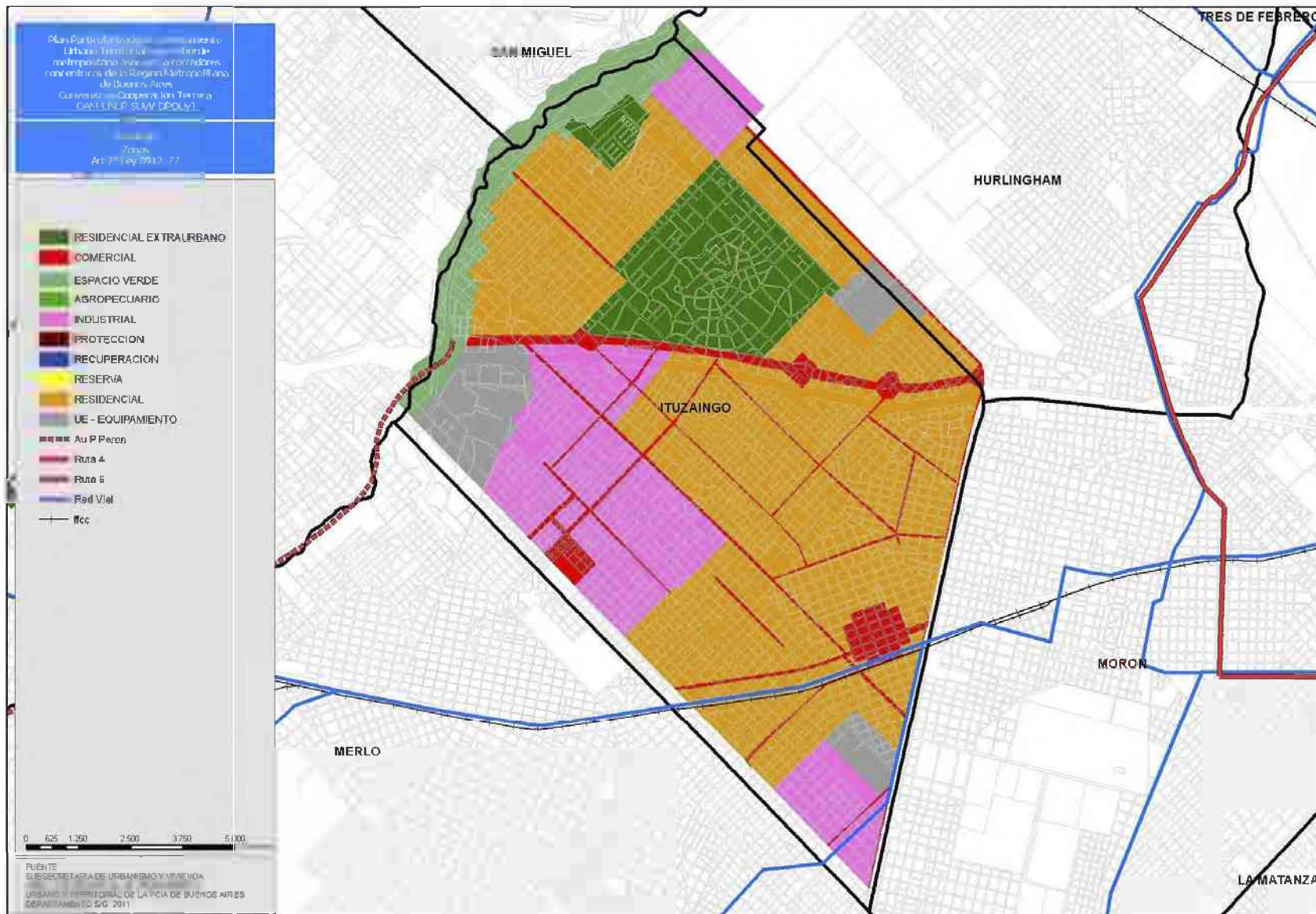
El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con un Código de Ordenamiento Urbano, aprobado por Ordenanza nº 10832, vigente desde el año 1989. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 13 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
10832/89	4318 / 90		Código de Ordenamiento Urbano

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
7170/81		02/11/1981	Adecuación normativa
7207/82		23/03/1982	Modifica la Ordenanza N° 7170/82
7246/82		01/01/1982	Modifica la normativa
7382/83		01/01/1983	Asigna Uso Equipo Comunitario
7388/83		03/10/1983	Modifica la Ordenanza N° 7170/82
9784/87	5122	01/10/1988	Inmuebles afectados por acceso Oeste
1004/88	5122	01/10/1988	Modifica Artículo 9 de Ordenanza 9784/87
10832/89	4318	01/01/1980	Código de Ordenamiento Urbano
11032/90	2004	01/07/1991	Distrito Urbanizado (DU 1)
11229/90	2004	01/07/1991	Modifica Artículo de la Ordenanza 11032/90.
139/96	4545	01/01/1997	Modifica el texto del Artículo 11° de la Ordenanza N° 10832/ 89.
293/97	918	11/04/2001	Desafecta predio de la Zona R1 y se lo designa como Sector Urbano Especial.
1424/04	338	01/01/2005	Modifica los Art. 2.1.0, 2.1.1.0, 10.3.2.0 del Código de Planeamiento Urbano y Grilla general de usos.





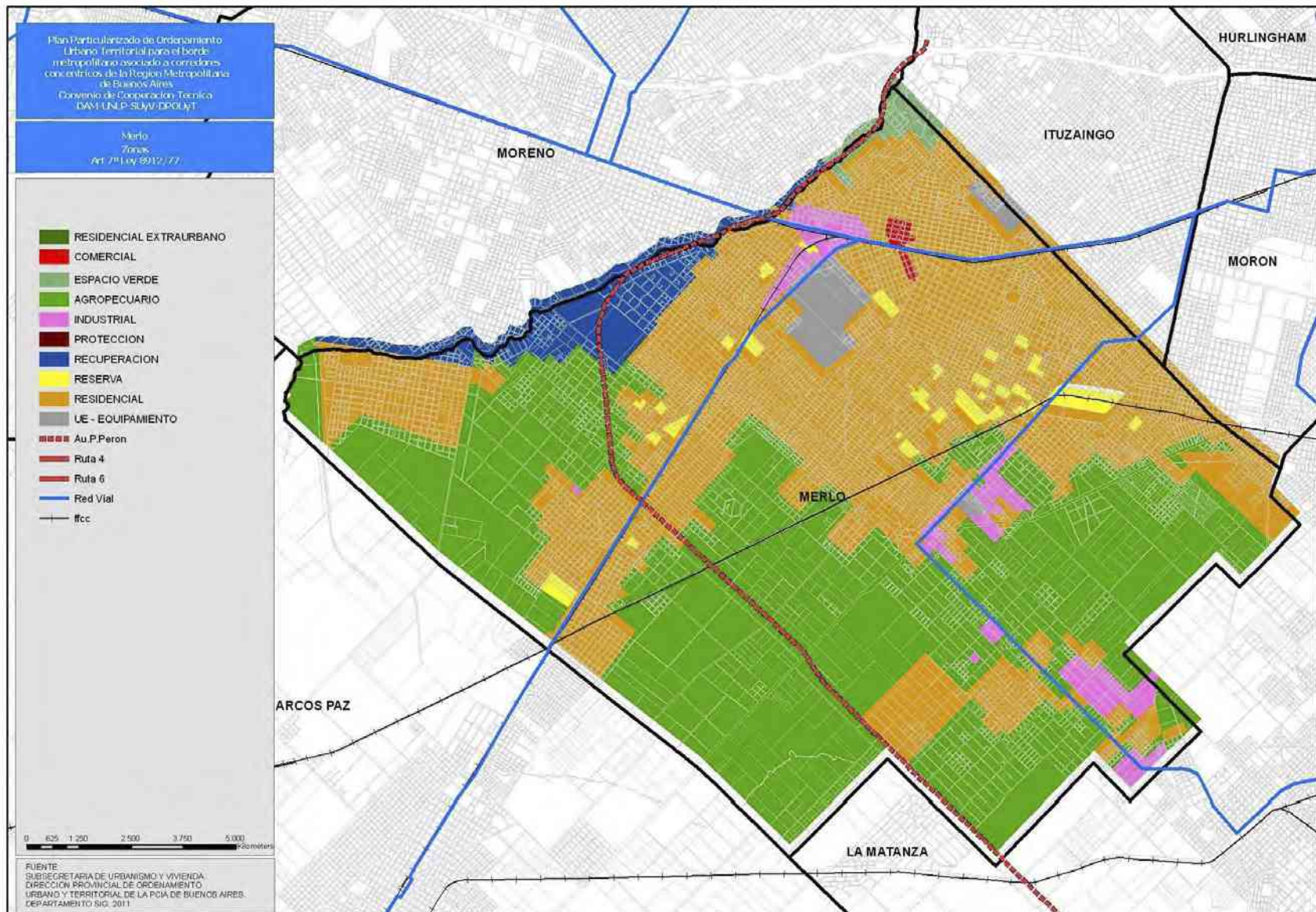
MERLO

Se encuentra en la primer etapa del proceso de planeamiento, cuenta con una Delimitación preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza municipal N° 2222 del año 1982, y el respectivo decreto provincial de convalidación. Desde su vigencia el municipio ha generado 14 ordenanzas modificatorias de la norma principal, según se detalla en el cuadro siguiente.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 1
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decretos N°	Fecha	Denominación
2222/82		19/03/1982	Delimitación preliminar de áreas

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
2222/82		19/03/1982	Delimitación preliminar de áreas.
2249/82		13/07/1982	Modifica la Delimitación de áreas.
2848/88	3561	05/08/1986	Ampliación del Área Urbana.
2968/87	3561	05/08/1986	Modifica Ordenanza 2848/86 y crea DUE 1.
2459/83	1395	25/02/1987	Desafecta predio destinado a Reserva para futuro Completamiento de Tejido Urbano y se lo destina a DUE San José Obrero.
2680/85	1395	25/02/1987	Modifica inciso de Ordenanza 2459/83.
2947/87	8779	01/10/1987	Crea Distrito Urbano Especial.
3257/88	5511	01/02/1990	Modifica indicadores urbanos en R2 y R3.
3261/88	5511	01/02/1990	Define características de espacio libre urbano.
3482/90	3298	01/04/1994	Desafecta parcela del Área Complementaria y se afecta como Residencial Urbana.
407/93	1828	01/07/1994	Desafecta predios de Zona Recuperación y designan como Zona Residencial.
828/95	2468	05/08/1997	Crea Zona Reserva Verde Ecológica y Zona de Reserva Verde Comunitaria.
1084/96	2468	05/08/1997	Modifica artículos de ordenanza 828/95.
3447/89	2507	25/10/2005	Desafecta del Área Complementaria una parcela y la designa como Urbanización Especial El Paraiso.





LA MATANZA

El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una Zonificación según Usos, aprobada por Ordenanza n° 7420, vigente desde el año 1981. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 39 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			

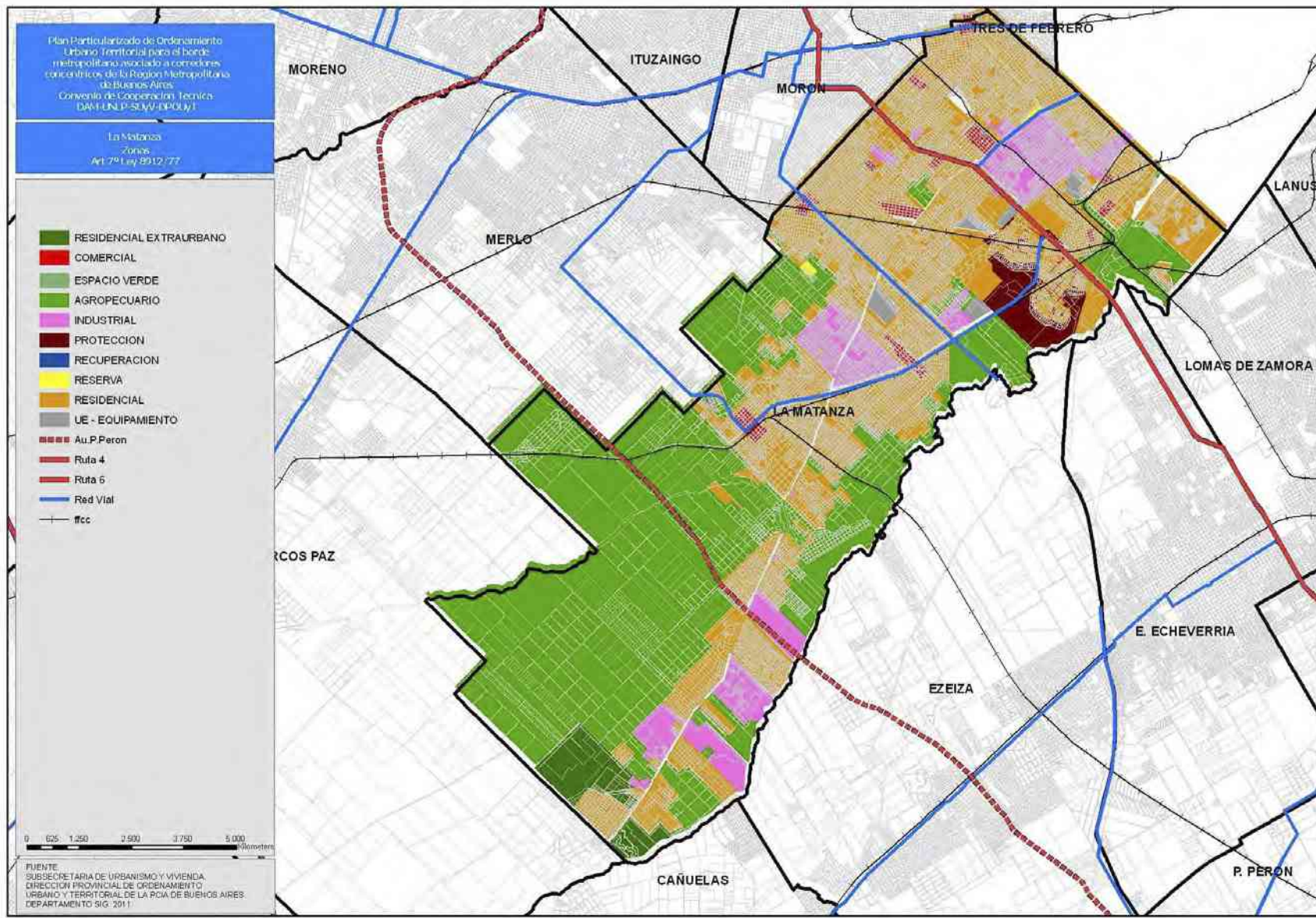
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
7420 /81		09/01/1981	Zonificación según usos del Partido

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
7420/81		09/01/1981	Zonificación según usos del Partido
7477/81		01/01/1981	Modifica la Zonificación según usos.
7565/82		01/01/1981	Modifica la Zonificación según usos y deroga la Ordenanza 7552/82.
7554/82		01/01/1981	Establece usos para la ciudad de M.Güemes.
7706/83	4493	23/08/1985	Modifica artículos de la Ordenanza 7420/81.
7878/84	4493	23/08/1985	Ratifica la Ordenanza 7878/83,
7615/82	2221	01/03/1987	Zonificación en Laferrere (U1B).
8665/87	7293	01/01/1988	Aumento de densidad en Ciudad Evita.
8553/87	1368	01/03/1989	Subdivisión.
8718/87	2160	01/05/1989	Modifica densidades para parcelas en Ciudad Evita.
9134/90	4967	01/01/1990	Ampliación del Área Urbana de Rafael Castillo.
9430/90	2581	01/08/1991	Establece límites a preservar en la localidad de Ciudad Evita.
9652/92	1820	01/07/1994	Establece Indicadores Diferenciales.
9126/89	3594	01/01/1994	Modifica artículos de Ordenanza 9028/89.
9028/89	3594	01/01/1994	Modifica Ordenanza 8424/86.
8424/86	3594	01/01/1994	Crea Precinto Industrial.
10101/94	15	01/01/1996	Designan la Zona Mixta Industrial.
10641/98	1968	01/01/2000	Zona U2B.
10259/95	1089	01/01/2000	Designa Zona U1B en González Catán.



10483/97	1089	01/01/2000	Modifica artículo de Ordenanza 10259/95,.
10935/00	969	22/04/2002	Crea DUP.
8465/87	743	27/03/2002	Designa UIA.
10287/95	387	28/03/2003	Modifica el Código de Zonificación según usos aprobado por la Ordenanza 7420 (incorpora Anexo I - Modificación de definiciones).
10719/99	340	10/03/2005	Afecta parcelas al AU formando un Distrito de Urbanización Prioritaria.
11063/00	340	10/03/2005	Modifica el Artículo 3° de Ordenanza N° 10719/99.
13446/04	340	10/03/2005	Modifica el Artículo 1° de Ordenanza N° 11063/00.
10993/00	1953	08/09/2005	Se ceden superficies para reserva de equipamiento y espacios verdes.
12434/02	1953	08/09/2005	Apertura de calle y conformación de un Distrito de Urbanización Prioritaria.
13858/04	393	10/03/2006	Otorga la condición de Distrito Urbano Especial 1 al Barrio Santa Amelia.
10642/98	3499	26/12/2006	Crea Zona Industrial Exclusiva.
8670/87	214	19/02/2007	Modifica la Ordenanza 7420/81.
9963/93	214	19/02/2007	Modifica la Ordenanza 7420/81.
13492/04	214	19/02/2007	Modifica la Ordenanza 8670/87.
14899/06	214	19/02/2007	No se aplicaran los Art. 6, 7 y 8 de la Ordenanza N° 13492 en la localidad de Ramos Mejía
15135/06	214	19/02/2007	Modifica varios artículos de la Ordenanza N° 8670/87
17786/08	748	15/05/2009	Fija límites para la localidad de Ramos Mejía.
18130/09	748	15/05/2009	Sustituye ítems en planilla de Anexo 1° de la Ordenanza 17786.
10432/96	748	15/09/2009	Designa zona a preservar con destino y uso de forestación, cultura, recreación, deportes y usos institucionales.
11541/01	2358/03		Autoriza conjunto integral de viviendas.
17709/09	2080/09		Designa zona a preservar ZAP.





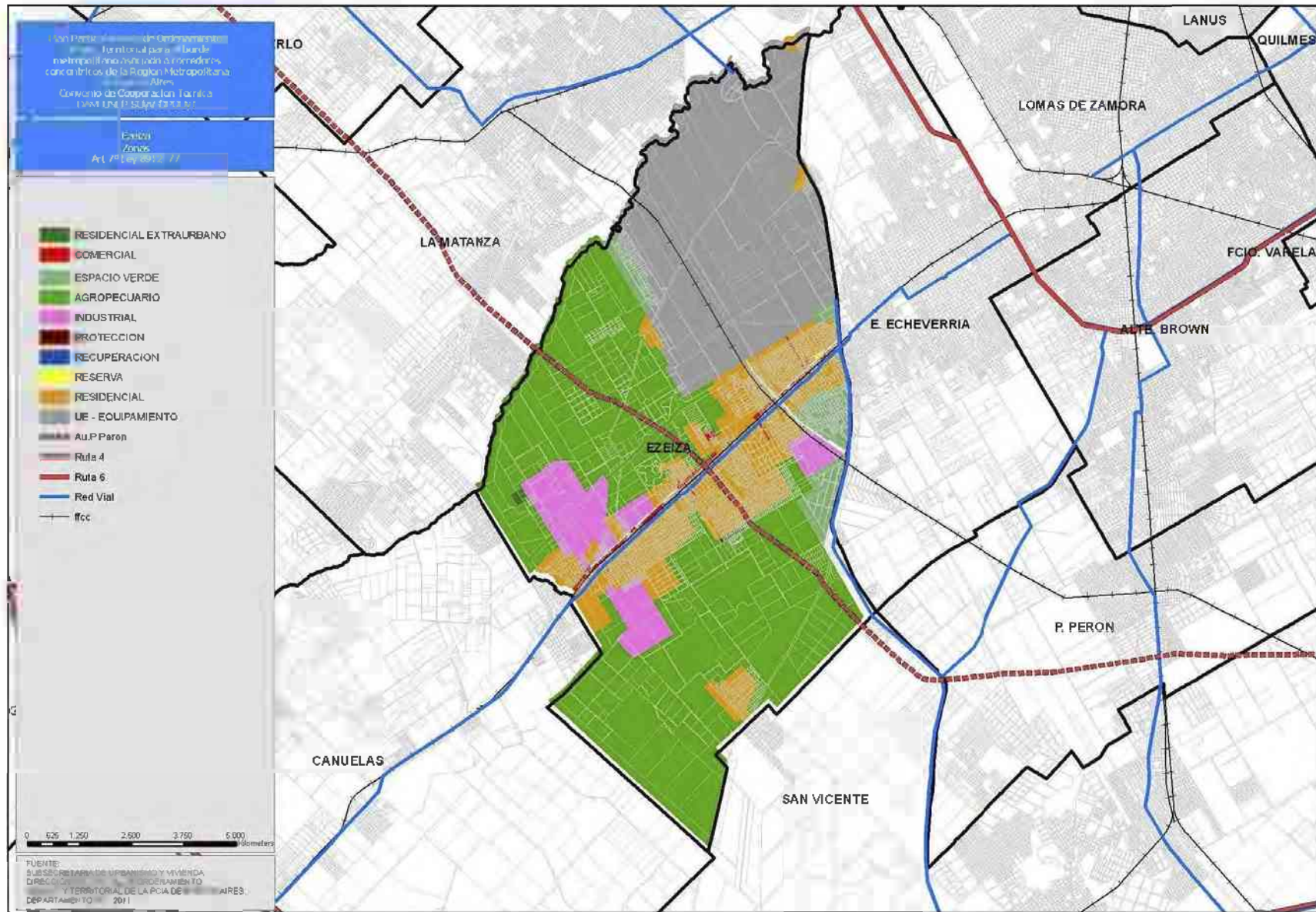
EZEIZA

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con Zonificación Según Usos, aprobada por Ordenanza n° 1594, vigente desde el año 1979. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 19 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1594/79		25/09/1979	Código de Planeamiento.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1594/79		25/09/1979	Código de Planeamiento
1788/82	6021	23/04/1986	Ampliación área urbana
2014/84	1756	02/04/1986	Modifica el Artículo 2.1.2.4 del Código de Planeamiento
2132/85	1756	02/04/1986	Modifica el Artículo 2.1.2.4 del Código de Planeamiento
2280/86	1671	05/03/1987	Amplía la Zona de Club de Campo
3193/89	1615	01/01/1989	Precinto industrial
3337/89	3788	23/08/1989	Modifica el Código de Planeamiento
2963/88	2584	01/08/1991	Crea Club de Campo en la Localidad de Tristán Suárez
3791/91	3266	01/08/1991	Zona de cementerio privado
3860/92	687	01/04/1992	Distrito Urbanización Especial
2806/87	2436	01/09/1992	Ampliación Area Urbana localidad de Tristán Suárez
4071/93	329	01/01/1993	Amplia la Ordenanza 3791/91(radicación y habilitación Cementerio Privado
4178/93	2836	01/08/1993	Distrito de Urbanización Especial en Ezeiza
4608/96	937	25/04/1997	Modifica Art. 3° (Distrito E1 y Zona Industrial y fija nuevos indicadores urbanísticos)
4659/97	2676	23/07/1998	Crea Distrito de Urbanización Especial en Zona Residencial de Interés Urbano (RE)
306/98	1812	01/01/1999	Zona Industrial.
342/99	1812	01/01/1999	Modifica el Art. 2 de la Ordenanza 306/98.
482/00	3850	01/01/2000	Crea la Zona Residencial Extraurbana en la localidad de Tristán Suárez
562/01	2265	18/09/2002	Crea la Zona Residencial Extraurbana
1176/03	2331/03		Amplia R4A





PRESIDENTE PERON

Cuenta con una Delimitación preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza Municipal N°1522 (sigue vigente la ordenanza original de San Vicente) y convalidada por decreto Provincial, en el año 1979. Desde su vigencia el municipio ha propiciado la aprobación de 6 ordenanzas modificatorias a la norma general.

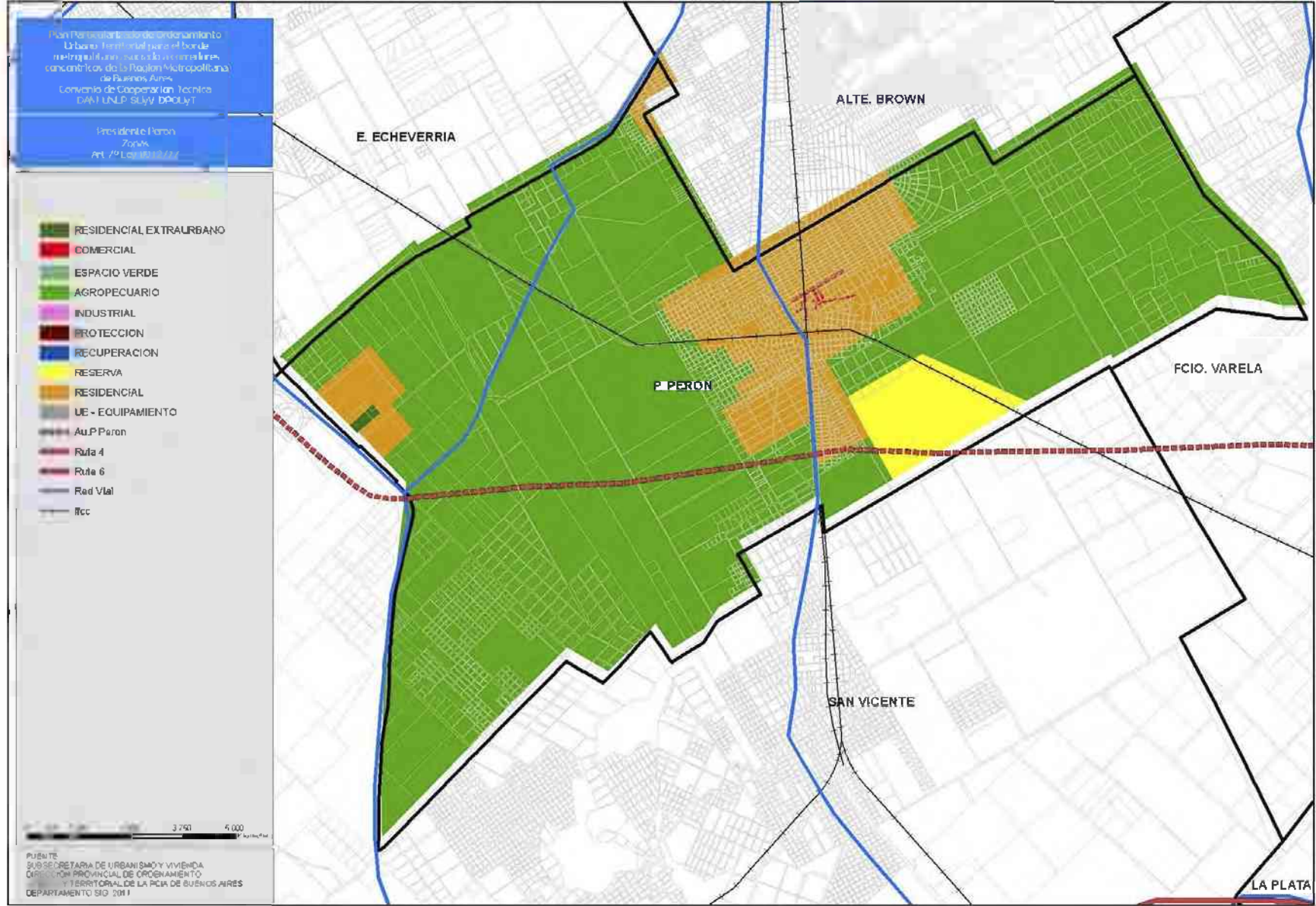
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 1

1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1522 / 79		10/05/1979	Delimitación preliminar de áreas.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1522/79		10/05/1979	Delimitación preliminar de áreas - del ex Partido de San Vicente.
1792/85	8103	01/12/1986	Modifica artículo 6° de la Ordenanza 1522/79. Referida a dimensiones mínimas de parcelas.
3337/89	3788	01/01/1989	Distrito Residencial R4c en América.
117/98	089	01/01/1999	Creación de nuevo núcleo urbano de la localidad de Guernica.
127/98	089	01/01/1999	Modifica el Artículo 1° de la Ordenanza N° 117/98.
258/00	2883	12/12/2001	Creación de Zona Residencial extraurbana. Establece indicadores urbanísticos.
287/01	2883	12/12/2001	Creación de Zona Residencial extraurbana.





FLORENCIO VARELA

El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con Zonificación Según Usos, aprobada por Ordenanza n° 596, vigente desde el año 1980. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 23 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

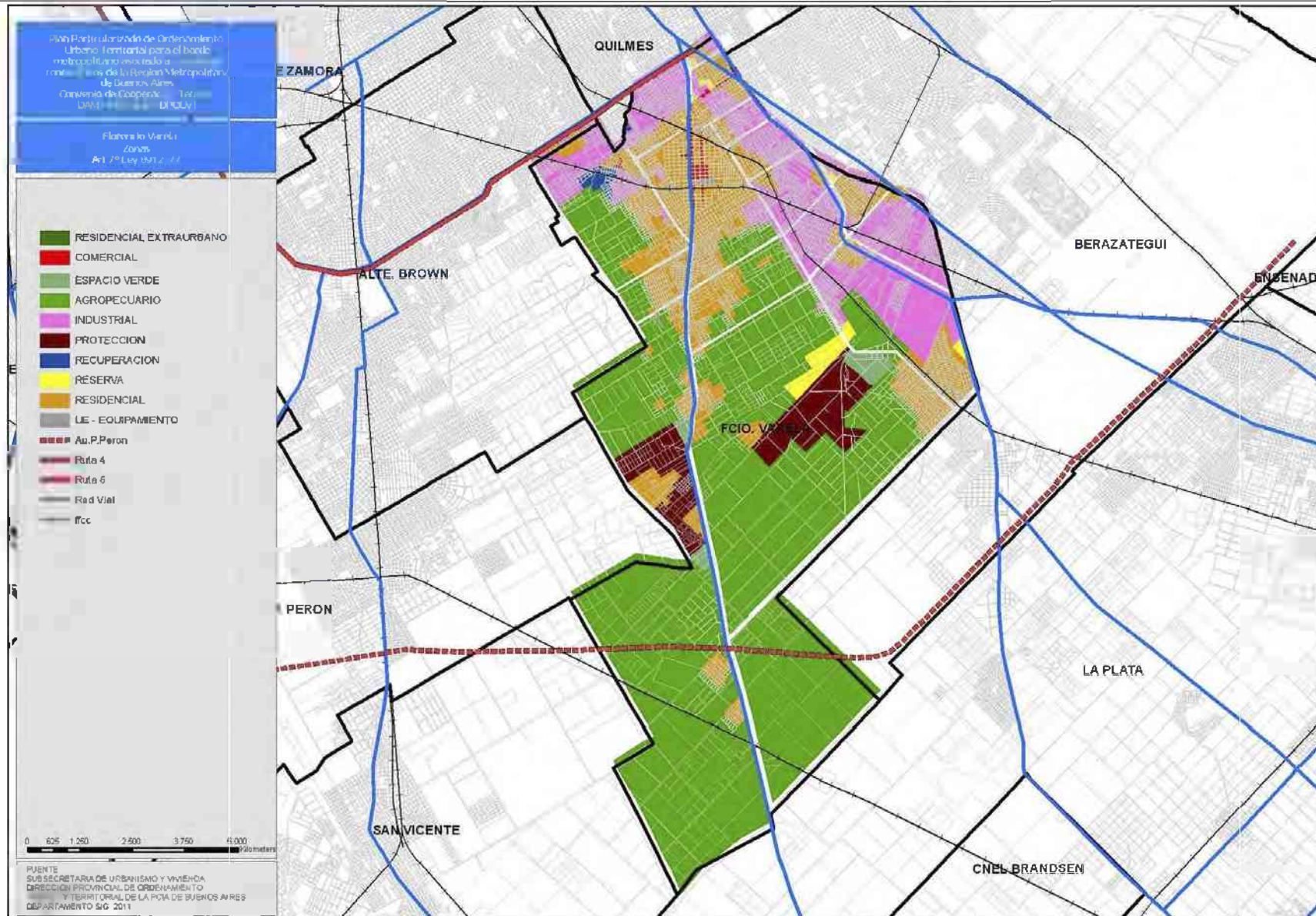
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
596/80		29/12/1980	Adopta la Modificación y Adecuación del Código de Zonificación.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
596/80		29/12/1980	Adoptar la Modificación y Adecuación del Código de Zonificación.
602/81		02/04/1981	Modifica artículos de la Ordenanza N° 596/80.
661/82		15/03/1982	Reajusta y modifica las Ordenanzas 596/80 y 602/81.
690/82		27/07/1982	Incluye en R2 parcelas.
771/83		22/04/1983	Autoriza en la Zona AC (Agropecuaria) la construcción de hasta 400 m2.
793/83		10/10/1983	Modifica el Código.
1395/86	1642	02/03/1991	Modifica densidad poblacional neta en parcelas destinadas exclusivamente a Conjunto Habitacional.
2295/89	966	08/08/1990	Incorpora inmueble a Zona de Precinto Industrial.
2367/89	4953	20/12/1990	Modifica artículos de la Ordenanza N° 596 /80.
2555/89	4953	20/12/1990	Modifica Art. 4° de la Ordenanza 2367/89 - Parcelas menores de 250 m2.
2263/89	4954	20/12/1990	Incluyen inmuebles en Zona Residencial III.
1998/88	1185	08/05/1992	Otorga a SMATA factibilidad al proyecto y fija indicadores urbanísticos.
2237/88	4703	02/10/1993	Desafecta del Área Rural parcela y se incorpora al Área Urbana creando Distrito Urbano Especial (PROTIERRA)
3155/92	2837	02/08/1997	Incorpora dentro de UE el UEFC - Uso Específico Ferrocarril.



3435/95	3663	27/09/1996	Incorpora, modifica y deroga artículos del Código de Zonificación.
3918/00	1124	12/05/2001	Uso Especifico
3924/00	3025	26/12/2001	Incorpora Parcelas al R2.
4193/02	1608	10/09/2003	Amplía el Área Residencial R III.
4187/02	760	22/04/2004	Crea Distrito de Urbanización Especial 1 (DUE1) dentro del AU.
4267/03	390	16/03/2005	Modifica el Capítulo 6º de Ordenanza 596/80 - incorpora parcelas a la Industrial mixta.
4717/06	986	19/06/2009	Deroga la Ordenanza 3924/00, y modifica el Capítulo 7 de la Ordenanza 596/80.
4716/06	990	19/06/2009	Deroga la Ordenanza 3635/96, y modifica el Capítulo 6 inciso 6,1 de la Ordenanza 596/80.
4715/06	991	19/06/2009	Modifica varios artículos de la Zonificación vigente.
4718/06	993	19/06/2009	Deroga la Ordenanza 4024/00 y modifica el Capítulo 7 de la Ordenanza 596/80.

Es importante destacar que el municipio cuenta con un Plan de Ordenamiento Urbano Territorial sin convalidar a nivel provincial.





BERAZATEGUI

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, y tiene desde el año 1979 hasta la fecha, con 51 ordenanzas referidas a modificaciones parciales, según se detalla en el siguiente cuadro:

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2 1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros
--

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
884 /79		26/06/79	ZONIFICACIÓN SEGÚN USOS

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS (datos aportados por la Dirección de Planeamiento Estratégico y Servicios Públicos Municipales)

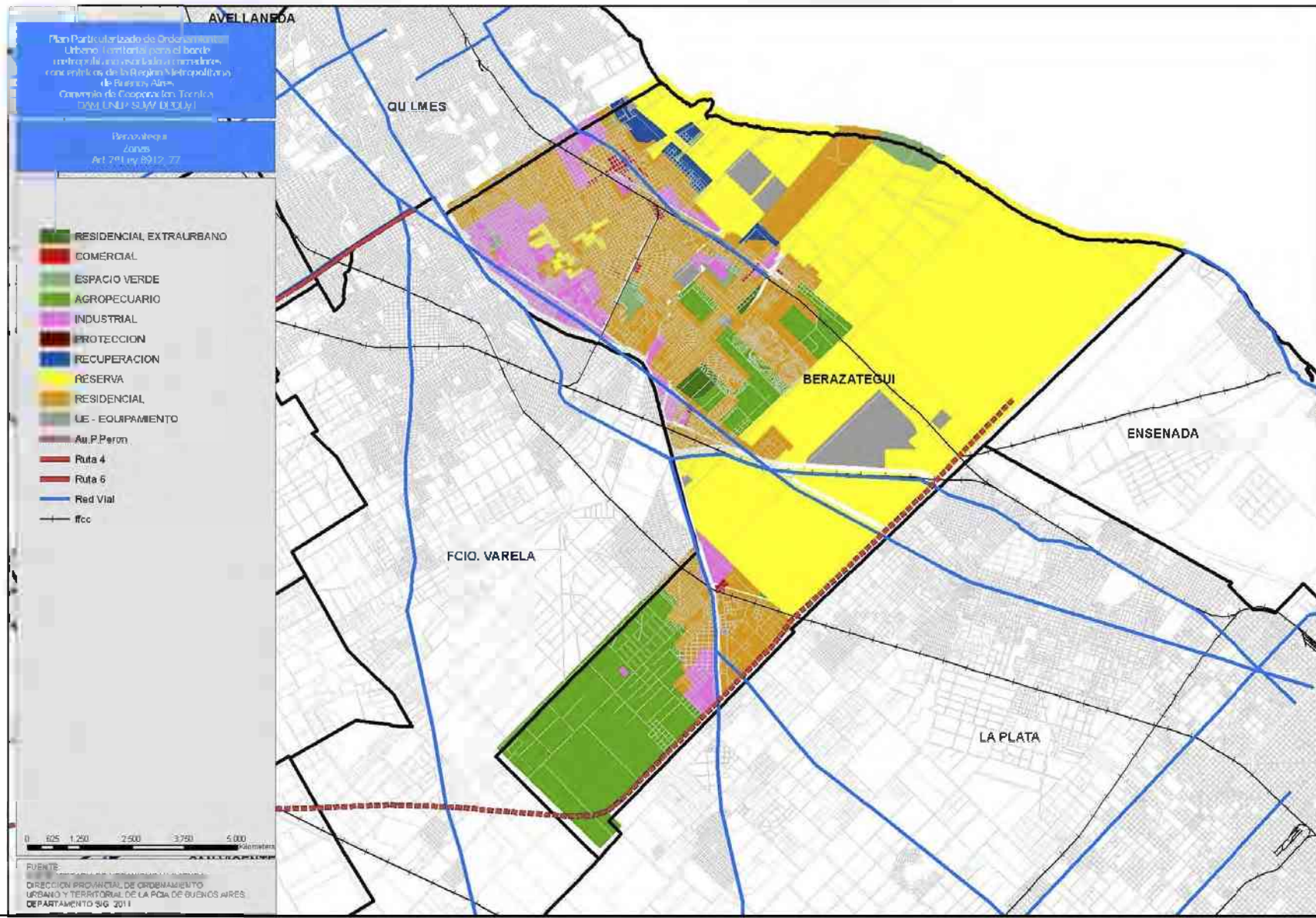
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
884 /79		26/06/79	Zonificación según usos.
999 / 83			Afecta retiros y usos.
1001 /83		02/05/83	Modifica los límites de las localidades del Partido.
1003 / 83		09/05/83	Desafecta predios de la Estación Ferroviaria y pasan a constituir Zona de Usos Específicos.
1027/83	4492	23/08/1985	Urbanización Integral "La Porteña".
1187/ 85	4492	23/08/1985	Urbanización Integral "La Porteña". Deroga Ordenanza 1148/84, modifica inc. c Art.4a e inciso b Art.5to a Ordenanza 1027/83.
1199 /85	6488	18/09/1985	Desafecta parcela de Zona Industrial 1 para afectar a Zona Residencial 3.
1247 /85	1754	02/04/1986	Crea Sector de Urbanización Especial para localizar Conjunto Habitacional.
1320 / 86	5222	01/10/1988	Precinto Industrial.
1332 / 86	3098	01/04/1987	Desafecta de Zona Area Complementaria predios para afectarlos como Sector de Urbanización Especial.
1333/ 86	4692	01/01/1990	Desafecta de Zona Reserva 2 (ZR2) para pasar a Zona Residencial 3 (ZR3).
1749/ 89	4692	01/01/1990	Desafecta de Zona Residencial 3 (ZR3) para pasar a Uso Específico (ZUE).
1457/87	3684	01/08/1989	Desafecta del Area Complementaria y crea un Sector de Urbanización Especial (SUE)
1480 /87	3684	01/08/1989	Modifica el Artículo 5a de la Ordenanza 1457/87 referida a los servicios esenciales.
1487 / 87	6421	01/12/1988	Uso Deportivo, "Club La Unión".
1530 / 87	2403	01/07/1989	Desafecta de Zona Residencial 4 (ZR4) y crea un Sector de Urbanización Especial (SUE).
1535 /87	4970	20/12/1990	Desafecta de AC predio y afecta a Sector de



			Urbanización Especial SUE para uso residencial.
1563 /87	4975	20/12/1990	Desafecta predio de la Zona Industrial 1 y pasa a Sector de Urbanización Especial (SUE).
1605 / 88	5134	01/02/1990	Cementerio Parque La Gloria.
1757 / 89	2152	01/06/1990	Desafecta Area Complementaria y afecta a Area Residencial 3, deroga la Ordenanza 1485.
1869 / 89	1996	01/07/1991	Precinto Industrial
1877 / 90	1994	02/07/1991	Desafecta de Zona Industrial 1 y afecta a sector de Urbanización Especial (UE).
1882 / 90	1987	03/07/1991	Afecta a R3 todas las Areas desafectadas de Industrial 1 y Complementaria. Deroga Ordenanza 967/82 y 971/82.
1941 / 90	4219	01/12/1991	Desafecta de Zona de Reserva 1 y constituye Zona Residencial 6a.
2219 / 91	1004	01/08/1993	Zona de Reserva 2 (ZR 2) y afecya a Zona Residencial 3.
2344 / 92	104	01/01/1994	Desafecta de Zona de Precinto Industrial 5 y afecta a Zona Industrial 1(Precinto Peugeot) .
2412 /92	3818	01/12/1993	Zonificación según usos, Ordenanza 884/79 del Partido.
2849 /95	4213	18/11/1996	Desafecta de Zona Area Complementaria predios y pasan a constituir la Zona Residencial 6.
2878 /96	4538	22/12/1997	Modifica el Artículo 26° inciso a) de la Ordenanza N° 884/ 79.
2888 /96	322	24/02/1999	Otorga excepción prevista Art. 102 al perímetro determinado en Ord. 2888 Art. 1°
2888 /96	2742	30/07/1998	Aprueba permiso de instalación del Club de Campo Abril.
2916 /96	2742	30/07/1998	Desafecta del Area Complementaria y afecta a Zona Residencial 7.
3010 /97	1711	29/06/1999	Desafecta de Zona de Reserva para crear SUE "Barrio Cerrado Puerto Trinidad".
3076 /97	153	28/01/1999	Desafecta de la Zona Esparcimiento un predio para constituir la Zona Residencial 5 (R5).
3164 /98	3089	14/12/1998	Afecta a Zona Residencial Extraurbana 1 a un predio del Área Complementaria.
3165 /98	917	18/04/2002	Desafecta de Zona Area Complementaria predios y pasa a constituir la Zona Residencial 3.
3215 /99	3984	14/12/2000	Desafecta de Zona Area Complementaria predio que se afectara a Zona Uso específico (instalar o construir Cementerios privados).
3236 /99	2147	31/08/2001	Afecta a Zona Residencial Extraurbana 2 (REU2) un predio comprendido dentro del Área Complementaria.
3657/ 04	2506	25/10/2005	Amplia Zona Residencial 4 y afecta polígono a Zona Industrial I - Deroga Ordenanzas N° 2972/ 97 y 3130/ 98.
3237/ 99	2678	10/11/2005	Afecta un predio a Zona Residencial Extra Urbana (REU 3).
3196/ 99	812	18/04/2006	Desafecta de Zona de Recuperación 1 y afecta a Zona R3 (Residencial 3)



3707/05	764	30/06/1905	Desafecta de Zona Industrial 1 y afecta a Zona R4 (Residencial 4)
3819/05	2303	14/09/2006	Amplía la Zona Residencial Extra Urbana 1 (REU1)
3862/06	1483	13/07/2007	Desafecta del Area Complementaria y afecta a Zona Residencial 3 (R3).
3993/07	989	19/06/2009	Desafecta de Area Complementaria y afecta a Zona Residencial 4 (R4).
3928/06	1044	02/07/2009	Desafecta de Residencial 4 y afecta a Zona Industrial Exclusiva 1,
3421/02	2332/03		Declara la caducidad del Precinto Industrial 3 que queda dividido en Zona Industrial Exclusiva2, Zona de Esparcimiento y Recreación y Franja Verde de protección
3833/06	764/08		Desafecta de Zona Industrial 1 y afecta a Zona Industrial 2.
4146/08	2392/09		Desafecta del Area Complementaria y afecta a Residencial Extraurbana 5 (REU5)





SAN ISIDRO

Cuenta con un Código de Planeamiento, aprobado por Ordenanza Municipal N° 5447 y convalidado por decreto Provincial, en el año 1979, por lo tanto se encuentra en la segunda etapa del proceso de planeamiento. Desde su vigencia el municipio ha propiciado la aprobación de 8 ordenanzas modificatorias a la norma general.

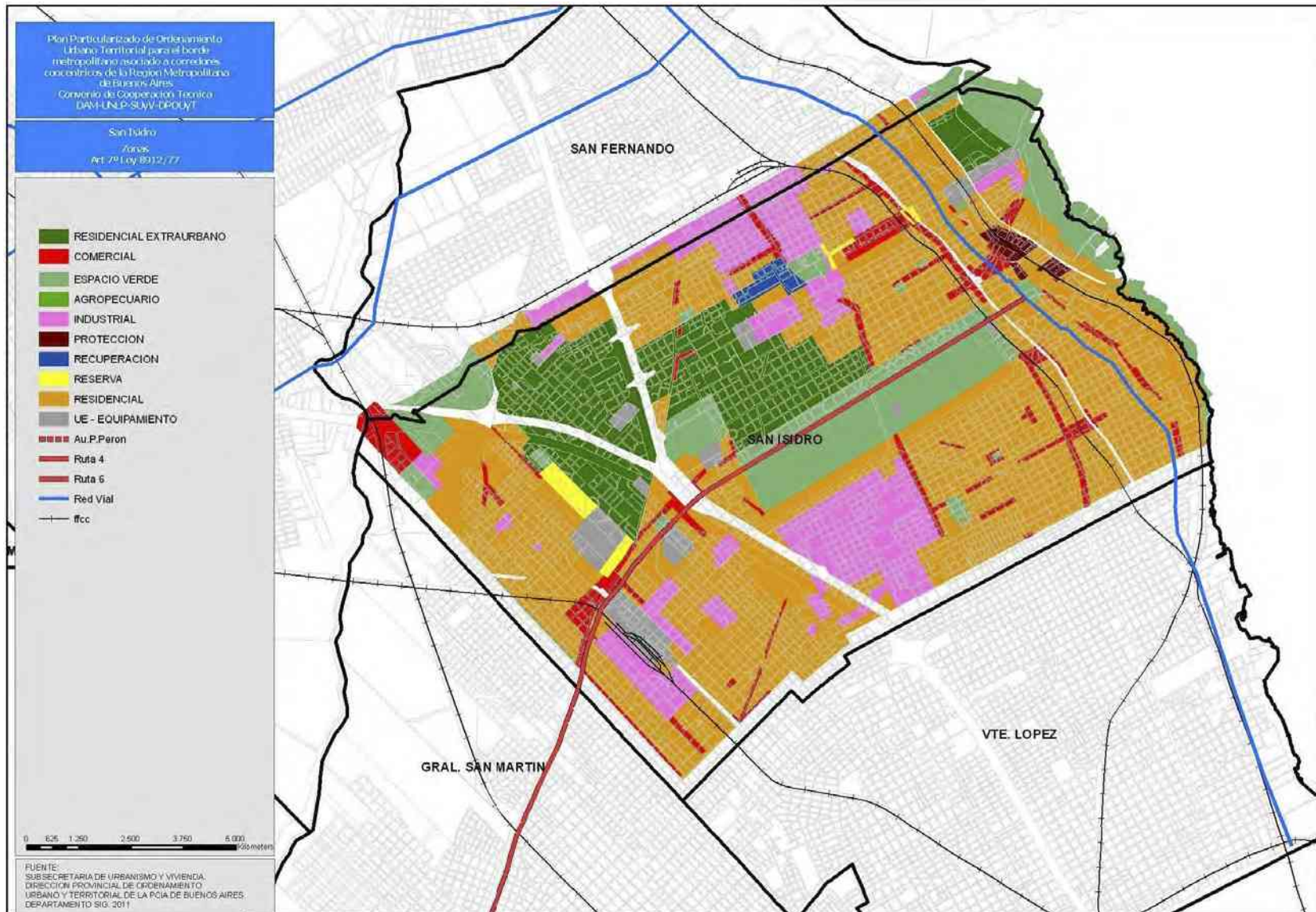
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2

1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
5447/79		1979	Código de Planeamiento

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

N° Ordenanza	N° Decreto	Contenido
5447/79		Ordenanza 5447/79: Código de Planeamiento. Texto ordenado del las Ordenanzas 5447, 5510 y 5697
	8100/86	
	4691/90	
06363/87	5220/88	Ordenanza 6363/87: Crea Sector Diseño Especial (Circ. VI, Secc A, Mz 137, Parc 1)
06544/88	5823/89	Ordenanza 6544/88: Redefinición de radios incluidos en el art. 2.1.4 del Código : radio 2: zona IE : radio n 4: (eje de avenida Sucre, prolongación del eje de Udaondo, prolongación del eje de la Rabida, limite con la parcela 1h, fracción I, secc E, circ.VII
06545/88	3369/89	Ordenanza 6545/88: Modifica Art. 2.1.4 Y 3.1.1 de la Ordenanza 5447/79
06671/89	4976/90	Ordenanza 6671/89: Desafecta de Rm y afecta a Rma 4 LA Circ V, Secc C, Fracc II, Parc 2 a 5. los proyectos que se presentaren a aprobación podrán ser calificados como Urbanización Especial.
07393/95	1878/98	Ordenanza 7393/95: Crea Zona CE1 (Radio entre calles Buenos Aires, Olazabal, Camino del Buen Ayre, y Autopista Ingeniero Pascual Palazzo de la ciudad DE Boulogne).
07531/97	2248/02	Ordenanza 7531/97: Desafectación de Reserva Urbana (Ru) para ampliación CA1en: Circ.VIII, Secc B, Mz 101, Parc 2b y (zona A CR1 (Residencial, Comercial y Equipamiento) en: Circ. VIII, Secc E, Fracc IV, Parc. 1a Y 2c que se subdivide en sectores A y B. Por el art.10Â° se afectan los inmuebles de la Circ. VIII, Secc. E, Fracc.IV, Parc. 3b y 3c a Distrito de Urbanización Prioritaria 1 (DUP1)





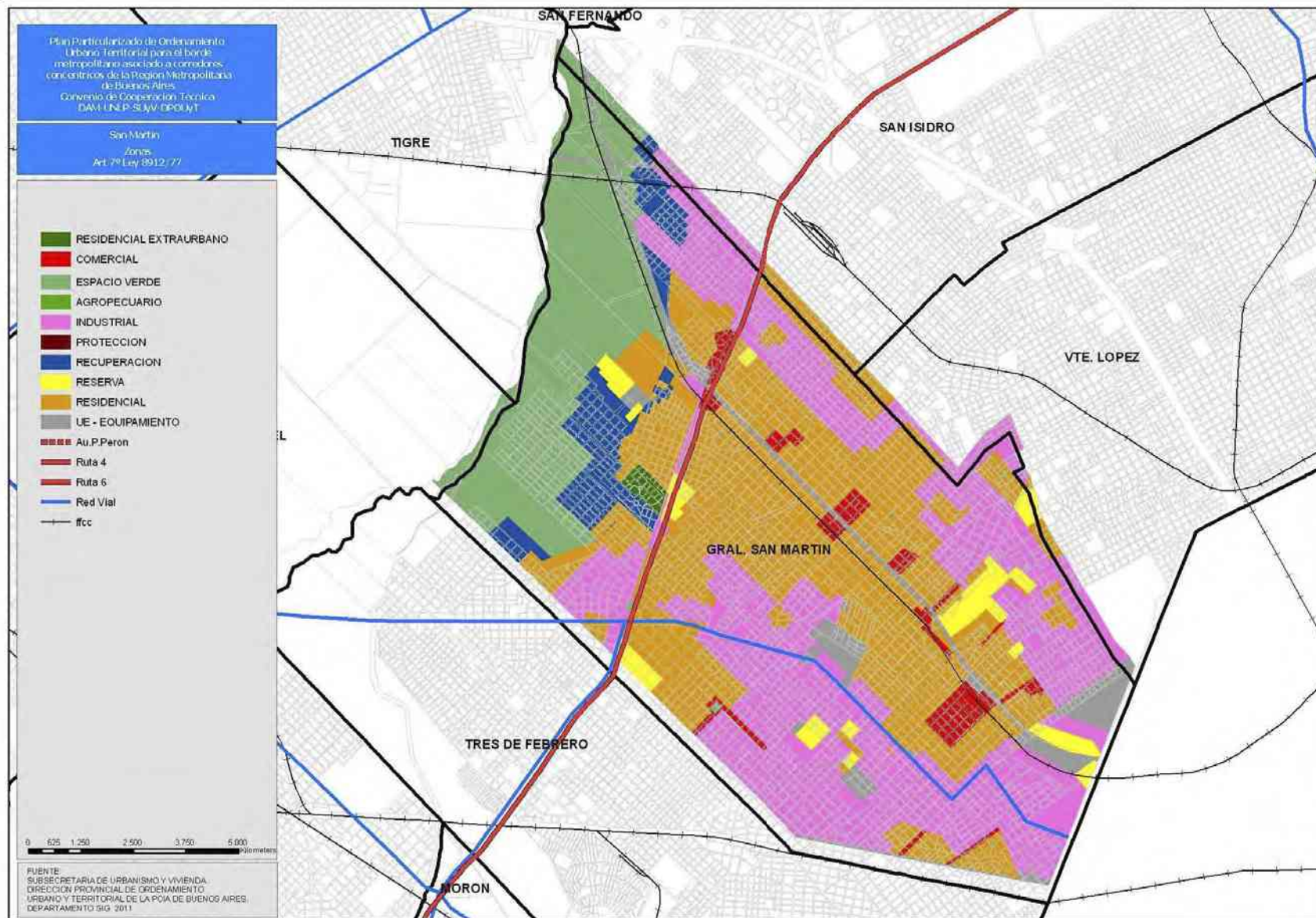
GENERAL SAN MARTIN

El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una zonificación, aprobada por Ordenanza n° 2221, vigente desde el año 1978. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 38 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
2971		1986	Código Ordenamiento Urbano
A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
N° Ordenanza	Decreto	Contenido	
02221/78		Zonificación	
08143/02	2035/03	Ordenanza 8143/02: Cambia de Industrial Dominante a Industrial Residencial la Mz 25 del barrio de Villa Bonich	
02298/80		Ordenanza 2298/80: Delimita Reserva Urbana (RUE)	
02299/80		Declara Zona de Reserva 1 (Re1) a las áreas afectadas en el artículo 2º: (mz. 88, Circ. II, Secc E); (parcelas 1a /av de la mz 96, Circ.II, Secc L9); (Circ. III, Secc.u, mz 68).	
02300/80		Delimita Usos Específicos	
02297/80		Delimita zona RE1 y RE2	
02336/81		Determina FOT para usos particularizados de prestación de servicios a la comunidad (educación, salud, culto, etc)	
02340/81		Reglamentación cocheras	
02411/82		Desafecta de RC 2 y afecta a R3, SUIA Circ III, Secc N	
02388/82		Ordenanza 2388/82: Desafecta Zona de Reserva y afecta a Zona Recreación 3 (RN3) la Circ II, Secc O, Parc 2a	
02971/86	9805/86	Código Ordenamiento Urbano	
02779/85	4849/85	Modifica el artículo 6º de la Ordenanza 2743/85, puntos 61 y 62 , determinándose una densidad neta para la totalidad de las parcelas de 1000 hab/ha.	
03097/87	1992/91	Desafecta de RI y afecta a RU (Residencial Unifamiliar) Circ III, Secc M, Parc 1j, 1k y 1m	
02743/85	4849/85	Desafecta Zona Reserva (Re1) y afecta a Residencial Ordenanza 2743/85: Urbanización Especial sector Avenida de Mayo, calle 82, Suipacha y Mariano Castex.	
03562/89	4224/91	UE Cementerio Parque (limitado: al NE prolongación calle 75 Caprile, NO prolongación calle 190, 50 calle 91 y 5 por Parcelas 2f Circ III, Secc B	
03076/87	3367/89	Prohibición subdivisión Zona Reserva. Afecta a Residencial Industrial (RI) la Circ III, Secc c, Fracc XXI, parc 2b (hogar de internación para menores)	
04559/91	1006/93	Urbanización Especial (Circ III, Secc I, Fracc XXI, Parc 4)	



03342/88	3376/89	Distrito Residencial Industrial (RI)
03806/89	0836/92	Afecta REA Esp.V. Fracc I, Secc m, Circ III y Mz 10,11 y 12 Secc K, Circ III,-afecta UE Circ III. Secc.R. Mz 7, Parc 12 y 13- Afecta a RUE resto Parc:Mz7, Secc.R, Circ.III- Ind Uso RUE a Circ III, Secc N, Mz 61,62,63,66,67,68 y III R6 y RUE III R7
03195/87	3683/89	Desafectación de REP y afecta (RUE) Residencial de Urbanización Especial Circ I, Secc b.
03854/89	0691/92	Residencial Urbanístico Especial (RUE) Circ III, Secc R, Mz 19
04311/91	1028/92	Reserva Urbana Especial delimitado por calles 174, 35, 165 y 41
03909/90	4968/90	Urbanización Especial (RUE) Circ II, Secc IL, Mz 65C, Parc 2
03971/90	2256/91	Distrito Residencial Urbanización Especial Circ II, Secc G, Mz 46 Parc 2a
03967/90	1986/91	Distrito Residencial Urbano Especial Circ V, Secc A, MZ 24, Parc 32 a, 33 y 34
04066/90	1991/91	Distrito Urbano Prioritario (UP) CIRC III, Secc O, Mz 48 y 49
04475/91	1176/93	Reserva Urbana Especial (Circ III, Secc R, Mz 19)
04761/92	1399/95	Ordenanza 4761/92: Distrito Urbanización Especial Cooperativa Esperanza y Constituyente (Circ II, Secc N, Fracc I, Parc 4)
04990/93	1821/94	Afecta a Industrial Parque : Circ III, Secc O, MZ 98
5766 /94	4524/96	Otorga al Distrito Residencial de Urbanización Especial los indicadores urbanísticos particularizados que obran como anexo de la ordenanza
05351/93	1403/95	Afecta a Distrito Industrial Residencial Especial (IRE) la :Circ III, Secc I, Fracc XXI, Parc 1r, 1b, 1h, 1k, 1m (Shopping Unicenter)
05454/94	5129/96	Ordenanza 5454/94: Distrito Urbanización Especial (Av de los Constituyentes, calle 70, calle 23 y lÁmite entre las parcelas 3b y 3C) Circ II, Secc N, Fracc I
05580/94	4524/96	Desafecta de Reserva Potencial (Rep) y afecta a Residencial Urbanización Especial (RUE): Circ III, Secc O, mz 62 a y 62 b. Modifica el apartado 13.3.1.5 del cap. XIII del Código y agrega el apartado 13.3.1.2.
04877/92	1697/95	Modifica la zona (Ip) Industrial Parque: quedando dividida en tres zonas: Ir (industrial residencial), Id (industrial dominante), Ip (industrial parque) en la: Circ II, Secc C, Fracc I, Parc 2ab .
05344/93	1697/95	Desafecta de Zona de Recuperación (Rc) la parcela 2 ss de la Circ. II, Secc C, Fracc.I para su afectacion a la Zona Industrial contemplada en la Ordenanza 4877/92.
05744/94	2032/06	Desafecta toda restricción a los inmuebles de la Circ II, Secc S, Fracc I, parc 2d y 2b y afecta a Industrial Exclusivo (IE) la parcela 2d, e Industrial Dominante (ID) la Parc 2b
07192/99	0536/02	Desafecta Zona de Recuperación la Circ. III, Secc. M Mz 20 (parc. 1 y 2); Mz 38 (parc. 1 y 2); Mz 44 (parc. 1 y 2) ; Mz 67 (parc. 1.2 y 3) y las afecta a Residencial de Urbanización Especial
07637/01	0970/02	Desafecta Zona Recuperación y afecta a Residencial Urbanización Especial en la Circ III, Secc m: Mz 20 (parc 1 y 2), Mz 38 (parc 1 y 2) Mz 44 (parc 1 y 2).
07681/01	0970/02	Modifica el art. 1A° de la Ordenanza 7637/01.





HURLINGHAM

El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una zonificación, de cuyo número de ordenanza no se tiene dato, vigente desde el año 1978. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 9 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
Sin dato		1979	Zonificación

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

N° Ordenanza	Decreto	Contenido
2020/01	0763/03	Desafecta de C2 y R1 al macizo de la Circ IV, Secc E, Chacra 12, Parc 1 Delimitado por las calles HAYDN, Pedro D'Áz, Paganini y Gorriti y se crea un Sector de Urbanización Especial UEC (Cementerio privado)
04176/05	3102/05	Modifica el artículo 3° de la Ordenanza 4040/04 (densidad).
04040/04	3102/05	Desafecta la parcela 386d, Circ IV, del uso específico ITNA y lo afecta a distrito de Urbanización Especial Residencial 1
04957/06	3374/07	Desafecta de la Zonificación las parcelas frentistas designadas en el art 1° de la ordenanza que pasan a ser denominados como Corredor Comercial Central CCC.
10832/89	4318/90	Aprueba Código de Planeamiento correspondiente al Partido de Morón del que desprenden los partidos de Ituzaingó y Hurlingham por Ley 11610/94.
12365/92	4972/90	Desafecta de R9 la fracción de la Circ IV, Secc E, Chacra 10, Mz 10t y crea distrito de Urbanización Especial
11961/91	1180/93	Desafecta de Residencial Mixta (r1) al predio designado como Circ IV, Secc p, Parcela Rural 391 en la localidad de Santos Tesei y se crea un sector de urbanización especial
14080/95	1848/96	Desafecta de Uso Específico (UE) (Art 3.1.1.0 de la Ord 10832/89) al sector delimitado por las calles desaguadero y prolongación de la calle Valencia (a ceder) y crea un sector de urbanización Especial Otorgándole la normativa de R1.
03369/02	0350/03	Modifica normativas del uso del suelo





TRES DE FEBRERO

Cuenta con una Zonificación, aprobada por Ordenanza Municipal convalidada por decreto Provincial. Desde su vigencia el municipio ha propiciado la aprobación de 8 ordenanzas modificatorias a la norma general.

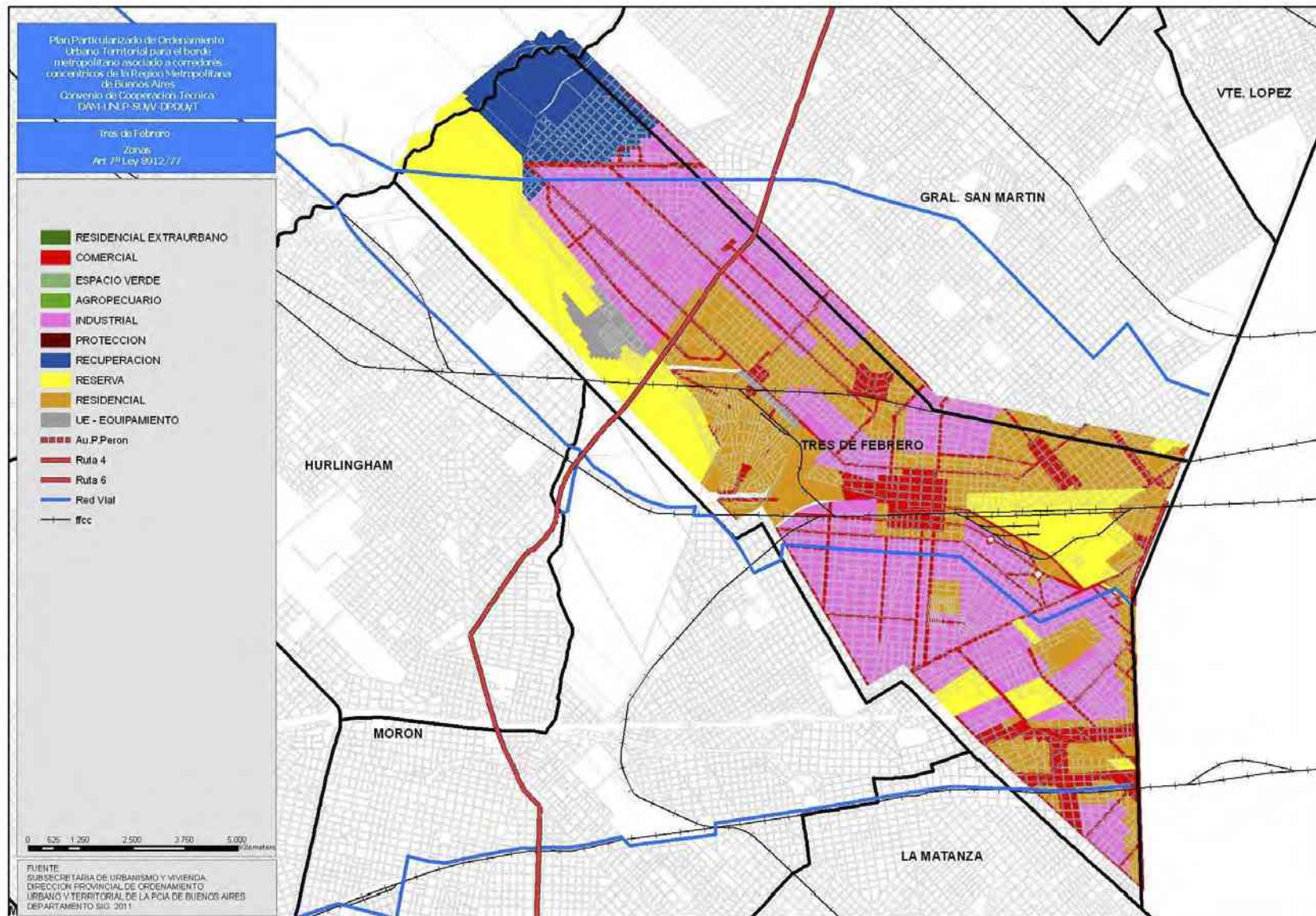
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2

1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: **Zonificación según Usos** - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
			Zonificación

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

N° Ordenanza	Decreto	Contenido
	6208/86	Proyecto de Ordenanza: Incluye a Circ IV, Secc L, Fracc XC1, parc 1a en R1a1
01788/85	5086/85	Ordenanza 1788/85: CAºdigo de Planeamiento
	8099/86	Proyecto de Ordenanza: Crea DUE 1 (Circ IV, Secc I, Mz 19, Parc 18a) Barrio Villa Raffo.
02132/90	1339/91	Ordenanza 2132/90: (DDE 1) (circ VI, secc D, mz 77)
02191/90	1005/93	Ordenanza 2191/90: Incluye a circ IV, secc L. fracc LIX, circ C IV, secc J, fr XXVIII-XXIX-XXX Y XXXII en R1A1
02546/95	4217/96	Ordenanza 2546/95: Crea UE 1 (circ VI, secc F, fracc VIII, 1a). conj. de vivienda inst provincial de la vivienda
02561/95	4104/96	Ordenanza 2561/95: Desafecta de UF10 la circ IV, secc P, fracc 1, parc 3c y se designa como UE2 (circ IV, secc P, fr 1, parc 3c) Conjunto Urbanístico Integral .
02672/97	1142/99	Ordenanza 2672/97: Modifica art 5.4.7.0 (CAºdigo ord. 1788/85) para la zona UF7 (Reserva de Inter Urbano) que se divide en EU4, EU5, EU6.





3.2.2. Municipios relacionados con el Trazado de la Ruta Provincial N°6.

ZARATE

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de planeamiento y cuenta con un Código de Planeamiento, aprobado por Ordenanza Municipal N° 3525/97 y convalidado por decreto Provincial, en el año 1999. Desde su vigencia el municipio ha propiciado la aprobación de 4 ordenanzas modificatorias a la norma general.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2

1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

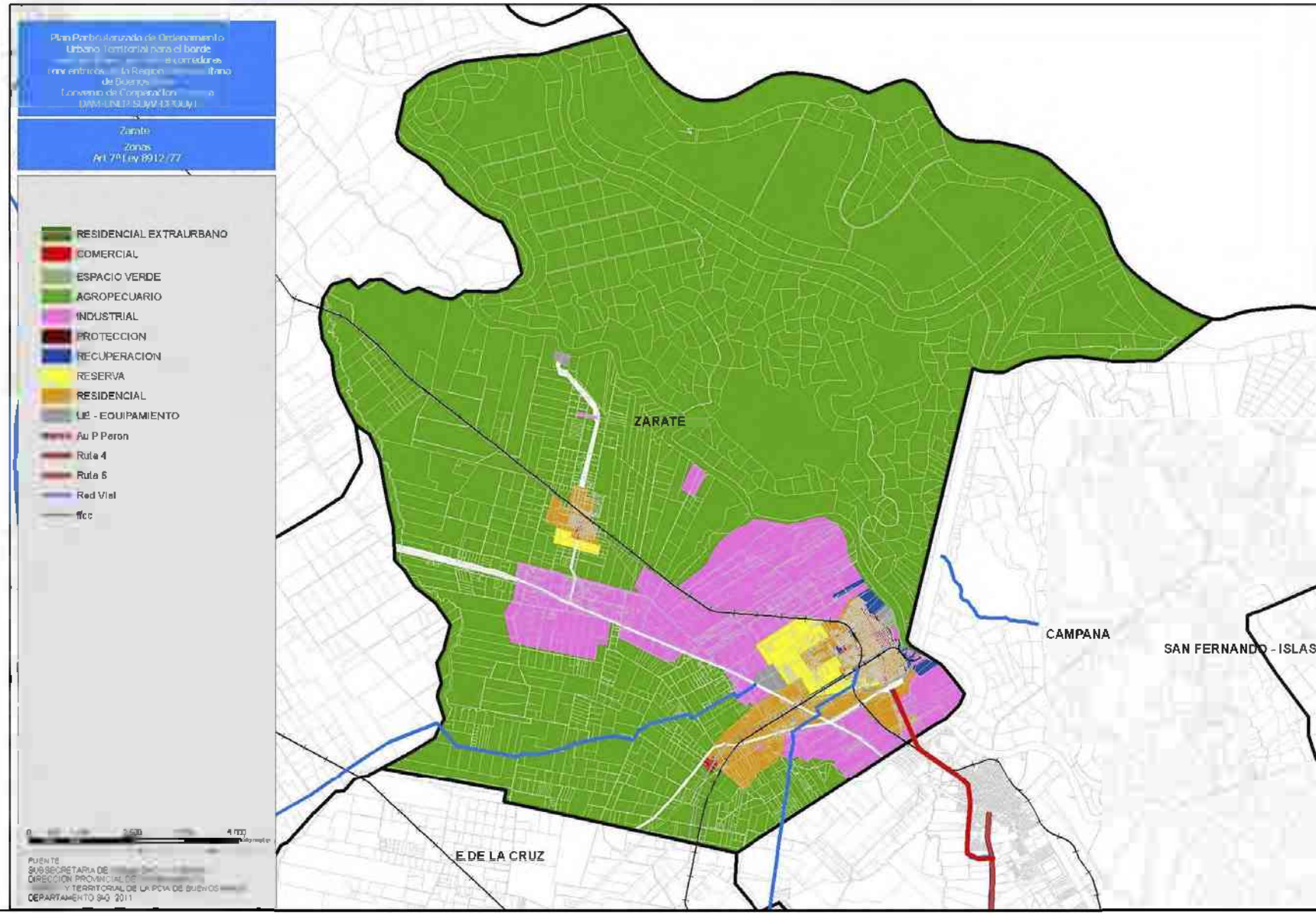
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1994/81		04/05/1981	Zonificación según usos.
3125/97	1699	22/06/1999	Código de Planeamiento.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1994/81		04/05/1981	Zonificación según usos.
2048/82		01/01/1982	Modifica artículos de la Ordenanza N° 1994 /81.
2093/82		01/02/1982	Declara a una fracción como Sector de Urbanización Especial 1.
2102/83		01/01/1983	Precinto industrial.
2114/83		01/02/1983	Complementa la Ordenanza N° 1994 /81 y N° 2048 /82.
2125/83		01/05/1983	Declara a una fracción como Sector de Urbanización Especial 2.
2132/83		01/06/1983	Amplía la subdivisión de la Ordenanza N° 1994 /81 - Área del Delta.
2142/83			Declara una fracción como Sector de Urbanización especial 4.
2289/85	2998	05/06/1985	Conjunto habitacional dentro de SAU 5.
2338/86	4568	18/07/1986	Ampliación del Area Urbana de la localidad de Lima.
proyecto	6489	18/09/1986	Ampliación del área urbana.
2386/87	1393	01/01/1987	Sector de Urbanización especial.
proyecto	8336	01/09/1987	Ampliación zona residencial 1 (R1) Subárea urbanizada 5 (SAU5).
2426/86	8338	01/09/1987	Subárea semiurbanizada 1 (SASU 1) creando el SUE 12.



	4160	01/07/1988	Ampliación área urbana.
	4402	01/08/1988	Precinto industrial.
2527/88	5274	01/10/1988	Modifica artículo 4° de la Ordenanza 2386/87.
2477/88	1359	01/03/1989	Zona recuperación uso recreativo.
	2034	01/05/1989	Sector Urbano Especial 19.
2561/89	2408	01/07/1989	Incorpora al área rural Zona industrial 3.
2504/89	2408	01/07/1989	
	3787	01/08/1989	Ampliación Área Urbana.
207/88	3789	02/08/1989	Modifica artículos de la Ordenanza 1994/8.
	3790	03/08/1989	Sección usos específico 18.
2502/88	1358	01/06/1990	Ampliación área urbana.
proyecto	3263	01/08/1991	ZBC.
	2254	01/09/1991	Ampliación área urbana.
2671/90	2435	01/09/1992	Modifica zonificación.
	2476	02/09/1992	Ampliación área urbana.
proyecto	1372	01/08/1993	Ampliación Área Urbana de Zarate (creación sector urbano especial 20).
proyecto	2838	02/08/1993	Ampliación zona industrial 1.
2687/91	2923	01/11/1993	Zona industrial.
3002/95	1418		Ampliación área urbana del núcleo cabecera.
proyecto	1402		Ampliación área urbana.
2906/93	1400		Ampliación área urbana del núcleo cabecera.
3026/86	372	25/02/1997	Desafecta del área complementaria de la localidad de Lima e incorpora al área urbana en zona R3.
3036/96	1176	27/04/1998	Ampliación área urbana del núcleo cabecera.
3125/97	1699	22/06/1999	Aprueba el Código de Planeamiento.
3526/04	845	24/04/2006	Incorpora un sector a la Zona de Recuperación 1 (RC1) 7.
3364/02	1861/03		Modifica código de planeamiento urbano.
3582/05		2500/06	Modifica normativa para grandes superficies comerciales. Establece categorías de centros comerciales.
3590/05	2505/06		Ajustes al código vigente.



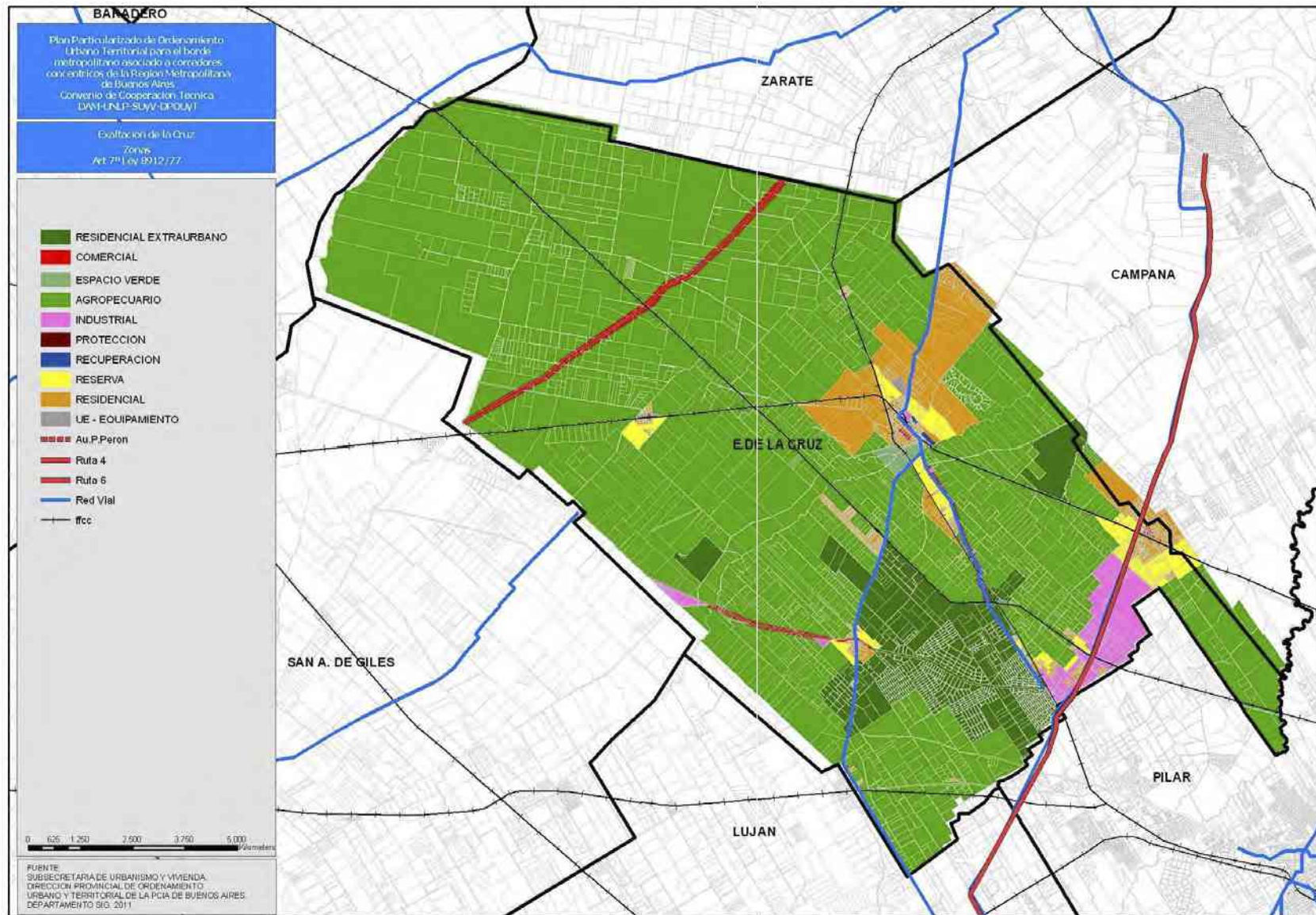


EXALTACION DE LA CRUZ

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con un Código de Ordenamiento Urbano, aprobado por Ordenanza n° 60, vigente desde el año 1997. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 4 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2 1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
60/97	3324	01/01/1998	Código de Planeamiento territorial.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
09/83		08/09/1983	Integración de parcelas a Zona Club de Campo.
05/86	3598	18/07/1985	Ampliación del Área Urbana y Complementaria de Capilla del Señor.
53/85	2835	12/05/1986	Ampliación de área urbana.
12/86	4569	18/07/1986	Afecta a Reserva verde.
24/85	4569	18/07/1986	Desafecta de uso de Plaza Pública.
08/88	4226	01/01/1991	Crea Zona Industrial (Circ. II, Secc. R, Pc. 305).
60/97	3324	01/01/1998	Código de Planeamiento territorial.
16/00	2767	04/08/2000	Desafecta de Zona Agropecuaria, amplía la Zona Residencial Extraurbana y crea la Zona Residencial Exclusiva.
84/04	355	09/03/2006	Ajuste y actualización del Código.
100/07	2589/08		Retrotrae zonas.
24/08	2589/08		Modifica la Ordenanza 100/07.





CAMPANA

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con un Código de Ordenamiento Urbano, aprobado por Ordenanza n° 1812, vigente desde el año 1984 y tiene desde esa fecha, 30 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

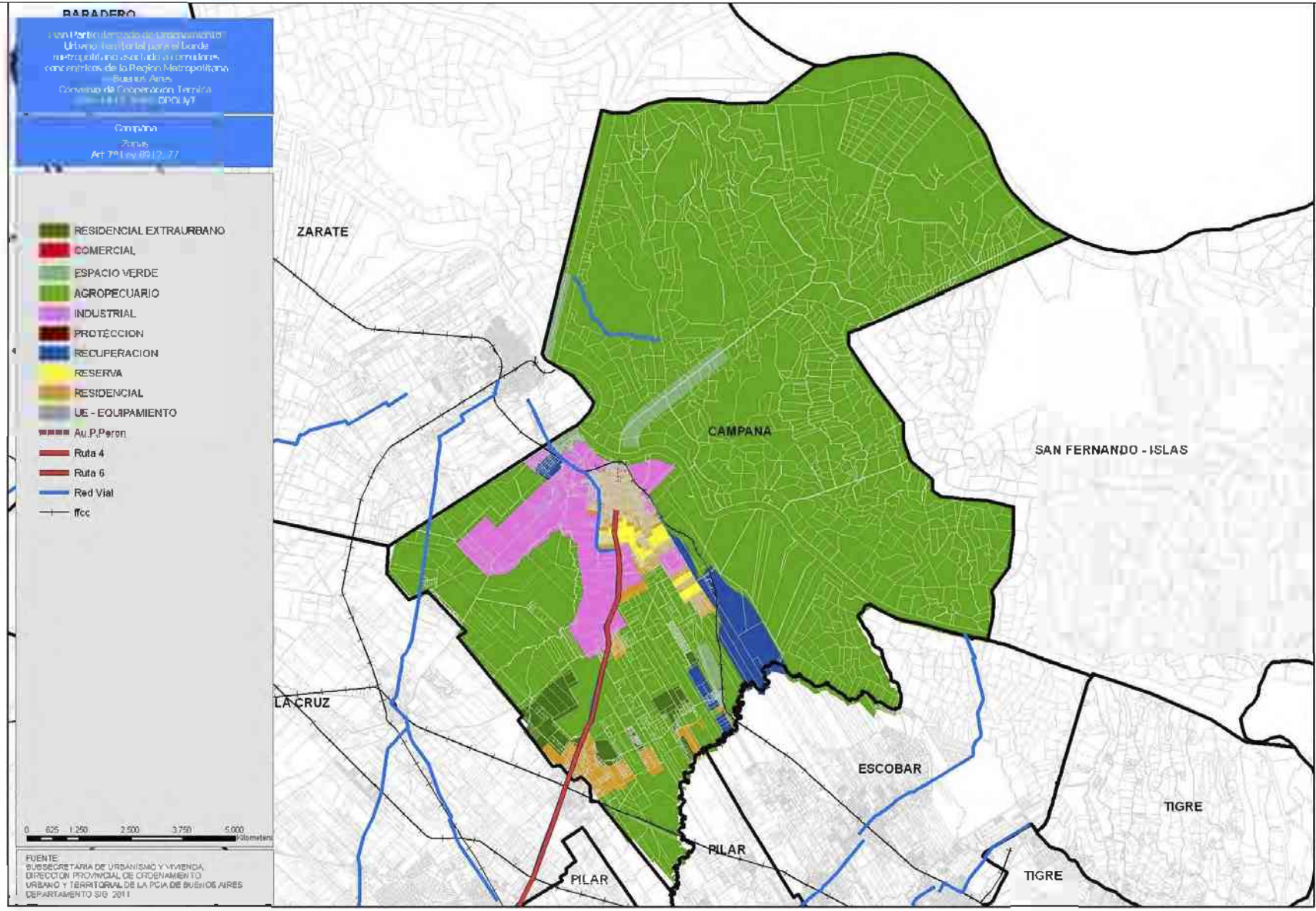
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1437 /79		24/08/1979	Delimitación preliminar de áreas.
1812 /84	7091	30/12/1985	Código de Planeamiento urbano.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1364 / 78			Zonificación preventiva.
1437 / 79		24/08/1979	Delimitación preliminar de áreas.
1547 /81		09/01/1981	Complementa y modifica la Ordenanza N° 1437 /79.
1563 /81		20/04/1981	Modifica la Ordenanza N° 1437 /79 - Radicación de Albergues Temporarios que complementa la Ordenanza N° 1812/84.
1565 /81		21/01/1981	Modifica Artículo 22° de la Ordenanza N° 1547/ 81 y aprueba Planilla de Balance de Superficies..
1585 /81		19/08/1981	Declara Sector de Urbanización Especial (SUE1).
1592 / 81			Deroga la 1431/79.
1620 /82		08/03/1982	Delimita dentro de la Zona de Uso Especifico una nueva Zona Industrial.
1642 / 82		08/03/1982	Amplia Zona Industrial (I3C).
1664 / 82			Modifica la Ordenanza N° 1642 /82
1668 / 82		01/07/1982	Amplia Zona Industrial (I4C).
1682 / 82			Sector de urbanización especial (SUE 2).
1697 /83		01/01/1983	Desafecta los indicadores urbanísticos (modifica Artículos de la Ordenanza N° 1547/ 81).
1731 /83		01/04/1983	Modifica Artículos de la Ordenanza N° 1714 /83.
1737 /83		29/07/1983	Modifica Artículos de la Ordenanza N°1547 /81.
1714/83			Desafecta de Área Complementaria sector de Recreación y Turismo y afecta a Zona Industrial (I5C).
1741 /83		01/09/1983	Establecer que la región del Delta del Paraná se Subdivide en Área Complementaria y Rural.
1812 /84	7091	30/12/1985	Código de Planeamiento urbano.
2120 / 87	8331	01/11/1983	Amplía área urbana SUE5.



2229 /87	7530	01/10/1983	Zona Industrial Planificada I3C.
2331 / 88	4400	01/09/1987	Desafecta inmueble del AC - Zona de Reserva de Ensanche Urbano - y lo incorpora al AU - Subárea semiurbanizada (SUE1).
	1355	20/05/1988	Ampliación Área Urbana SUE7.
	1358	01/08/1988	Desafecta reserva para ensanche urbano- Zona Jardín (SIDERCA).
2410 / 89	2156	01/03/1989	Afectación Plaza.
2456 / 89	3786	02/08/1989	Desafectación Plaza.
2461 / 85	3781	01/08/1989	Delimita Zona U3.
2473 / 89	2715	01/08/1987	Sector de urbanización especial (SUE 4).
2482 / 89	3780	01/05/1989	Ampliación Área Urbana SUE1.
2711 / 91	2258	01/02/1991	Ampliación Área Urbana DUE5.
2713 / 91	2249	01/01/1991	Sector urbanización (SU 1).
2727 / 91	2954	01/01/1991	Desafectación Zona de Reserva.
2704/91	1993		Uso Especifico UE2.
2824 / 92	2481	01/09/1992	Zona Residencial Extraurbana.
2916 / 93	3300	01/04/1994	Desafecta del Área Reserva una parcela y la incorpora al Área Urbana.
3116 / 95	4194	18/11/1996	Amplíalas Zonas Industriales 11 y 12. Crea Zona de Reserva de Ensanche Urbano e incorpora al AU - Sector de Urbanización Especial 7.
3119 / 95	1429	01/01/1995	Zona de uso específico Planta Tratamiento Efluentes Cloacales.
3219 / 96	1703	20/06/1997	Desafecta inmueble de la Zona de Reserva de Ensanche Urbano y crea SUE7.
3470 / 97	778	06/04/1999	Desafecta del Área Rural parc y las incorpora en la RExt.
3611/98	778	06/04/1999	Desafecta del Área Rural parc y las incorpora en la RExt.
3566 / 98	120	28/01/1999	Desafecta del Area Rural inmueble y pasa a integrar la Zona Residencial Extraurbana destinada a localizar B° C°
3566 / 98	2876	07/10/1999	Aprobar los artículos 2° in fine y 3° de la ordenanza.
4712/05	2501	21/09/2006	Crea la Zona de Club de Campo
4698/05	8	02/01/2007	Incluye inmuebles dentro de la Zona Industrial I2
4404/03	2619	02/10/2006	Incorpora dentro del Area Comp. Zona DUE y Zona DES.
5046/07	2324	19/09/2007	Desafecta de Zona REX para incluirla dentro de la Zona Industrial I1a (Honda SA)
4692/05	3790	03/12/2007	Incluye parcelas en la Zona Residencial Extra Urbana constituyéndose con nombre BC2 destinado a la construcción de un Barrio Cerrado.
4324/03	992	19/06/2009	Incorporar a la Zona I1 del Área Rural varios inmuebles.
5176/08	992	19/06/2009	Modifica la numeración del Artículo 5° de la Ordenanza N° 4324/03 por Artículo 7°.





PILAR

El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de ordenamiento territorial, cuenta con un Código de zonificación aprobado por Ordenanza n°10/85 y convalidado por decreto provincial, y desde su vigencia 1986, el municipio ha propiciado 37 ordenanzas modificatorias a la norma general, según se detalla en el siguiente cuadro:

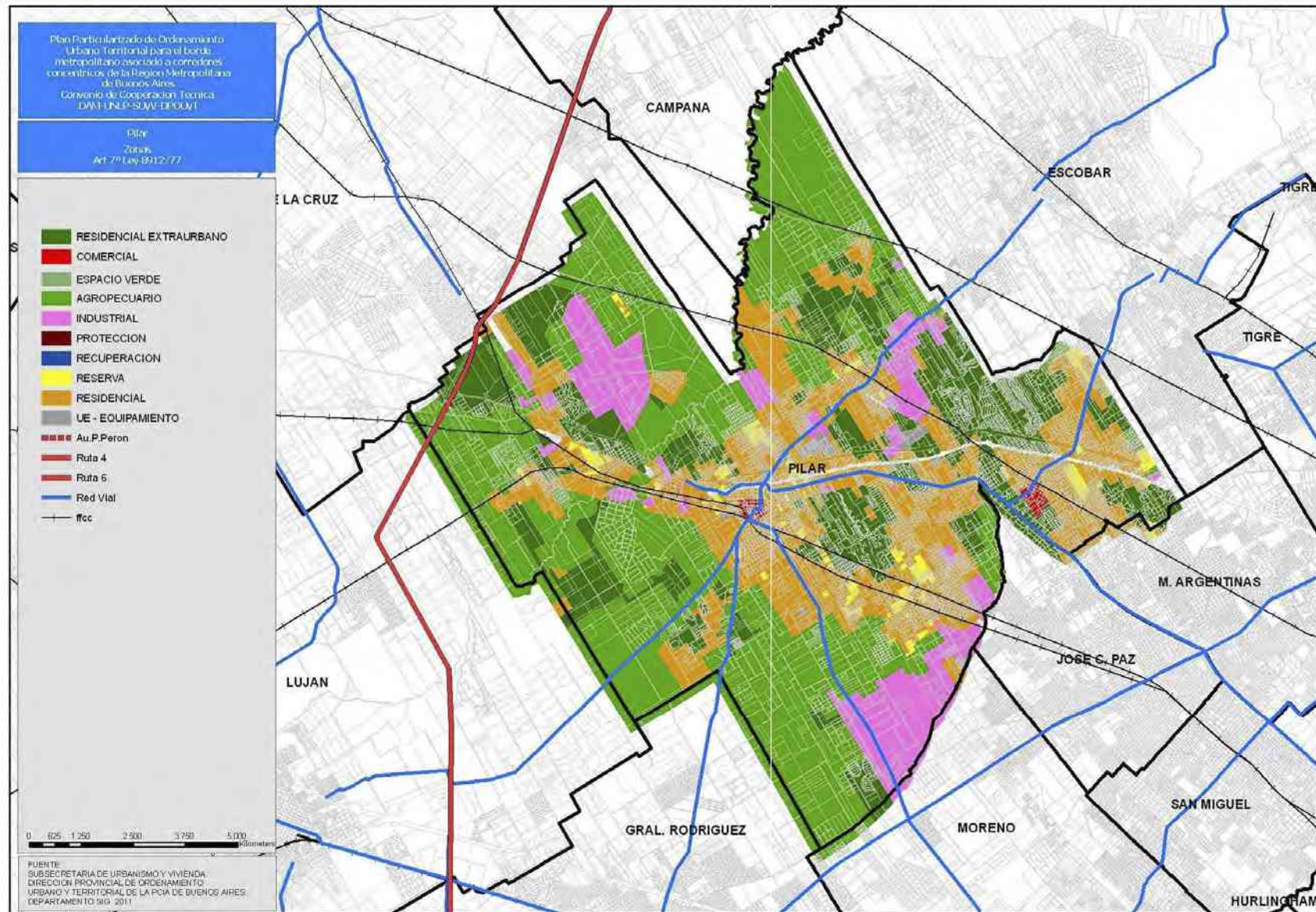
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
49/79		30/03/1979	Delimitación preliminar de áreas.
10/85	8763	27/11/1986	Código de Zonificación del Partido.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
49/79		30/03/1979	Delimitación preliminar de áreas.
29/83			Modifica el Art. 2° - Cementerio y Club de Campo
10/85	8763	27/11/1986	Código de Zonificación del Partido.
27/88	3793	01/08/1989	Precinto Industrial Restringido (Circ. II, Secc. R, Pc. 205)
46/90	1990	05/07/1991	Incluye parcelas al Distrito Complementario - Zona de Club de Campo.
34/90	2583	01/08/1991	Distrito Complementario Residencial 1.
34/97	353	27/02/1995	Desafecta parcela del Distrito Complementario Industrial y se incluyen en el Distrito Urbano Residencial 4 (UR 4).
152/94	4090	03/12/1997	Desafecta parcela 91b y 91c de la Circ. II, Secc. Rural y las incluye en el Distrito Complementario Club de Campo.
84/95	4212	10/12/1997	Amplia área urbana en la localidad de Maquinista.
165/96	50	14/01/1998	Permuta entre Pérez Compan y Municipio de terrenos al Campus Universitario de la Universidad Austral.
4/97	499	16/03/1998	Incluye en el Distrito Complementario Residencial 2 la Pc. 2563P de la Circ. X, Secc. R de Villa Rosa.
6/97	3641	06/10/1998	Desafecta predio del Distrito Complementario Agropecuario y afecta al Distrito Residencial.
22/97	3641	06/10/1998	Modificatoria del Código
68/96	3779	01/01/1998	Amplía el Área Urbana (UR5).
124/97	4065	11/11/1998	Desafecta Pc. 565E, 564B, 565A, B y C de la Circ. V, Secc. R. y se incluyen en el Distrito Complementario



			Residencial 3.
141/97	4329	25/11/1998	Amplia Áreas urbana del nucleo de cabecera.
14/98	1039	22/04/1999	Desafecta predios para integrarlos al Distrito Complementario Club de Campo en Tortugüita.
104/97	1039	22/04/1999	Pasan al DC - C.C en Tortugüita la Circ. IX, Secc. R, Pc. 1656 C, D, E, F, Circ. IX, Secc. V, Fr. IA, Circ. IX, Secc. V, Fr. II, Pc. 1A, 2A, 3A, 4 y 5.
112 /97	2123	01/01/1999	Incluye en el Distrito Urbano Residencial 6 la Circ. IV, Pc. 447b, 456, 457 y 462.
25 /99	2123	01/01/1999	Modifica código de zonificación según usos.
131/97	2047	13/08/1999	Desafecta del DCR 3 la Circ. VII, Secc. R, Pc. 952d y la incluye en el Distrito Urbano Residencial 4.
100/97	806	31/03/2000	Proyecto urbanístico integral viviendas Circ. VIII, Secc. R, Pc. 1115 A, C y Z.
28/99	1117	01/01/2000	Modifica artículo 2º de Ordenanza 98/98
98/98	1117	01/01/2000	Afecta a UR2 la Circ. VII, Secc. R, Pc. 950A, B y 951 A y B.
98/96	1335	01/01/2000	Creación Distrito Complementario R2 (Circ. IV, Secc. R, Pc. 440H y 440G.
17/98	1335	01/01/2000	Creación Distrito Complementario R2.
215/98	1519	02/06/2000	Desafecta de CR3 a zona que se incluye en UR5.
214/98	1640	01/01/2000	Pasan a CR2 la Circ. V, Secc. R, Pc. 564B, 565A, E, B, C, Fracc. I.
46/99	1967	01/01/2000	Pasa a Complementario Club de Campo la Circ. IV, Secc. R, Pc. 408a.
1 /99	2224	01/01/2000	Ampliación AU - Distrito UR6 para localizar Barrio Cerrado (Circ. IV, Pc. 463 y 458).
212 /98	2803	01/01/2000	Ampliación área urbana emprendimiento urbanístico (Circ. III, Pc. 211 y 212b.
79/97	3087	01/01/2000	Crea Distrito Complementario Residencial 2 (Circ. X, Pc. 2432c - de Villa Rosa).
159/99	514	06/02/2001	Amplía Distrito Complementario Barrio Privado (Circ. IX, Secc. R, Pc. 1663 c, d y e.
158/99	1652	05/07/2002	Incluir Pc 2a, 8 y 9 de la Circ. VI, Secc. F, Qta. 22 en el Distrito Urbano Residencial cuatro (UR 4).
231/99	1500	03/09/2003	
47/96	2407	01/01/2004	Conjunto de Viviendas Comunidad Tobas - Circ. VI, Secc. Rural, Pc. 806g y 807.
272/00	2807	18/11/2004	Incluir dentro del Distrito Urbano Residencial Cuatro (UR 4) la Circ. VIII, Secc. R, Pc. 1326.
119/99	607	30/03/2004	Incluye en el Distrito Complementario Club de Campo varias parcelas.
40/97	1952	08/09/2005	Afecta al Distrito Urbano Residencial 4 la Circ. VII, Secc. J, Fracc. XXXVI.
41/08	2786/08		Amplia Distrito Industrial 1.





LUJAN

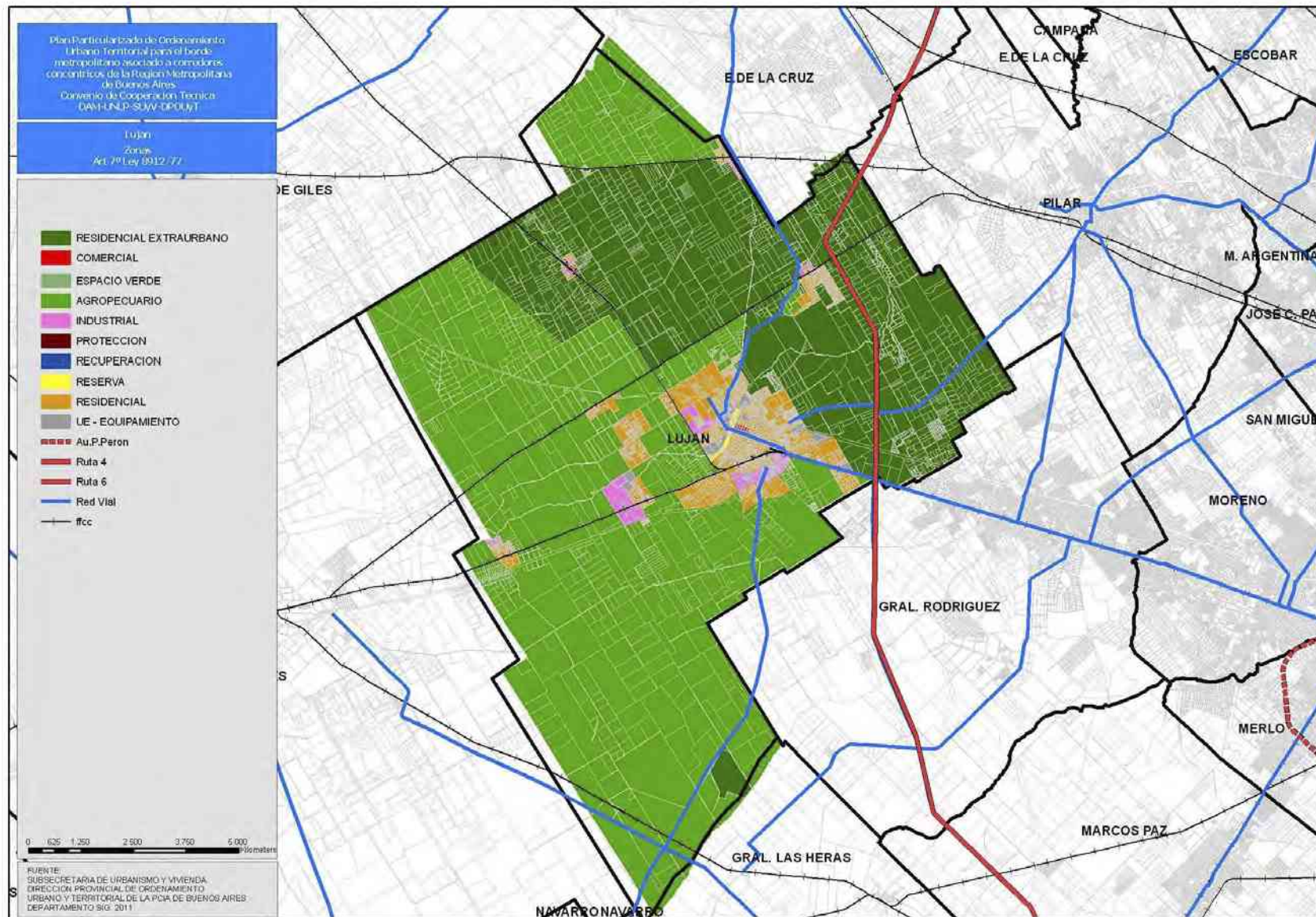
El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con un Plan Regulador – figura no definida por el marco legal provincial, pero por sus contenidos, se puede clasificar como zonificación con algunos componentes y lineamientos generales de Plan de Ordenamiento aprobado por Ordenanza n° 1444, vigente desde el año 1978. Desde su convalidación se han gestionado 30 ordenanzas modificatorias a la norma general, según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2 - 4			
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1444/78		01/01/1979	Adecuación Plan Regulador.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1444/78		01/01/1979	Adecuación Plan Regulador.
1554/80		01/01/1980	Modifica el Plan Regulador.
1878/86			Distrito U.R.M.
proyecto	8761	01/12/1986	Exceptúa de una parcela de las disposiciones del distrito Acre 2.
2273/88	3380	01/01/1989	Desafecta del área urbana el distrito UE2 que incorpora a UR4 y a URM.
2529/90	5828	01/02/1990	Distrito Uso Agropecuario intensivo.
3126/93	2374	01/01/1994	Modifica los usos permitidos para UR 1.
2882/92	1819	01/07/1994	Modifica textos de Ordenanzas 1444 y 1454.
3140/94	4237	18/11/1996	Incorpora parcela a Distrito Urbano Residencial 5 UR 5
3364/94	4237	18/11/1996	Modifica artículo de Ordenanza 3140/94.
3472/95	18	01/01/1998	Desafecta del Distrito Urbano Residencial Mixto predio y declara Distrito de Urbanización Especial.
3562/96	121	28/01/1999	Autoriza a la Sucursal de Bomberos Voluntarios la ampliación del edificio.
3708/97	1635	10/06/1999	Desafecta del Distrito ACRE 2 y Distrito UR 5 parcelas e incorpora al AC Residencial Extraurbana (ACRE 1).
3458/95	951	17/04/2000	Distrito de Uso Específico
3515/95	951	17/04/2000	Modifica artículo de la Ordenanza 3458/95.
4057/99	1334	01/01/2000	Desafecta de Acre 2 y afecta a distrito UE.



4058/99	2761	04/08/2000	Desafecta predio del Área Rural e integra las parcelas al Distrito Urbano Residencial (UR 2a).
4167/00	3586	02/11/2000	Modifica Ordenanzas 1444/78 y 1454/80.
4099/99	2108	28/08/2001	Desafecta del Distrito UI inmueble y lo incorpora al Distrito UR 3b.
4176/00	477	07/03/2002	Incorpora parcelas al Distrito UR 4.
4052/99	1857	06/08/2002	Desafecta del Distrito ACRE 2 fracción e incorpora al Distrito ACRE 1 (Área Complementaria Residencial Extraurbana).
4085/99	409	28/03/2003	Crea el DUE para concretar el Plan Familia Propietaria.
4123/00	1068	01/07/2003	Desafecta del ACRE 2 una fracción e incorpora al ACRE 1.
4557/03	1068	01/07/2003	Elimina artículo 3° de la Ordenanza 4123/00.
4407/02	2034	21/10/2003	Desafecta del Distrito UI zona incorporándola al Distrito URM.
4579/03	2034	21/10/2003	Deroga artículo 4° de Ordenanza 4407/02.
3907/98	1610		Desafecta de UI y afecta a UR.
4427/02	1610		Queda sin efecto el artículo 1° de la Ordenanza 3907/98.
4580/03	1264	17/06/2004	Desafecta del Distrito UI y Distrito URM zonas y afecta a Zona de Preservación y DUI.
4340/01	902	24/05/2007	Incorpora una Zona al Área Complementaria Residencial Extraurbana - Acre 1.
4203/00	1949	25/08/2009	Afecta zona como UR3b (urbano residencial mixto)





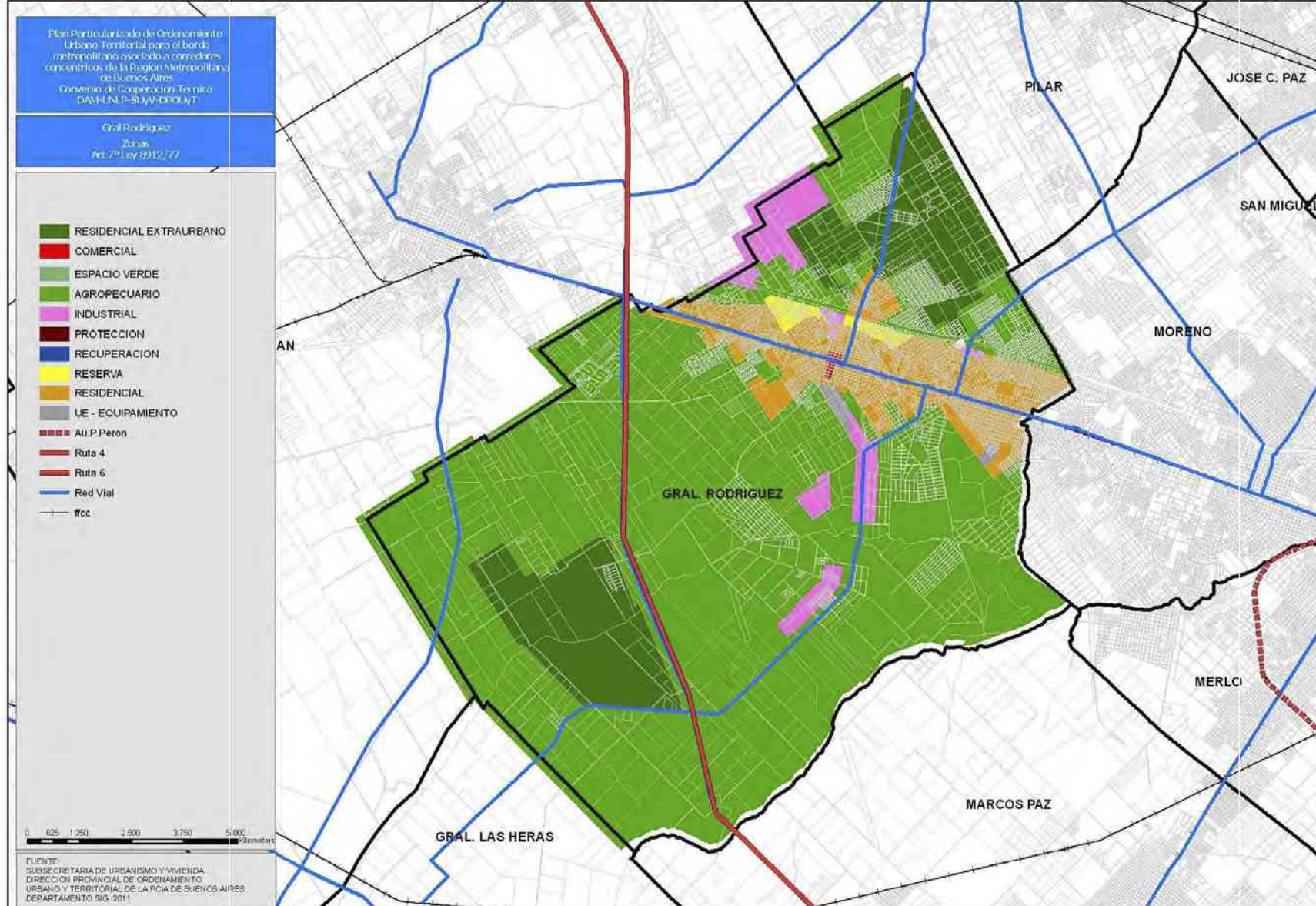
GENERAL RODRIGUEZ

El municipio se encuentra en la primera etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una delimitación Preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza n° 671, vigente desde el año 1979. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 16 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 1			
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
671/79		11/12/1979	Delimitación Preliminar de Áreas

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
671/79		11/12/1979	Delimitación Preliminar de Área.
728/80		03/11/1980	Modificatoria de la Ordenanza N° 671 /79.
813/81		09/12/1981	Precinto Industrial.
837/82		03/05/1983	Suspende la vigencia de la Ord. N° 816/ 81.
874/82		03/01/1982	Precinto Industrial.
862/82		20/07/1982	Establece el uso y ocupación del suelo para Clubes de Campo pre existentes.
1329/85	3545	16/07/1985	Desafecta predio del AC - Zona Res. Ext. y se lo integra al AU - Subárea Semiurbanizada.
1481/86	6207	12/09/1986	Crea zona para la localización de Club de Campo en el Área Rural.
1484/86	7971	04/11/1986	Creación de Zona Ind. y Zona Ind. Condicionada.
1669/88	2405	01/07/1989	Desafecta manzana del AC - Zona Residencial Extraurbana y pasa a integrar el Área Urbana
1895/91	5822	01/02/1989	Precinto Industrial.
2161/94	314	01/07/1994	Desafecta inmueble del AC Zona de Reserva para ensanche del AU y se integra al Área Urbana conformando el DUE 2.
2135/94	3631	18/10/1995	Zona Industrial Condicionada.
2385/96	574	18/03/1998	Desafecta Mz. de Á. Rural y la afecta a SASU 2.
2366/96	2512	22/09/1999	Desafecta de Área Complem. Zona U E (Hospital) y se afecta a Zona Industrial
3154/01	446	21/03/2007	Amplía la Zona de Clubes de Campo y crea zona RE
3215/07	746	22/04/2008	Amplía la Zona de Clubes de Campo y crea zona RE





MARCOS PAZ

El municipio cuenta con una zonificación según usos, aprobada por ordenanza n° 32, vigente desde el año 1983, encontrándose en la segunda etapa del proceso de planeamiento. Desde su convalidación, se han gestionado 3 ordenanzas modificatorias de la norma general.

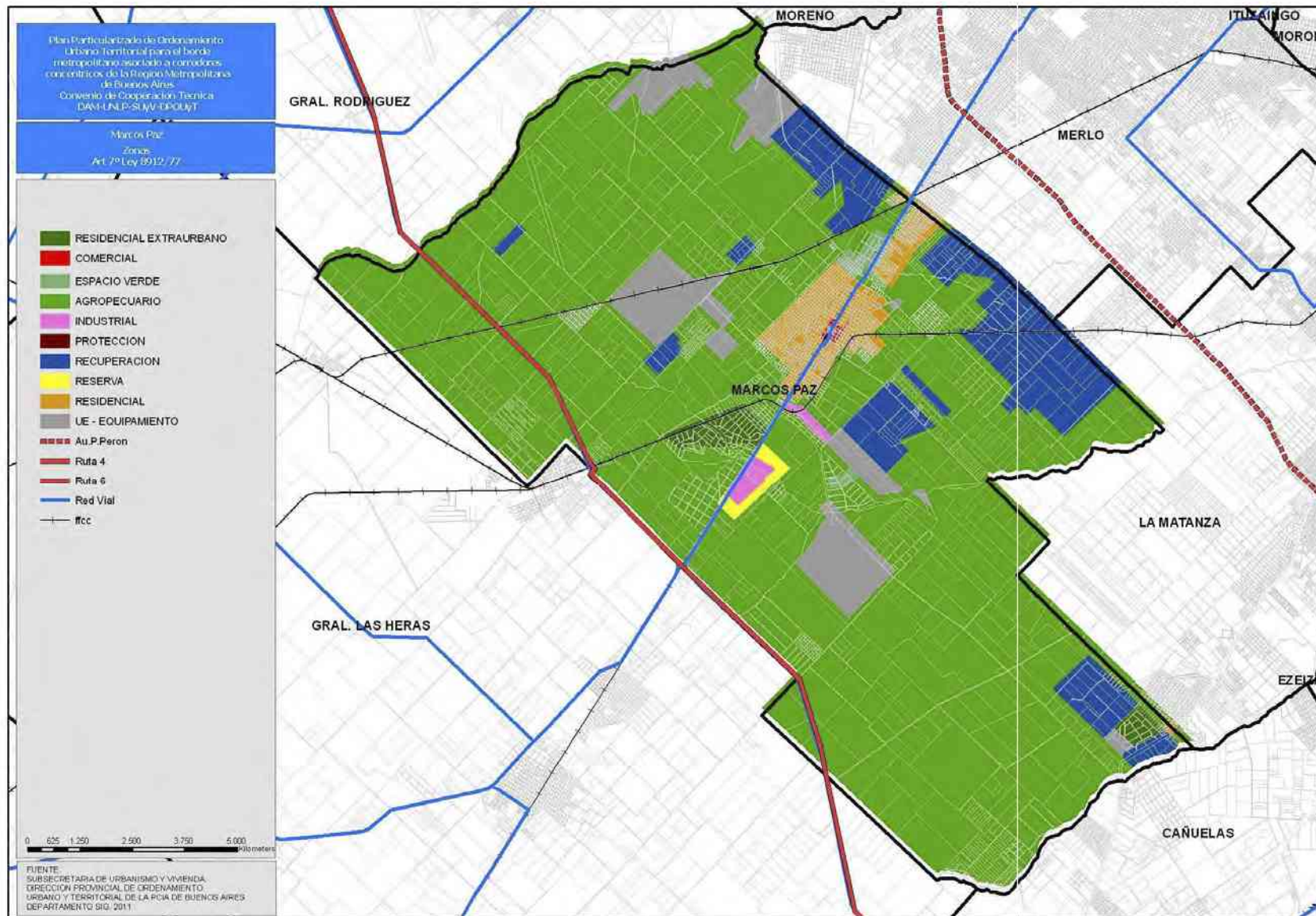
A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2

1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: **Zonificación según Usos** - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
32/83	1354	31/03/1989	Zonificación según usos del Partido

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
32/83	1354	31/03/1989	Zonificación según usos del Partido
25/88	5467 / 89		Ampliación del Área Urbana.
21/89	4966	20/12/1990	Constituir Distrito de Urbanización Especial dentro de la Zona Residencial 5 (ZR 5). Programa PROCASA.
54/89	4969/ 90		Indicadores urbanísticos y dimensiones de parcelas para conjunto habitacional.



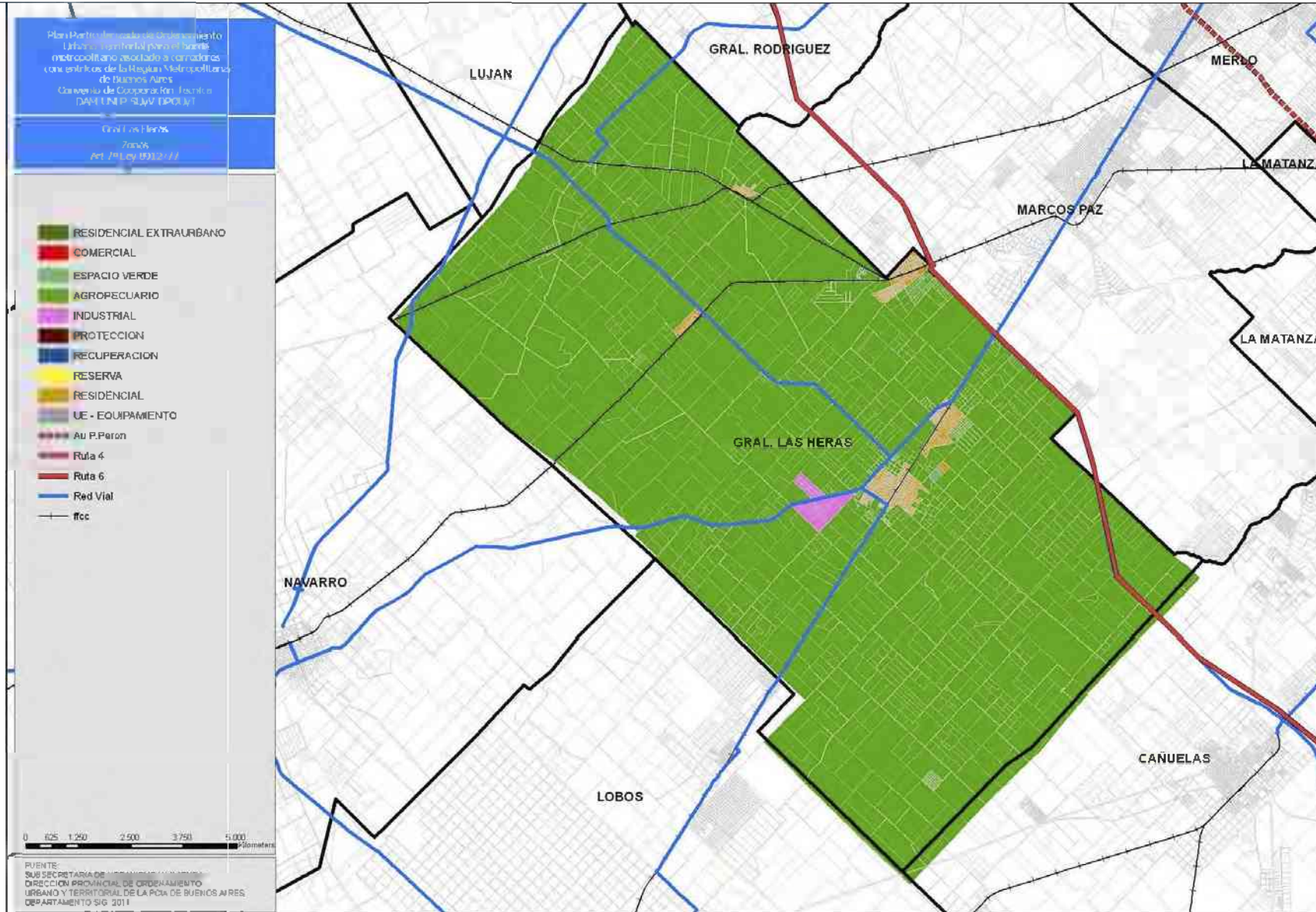


GENERAL LAS HERAS

El municipio se encuentra en la primera etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una delimitación Preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza n° 267, vigente desde el año 1979. Desde la fecha de aprobación de la norma general se han generado 7 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 1			
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto	Fecha	Denominación
267 /79		22/10/1979	Delimitación preliminar de áreas.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
267/79		22/10/1979	Delimitación preliminar de áreas
269/80		01/01/1980	Modifica artículos 7, 14 y 15 de Ordenanza 267/79 - Área Complementaria y Subárea Semiurbanizada.
275/81		01/01/1981	Desafecta Parque Comarcal para ampliar Zona Residencial Extraurbana (Circ. II, Secc. E, Ch. 3, Lote1).
290/83		01/01/1983	Ampliación del Área Urbana. Deroga Ordenanza 285/82.
12/87	2161	01/05/1989	Deroga Art. 33 Ordenanza 267/79 - Establece indicadores urbanísticos en Planta Urbana de Los Hornos.
29/88	3791	23/08/1989	Ampliación del Área Urbana para Conjunto Urbanístico Integral (PROCASA).
21/91	2549	01/08/1991	Desafecta parte del Parque Urbano para afectarlo a Equipamiento Educativo (ENET1).
12/92	3899	08/10/1996	Incorpora parcelas al Área Semiurbanizada.





CANUELAS

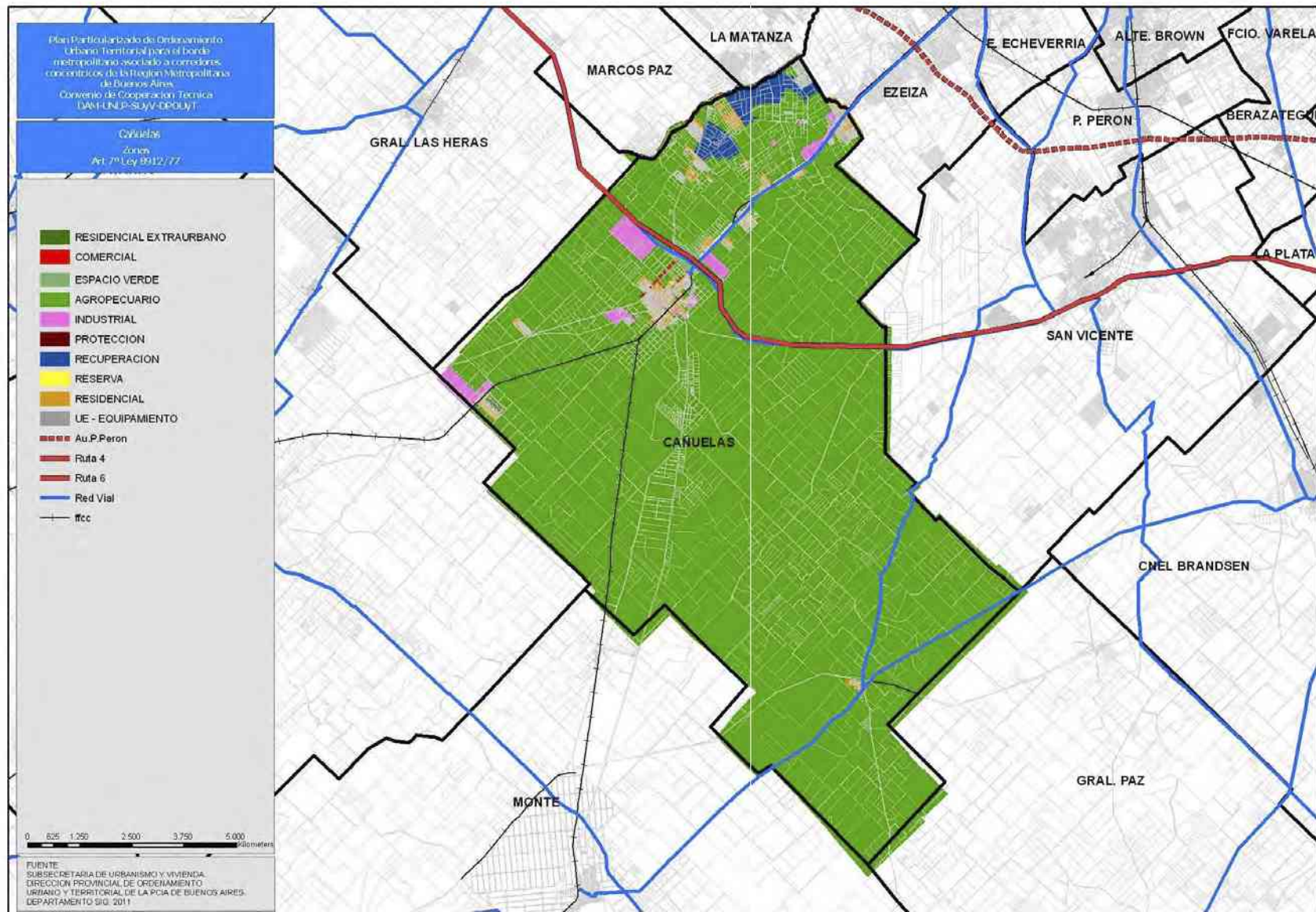
Este municipio se encuentra en la primera etapa del proceso a nivel partido, dado que tiene una Delimitación Preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza N° 05 del año 1980, que rige para esa escala y en la segunda etapa del proceso, Zonificación, para la localidad cabecera Cañuelas, y la zona norte del partido, aprobada por Ordenanza n° 997 del año 1994. Tiene un total de 10 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 1 y 2 1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros
--

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
005 /80		18/02/1980	Delimitación preliminar de áreas del Partido
997 /94	2877	07/10/1999	Zonificación según usos en el núcleo cabecera y Área Norte del Partido

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
005 /80		18/02/1980	Delimitación preliminar de áreas del Partido
8 /80		04/03/1980	Modifica la Zona residencial extraurbana.
12 /80		05/05/1980	Modifica y amplía Ordenanza N° 5 /80 y N° 8 /80.
16 /80		15/08/1980	Modifica Artículos de la Ordenanza N° 12 /80 (zonas industriales)
24 /84	7817	27/11/1984	Crea Sector Urbano Especial para Conjunto Habitacional (FONAVI)
179 /86	9664	30/12/1986	Desafecta del AU- Zona Semiurbanizada 2 (SUE2)- parcelas que se integran al AC -Zona Industrial.
297 / 88	1210	01/03/1989	Sector uso específico Cementerio.
405 / 89	3271	01/01/1990	Cementerio Parque.
520 / 90	2000	01/01/1991	Ampliación Área Urbana del Núcleo Cabecera.
1070 /95	4205	10/08/1997	Modifica Art. 5 Ordenanza 16/80.
997 /94	2877	07/10/1999	Zonificación según usos en el núcleo cabecera y en el Área Norte del Partido
1792 / 02	3013	11/12/2002	Determina la organización territorial de la Zona Nor - Oeste.
2646/09	432	30/04/2010	Afecta parcelas a la Zona Rural e incorpora parcelas al Área Rural del Partido





SAN VICENTE

Cuenta con una Delimitación preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza Municipal N°1522 y convalidada por decreto Provincial, en el año 1979. Desde su vigencia el municipio ha propiciado la aprobación de 8 ordenanzas modificatorias a la norma general.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2

1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
1522/79		10/05/1979	Delimitación preliminar de áreas.

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
1522/79		10/05/1979	Delimitación preliminar de áreas.
1546/80		19/05/1980	Modifica Artículo 5° de la Ordenanza 1522/79.
1792/85	8103	01/12/1986	Modifica artículo 6° de la delimitación de áreas.
2090/88	3795	01/08/1989	SDE 1
2664/93	1762	01/01/1995	Crea Distrito uso industrial pre- existente N1.
2757/94	1762	01/01/1995	Modifica artículo 1° de Ordenanza 2664/93
3851/06	2518	01/10/2007	Establece el uso del suelo en el eje que marca la Ruta Prov. 58 entre el límite del Pdo. de Ezeiza y la Ruta Prov. 6
3859/06	2518	01/10/2007	Modifica a los Artículos 2° y 4° de la Ordenanza N° 3851/06
3863/06	2518	01/10/2007	Sustituye el Artículo 1° y 9° de la Ordenanza N° 3851/06



CORONEL BRANDSEN

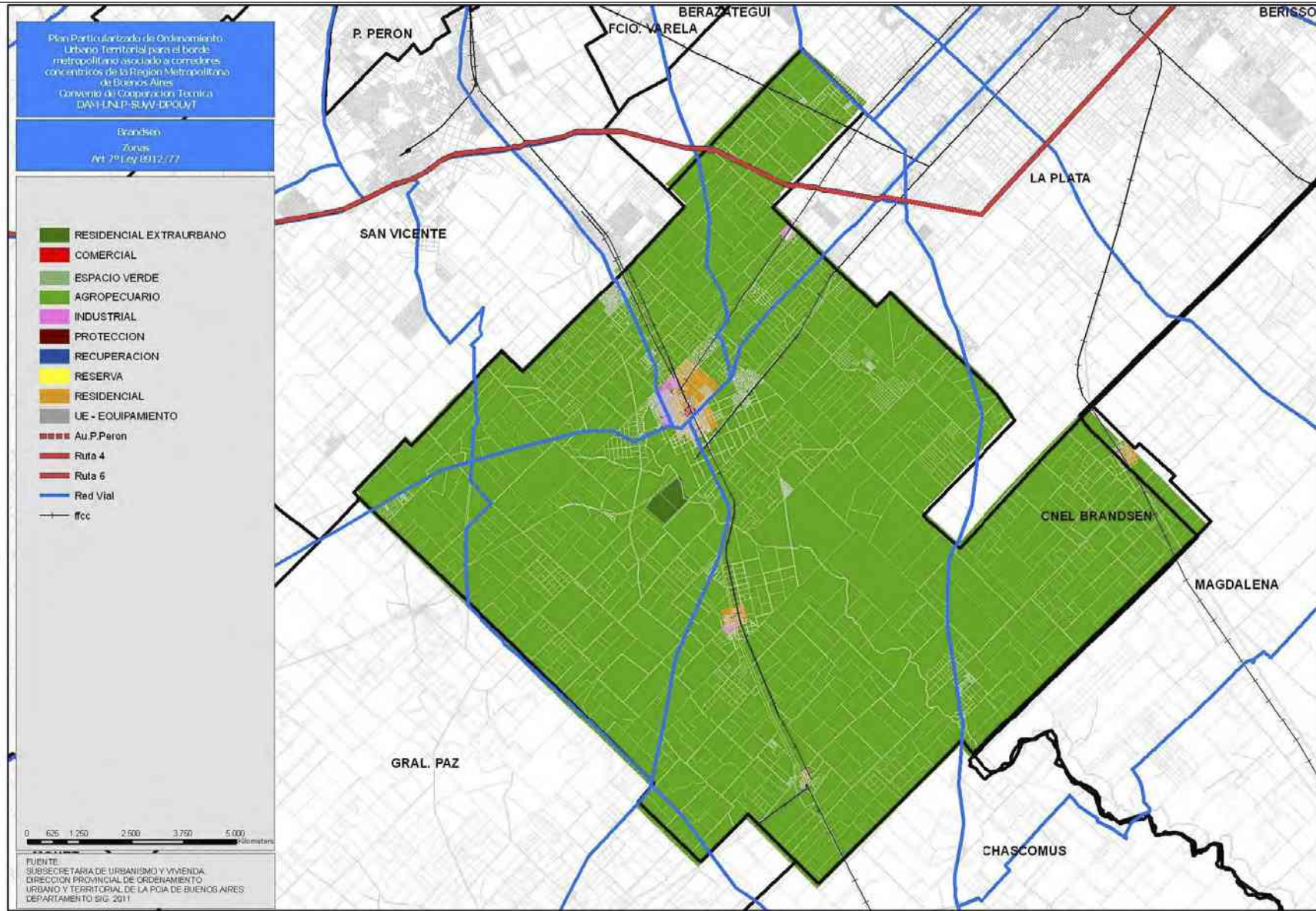
Se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una zonificación según usos -Ordenanza n° 360 vigente desde el año 1982 y tiene 14 ordenanzas modificatorias a la norma general desde su convalidación hasta la fecha. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
360 /82		01/01/1982	Zonificación según usos. (Plan Regulador)

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
360 /82		01/01/1982	Zonificación según usos.
95 /86	580	05/02/1985	Incluye Usos en Área Complementaria (Criadero de animales exóticos)
27/84	793	05/02/1985	Crea Zona UR DB22.
93 /86	581	05/02/1986	Declara un predio como Precinto Industrial.
185/87	1638	05/03/1987	Declara un predio como Precinto Industrial.
151/86	3702	15/05/1987	Modifica Ordenanza N° 360 / 82 - Afectación espacios verdes.
474/92	1026	01/01/1992	Amplia el Área Urbana – DUE 1
413 / 91	2480	01/09/1992	Modifica Anexo 1.
497 / 92	2921	01/11/1993	Ampliación del Área Urbana localidad de Jeppener.
643 /96	856	14/04/1999	Ampliación del Área Urbana localidad de Jeppener. Creación de DUE.
676 /96	2410	31/07/1997	Modifica la Zonif. del núcleo cabecera del Partido.
732 /97	3262	28/09/2000	Afecta zona a Área Urbana.
786 /98	3262	28/09/2000	Afecta a DPSUP 1.
801 /98	1515	02/06/2000	Modifica el Plan regulador.
1192/06	3508	26/12/2006	Desafecta de Complementario Agrario y afecta a Complementario Residencial.

Es importante mencionar que este municipio se encuentra gestionando el Plan de Ordenamiento Territorial.





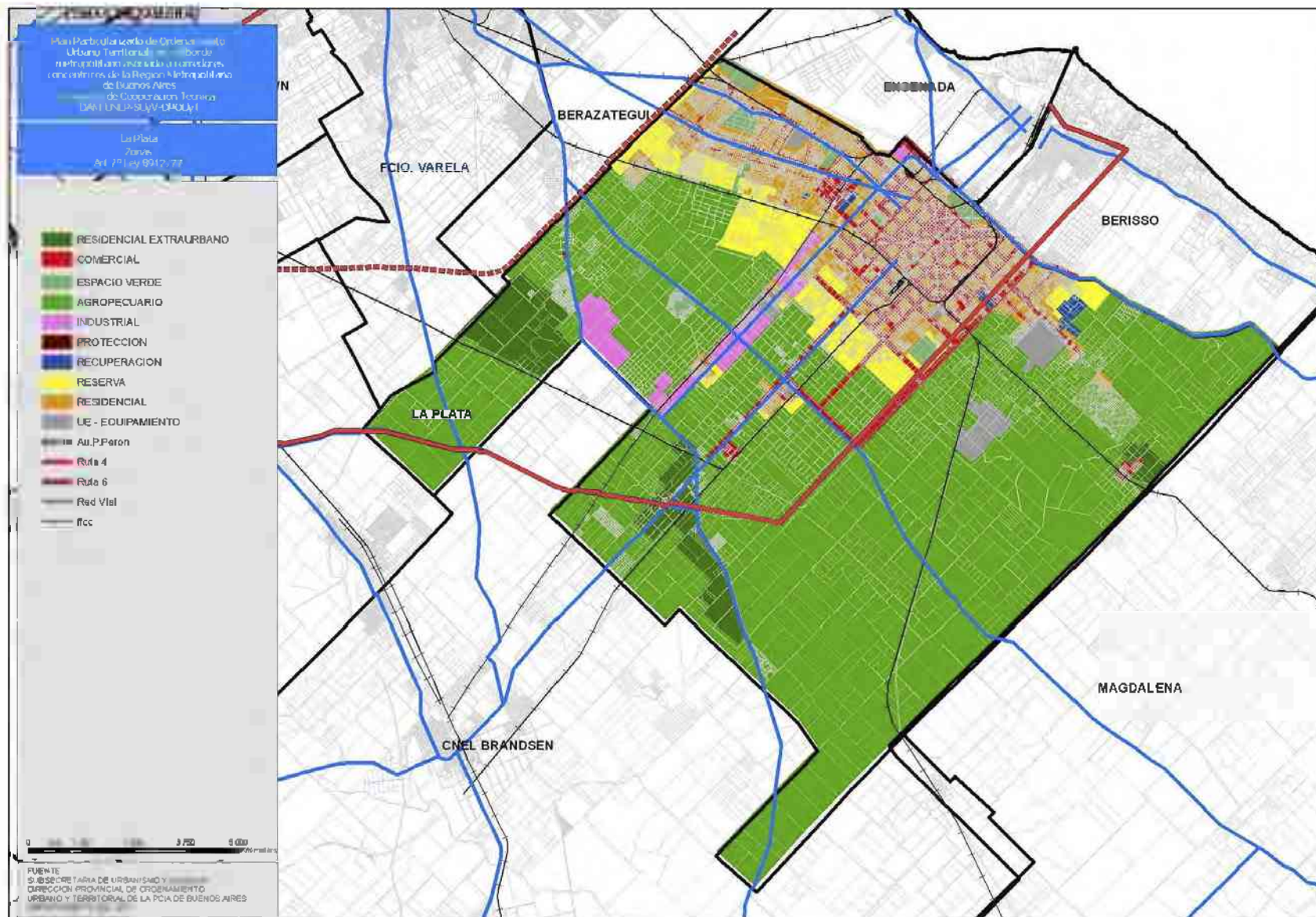
LA PLATA

El municipio se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una Código de Ordenamiento Territorial, aprobado por Ordenanza n° 10703, vigente desde el 17 de mayo año 2011 – constituye una actualización del COT, Ordenanza 9231/00, aprobado en el año 2002. La norma mencionada fue convalidada recientemente por lo cual no presenta modificaciones, según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2			
1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros			
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
9231/00	1200	14/05/2002	Ordenamiento territorial y uso del suelo

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Tema
4702/80			Creación Zona Residencial Extraurbana.
4780/80		01/01/1980	Desafecta Centro de Comunicación Radioeléctrica se incorpora a área complementaria.
6463/86	4971	01/01/1990	Ampliación de zona URE1.
7151/89	4971	01/01/1990	Modifica Ordenanza 6463/86.
8332/94	1253	22/05/1997	Creación de Zona Industrial 2.
9171/00	513	12/03/2002	Modifica artículos de Ordenanza 8644/96.
9006/98	513	12/03/2002	Modifica Anexo 2 de Ordenanza 8644/96.
9237/00	513	12/03/2002	Amplia zona U/RE2 y deroga Ordenanza 9164/00.
8962/98	1156	10/05/2002	Modifica normativa sobre uso del suelo vigente.
9231/00	1200	14/05/2002	Código de Ordenamiento territorial
9380/01	1200	27/12/2001	Modifica varios Artículos de la Ordenanza N° 9231 /00
9664/03	815	18/04/2006	Modifica varios Artículos de la Ordenanza N° 9231 /00
9827/04	520	30/03/2007	Afectar parcelas al Area Urbana Zona Corredor de Servicios U/C6. Destino PFCV
10122/06	520	30/03/2007	Modifica el Artículo 1° de la Ordenanza 9827/04 (nomenclatura catastral)
9861/04	2869	25/10/2006	Aprueba localización de emprendimiento. Distrito de Urbanización Integral Residencial de Baja Densidad 1.
9864/04	3789	03/12/2007	Amplia área urbana.
10236/06	3847	06/12/2007	Revisión del Decreto 815/06.
9878/04	1673	26/04/2008	Modifica varios artículos de la Ordenanza N° 9231/00.
10703/10		17/05/2011	Código de Ordenamiento Territorial





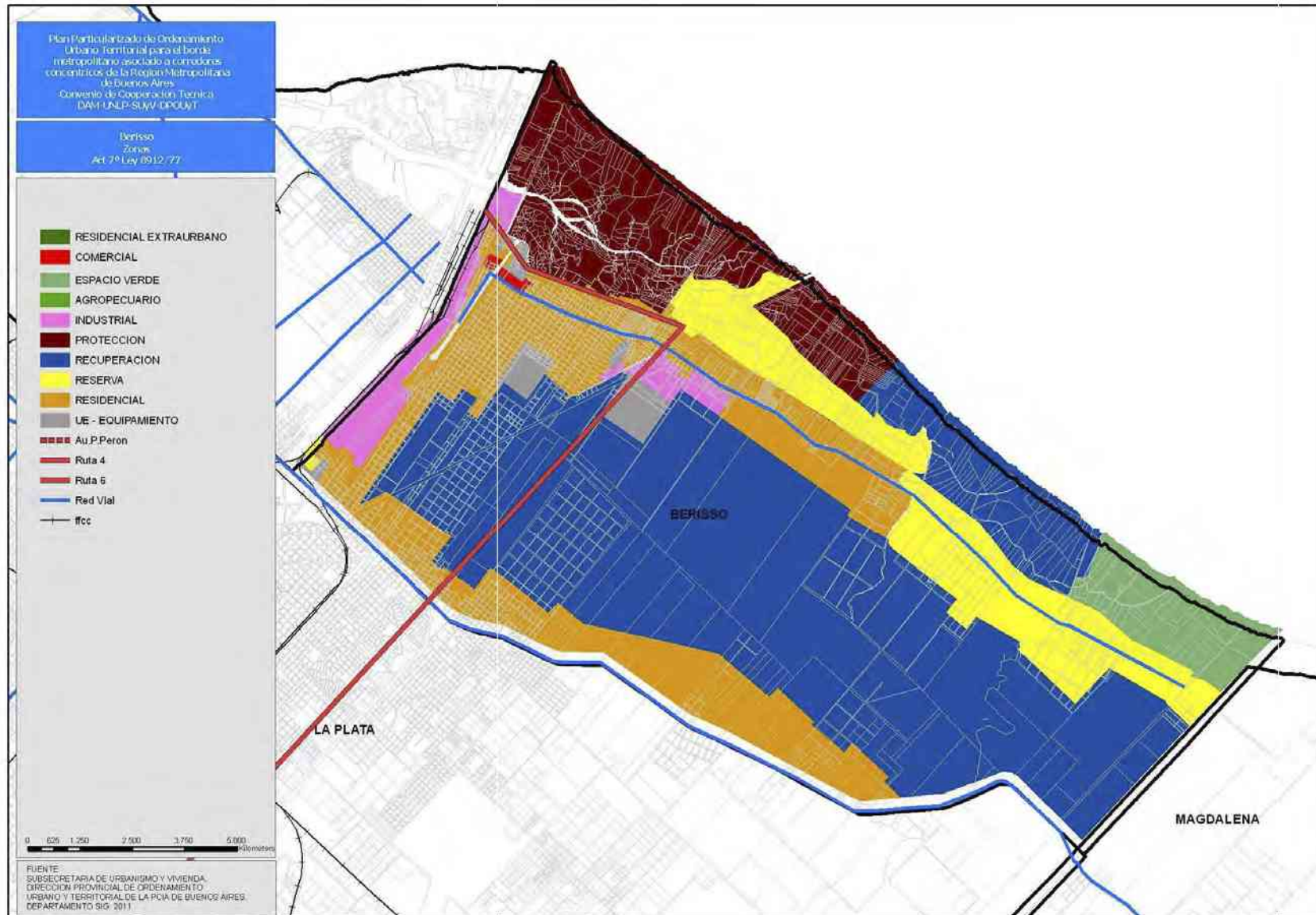
BERISSO

Se encuentra en la segunda etapa del proceso de Ordenamiento Territorial, cuenta con una zonificación según usos -Ordenanza n° 2512 vigente desde el año 2002 y no tiene ordenanzas modificatorias a la norma general.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 2

1: Delimitación Preliminar de Areas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros
--

Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
2512/02	1816/02		Zonificación según usos





ENSENADA

Este municipio se encuentra en la primera etapa del proceso a nivel partido, dado que tiene una Delimitación Preliminar de áreas, aprobada por Ordenanza municipal N° 680 y convalidada por decreto provincial en 1978. Tiene un total de 25 ordenanzas modificatorias a la norma general. Según se detalla en el siguiente cuadro.

A.1) ETAPA DEL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL : 1 1: Delimitación Preliminar de Áreas - 2: Zonificación según Usos - 3: Plan de Ordenamiento Municipal - 4: Otros

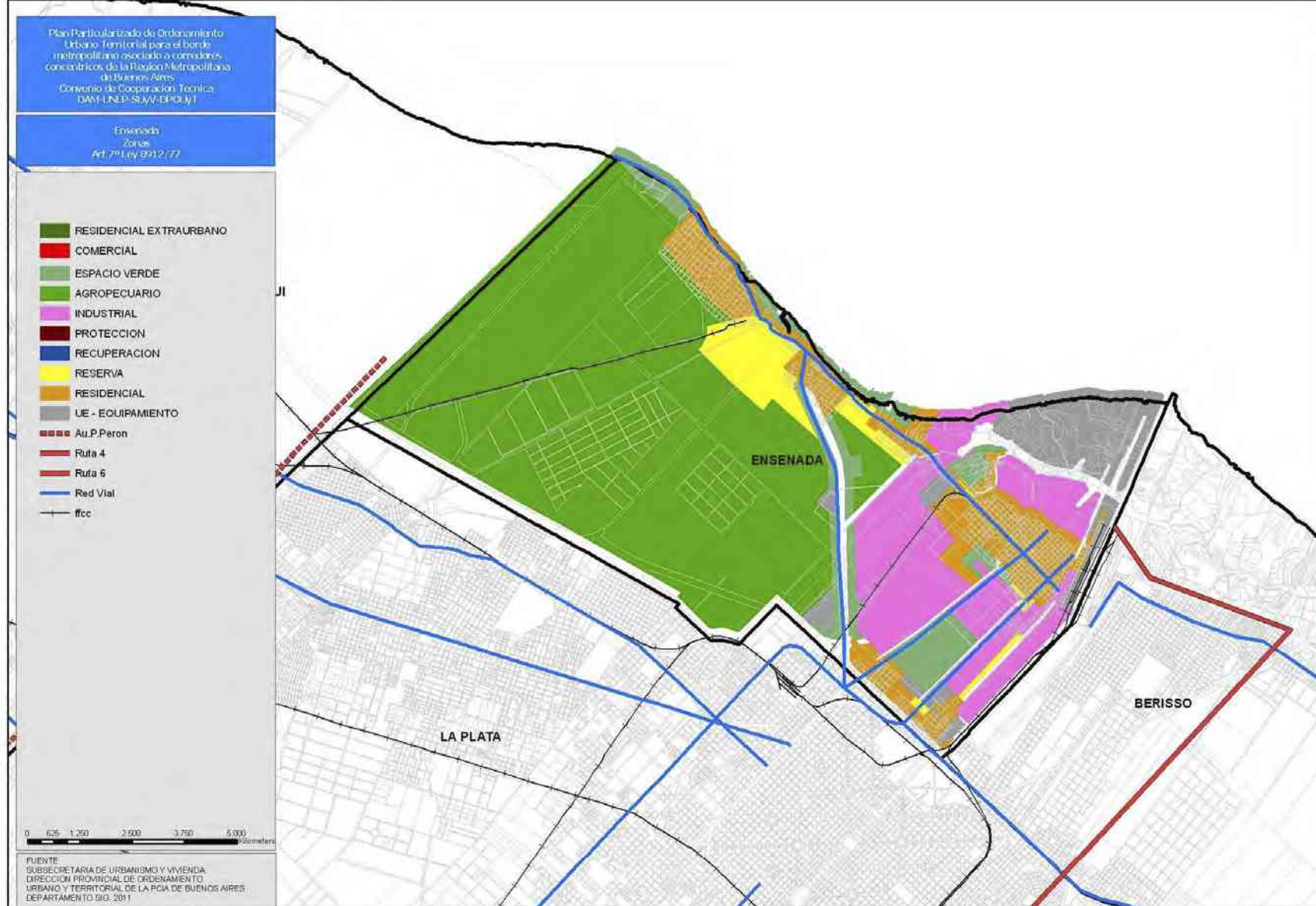
Ordenanza N°	Decreto N°	Fecha	Denominación
680/78		1978	Delimitación preliminar de áreas del Partido

A.2) ORDENANZAS MODIFICATORIAS Y/O COMPLEMENTARIAS

N° Ordenanza	Decreto N°	Contenido
02479/00	2704/01	Ordenanza 2479/00: Desafectación reservas sin usos en 3 sectores: UER6 (en AU2) y UER5 y C (ex cementerio) ambos en A Complementaria I.
00680/78		Ordenanza 680/78: Delimitación Preliminar de de Areas-Derogada por Ordenanza 977/83.
00748/79		Ordenanza 748/79: Amplia el área urbana en Circ IV, Secc C, Qta 16 (parc 25), 18 (parc 26) 15a, 15b, 17a y 17b como (SU1) Sub Área Urbanizada 1.
00742/79		Ordenanza 742/79: Incorpora al punto 1.3.1.4 de la Ordenanza 680/78 Zona de Transporte Fluvial.
00790/80		Ordenanza 790/80: Desafecta Zona de Reserva (URE1) a la Circ IV, Secc K, Fracc IV para emplazar la comisaría del Dique
00890/82		Ordenanza 890/82: Modifica límites en la Subárea urbanizada 1 y 2 (S SU1 y SSU 2) (incisos 3.2 y 3.3) y los incisos 6.9.1 y 6.9.4 (Usos Específicos).
00796/81		Ordenanza 796/81 En Zona Esparcimiento 3 establece los Distritos : Re1, E1 y Re2.
00797/80		Ordenanza 797/80 Establece tres sectores (Residencial, Residencial Mixto e Industrial) dentro de la Zona de Seguridad Uno (S1).
00977/83		Ordenanza 977/83: Delimitación de Areas deroga Ordenanza 680/78.
00970/83		Ordenanza 970/83: Desafecta Zona de Reserva de las ex vías del FFCC estableciendo usos.
01078/85	5937/85	Ordenanza 1078/85: Modifica ordenanza 970/83: Art 1°, Art 2° y Art 4° Deroa Ordenanzas 1059 y 1065
01141/86	6183/86	Ordenanza 1141/86: Incorpora a Sub Area Urbanizada 2 (SAU2) la Circ IV, Secc Q, Parc 152n y 152a (calles 126 y 124, Diag 74 y deslinde con Parc 152H) delimitando dentro de la misma el UER 6 en la Circ IV, Secc Q, Parc r 152H.



01176/86	2165/89	Ordenanza 1176/86: Sustituye artículos 3º y 5º de la Ordenanza 748/79. Amplía la Ordenanza 748/79 en los artículos 6, 7, 8 y 9.
01204/87	2165/89	Ordenanza 1204/87: Desafecta del Uso Específico Reserva Cinco (UER5) y afecta al Área Urbana Uno la parcela 147b de la Circ IV, Secc Rural.
01020/84	2165/89	Ordenanza 1020/84: Modifica Ordenanza 977/83 inc 1.6.4 (del retiro de fondo) ; Anexo I, Cap III incisos: 3.2.1 (SUS 2) Subárea Urbanizada Dos 2 3.2.1.2; 3.2.1.2b, 3.2.2.1.
01207/87	5825/89	Ordenanza 1207/87: Modifica el punto 5-IV del segundo párrafo del artículo 2º de la Ordenanza 970/83.
01187/87	5825/89	Ordenanza 1187/87 Afecta a Sub área semiurbanizada Uno (SSU1) la fracción comprendida entre las calles Moreno, Martín Coronado y ex Vías del FFCC (Circ IV, Secc D, Qta 32, parc 3a).
01256/88	5825/89	Ordenanza 1256/88: Afecta a Uso Específico, servicio de ruta y comercial dentro del Area Complementaria (C1) a la Circ IV, Secc C, Qtas 19 y 21, Fracc 3a, parc 1.
01190/87	5825/89	Ordenanza 1190/87: Deroga el artículo 3º de la Ordenanza 466/73. Afecta a Cementerio Municipal la Circ IV, Secc Rural, Parcela 154.
01317/89	3079/91	Ordenanza 1317/89: Afecta a Zona Industrial Exclusiva Dos (IE 2) el remanente de la parcela 163b limitada por Ruta Provincial 215, parcela 164m, parte parcela 3976 y Zona Industrial Exclusiva (IE) que se desafecta de Reserva Verde en compensación se asigna el uso de Reserva Verde a una fracción de la parcela 154 considerada una franja de borde de 120m de profundidad sobre camino Rivadavia 295 m sobre limite SO y 290 m en el límite NO que sirve como frontera marco al proyecto del cementerio.
01346/89	3079/91	Ordenanza 1346/89: Zona ribera comprendida entre el camino costero Alte Brown y la playa a lo largo del balneario de Punta Lara. Zonificación con tres sectores de uso: Reserva Natural, Recreos y Camping y Estacionamiento público.
01293/88	3079/91	Ordenanza 1293/88: Amplía la Subárea 1 (SU1) hasta el límite servido por la red cloacal.
01621/93	3237/97	Ordenanza 1621/93: Modifica límites de AU3, C2, UEE4, crea Zona Especial en tierras fiscales vendidas a sus ocupantes (art 1º)
01684/94	4568/97	Ordenanza 1684/94: Modifica: Art 2º Inc III Ordenanza 796/82 (para RME) Art 1, Inc I, Ordenanza 797/81, Art 2º, Inc I, II y Anexo I Cap II 3.1.2.2 de la ordenanza 977/83.
01771/94	3043/01	Ordenanza 1771/94: Desafecta de la Parc 155m, Sector NO forestado del destino de reserva verde afectándola a Zona Ind Exclusiva compensando el mismo con el Sector NO de la Parc 154, Circ IV Secc Rural.





A partir del análisis de cada norma según partido surge la siguiente tabla síntesis de “Etapas del proceso de Planeamiento”, en la que se han discriminado los partidos relacionados con cada corredor vial, la etapa del proceso de planeamiento en la que se encuentra, a cantidad de normas modificatorias a la norma principal y la data de convalidación de esta última.

En relación con la Autopista Presidente Perón			
Municipio	Etapas del Proceso de Planeamiento (art. 75º)	Normas Modificatorias - cantidad -	Data Norma principal
Moreno,	Segunda	-	2010
Ituzaingo	Segunda	13	1990
Merlo	Primera	14	1982
La Matanza	Segunda	39	1981
Ezeiza	segunda	10	1979
Presidente Perón	primera	6	1979
Florencio Varela	segunda	23	1980
Berazategui	segunda	51	1979
San Isidro	segunda	8	1979
Gral. San Martín	segunda	38	1979
Hurlingham	segunda	9	1979
Tres de Febrero	segunda	8	Sd
En Relación con la Ruta Provincial Nº 6			
Municipio	Etapas del Proceso de Planeamiento (art. 75º)	Normas Modificatorias -Cantidad -	Data Norma principal
Zárate	segunda	4	1999
Exaltación de la Cruz	segunda	4	1998
Campana	segunda	30	1985
Pilar	segunda	37	1986
Luján	segunda	30	1979
General Rodríguez	Primera	16	1979
Marcos Paz	segunda	3	1989
General Las Heras	Primera	7	1979
Cañuelas	Primera: nivel partido Segunda: localidad cabecera	10	1999
San Vicente	primera	8	1979
Coronel Brandsen	segunda	14	1982
La Plata	segunda	-	2011
Berisso	segunda	-	2002
Ensenada	primera	25	1978



3.3. Análisis de datos relevantes e hipótesis principales sobre demanda y oferta de suelo de uso industrial, otras actividades económicas, y residencial de uso mixto.

De los datos analizados, surge como hipótesis relevante que los lineamientos para el área de los Corredores Concéntricos deberán preservar y mejorar el ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio, logrando entre otros objetivos la proscripción de acciones degradantes y la corrección de los efectos de las ya producidas.

Como ya se ha enunciado en la lectura del plano de áreas y en el diagnóstico, los corredores en estudio poseen situaciones claramente diferenciadas en función de la relación de los partidos, el uso real y legal del suelo con respecto a los proyectos de la Autopista Presidente Perón y la Autopista RPNº 6.

En cuanto a la oferta y demanda de suelo, en ambos sectores, si se analizan los datos obrantes en la Dirección de Ordenamiento Urbano de la SSUyV del Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires, sobre los expedientes tramitados según tema, se marca una situación similar en cuanto a diferencias de un corredor a otro.

Los partidos relacionados con el recorrido del proyecto de la Autopista Presidente Perón - AUPP, que son atravesados en su mayoría en Áreas Urbanas (11 de 12 partidos), en segundo lugar en Áreas Complementarias (6 de 12 partidos) y por último en Áreas Rurales (4 de 12 partidos), el mayor porcentaje (42,7%) de los expedientes tramitados son referidos a cambios normativos. De los 12 partidos relacionados con la AUPP, 8 han tramitado expedientes referidos a esta cuestión, el 28.95% se han tramitado en La Matanza, el 23.68% en Moreno y el 18.42% en Berazategui.

Por cantidad de expedientes, además de los cambios normativos, los que han registrado un mayor número de tramitaciones, han sido los Proyectos de Conjunto Habitacionales, los de Creación de Distrito Residencial y los de Creación de Zonas Industriales.



	Zonificación	Creación centro de población	Ampliación urbana	Ampliación urbana o urb. especial	Creación de zona industrial	Creación zona res. extraurbana	Creación distrito de ren. urbana	Creación distrito residencial	Creación zonas de usos específicos	Cambio normativo	Proyecto de conjunto habitacional	Proyecto de Club de camino	Proyecto de barrio cerrado	Interpretación normativa	Pedidos de Asistencia técnica	Otros
MORENO					1					9	4	2		1		1
ITUZAINGO												1				
MERLO								1		2						
LA MATANZA			1	3	1		1			11	1					2
EZEIZA			1									2				2
PRESIDENTE PERÓN														1		
FLORENCIO VARELA								3	1	2	2					1
BERAZATEGUI	1		1	1	2	2		2		7					1	
SAN ISIDRO									1	1						
GRAL. SAN MARTIN					2											
TRES DE FEBRERO										2						
HURLINGHAM					1			2		4	1					1
TOTALES	1		3	4	7	2	1	8	2	38	8	4	1	2	1	7

Fuente: Expedientes tramitados según tema – urBASig - Departamento GIS – Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano – SSUyV – Ministerio de Infraestructura de la pcia. de Bs. As.

En el caso de los Proyectos de Conjunto Habitacionales, solamente 4 han tramitado expedientes referidos a esta cuestión, y el 50% se ha realizado desde el partido de Moreno. Para los expedientes de Creación de Distrito Residencial, cuatro partidos han realizado trámites de convalidación acerca de esta temática, y el 37.5% se realizaron desde Florencio Varela. Finalmente, para los expedientes referidos a Creación de Zonas Industriales, se han tramitado desde 5 partidos, el 28,5% lo han realizado desde Berazategui y el 28,5% desde Gral. San Martín.

Los partidos relacionados con el proyecto de la Autopista de la Ruta Provincial N° 6, son atravesados por esta, en su mayoría en áreas Rurales (13 de los 14 partidos),



y/o Complementaria (7 de los 14 partidos), en una escala muy inferior en cuanto a puntos de contacto y distancias de recorrido en Áreas Urbanas (5 de un total de 14 partidos), el mayor porcentaje de expedientes tramitados corresponde a Proyecto de Club de Campo con el 26.32%.

	zonificación	Creación centro de población	Ampliación urbana	Ampliación urbana o urb. especial	Creación de zona industrial	Creación zona res. extraurbana	Creación distrito de ren. urbana	Creación distrito residencial	Creación zonas de usos específicos	Cambio normativo	Proyecto de conjunto habitacional	Proyecto de Club de campo	Proyecto de barrio cerrado	Interpretación normativa	Pedidos de Asistencia técnica	Otros
ZÁRATE									1	1		3				
EXALTACIÓN DE LA CRUZ										1		2				
CAMPANA			2	3	1	2							2			1
PILAR		1	2	2	1			1				1	1			1
LUJÁN						1				2		1				
GRAL. RODRIGUEZ	1				2					2		1				
MARCOS PAZ				1	1				1			1				
GRAL. LAS HERAS	1					1						1				
CAÑUELAS	4					2						1				
SAN VICENTE						2						2				
CORONEL BRANDSEN				1		1										
LA PLATA			3					1			3	7				1
BERISSO	1							1								
ENSENADA																
TOTALES	7	1	7	7	5	9		3	2	6	3	20	3			3

Fuente: Expedientes tramitados según tema – uRBAsig - Departamento GIS – Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano – SSUyV – Ministerio de Infraestructura de la pcia. de Bs. As.



De los 14 partidos que involucra el trazado de la AURPN^o6 10 han tramitado expedientes referidos a esta temática. El mayor porcentaje, el 35% del total se ha tramitado desde el partido de La Plata, seguido por Zárate con el 15% y los partidos de Exaltación de la Cruz y de San Vicente con el 10% cada uno.

Por cantidad de expedientes, además de los proyectos de Club de Campo, los que han registrado un mayor número de tramitaciones, han sido los de Creación de Zona Residencial Extraurbana, zonificación, ampliación urbana y ampliación urbana o urbanización especial.

Para los expedientes tramitados de Creación de Zona Residencial Extraurbana, de las 9 tramitaciones que se han realizado, se sobre un total de 14 partidos, 6 han realizado este tipo de expedientes. En tres partidos, Campana, Cañuelas y San Vicente se han iniciado el 22,2% (para cada caso) del total de los tramitados. El 33,33% restante se ha realizado en Lujan, General Las Heras y Coronel Brandsen (con el 11,11% en cada caso).

En el caso de las zonificaciones, los expedientes se han tramitado en 4 de los 14 partidos involucrados, y más del 50% los han formalizado desde Cañuelas.

Los trámites vinculados a Ampliación Urbana se han realizado desde 3 partidos, La Plata con el 42,85% de los trámites y el resto en Pilar y Campana.

Finalmente los expedientes vinculados a Ampliaciones urbanas o urbanizaciones especiales se han realizado desde 4 partidos. Desde el partido de Campana se han realizado el 42,85% de los trámites, desde el partido de Pilar, se han tramitado el 28,57% y los restantes se han realizado desde Marcos Paz y Coronel Brandsen

Se puede inferir, como lectura inicial de los datos analizados, que los trámites se corresponden en el caso de la AUPP con una existencia normativa que debe adaptarse a nuevas demandas de usos en áreas urbanas, en su mayoría, además de contener el crecimiento residencial en nuevos distritos y en conjuntos habitacionales y el desarrollo de emprendimientos industriales vinculado con la creación de áreas específicas (parques) destinadas a tal fin.

En cambio, en el caso de la AURPN^o 6. cuyo trazado se vincula mayoritariamente a áreas rurales y complementarias, los trámites mayoritariamente se relacionan con la creación de Clubes de Campo, fundamentalmente en ambos extremos del trazado,



situación que se corresponde con la mayor cercanía a centros urbanos de mayor jerarquía.

La oferta y demanda del suelo para ambos sectores posee una tendencia de crecimiento con diferencias marcadas de un corredor a otro, situación que se corresponde con el uso legal y real del suelo en el sector.

Como ya se ha enunciado, la mayor dinámica en la AUPP requiere cambios normativos para adaptar modificaciones de uso de suelo, se debe destacar la incidencia que tiene por cantidad de partidos y expedientes los trámites referidos a creación de zonas industriales.

En el caso de la AURPN⁶ se verifica una fuerte tendencia de crecimiento de áreas residenciales, con diferentes formas legales, pero siempre referidas al uso mencionado.

3.4. Propuesta de criterios de zonificación preliminar, parámetros urbanísticos, régimen de usos y fraccionamiento, restricciones de dominio por razones ambientales, redes generales de infraestructura, sistema de áreas verdes públicas y otras determinaciones estructurantes del territorio

Este apartado se desarrolla sobre la base de la totalidad de los aspectos analizados a lo largo de este estudio. Se considera que hay varios aspectos a tener en cuenta en la conformación de los criterios de zonificación preliminar y demás requerimiento del componente:

- 1. Usos y actividades reales del suelo.**
- 2. Usos legales del suelo.**
- 3. Inventario de áreas a preservar. Patrimonio socio-económico, cultural y natural, considerados de valor y reconocido por cada uno de los municipios que integran el sector de estudio**
- 4. Legislación vigente en los distintos niveles.**
- 5. Lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires, escenarios, proyecto y obras en ejecución y en gestión.**



1. Usos y actividades reales del suelo.

En la **escala macro regional** se destacan usos y actividades relacionados con el *sistema portuario y logístico* (La Plata, Campana y Zárate); el *sistema de parques industriales* (La Plata, Cañuelas, Luján, Pilar, Campana y Zárate); el *sistema de ciudades intermedias* (conformado por las ciudades de La Plata, San Vicente, Cañuelas, Luján, Campana y Zárate); el *sistema de transporte y de comunicación*.

En la **escala micro regional**, la preponderancia de usos del suelo se da sobre la actividad primaria, cuenta con ciudades intermedias con escasa población, situación que pauta el alto grado de ruralidad del sector.

La expansión urbana, con su dinámica de desplazamiento de la residencia y ámbitos recreativos fuera de las ciudades, ha inducido la proliferación de urbanizaciones cerradas, situación que se ha fortalecido por los proyectos de las vías AUPP y AURP6, generando una reconfiguración del territorio, y desde los económico productivo, se plantean nuevos roles asignados por las infraestructuras de escala regional, con nuevas dinámicas que responden al flujo entre los puertos de la región con la red vial troncal nacional e internacional, fomentando la aparición de nuevos escenarios con instalación de soporte a estas nuevas actividades.

Con respecto a las obras de los corredores, sus impactos tendrán diferencias ya que la Presidente Perón es un proyecto vial nuevo, en el cual la apertura de la traza requerirá la expropiación de alrededor de 3000 has, en cambio la AURP6 es una reconversión de la convencional RPN°6 en autopista.

Con el objetivo de orientar los procesos de valorización del suelo, evitar la especulación y la dispersión de la ocupación parcelaria así como asegurar la preservación de las áreas ambientales de valor se deberá pensar con sumo cuidado el modelo territorial futuro que resulte más apropiado para el perfil que se defina promover, teniendo en cuenta lo enunciado para los escenarios del las aéreas rurales y complementarias, como espacios para la permanencia y la funcionalidad de la ciudad en términos de conservación de la naturaleza, oxigenación, producción de agua y energía, ocio, recreación, habitación y trabajo.

2. Usos legales del suelo



No hay en la actualidad una norma de carácter intermunicipal que incluya la problemática de todos o parte de los municipios que conforman el sector de estudio. Por su parte, la Región Metropolitana de Buenos Aires, tampoco cuenta con un marco integrado de planificación urbana y ordenamiento territorial y en los últimos 30 años han sido escasas las iniciativas públicas tendientes a incidir en el desarrollo de la región metropolitana.

En el marco del análisis normativo de cada municipio en particular, hay un alto grado de desactualización de las normas: de 26 los partidos que conforman el sector de estudio, 7 municipios, que representan aprox. el 26,9% de la totalidad, se encuentran en la 1º etapa del proceso de planificación, es decir cuentan con una “Delimitación Preliminar de Áreas” y 19 –considerando que Cañuelas tiene zonificación sólo en la localidad cabecera- partidos, que representan el 73,1 % sobre la totalidad, en la 2º etapa, y sólo dos de ellos poseen herramientas de gestión en sus normas.

La data de aprobación y vigencia de la norma principal en tres casos -Berisso, La Plata y Moreno-, es posterior al año 2002, 4 fueron aprobadas entre los años 1990 y 2000 y 18 entre los años 1979 y 1989, lo cual implica que no ha habido actualizaciones ni ajustes de carácter general en los últimos 10 años –siendo 5 los que se aconsejan desde el organismo provincial de aplicación- en 24 de los 26 municipios en estudio. La gran mayoría de los municipios relevados, poseen un alto grado de dispersión normativa, con gran cantidad de normas modificatorias a la norma general, de diverso carácter.

Según datos provistos por la DPOUyT, 6 de los 26 municipios, se encuentran gestionando actualmente, la aprobación normas de carácter general y a nivel partido, con previsiones sobre las áreas afectadas por el trazado de los corredores viales (se incluyen en dichas normas zonas destinadas a parque industriales - logística y zonas de localización de urbanizaciones cerradas).

Con relación a la zonificación, en los partidos relacionados con la RPNº6 -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- predominan los usos agropecuarios, industriales y residenciales extraurbanos; en los partidos relacionados con la AU-PP (proyectada) -en los puntos de contacto con el recorrido



del corredor- no hay predominancia de algún tipo de uso en particular, dándose en similar cantidad usos como el Esparcimiento y Recuperación uso Residencial y agropecuario, considerando por otra parte que los partidos relacionados con esta autovía, tiene mayor grado de consolidación en cuanto a la ocupación del suelo, en particular los localizados en el NO.

Comparación: Usos reales y usos legales

La comparación entre los usos reales y los legales, genera incompatibilidades entre los usos vigentes según la norma y los usos reales del suelo, y en muchos otros casos, falta de compatibilidad u homologación con normas vigentes como pueden ser las leyes de ambiente (Ley 11.723) o de radicación de industrias (Ley 11.459), posteriores al DL 8912/77. Otra falencia, es la desactualización conceptual, que se verifica sobretodo en las normas de mayor data. Por ejemplo, las denominadas “zonas de recuperación”, localizadas en torno a cursos de agua o humedales, tienen por objeto ser recuperadas para su posterior urbanización, mediante obras de relleno, infraestructura, etc., cuando en realidad deberían estar afectadas “zonas de reserva o preservación”.

El modelo de ocupación del territorio que surge de las normas analizadas, en muchos de los casos no es consecuente con los usos y actividades localizadas.

El objetivo de todo Esquema Director es el de establecer la estructura general del ámbito en el que se interviene. El presente trabajo conlleva la dificultad de tratarse de un Esquema Director Intermunicipal (EDI) que abarca básicamente veinte municipios. Se han establecido los siguientes criterios de zonificación:

Usos del suelo reales versus usos del suelo legales.

Criterios de zonificación. La zonificación futura tendrá su origen en la confrontación entre usos reales con los establecidos en los respectivos códigos municipales, teniendo en cuenta, además, los escenarios tendenciales y proyectivos. Este criterio apunta a definir la necesidad o no de cambios normativos.

Cruces viales significativos

La implantación de las dos nuevas autovías generará profundas transformaciones en la configuración actual del uso del suelo y por tratarse de vías transversales o en anillo, se crearán numerosas intersecciones con rutas provinciales y nacionales y



vías férreas. Por consiguiente los cruces viales adquieren una relevancia significativa a la hora de definir la zonificación.

Densidad real y definición de la potencial

La densidad es un criterio que permite analizar y definir patrones de residencialidad, que tendrán su expresión en la zonificación.

Incompatibilidad de usos

Los espacios periurbanos se caracterizan por una importante variabilidad espacio-temporal de usos, variando entre una lógica de ocupación productiva y otra residencial, con lo cual resulta primordial prever la incompatibilidad de usos en la zonificación, a fin de evitar que las actividades incompatibles entre sí generen molestias recíprocas y, a la inversa, lograr que se asocien aquellas cuya proximidad resulta beneficiosa.

Grado de consolidación

Al momento de definir la zonificación, dadas las características de los espacios periurbanos mencionados en el párrafo anterior, el grado de consolidación de los usos permitirá tomar decisiones acerca de su fortalecimiento o su disuasión.

Tratamiento particularizado de la AURP6 como pieza definitoria del límite periurbano

La concreción de esta vía surge como oportunidad concreta de pensar en las herramientas que pongan freno a la expansión urbana incontrolada, a conflictos ambientales y a la pérdida de espacios públicos.

3. Áreas consideradas de valor ecológico y análisis del valor intangible que significa su conservación y Patrimonio socio-económico, cultural y natural, considerados de valor y reconocido por cada uno de los municipios que integran el sector de estudio¹¹

En este apartado, Se han considerado a los siguientes sistemas:

3.1. Sistemas Hidrográficos

Cuenca del río Reconquista

¹¹ Sobre la base de los conceptos desarrollados en los ítems 1.3 y 1.4. del Componente 1 –inventario de áreas de valor ecológico y encuestas realizadas a algunos de los municipios que conforman el sector de estudio



Cuenca del río Luján

Cuenca del río Matanza-Riachuelo

Zona sur de afluencia al río de la Plata

3.2. Los suelos de protección

Se reconocen como suelos de protección a las áreas estratégicas para la conservación de condiciones ambientales de calidad en las áreas urbanas, incluye también a las áreas que por su condición de fragilidad ambiental, o bien por los servicios ambientales que prestan a la ciudad, deben ser especialmente protegidos, se incluyen en esta clasificación:

Ambientes litorales del sistema Paraná-Plata

Humedales y zonas de reequilibrio hidrológico.

Grandes espacios de suelo vacante urbanos intersticiales

Áreas de valor paisajístico y recreativo

3.3. Los espacios y corredores de biodiversidad

3.3.1. Los ejes fluviales

Integran este sistema de corredores fluviales:

El delta del Río Paraná y su entorno;

El Río Reconquista;

El Río Matanzas – Riachuelo

La Franja Costera Sur.

3.3.2. Las áreas de Reserva natural del sector de estudio

Entre ellas encontramos:

Nombre	Partido	Dominio
Isla botija	Zárate	Provincial
Otamentdi – Río Luján	Campana	Parques Nacionales
Ribera Norte	San Isidro	Municipal
Reserva Pilar	Pilar	Asoc. Vecinal
Ing. Roggero	Moreno	Provincial
Punta Lara	Ensenada	Provincial
Selva M Hudson	Berazategui	Municipal
Isla Solís	La Plata	
Parque Hudson	Fco. Varela	Asoc. Amigos



Reserva forestal Hospital Vicente López y Planes	Gral. Rodriguez	Jardin Botánico y vivero Municipal - Decreto 4065/96
Reserva forestal Pcial. Arq. Carlos Thays	Gral. Rodriguez	Provincial Decreto 1240/82
Arroyo Cañuelas – Arroyo Castro – Arroyo Gebey	Cañuelas	
Arroyo Soto -	Ituzaingó	
Areas ecológicamente protegidas	Ituzaingó	Decreto 559/07
Área de paisaje protegido de interés provincial- Monte Ribereño Isla Paulino – Isla Santiago	Berisso - Ensenada	Ley 12756
Cuenca Arroyo El Pescado / Bañado maldonado	Berisso	Municipal
Sitio histórico nacional Calle Nueva York	Berisso	Privado – Decreto nacional 735
Laguna del Ojo, Bellaca, Arroyo San Vicente, Humedales	San Vicente	Decreto Provincial N° 469/2011
Arroyo El Portugués, San Carlos, El Gato , Manantiales,	San Vicente	Hidráulica Pcial.
Arroyos Y Bañados – Rodriguez, Carnaval, San Carlos, El Gato, El Pescado	La Plata	Público - Privado
Bosque de La Plata, Parque Ecológico –Camino Centenario-	La Plata	Público
Río Reconquista	San Martin	Público
Parque Irigoyen – Parque San Martin	San Martin	Público
Barrio Parque Suhr Horeis	San Martin	
Arroyo Godoy – Arroyo Abascay – Laguna Pereira	Brandsen	
Río Samborombon	Brandsen	Paisaje protegido

Fuente: Lineamiento estratégico para la Región metropolitana de Buenos Aires. DPOUyT – SSUyV – encuesta Inventario de Áreas a Preservar - 2011

Las reservas naturales en el área de estudio son de dominio público y privado, y otras tienen acceso restringido o no se encuentran aún con capacidad de ser utilizadas por la población; razón por la cual no todas pueden ser consideradas como espacios verdes y libres públicos, aunque no obstante contribuyen de manera significativa la conformación de espacios de biodiversidad.

3.3.3. El sistema de Espacios Verdes Metropolitanos

3.3.4. Las vialidades, tendidos férreos y canales a cielo abierto



3.3.5. El cinturón verde Periurbano

En la formulación del inventario, se han incluido Áreas naturales susceptibles de protegerse por su valor patrimonial ecológico o ecológico/cultural públicas y privadas, con forestación natural o inducida que además pueda en parte coexistir con usos productivos. Incluye humedales, valles de inundación de arroyos, las costas de ríos, la costa del estuario del Plata y zonas del Delta, Áreas de uso agropecuario intensivo y extensivo, florihortícola, hortícola y granja actual o potencialmente productivas, Bosques artificiales productivos o no productivos (protegidos o no) (públicos y privados) en cualquier localización y pastizales naturales, Parques y áreas recreativas verdes, públicos y privados, Áreas degradadas y en recuperación, tipo cavas, suelos decapitados, tosqueras, Zonas baldías, etc., Zonas bajo cota, bañados y anegadizos.

4. Legislación vigente en los distintos niveles

Tal como se ha desarrollado expresamente en el ítem 3.1 y 3.2 del componente 3, en el nivel provincial se encuentra vigente el decreto ley 8912/77, que regula los aspectos relacionados con el uso, subdivisión y ocupación del suelo de los 135 municipios de la Provincia. Como ya se ha especificado, la ley da el marco general y cada municipio tiene su norma específica de ordenamiento territorial, aprobada por ordenanza municipal y convalidada por decreto provincial.

El ordenamiento territorial actual se conforma con las ordenanzas de los distintos Municipios que integran el sector de estudio, conformando un esquema normativo segmentado que responde a las necesidades y coyunturas de cada uno de ellos.

Asimismo, se puede afirmar que en el marco del sector de intervención se hay multiplicidad de normas jurídico administrativas y urbanísticas de origen, objeto y finalidad diversa; -multiplicidad de normas ambientales, de las cuales, o se superponen con las anteriores o contradicen sus regla y además diversidad de autoridades administrativas de aplicación de cada uno de los grupos de normas, actuando de manera desconectadas entre sí, sin conformar un sistema o subsistema administrativo.

En este sentido y en una instancia propositiva es importante considerar la vinculación y estrecha relación de la aplicación del Decreto Ley 8912/77, y sus



decretos Reglamentario 1549/83, 9404/86 de clubes de campo, 27/98 de barrios cerrados, 1727/02, Programa de descentralización administrativa de aprobación de urbanizaciones cerradas, articuladamente con otras normas carácter provincial:

- Ley 11723 de protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del ambiente. Resolución 538/99.
- Ley 11459 de Radicación Industrial. – Decreto Reglamentario de la Ley 11.459, exige protección ambiental a las radicaciones industriales.
- Ley 13.744/07. Establece el régimen de creación y funcionamiento de agrupamientos Industriales. Deroga Ley 10.119
- Ley 10.419/86 de Creación de la Comisión del Patrimonio Cultural de Buenos Aires.
- Decreto Ley 10.081/83 Código Rural.
- Otras.

5. Lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires, escenarios, proyecto y obras en ejecución y en gestión.

5.1. Lineamientos estratégicos para la región metropolitana de Buenos Aires.

En el año 2005, desde el gobierno de la provincia de Bs. As., a través de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, se publica el libro **“Lineamientos Estratégicos para el Área Metropolitana de Buenos Aires”**, que parte de un pormenorizado análisis y diagnóstico de la situación del AMBA, realizado con la participación y consenso de los municipios del conurbano: En la publicación se identifican los temas estructurales y se formulan políticas para el futuro. Es así como se surgen una serie de lineamientos estratégicos, y una base en torno a la cual discutir y consensuar un marco de referencia para las políticas públicas y a las iniciativas de la sociedad en la región. El gobierno provincial enuncia de esta forma una serie de **“ejes fundamentales, en torno a los cuales se organizaría la reestructuración de la ciudad, con la intención avanzar hacia un modelo de ciudad integrada, equitativa y diversa, que ofrezca una adecuada plataforma de soporte para el desarrollo de las actividades productivas y de servicios, y**



vuelva accesible a sus habitantes un contexto adecuadamente urbanizado, y un ambiente saludable”.

Se reconoce en la evolución del Área metropolitana de Bs. As., tres matrices:

- 1 - **ambiental**; resultado de la relación entre el medio natural y la actividad antrópica,
- 2 - **matriz** que sirve de soporte al **sistema productivo**; es resultado de la construcción de grandes infraestructuras (puerto, ferrocarril, vialidad, energía, etc) y constituye un elemento determinante para la competitividad de un asentamiento
- 3 - **matriz de crecimiento** que sirve de soporte a los procesos de expansión y densificación, conduciendo flujos de movilidad y estableciendo diferenciales de localización dentro del tejido urbanizado.

En esta línea y con respecto al **tratamiento del borde periurbano** se sostiene la necesidad de:

- Puesta en valor del uso agrícola: producción agropecuaria.
- Realizar operaciones de mejoramiento ambiental (forestación, restricción a la no edificación);
- Definir las áreas de usos relacionados con la producción industrial: parques industriales y logísticos, sectores industriales planificados y demás agrupamientos industriales.
- Definir las áreas para crecimiento urbano de diverso carácter. Barrios de vivienda, urbanizaciones cerradas –clubes de campo y barrios cerrados-
- Promover la localización de nodos logísticos y desarrollo de subcentros
- Desarrollar actividades turísticas y recreativas en los sectores de valor ambiental.

Se identifican los principales problemas del Área Metropolitana de Buenos Aires, y constituyen la base para la conformación de una agenda común entre las jurisdicciones que ejercen competencias sobre este territorio, identificando escenarios alternativos posibles en relación a las decisiones de los actores competentes sobre estas cuestiones y formulando recomendaciones respecto del modelo territorial metropolitano.

En este contexto, con una línea de trabajo clara, planteada desde el gobierno provincial, pero a desarrollar en el tiempo, se considera oportuno generar e



incorporar estos postulados planteados dentro de los criterios a considerar en este trabajo.

5.2. Escenarios, proyecto y obras en ejecución y en gestión.

Del análisis de escenarios desarrollado en el ítem 1.2, surge que el escenario futuro, significa un cambio significativo y sustancial para el sector de estudio, en relación al escenario actual, que concreta la conformación de la red vial concéntrica, con la finalización de las obras de la AURP N° 6 y de la AU Presidente Perón (como espina de una nueva infraestructura que redistribuye las actividades económicas en el territorio y se organiza el crecimiento del área urbanizada sobre la base de la nueva matriz productiva. Esta vialidad tiene a la vez la propiedad de establecer una referencia física concreta, para contener la expansión del área urbanizada) y el mejoramiento de las redes viales existentes y conexiones transversales, la construcción y mejoramiento del puerto, aguas abajo reorganiza la matriz de soporte de la producción, se moderniza el sistema portuario y abre un nuevo polo de actividad logística y productiva en la zona sur, que devuelve competitividad a la región, equilibrando el dinamismo que presenta la zona norte.

Beneficiado por la presencia en su espacio territorial de vías principales de comunicación terrestre resulta paso obligado para el desplazamiento de personas y mercaderías con origen o destino en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esta condición le da al Borde Metropolitano ventajas locacionales que se potencian con la disponibilidad de suelo a bajo costo, en comparación con otros espacios del conglomerado y la accesibilidad hacia los centros de distribución y consumo, sobre todo hacia los puntos de embarque para la exportación. Los proyectos de las vías AU-PP y AU-RP6, tenderán a un mejoramiento aún mayor de las condiciones de accesibilidad del territorio. La característica de la AURP6 de comunicar puertos bonaerenses con la red vial troncal nacional e internacional la convierte en una vía “productiva” por excelencia.

El aumento de la motorización, sumado a una tendencia generalizada a desplazar residencia y ámbitos recreativos fuera de las ciudades, sobre todo en los estratos de



mayores recursos, ha inducido a la proliferación en este territorio de urbanizaciones cerradas.

El presente trabajo conlleva la dificultad de tratarse de un Esquema Director Intermunicipal que abarca básicamente 26 municipios, con complejidades heterogéneas y realidades socio- territoriales muy disímiles, en este marco se han establecido los siguientes criterios de zonificación:

Usos del suelo reales versus usos del suelo legales.

La zonificación futura tendrá su origen en la confrontación entre usos reales con los establecidos en los respectivos códigos municipales, teniendo en cuenta, además, los escenarios tendenciales y proyectivos. Este criterio apunta a definir la necesidad o no de cambios normativos.

Cruces viales significativos

La implantación de las dos nuevas autovías generará profundas transformaciones en la configuración actual del uso del suelo y por tratarse de vías transversales o en anillo, se crearán numerosas intersecciones con rutas provinciales y nacionales y vías férreas. Por consiguiente los cruces viales adquieren una relevancia significativa a la hora de definir la zonificación.

Densidad real y definición de la potencial

La densidad es un criterio que permite analizar y definir patrones de residencialidad, que tendrán su expresión en la zonificación.

Incompatibilidad de usos

Los espacios periurbanos se caracterizan por una importante variabilidad espacio-temporal de usos, variando entre una lógica de ocupación productiva y otra residencial, con lo cual resulta primordial prever la incompatibilidad de usos en la zonificación, a fin de evitar que las actividades incompatibles entre sí generen molestias recíprocas y, a la inversa, lograr que se asocien aquellas cuya proximidad resulta beneficiosa.

Grado de consolidación

Al momento de definir la zonificación, dadas las características de los espacios periurbanos mencionados en el párrafo anterior, el grado de consolidación de los usos permitirá tomar decisiones acerca de su fortalecimiento o su disuasión.



Tratamiento particularizado de la AURP6 como pieza definitoria del límite periurbano

La concreción de esta vía surge como oportunidad concreta de pensar en las herramientas que pongan freno a la expansión urbana incontrolada, a conflictos ambientales y a la pérdida de espacios públicos.

Atendiendo a lo expuesto anteriormente y en la intención de generar instrumentos de gestión acordes a la problemática del territorio en estudio, a través una zonificación que contemple los criterios mencionados, se debe tener claro el reconocimiento del territorio en estudio como una continuidad espacial, que supera en carácter y en complejidad la instancia jurisdiccional, y tener particular detenimiento en las **Condiciones políticas y de gestión en cada uno de los municipios involucrados en el estudio.**

3.5. Instrumentos de gestión relacionados con derechos obligaciones de particulares, procedimientos para evaluación de proyectos, requisitos para la EIA, contraprestaciones urbanísticas, información pública, etc.

Se entiende por instrumento o **herramienta de gestión** a todos los sistemas, aplicaciones, controles, soluciones de cálculo, metodología, etc., que ayudan a la gestión pública, privada o mixta. La política y gestión urbana-territorial, requiere para su implementación de la elaboración y aplicación de una serie de instrumentos o herramientas, traducidas en código, normas, reglamentos, programas y proyectos.

Como puede observarse hay diversidad de instrumentos aplicables a un territorio, en este caso el sector de estudio denominado Corredores Concéntricos, cuyo objetivo sería el de viabilizar una política urbano – regional transformadora, en las distintas escalas **micro** – local, municipal- y **macro** – regional, interjurisdiccional-. Contar con estos elementos por parte del estado, permite por un lado fortalecer su rol, y por el otro contar con elementos necesarios para la toma de decisiones, teniendo la posibilidad de alcanzar una mayor capacidad de intervención en los modos de producción de la ciudad real.

En función de los conceptos desarrollados a lo largo de este trabajo, del cual surge la complejidad y heterogeneidad de situaciones, así como la magnitud del



sector en estudio, se considera pertinente implementar en la escala macro regional:

3.5.1. Instrumentos de gestión

Creación un ENTE u AGENCIA¹², para avanzar en la líneas de trabajo de la escala regional, diferenciando la problemáticas detectadas, por corredores. Con lo cual se propone dentro de la AGENCIA, la creación una COMISIÓN corredor RPNº6 y una COMISIÓN corredor AUPP. Asimismo y dada la dimensión del territorio en estudio, debería haber una escala intermedia entre lo regional y lo municipal, por lo cual las comisiones deberían fragmentarse en función de su localización, problemáticas e intereses y temas comunes, como corredores de transporte, cuencas hídricas, identidades supramunicipales, sistemas de centros, portuarios, industriales – logísticos, etc.

De las comisiones formaría parte el estado Provincial, Municipal, colegios profesionales, y actores sociales representativos de la comunidad, entre otros a definir. En lo últimos años, la gestión metropolitana ocupa un lugar nuevamente en la agenda del estado y en la reforma de las políticas y desarrollo territorial, en esa búsqueda, se integran las denominadas redes sociales y se impulsan los procesos de cooperación voluntaria, con lo cual el pensamiento histórico en ese sentido se modifica, manifestando una apertura, un “modo asociativo” o de “integración descentralizada”, la cual para efectivizar su incorporación debe estar garantizada por la conformación de instituciones, no de persona independientes.

¹² En Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Bs. As., se propone partir de “definir un número acotado de cuestiones, a partir de las cuales sea posible construir un acuerdo...”

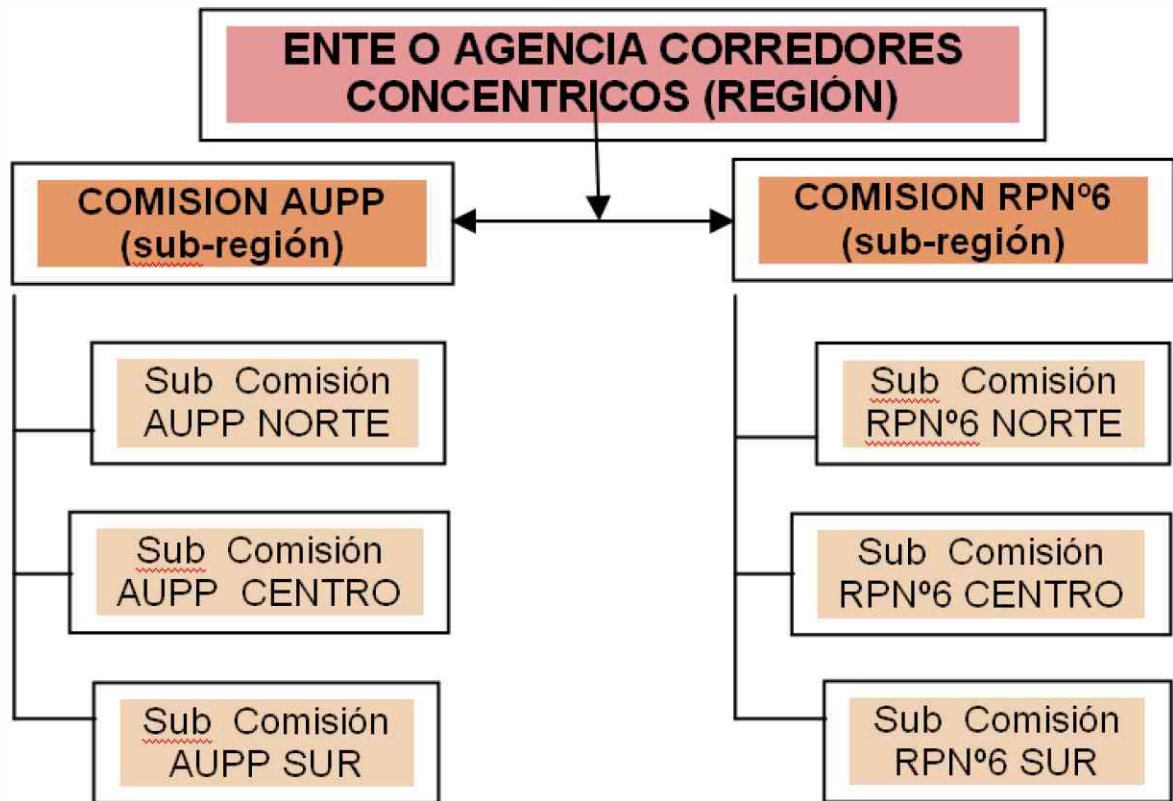


Gráfico de las distintas escalas de intervención del Ente o Agencia Corredores concéntricos

3.5.1.1. Instrumentos de planificación y de gestión territorial

3.5.1.1.a. Escala regional y sub - regional

En el marco de lo establecido por el DL 8912/77, la zonificación propuesta debería encuadrarse en lo dispuesto en el Art. 81º, como, un “**Plan de Ordenamiento de Escala Intermunicipal**”, -conformado por la problemática de 26 municipios o parte de ellos-. Dicho plan cual supone el apoyo del nivel provincial e iniciativa municipal, abarcando las jurisdicciones de aquellos partidos que teniendo límites comunes y problemas afines deban adoptar soluciones integradas.

3.5.1.1.b. Escala Municipal

En la escala local cada municipio deberá contar con sus instrumentos de gestión territorial, en este caso correspondería que pudieran avanzar en la elaboración del Plan o Código de Ordenamiento Territorial - COT, el cual



deberá incorporar **los parámetros urbanísticos, régimen de usos y fraccionamientos, establecidos en el Decreto Ley 8912/77**, para cada una de las áreas y zonas definidas. Esta norma debe ser aprobada por Ordenanza municipal y convalidada en el nivel provincial mediante Decreto.

Se propone que el COT, se constituya en el instrumento integrado de gestión, y por lo tanto se incorporen en dicha norma:

Instrumentos de Planificación. Aquellos que desarrollan las políticas generales de desarrollo territorial del municipio, el propio plan, por ejemplo indicadores, FOS, FOS, Retiros, densidades, etc., e **Instrumentos operativos**, como puede ser el caso de la implementación de certificados de impacto ambiental, certificado urbanístico, factibilidad de localización, etc.

Instrumentos de participación, entendiendo como tal a “los procesos organizados y sistemáticos mediante los cuales se garantiza a la comunidad la posibilidad de emitir opiniones, sugerencias o propuestas en forma individual y colectiva y a la obligatoriedad de los organismos municipales involucrados de responder a las inquietudes planteadas.” (Comisiones Municipales de Gestión Territorial, Consejo de Desarrollo Urbano, Implementación de mecanismo de validación participativa tales como: Audiencias Públicas, Normas sobre derecho a la información urbanística y ambiental, etc.)

Características del COT:

- **Define las facultades urbanísticas dentro del territorio municipal , sujeto a un interés público urbano ambiental y reglamenta lo dispuesto por el Dto / Ley de Uso del Suelo 8912 /77 .** Se hallan sujetos a su aplicación todos los actores intervinientes en el proceso de urbanización del territorio sean de carácter público o privado.
- 1. **Delimita áreas (urbana, complementaria y rural) y zonas en la que se organiza el territorio según un plan de ordenamiento territorial.**

La zonas que crea son Centrales, Residenciales, Productiva, de Reserva, de Recuperación y de Protección, determinando el **potencial urbanístico en cada zona** a través de:



- Localización de actividades (admitidas , prohibidos , limitaciones y requisitos para su emplazamiento)
 - Capacidad edilicia o de edificación (alturas máximas ,m2 máximos a construir , forma y ocupación del suelo) ,
 - Subdivisión de la tierra (parcelamiento mínimo, cesiones ,dotación de infraestructura)
2. **Instaura mecanismos de participación pública** definiendo los procedimientos necesarios para la Intervención de las distintos actores sociales a través de :
- Creación de consejos consultivos asesores
 - Regulación de las Audiencias Publicas
 - Otros mecanismos de consulta previa (registro de oposición)
3. **Promueve la transparencia de la gestión garantizando dos cuestiones:**
- La información pública de los actos urbanísticos devenidos de la aplicación del código (planes, proyectos, propuestas de ordenanzas, factibilidades) con carácter previo y obligatorio.
 - Libre acceso a las tramitaciones
4. **Propicia la creación de mecanismos de gestión territorial :**
- Entes de desarrollo urbano (vivienda, productivo, infraestructura etc).
 - La definición de procedimientos de tramitación y aprobación.
 - La potestad municipal de realizar convenios urbanísticos entre actores públicos y privados.
 - Mecanismos de actualización periódica y revisión de la norma

En el **Plan o Código de Ordenamiento Territorial**, deberán incluirse los siguientes objetivos fundamentales:

- Asegurar la preservación y mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio o territorio.-
- Creación de condiciones físico - ambientales que permitan satisfacer al menor costo económico y social, los requerimientos y necesidades de la comunidad en materia de vivienda, industria, comercio, recreación, infraestructura, equipamiento, servicios esenciales y calidad del medio ambiente.-



- Preservación de las áreas o sectores de interés natural paisajístico, histórico o turístico, a los fines del uso racional y educativo de los mismos.-
- Implementación de los mecanismos legales que posibiliten al gobierno municipal, evitar especulaciones y asegurar el Ordenamiento Territorial y Urbano, salvaguardando los intereses generales de la comunidad.
- propiciar la conciencia comunitaria con relación al tema que nos ocupa a fin de generar la necesidad vital de preservación, cuidado y recuperación de los valores urbano ambientales.-
- Promover a la participación de la comunidad en los procesos de ordenamiento territorial, a fin de generar un producto concensuado y aceptado por los diversos actores sociales que constituyen el colectivo social.-

Asimismo, y como parte los principios establecidos por la legislación provincial vigente:

- Deberá concebirse como un proceso ininterrumpido en el que un conjunto de pautas y disposiciones normativas orienten las decisiones y acciones del sector público y encaucen las del sector privado, hacia el logro de objetivos predeterminados, reajustables en función de los cambios no previstos, que experimente la realidad sobre la que se actúa.
- Las comunas deberán realizarlo en concordancia con los objetivos y estrategias definidas por el Gobierno Provincial para el sector y con las orientaciones generales y particulares de los planes provinciales y regionales de desarrollo económico y social y de ordenamiento físico.
- En las aglomeraciones, conurbaciones y regiones urbanas será encarado con criterio integral, por cuanto rebasa las divisiones jurisdiccionales. Los municipios integrantes de las mismas, adecuarán el esquema territorial y la clasificación de sus áreas a la realidad que se presenta en su territorio. Esta acción deberá encararse en forma conjunta entre los municipios integrantes de cada región, con la coordinación a nivel provincial.
- Deberá tenerse fundamentalmente en cuenta el tipo e intensidad de las relaciones funcionales que vinculan a las distintas áreas entre sí.
- La localización de actividades y la intensidad y modalidad de la ocupación del suelo se hará con criterio racional, a fin de prevenir, y en lo posible revertir,



situaciones críticas, evitando las interrelaciones de usos del suelo que resulten inconvenientes.

El Plan de Ordenamiento Territorial debe contener los siguientes apartados:

- Generalidades: Se establece el alcance de las normas, ámbito de vigencia y definiciones de los términos técnicos.
- Tramitaciones: Se detallan las tramitaciones necesarias para viabilizar los diversos emprendimientos o proyectos.
- Áreas y Zonas del Partido: Define, delimita y establece los indicadores urbanísticos de las distintas zonas y sectores del partido.
- Usos Urbanos: Establece normas generales sobre los diversos usos.
- Planillas Síntesis: Hoja de zona.
- Lineamientos de inserción regional, ordenamiento territorial para las zonas rurales y las localidades del partido y las estrategias para su desarrollo.
- Definición de programas y proyectos prioritarios que viabilizan las estrategias trazadas.
- Propuesta de acciones sectoriales sobre gestión del suelo, hábitat y vivienda, manejo ambiental, servicios de infraestructura, vialidades y transporte, etc.
- Identificación de sitios concretos de posible intervención con proyectos urbanos u obras a ejecutarse por el sector público, el privado o asociados.
- Regulación o Promoción de diversas actividades por ejemplo: Extracción del suelo, Arbolado urbano, Preservación del patrimonio arquitectónico, urbano y natural, Creación de un fondo para el desarrollo urbano y la vivienda, etc.

3.5.1.1.c. Otros instrumentos de gestión de escala local

- Instrumentos de monitoreo e información. Por ejemplo: el tablero de control.
- Inventario de sitios o edificaciones con valor patrimonial.
- Inventario de valores ecológicos, naturales, culturales, socio-económicos
- Otros a definir por los actores involucrados (municipios e instituciones).

Hasta aquí se han planteado una serie de instrumentos de la escala regional y local.



Cabe por último destacar que como ya se ha expresado anteriormente, las problemáticas detectadas son heterogénea y disímiles, dada la magnitud del sector de estudio, las relaciones, posiciones, etc., sin embargo, pueden establecerse similitudes en función del corredor con el que se relacionan, o si distinguimos a aquellos municipios que pertenecen a la Región Metropolitana de Buenos Aires, los de borde y los que no forman parte de la misma, o aquellos que conforman el sistema portuario de los que no, distinguiéndose similitudes o diferencias según la escala territorial que se esté considerando.

Otro tema para destacar es que desde el ámbito provincial es factible enunciar y plantear estrategias de crecimiento y ordenamiento territorial regional, que pueden además materializarse en la ejecución de grandes obras de infraestructura como puede ser la AURP6, corredor logístico y oferta vial a nivel regional, que resuelve y asegura el movimiento ininterrumpido, garantizando los desplazamientos de bienes y personas; es una plataforma de soporte para los centros de intercambios-ruptura-distribución de la producción, que estructura y cierra el anillo de borde metropolitano. Pero hay una tarea indelegable que tienen los municipios como responsables primarios del ordenamiento y gestión de su territorio (art. 70º, del DL 8912/77).



CONCLUSIONES

Del análisis de las normativas municipales surgen las siguientes conclusiones:

- Se observa un alto grado de desactualización de las normas, dado que de 26 los partidos que conforman el sector de estudio, 7 municipios, que representan aprox. El 26,9% de la totalidad, se encuentran en la 1º etapa del proceso de planificación, es decir cuentan con una “Delimitación Preliminar de Áreas” y 19 –considerando que Cañuelas tiene zonificación sólo en la localidad cabecera- partidos, que representan el 73,1 % sobre la totalidad, en la 2º etapa.
- La data de aprobación y vigencia de la norma principal en tres casos - Berisso, La Plata y Moreno-, es posterior al año 2002, 4 fueron aprobadas entre los años 1990 y 2000 y 18 entre los años 1979 y 1989, lo cual implica que no ha habido actualizaciones ni ajustes de carácter general en el los últimos 10 años –siendo 5 los que se aconsejan desde el organismo provincial de aplicación- en 24 de los 26 municipios en estudio.
- La gran mayoría de los municipios relevados, poseen un alto grado de dispersión normativa, con gran cantidad de normas modificatorias a la norma general, de diverso carácter.
- Según datos provistos por la DPOUyT, 6 de los 26 municipios, se encuentran gestionando actualmente, la aprobación normas de carácter general y a nivel partido, con previsiones sobre las áreas afectadas por el trazado de los corredores viales (se incluyen en dichas normas zonas destinadas a parque industriales - logística y zonas de localización de urbanizaciones cerradas)
- Se observa que solo dos municipios de los 26 municipios han alcanzado niveles de avance significativo en las etapas de planeamiento reguladas por el DL 8912/77 (zonificaciones con herramientas de gestión territorial).
- Dada la data y desactualización normativa, de la mayoría de los municipios analizados, se producen incompatibilidades entre los usos vigentes según la norma y los usos reales del suelo, y en muchos otros casos, falta de compatibilidad u homologación con normas vigentes como pueden ser las leyes de ambiente (Ley 11.723) o de radicación de industrias (Ley 11.459), posteriores al DL 8912/77.



- Otra falencia que se encuentra en los marcos normativos más antiguos es la desactualización conceptual, a modo de ejemplo las denominadas “zonas de recuperación”, cuyo objeto por lo general es someterlas a obras de relleno, infraestructura, etc., para ser urbanizadas, deberían ser en la actualidad “zonas de reserva o preservación”, dada que por lo general se trata de sectores aledaños a cursos de agua o humedales la vigencia de normas específicas relacionadas con la Ley de Uso y Ocupación del suelo.
- El modelo de ocupación del territorio que surge de las normas analizadas, en muchos de los casos no es consecuente con las actividades localizadas.
- Con relación a la zonificación, en los partidos relacionados con la RPN°6 -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- predominan los usos agropecuarios, industriales y residenciales extraurbanos; en los partidos relacionados con la AU-PP (proyectada) -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- no hay predominancia de algún tipo de uso en particular, dándose en similar cantidad usos como el Esparcimiento y Recuperación uso Residencial y agropecuario, considerando por otra parte que los partidos relacionados con esta autovía, tiene mayor grado de consolidación en cuanto a la ocupación del suelo, en particular los localizados en el NO.

Cabe por último destacar que como ya se ha expresado anteriormente, las problemáticas detectadas son heterogénea y disímiles, dada la magnitud del sector de estudio, las relaciones, posiciones, etc., sin embargo, pueden establecerse similitudes en función del corredor con el que se relacionan, o si distinguimos a aquellos municipios que pertenecen a la Región Metropolitana de Buenos Aires, los de borde y los que no forman parte de la misma, o aquellos que conforman el sistema portuario de los que no, distinguiéndose similitudes o diferencias según la escala territorial que se esté considerando.

Otro tema para destacar es que desde el ámbito provincial es factible enunciar y plantear estrategias de crecimiento y ordenamiento territorial regional, que pueden además materializarse en la ejecución de grandes obras de infraestructura como



puede ser la AURP6, corredor logístico y oferta vial a nivel regional, que resuelve y asegura el movimiento ininterrumpido, garantizando los desplazamientos de bienes y personas; es una plataforma de soporte para los centros de intercambios-ruptura-distribución de la producción, que estructura y cierra el anillo de borde metropolitano. Pero hay una tarea indelegable que tienen los municipios como responsables primarios del ordenamiento y gestión de su territorio (art. 70º, del DL 8912/77).



CONCLUSIONES



reconversión de la RPN°6, preexistente, en autopista. Por otra parte, el tratamiento particularizado de la AURP6, surge como oportunidad concreta de pensar en las herramientas de gestión que pongan freno a la expansión urbana incontrolada, a conflictos ambientales y a la pérdida de espacios públicos.

Con respecto a las normas de uso y ocupación del suelo vigentes en cada municipio, surge lo siguiente

Se observa un alto grado de desactualización de las normas, dado que de 26 los partidos que conforman el sector de estudio, 7 municipios, que representan aprox. El 26,9% de la totalidad, se encuentran en la 1º etapa del proceso de planificación, es decir cuentan con una “Delimitación Preliminar de Áreas” y 19 –considerando que Cañuelas tiene zonificación sólo en la localidad cabecera- partidos, que representan el 73,1 % sobre la totalidad, en la 2º etapa.

La data de aprobación y vigencia de la norma principal en tres casos -Berisso, La Plata y Moreno-, es posterior al año 2002, 4 fueron aprobadas entre los años 1990 y 2000 y 18 entre los años 1979 y 1989, lo cual implica que no ha habido actualizaciones ni ajustes de carácter general en el los últimos 10 años –siendo 5 los que se aconsejan desde el organismo provincial de aplicación- en 24 de los 26 municipios en estudio.

La gran mayoría de los municipios relevados, poseen un alto grado de dispersión normativa, con gran cantidad de normas modificatorias a la norma general, de diverso carácter.

Según datos provistos por la DPOUyT, 6 de los 26 municipios, se encuentran gestionando actualmente, la aprobación normas de carácter general y a nivel partido, con previsiones sobre las áreas afectadas por el trazado de los corredores viales (se incluyen en dichas normas zonas destinadas a parque industriales - logística y zonas de localización de urbanizaciones cerradas).



Se observa que solo dos municipios de los 26 municipios han alcanzado niveles de avance significativo en las etapas de planeamiento reguladas por el DL 8912/77 (zonificaciones con herramientas de gestión territorial).

Dada la data y desactualización normativa, de la mayoría de los municipios analizados, se producen incompatibilidades entre los usos vigentes según la norma y los usos reales del suelo, y en muchos otros casos, falta de compatibilidad u homologación con normas vigentes como pueden ser las leyes de ambiente (Ley 11.723) o de radicación de industrias (Ley 11.459), posteriores al DL 8912/77.

Otra falencia que se encuentra en los marcos normativos más antiguos es la desactualización conceptual, a modo de ejemplo las denominadas “zonas de recuperación”, cuyo objeto por lo general es someterlas a obras de relleno, infraestructura, etc., para ser urbanizadas, deberían ser en la actualidad “zonas de reserva o preservación”, dada que por lo general se trata de sectores aledaños a cursos de agua o humedales la vigencia de normas específicas relacionadas con la Ley de Uso y Ocupación del suelo.

El modelo de ocupación del territorio que surge de las normas analizadas, en muchos de los casos no es consecuente con las actividades localizadas.

Con relación a la zonificación, en los partidos relacionados con la RPN⁶ -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- predominan los usos agropecuarios, industriales y residenciales extraurbanos; en los partidos relacionados con la AU-PP (proyectada) -en los puntos de contacto con el recorrido del corredor- no hay predominancia de algún tipo de uso en particular, dándose en similar cantidad usos como el Esparcimiento y Recuperación uso Residencial y agropecuario, considerando por otra parte que los partidos relacionados con esta autovía, tiene mayor grado de consolidación en cuanto a la ocupación del suelo, en particular los localizados en el NO.

La comparación entre los usos reales y los legales, permite verificar



incompatibilidades o falta de homologación con normas vigentes, como pueden ser las leyes de ambiente (Ley 11.723) o de radicación de industrias (Ley 11.459), posteriores al DL 8912/77. Otra falencia detectada, es la desactualización conceptual, que se verifica sobretodo en las normas de mayor data. Por ejemplo, las denominadas “zonas de recuperación”, localizadas en torno a cursos de agua o humedales, que tienen por objeto ser recuperadas para su posterior urbanización, mediante obras de relleno, infraestructura, etc., cuando en realidad y con la concepción actual de lo que significa el ambiente, la incorporación de legislación específica y la posibilidad de evaluar en el largo plazo, las consecuencias negativas de la concreción de obras de recuperación que perseguían urbanizar, sectores o zonas con características ambientales de valor, como por ejemplo valles de inundación, humedales, etc., deberían estar afectadas “zonas de reserva o preservación”.

Cabe por último destacar que como ya se ha expresado anteriormente, las problemáticas detectadas son heterogéneas y disímiles, dada la magnitud del sector de estudio, las relaciones, posiciones, etc., sin embargo, pueden establecerse similitudes en función del corredor con el que se relacionan, o si distinguimos a aquellos municipios que pertenecen a la Región Metropolitana de Buenos Aires, los de borde y los que no forman parte de la misma, o aquellos que conforman el sistema portuario de los que no, distinguiéndose similitudes o diferencias según la escala territorial que se esté considerando.

Otro tema para destacar es que desde el ámbito provincial es factible enunciar y plantear estrategias de crecimiento y ordenamiento territorial regional, que pueden además materializarse en la ejecución de grandes obras de infraestructura como puede ser la AURP6, corredor logístico y oferta vial a nivel regional, que resuelve y asegura el movimiento ininterrumpido, garantizando los desplazamientos de bienes y personas; es una plataforma de soporte para los centros de intercambios-ruptura-distribución de la producción, que estructura y cierra el anillo de borde metropolitano. Pero hay una tarea indelegable que tienen los municipios como responsables primarios del ordenamiento y gestión de su territorio (art. 70º, del DL 8912/77).



El presente estudio intenta ser una herramienta ilustrativa de la situación actual, y de las posibilidades futuras del territorio en estudio, con la incorporación de algunos instrumentos de gestión que se consideran necesarios para poder avanzar en un desarrollo territorial equilibrado (en el nivel regional, subregional y local), entendiendo que es sumamente necesario, establecer estrategias comunes y como consecuencia directa una mecánica de gestión, que facilite la comunicación, concientización y relación de y entre los actores primarios, en este caso los municipios, a través de los cuales se hará posible iniciar el proceso de actualización de sus normas, (zonificaciones o planes de ordenamiento territorial), la conformación de las subregiones y la gestión del territorio como un sistema complejo.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Lavecchia, E.; Martino, H.; Seimandi, M.; Tauber, F. (2009). Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana - Módulo 1. Situación actual y marco conceptual de la seguridad vial urbana.
- 2.- Lavecchia, E.; Martino, H.; Seimandi, M.; Tauber, F. (2009). Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana - Módulo 3. Recomendaciones para la implementación de políticas integrales de seguridad vial urbana. Situación actual y marco conceptual de la seguridad vial urbana
- 3.- Lavecchia, E.; Martino, H.; Seimandi, M.; Tauber, F. (2010). Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana - Módulo 2. Metodología tipo de plan estratégico de seguridad vial urbana.
- 4.- Tauber, F. (1996). Estrategias de desarrollo en relación con el municipio. Revista: Management para municipios; no. 2.
- 5.- Tauber, F ; Garmendia, G.; Wadel, G.; Pertusi, R.; (1998). Fundamentos para la propuesta de acceso ferroviario bajo nivel y localización de la estación de transferencia de transporte en 1 y 44.
- 6.- Tauber, F. (1994). Desarrollo de experiencias en la escala municipal. Pautas para una estrategia de desarrollo I. Revista: El Empresario PYME; no. 59. Dirección de Asuntos Municipales. Universidad Nacional de La Plata, Argentina
- 7.- Tauber, F. (1994). La necesidad de denir un rol para el territorio. Pautas para una estrategia de desarrollo II. Revista: El Empresario PYME; no. 60. Dirección de Asuntos Municipales.
- 8.- Tauber, F. (1994). La necesidad de denir un rol para el territorio. Pautas para una estrategia de desarrollo II. Revista: El Empresario PYME; no. 60.
- 9.- Tauber, F. (1995). Pautas para una estrategia de desarrollo. Revista: Management para municipios; no. 1.
- 10.- Tauber, F. (1995). Pautas para una estrategia de desarrollo. Revista: Management para municipios; no. 1.
- 11.- Tauber, F. (1996). Estrategias de desarrollo en relación con el municipio. Revista: Management para municipios; no. 2. Tauber, F. (1998). Ideas para una agenda de política municipal. Revista: Cuadernos IFAM; no. 3. ISSN: 0329-6113.
- 12.- Tauber, F. (1998) Ideas para una agenda de política municipal. Revista: Cuadernos IFAM; no. 3. ISSN: 0329-6113. Universidad Nacional de La Plata, Argentina.
- 13.- Tauber, F. (2009). Plan de ordenamiento urbano y territorial: proyectos viales y de saneamiento y estrategias de desarrollo local para el partido de Suipacha.
- 14.- Tauber, F.; Chiarle, A., Delucchi, D., Longo, J.; Zabala, M.; Cecatto, V.; Dietz, S. (2001). Licitación del Sistema de Transporte Urbano: ciudad de Comodoro Rivadavia.
- 15.- Tauber, F.; Chiarle, A.; Delucchi, D.; Longo, J.; Cecatto, V. (1997). Estudio de transporte urbano para la ciudad de Neuquén: diagnóstico. Encuesta: origen/destino. Análisis: oferta/demanda.
- 16.- Tauber, F.; Chiarle, A.; Delucchi, D.; Longo, J.; Cecatto, V. (1998). Estudio de transporte urbano para la ciudad de Neuquén: propuesta denitiva.

- 17.- Tauber, F.; Chiarle, A.; Delucchi, D.; Longo, J.; Cecatto, V. (1997). Estudio de transporte urbano para la ciudad de Neuquén: diagnóstico. Encuesta: origen/destino. Análisis: oferta/demanda.
- 18.- Tauber, F.; Chiarle, A.; Delucchi, D.; Longo, J.; Cecatto, V. (1998). Estudio de transporte urbano para la ciudad de Neuquén: propuesta definitiva.
- 19.- Tauber, F.; Chiarle, A.; Delucchi, D.; Longo, J.; Cecatto, V.; Zabala, M.; Dietz, S. (2001). Licitación del Sistema de Transporte Urbano: ciudad de Comodoro Rivadavia.
- 20.- Tauber, F.; Delucchi, D. (1991). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de La Plata (1988 – 1991), mimeo.
- 21.- Tauber, F.; Delucchi, D. (1993). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Bariloche (1990-1993), mimeo.
- 22.- Tauber, F.; Delucchi, D. (1999). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de San Martín de los Andes, mimeo.
- 23.- Tauber, F.; Delucchi, D. (2000). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Neuquén (1997-2000), mimeo.
- 24.- Tauber, F.; Delucchi, D. (2001). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Comodoro Rivadavia (2000-2001), mimeo.
- 25.- Tauber, F.; Delucchi, D., Sanchez, M., Frediani, J. (2007). Diseño de una estrategia de desarrollo regional. El caso de la Región del CODENOBA.
- 26.- Tauber, F.; Delucchi, D.; Longo, J.; Cecatto, V. (1998). Estudio de transporte urbano para la ciudad de Neuquén: propuesta definitiva.
- 27.- Tauber, F.; Delucchi, D.; Longo, J.; Di Tommaso, W. (1999). Estudio de tránsito vehicular de la ciudad de Lincoln: propuestas para su reordenamiento.
- 28.- Tauber, F.; Delucchi, D.; Martino, H.; Pintos, P. (2006). La planificación estratégica participativa.
- 29.- Tauber, F.; Delucchi, D.; Martino, H.; Sanchez, M. (2010). Plan estratégico de seguridad vial de la Región Capital, provincia de Buenos Aires, en el marco de un plan estratégico para el desarrollo regional.
- 30.- Tauber, F.; Martino, H. (2011). Convenio de Cooperación Técnica: Plan particularizado de la zona del puerto de La Plata. Formulación de instrumentos operativos y normativos.
- 31.- Tauber, F.; Martino, H. (2011). Plan y código de ordenamiento urbano y territorial: municipalidad de Chacabuco. Primer informe parcial.
- 32.- Tauber, F.; Martino, H.; Sánchez, M.; Resa, S. (2011). Convenio de Cooperación Técnica: Plan particularizado de ordenamiento urbano y reconfiguración la zona del puerto de La Plata. Formulación de instrumentos operativos y normativos.
- 33.- Tauber, F.; Ravello, O. (2010). Proyecto: Análisis de medidas que inciden en la mitigación de emisiones contaminantes en el sector transporte. El caso de las ciudades de Rosario, La Plata, Mar del Plata y Lanús.