

DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL para las localidades de la LÍNEA SUR de RÍO NEGRO

Fortalecimiento de la Gestión en el Ordenamiento Territorial en la Línea Sur



**CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES**



SECRETARÍA GENERAL
Unidad de Enlace Provincial
con el Consejo Federal de Inversiones

DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL para las localidades de la LÍNEA SUR de RÍO NEGRO

Fortalecimiento de la Gestión en el Ordenamiento Territorial en la Línea Sur

Directrices de ordenamiento territorial para las localidades de la Línea Sur de Río Negro: Fortalecimiento de la gestión en el ordenamiento territorial en la Línea Sur, 2017 / Oscar Bragos ... [et al.]. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Consejo Federal de Inversiones, 2017.

234 p. ; 30 x 21 cm.

ISBN 978-987-510-259-0

1. Ordenamiento Territorial. I. Bragos, Oscar
CDD 711

// **AUTORIDADES**

Gobernador de Río Negro - WERETILNECK, Alberto
Intendente de Comallo - HERMOSILLA, Raúl
Intendente de Ingeniero Jacobacci - TORO, Carlos
Intendente de Los Menucos - YAHUAR, Mabel
Intendente de Maquinchao - PEREZ, Marcos
Intendente de Ministro Ramos Mexía - COLIL, Patricio
Intendente de Pilcaniyeu - AYUELEF, Nestor
Intendente de Sierra Colorada - PILQUINAO, Fabián
Intendente de Valcheta- DIRENE, Yamil

// **CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**

ASAMBLEA DE GOBERNADORES
Secretario General - CIÁCERA, Juan José

// **EQUIPO DE TRABAJO**

> **UNIDAD DE ENLACE**

Provincia de Río Negro - CFI

Representante Provincial ante CFI - PERILLI, Laura
Representante Alterna ante CFI - BARBIERI, Ana

Equipo

ARMIDA, Ignacio
BELLOSO, Rebeca
DE LA CANAL, Fernanda
OLIVEIRA MATOS, Claudia

> **IGC**

Coordinación

MONTEVERDE, Roberto

Equipo

BRAGOS, Oscar
CIVITARESI, Martín
GÜZZO, Emiliano
FERNÁNDEZ, Lucía
LENZI, Daniela
NARI, Patricia
PASCUAL, Carolina
PÉREZ BARREDA, Natalia
ROMERO, Claudio
ROSTÁN, María Agustina
TALLER, Adriana
TARDUCCI, Mauricio

// AGRADECIMIENTOS Y RECONOCIMIENTO

El equipo de trabajo de las Directrices de Ordenamiento Territorial para la Línea Sur, quiere hacer un agradecimiento especial a:

// El CFI por su apoyo permanente.

// La Unidad de Enlace Provincia-CFI, Laura Perrilli, Ignacio Armida, Claudia Oliveira Mattos por la profesionalidad de su tarea y el acompañamiento durante el proceso.

// El Gobernador de la provincia, Alberto Weretilneck por la confianza otorgada.

// Los Intendentes de las localidades de la Línea Sur por su cooperación e involucramiento.

// Los equipos de trabajos de las ciudades de la Línea y a las áreas del gobierno provincial por su predisposición a compartir información y la participación activa en cada una de las AULAS RN 23.

Y un reconocimiento muy especial para MARCOS PÉREZ, Intendente de Maquinchao y Presidente del Ente de Desarrollo para la Línea y Región Sur, animador permanente de este proyecto que sufriera un fatal accidente en momento que se estaba cerrando la compaginación de este libro.



// IZQ. - Participantes del Aula de Cierre en la localidad de Valcheta

//DER. - Aula de Cierre en la localidad de Valcheta: Fabián Pilquinao, Raúl Hermosilla, Yamil Direne, Marcos Pérez, Carlos Toro.

ÍNDICE

00 // INTRODUCCIÓN

La tarea: Objetivos y enfoque	9
Antecedentes / la Agenda	11

01 // UN TERRITORIO SINGULAR

El Sistema de Localidades de la Línea Sur	15
Breve Reseña Histórica	19

02 // ESTADO DE SITUACIÓN

Caracterización general de la Situación Actual	25
Caracterización Dimensional	32
La Economía de la Región	32
El Territorio Rural	39
El Territorio Urbano	46
El Territorio Institucional	55

03 // PROPUESTA DE ACTUACIÓN

La obra de la RN 23 como oportunidad para la Línea Sur	63
El diseño de una Estrategia de Actuación	65
Las componentes de una Propuesta de Actuación	68
El escenario objetivo para la Revitalización Económica de la Línea Sur	70
El modelo de Desarrollo Ganadero: ejes de trabajo y proyectos	72
El modelo de Desarrollo Turístico: ejes de trabajo y proyectos	75
El modelo de Desarrollo Minero: ejes de trabajo y proyectos	78
Las Directrices Territoriales <i>parte</i> de Propuesta de Actuación	80
Preparar el Territorio: Rural, Urbano, Institucional	83
Preparar el Territorio Rural	84
Preparar el Territorio Urbano	99
Preparar el Territorio Institucional	115

04 // ESQUEMAS DE ORDENAMIENTO URBANO

Componentes del Ordenamiento Urbano	129
El Soporte Normativo	134
El Ordenamiento ciudad por ciudad	
> Pilcaniyeu	141
> Comallo	149
> Ing. Jacobacci	157
> Maquinchao	165
> Los Menucos	171
> Sierra Colorada	179
> Ramos Mexía	187
> Valcheta	193

05 // LA CONTINUIDAD DE LA TAREA

Algunas ideas para que las cosas sucedan	203
Desarrollo de ideas-proyectos relevantes	206
Desarrollo de la Gestión Integrada de Residuos Sólidos Urbanos para la Línea Sur	207
El carácter Bioceánico del corredor RN 23 y la Integración Provincial	214
Circuitos de Integración Microrregional	218

06 // ANEXOS

Apuntes Metodológicos	225
Participantes	230

// INTRODUCCIÓN



// INTRODUCCIÓN

LA TAREA: OBJETIVOS Y ENFOQUE

Las localidades de la Línea Sur de Río Negro se encuentran ante una oportunidad de revitalización económica, social y urbana a partir de la conclusión de las obras de pavimentación de la Ruta 23 que vincula el Mar con la Cordillera atravesando ocho localidades de este particular territorio.

Se trata de una vieja y sentida reivindicación de los pobladores de la Región Sur (en su mirada más amplia) que viene a saldar una histórica deuda de toda la provincia para con este territorio duramente castigado en los últimos años.

La concreción de la ruta y la conectividad que la misma genera constituyen un gran aporte para la mejora de la calidad de vida de la población pero se pretende que el impacto sea más significativo y que produzca transformaciones en dos niveles:

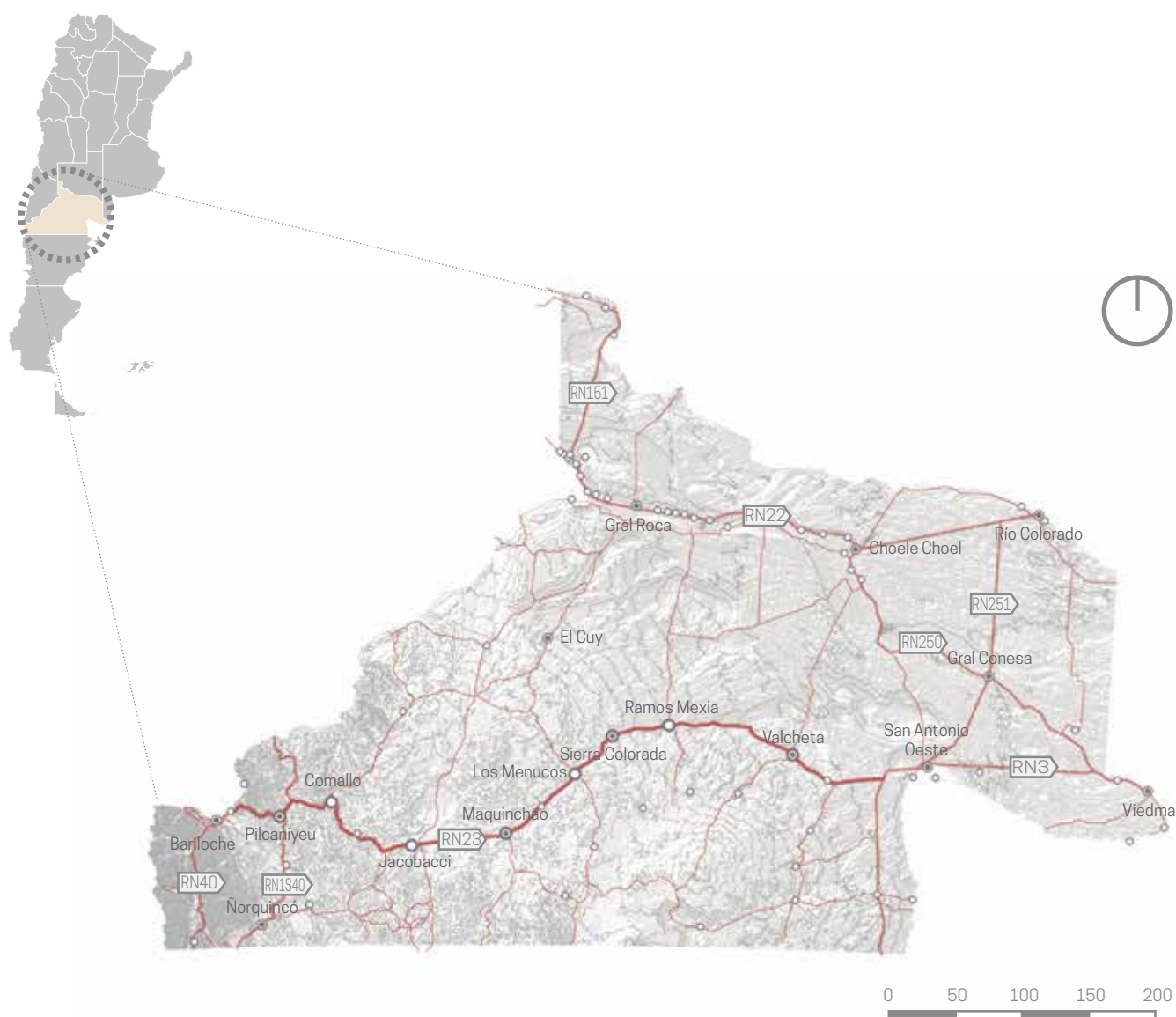
// A nivel regional poniendo en marcha una serie de proyectos e iniciativas que permitan avanzar en un modelo de desarrollo económico-productivo de mayor viabilidad y sustentabilidad.

// A nivel de cada localidad planteando un esquema de ordenamiento y planificación urbana que incorpore la ruta como un nuevo elemento estructural para su configuración, organización y crecimiento dotándola además de nuevas herramientas para su gestión.

Si bien la propuesta de trabajo pone el acento en los temas de ordenamiento territorial, el enfoque propone una mirada más amplia incorporando las variables sociales, económicas y de gestión como componente de una mirada más integral e integradora.

Las Directrices elaboradas deben ser entendidas como producto y como proceso. Producto en tanto fija líneas de acción específicas para aprovechar los impactos positivos de la ruta: programas y proyectos para la generación de una infraestructura de soporte para un nuevo modelo productivo, la propuesta de esquemas de desarrollo urbano para cada localidad, un conjunto de normas e instrumentos urbanísticos como así también una propuesta de reorganización institucional para gestionar los proyectos priorizados. Como proceso, tal vez la valoración más significativa sea que las propuestas de las Directrices fueron elaboradas en el marco de las Aulas RN23: un espacio amplio de producción y co-creación colectiva de políticas públicas.

// MAPA 1 - Localización de la Línea Sur en el territorio



// INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES / LA AGENDA

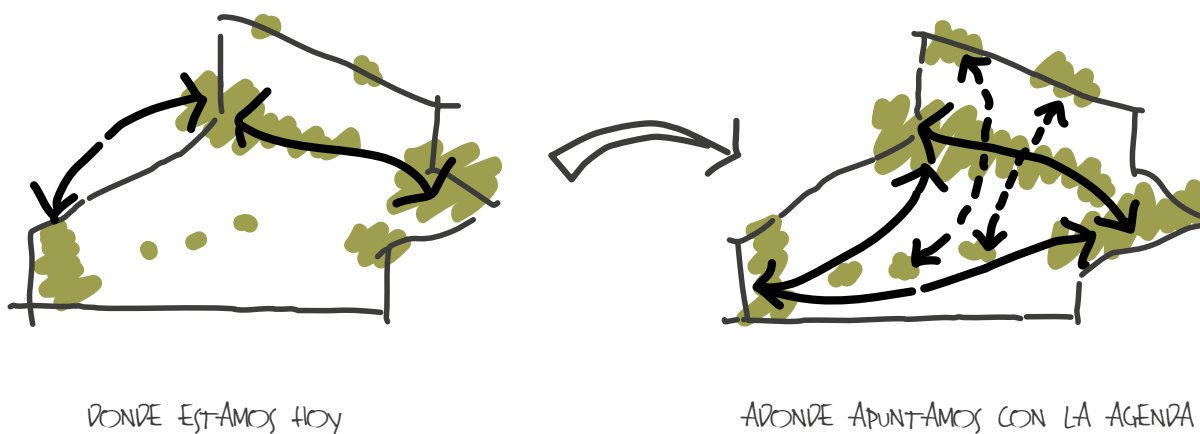
La elaboración de las Directrices se enmarca en un proceso que viene llevando adelante la Provincia de Río Negro que se propone integrar su vasto y extenso territorio. Teniendo en estudios y propuestas anteriores hacia el año 2013 se elabora la Agenda de Actuación Territorial para Río Negro. Es allí en donde se caracteriza a la provincia como un territorio 4D: *Diversa* en su geografía, costa atlántica, cordillera, valles irrigados y meseta patagónica, *Despoblada* en su baja densidad poblacional (3,2hab/km²), *Desequilibrada* en las oportunidades de desarrollo que ofrece en cada una de sus áreas y *Desarticulada* en tanto las dificultades de conectividad entre los distintos sectores.

La Agenda plantea avanzar en un proceso de integración físico-social y económico de estas áreas inconexas, construyendo un nuevo modelo de desarrollo territorial que articule las decisiones de corto y mediano plazo. El modelo de ocupación y organización que se propone se sustenta en las siguientes orientaciones:

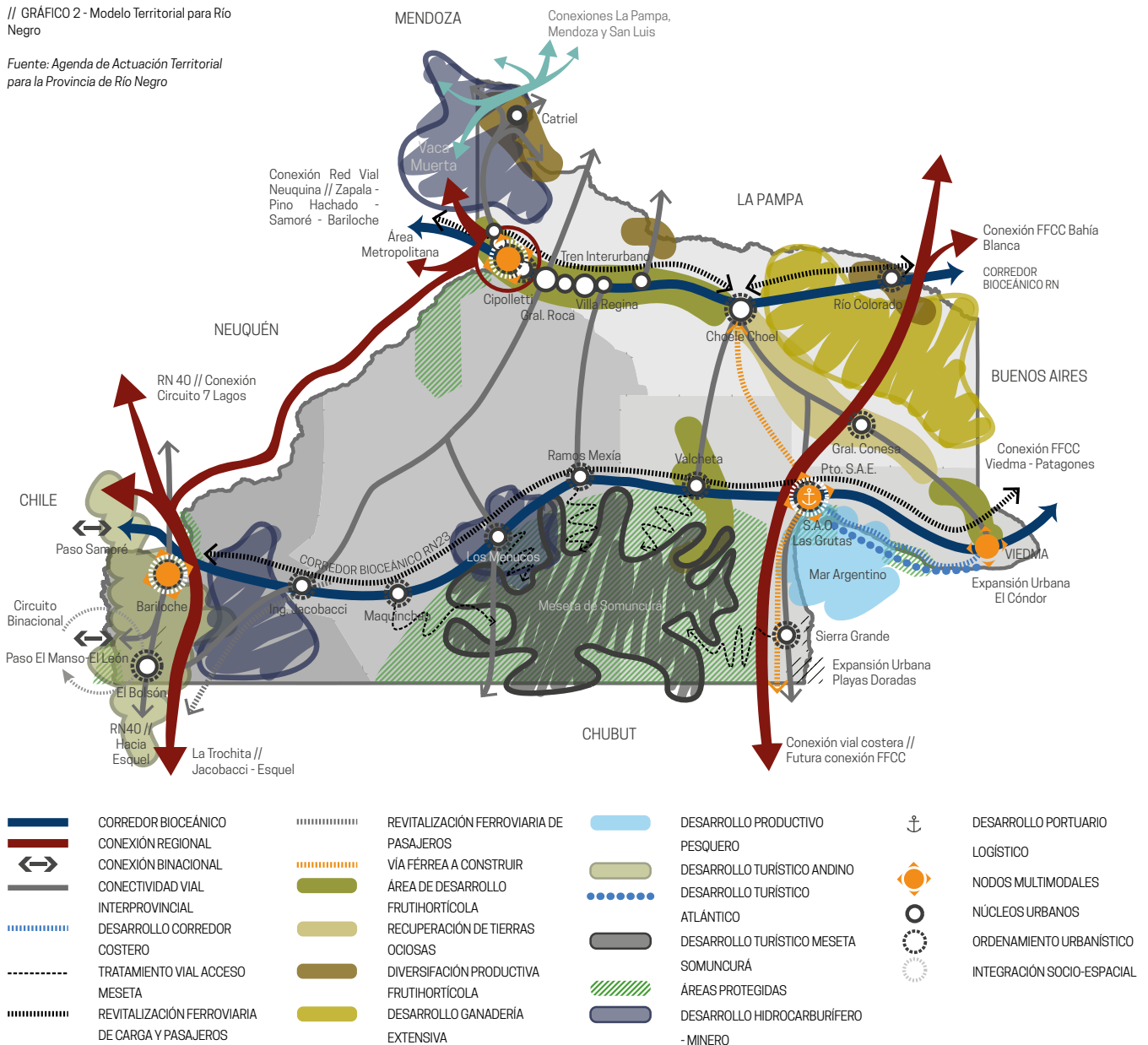
- // La estructuración y vinculación que facilite la cohesión territorial
- // Las infraestructuras para el desarrollo económico
- // La integración provincial a los corredores nacionales e internacionales
- // La potenciación de la diversidad y el desarrollo regional

// GRÁFICO 1 - Integración del territorio provincial

Otro antecedente de gran valor es el Plan Estratégico de Desarrollo Productivo para la Región Sur (2012). El trabajo plantea una interesante visión del desarrollo económico entendido como encadenamiento productivo de algunas actividades existentes en la zona pero que requieren de una gran reconversión, un estado pro-



Fuente: Agenda de Actuación Territorial
para la Provincia de Río Negro



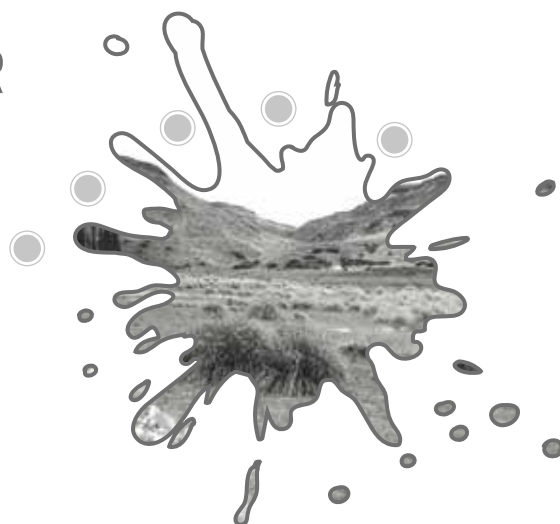
motor y una articulación de jurisdicciones concurrentes en el territorio para superar lo que describe como *estado de abandono* de la región.

Al mismo tiempo plantea la necesidad de un conjunto de obras físicas necesarias para un proceso de desarrollo que habiliten las fuerzas de trabajo y emprendimiento de la población. Pero que simultáneamente es preciso avanzar sobre la *gestión de intangibles* decisivos para la transformación regional basado en capacidades, recursos, expectativas y sueños de sus habitantes.

Las Directrices para la Línea Sur toman como referencia los lineamientos de la Agenda de Actuación Territorial y el Plan Estratégico de Desarrollo Productivo para avanzar en las propuestas específicas y para sumarse a un proceso de construcción de políticas públicas provinciales.

// UN TERRITORIO SINGULAR

CAPÍTULO ①



EL SISTEMA DE LOCALIDADES DE LA LÍNEA SUR

La Provincia de Río Negro es un territorio particular conformado por las singularidades que caracterizan a cada una de sus distintivas regiones (cordillera andina, valle, costa atlántica, estepa). La Región Sur (la estepa y la meseta) es el gran vacío interior de la provincia a lo largo de cuyos bordes se despliegan las otras tres regiones hacia el oeste, el norte y el este. La Región Sur es la región que posee el menor grado de ocupación humana de la provincia representando apenas el 3,5 % de la población total provincial distribuida sobre un territorio, que según como se establezcan sus límites, implica más de la mitad de la superficie provincial. Si se consideran a todos los departamentos que integran el Ente para el Desarrollo de la Línea y la Región Sur (El Cuy, Pilcaniyeu, Ñorquincó, 25 de Mayo, 9 de Julio, Valcheta) el territorio así conformado representa el 56 % del territorio provincial. De hecho, todos los departamentos de la Región Sur muestran densidades de población inferiores a 1 hab/km².

Se trata de un territorio extenso, semi-árido, tapizado de estepas gramíneas y arbustivas. La topografía, que se suaviza de oeste a este, consiste en un mosaico de mesetas de origen volcánico y valles de distintas dimensiones que se fueron conformando por la acción erosiva del agua disectando y negativizando el paisaje inicial volcánico en períodos geológicos previos a la aridización y enfriamiento de la Patagonia extra andina. Estos valles poseen escurrimientos permanentes y estacionales dependiendo de las dimensiones de la cuenca drenada y de los valores de precipitación de cada sector, que muestran una fuerte disminución desde la cordillera a la meseta central para evidenciar un ligero aumento en la región costera. Frecuentemente se forman sobre los fondos de valle vegas y mallines de distinta extensión con mayor disponibilidad relativa de agua y que representan los espacios con el potencial productivo más valioso. El sector occidental forma parte de la cuenca media del Río Limay no así el sector medio y oriental que poseen numerosas cuencas de carácter endorreico donde la evapo-transpiración es la principal responsable del balance hídrico.

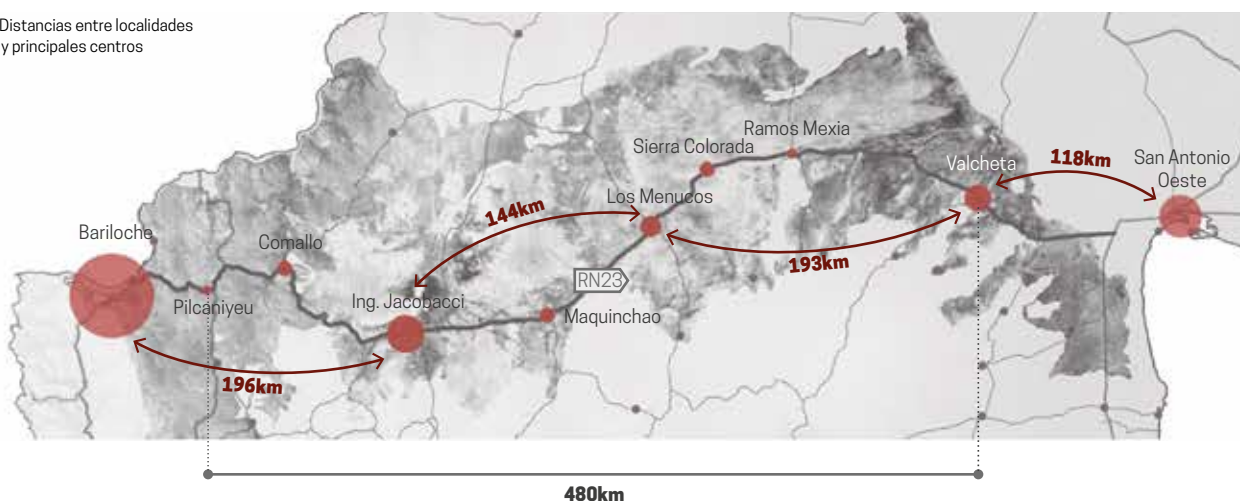
La economía regional depende principalmente de la producción ganadera extensiva, actualmente en crisis a la cual se suman otras actividades económicas de escasa incidencia en el producto bruto regional como: la minería de 2^{da} y 3^{era} categoría, concentrada en las localidades de Los Menucos y Jacobacci, y el sector público como generador de una parte importante del empleo formal en toda la región.

La Línea Sur es un sistema de localidades que se encuentra dentro del territorio antes descrito. Se trata de las localidades que se disponen sobre la RN 23 y el trazado ferroviario paralelo. En este sentido, todas y cada una de las estaciones del ferrocarril que unen Viedma y San Antonio Oeste con San Carlos de Bariloche se asocian a una población local. No obstante, son ocho las localidades más importantes con poblaciones que, de acuerdo con los registros censales del 2010, apenas superan los mil habitantes mientras que ninguna se acerca aún a los diez mil. Estas son de oeste a este: Pilcaniyeu, Comallo, Ingeniero Jacobacci, Los Menucos, Sierra Colorada, Ministro Ramos Mexía y Valcheta.

Se trata de un sistema lineal que se desarrolla a lo largo de un extenso eje regional de comunicación de 480 km de longitud - distancia entre las localidades que marcan sus extremos hacia el este (Valcheta) y hacia el oeste (Pilcaniyeu) - Extenso recorrido en el cual se distribuyen apenas poco más de 20.000 habitantes (Censo 2010). La distancia regular entre las estaciones y paradas del ferrocarril oscila entre los 45 km y los 50 km; standard mínimo necesario para garantizar el funcionamiento del servicio cuando fue instalado a comienzos del siglo XX. De allí que esta sea la distancia media que separa una localidad de otra. En algunos casos esta diferencia es mayor debido a la presencia de una parada del ferrocarril intermedia alrededor de la cual no llegó a conformarse un asentamiento urbano (Estación Perito Moreno, Pilcaniyeu Viejo, Clemente Onelli, Aguada de Guerra, Nahuel Niyeu, Aguada Cecilio).

Dentro de este sistema de pequeñas localidades tres son las que se destacan por su dimensión demográfica: Valcheta, Los Menucos, Ingeniero Jacobacci. Tres centros urbanos relativamente equidistantes entre sí (193 km entre Valcheta y Los Menucos; 144 km entre Los Menucos e Ingeniero Jacobacci) y relativamente equidistan-

// GRÁFICO 3 - Distancias entre localidades de la Línea Sur y principales centros urbanos



tes de los centros urbanos más importantes que se ubican en los extremos de la línea ferroviaria que los vincula (118 km de Valcheta a San Antonio Oeste; 196 km de Ingeniero Jacobacci a Bariloche). La ubicación dentro de la Línea Sur, la topografía, el origen, van distinguiendo a estas tres localidades de mayor cantidad de habitantes:

// Valcheta, de apenas 4.000 habitantes. Es la localidad más antigua de la Línea Sur (y una de las más antiguas de la Provincia de Río Negro con fundación oficial en 1889, aunque con anterioridad ya se había instalado un fortín en ese sitio) y la más próxima a las tres ciudades del este rionegrino: el polo turístico de Las Grutas, el puerto en San Antonio Oeste y la sede del gobierno provincial en Viedma. Se encuentra en el oasis más extenso de la Línea Sur conformado a lo largo del Arroyo Valcheta y que, en una época, supo ser un polo agro-hortícola muy importante.

// Caracterización de lo urbano-rural de Valcheta



// Los Menucos, que supera los 5.000 habitantes. Comienza a formarse en torno de la estación ferroviaria (en 1911 llega el tendido de las vías férreas al sitio donde ya se estaba concentrando un reducido número de personas y un comercio); en 1927 es declarada municipio. Ubicada en un punto central del recorrido de la Línea Sur es la localidad más próxima a la conurbación del Alto Valle (por medio de las RP 8 y RP 6 se conecta con General Roca; un trayecto de 251 km de extensión).

// Caracterización de lo urbano-productivo de Los Menucos



// Ingeniero Jacobacci, de más de 6.000 habitantes. Comienza a formarse en torno de la estación con la llegada del ferrocarril en 1916. Fue durante un tiempo punta de línea hasta que se reinicia el tendido hasta Pilcaniyeu y luego a Bariloche. En 1921 se establece la conexión ferroviaria con Esquel (ramal hoy conocido como "La Trochita"), conectando a diversas localidades y zonas productivas en su recorrido de 462 km. El hecho de ser el nudo ferroviario de una extensa región contribuyó a que la localidad se perfilara ya desde sus orígenes como una de las más importantes de la Línea Sur.

// Caracterización de lo urbano-rural de Ing. Jacobacci



De esta manera, las grandes distancias y la presencia de rutas provinciales caracterizan los vínculos establecidos entre las localidades de la Línea Sur aquellas correspondientes a las tres regiones que integran el territorio provincial. Si consideramos los resultados de entrevistas mantenidas con referentes de las tres localidades podemos concluir que:

// Valcheta mantiene mayor vínculo con las ciudades de San Antonio Oeste y Viedma y en menor medida, con General Roca y Bariloche. Mientras que con las otras localidades de la Línea Sur sólo se destaca Los Menucos.

// Los Menucos mantiene su mayor vínculo con General Roca y, en menor medida con Bariloche y Viedma, mientras que, por su lugar central, mantiene vínculos con prácticamente todas las localidades de la Línea Sur.

// Ingeniero Jacobacci mantiene su mayor vínculo con Bariloche y General Roca; en menor medida con General Roca, Cipolletti y Viedma, mientras que con las localidades de la Línea Sur mantiene vínculos más estrechos sólo con las localidades más cercanas.

El ferrocarril fue el factor determinante del surgimiento de estas pequeñas localidades; la RN 23 afianzó el vínculo que establecieron entre sí y con los extremos de la línea ferroviaria. Las rutas provinciales abrieron la posibilidad de conectarse con otras ciudades de la provincia. Hoy la pavimentación de la RN 23 es una oportunidad para pensar en alternativas para el desarrollo de las localidades, aprovechando y reforzando los vínculos establecidos entre ellas.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

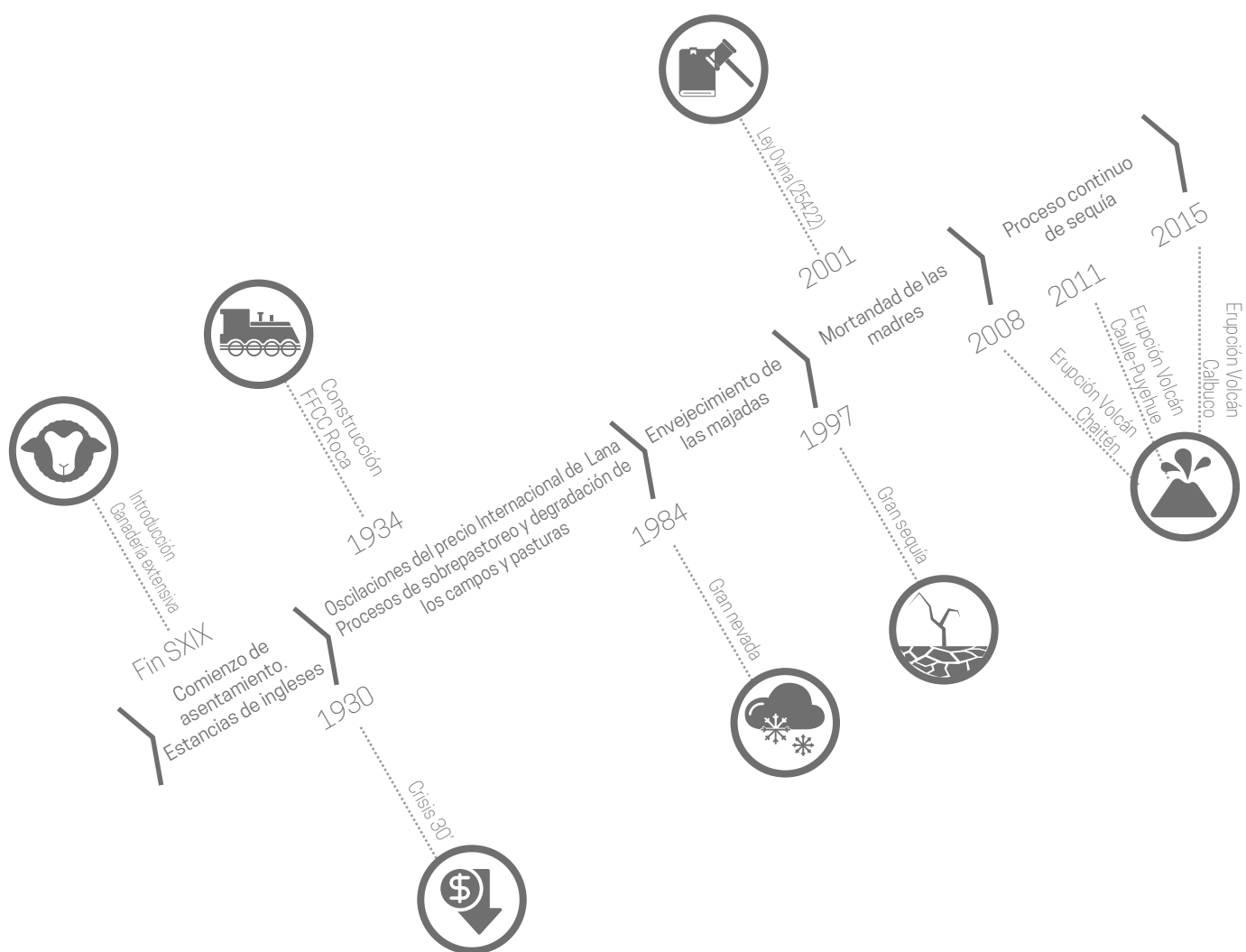
La ocupación del territorio rural de la meseta central de la Provincia de Río Negro se produce a partir de las últimas décadas del Siglo XIX y primeras del Siglo XX. Sobre la base de un modelo de país agro-exportador, propiciando el desarrollo de la región a través de la ganadería de ovinos y caprinos en forma extensiva destinados principalmente a la producción de lana y en menor medida productos cárnicos.

Luego de un poblamiento inicial exitoso, la crisis económica mundial de los años 30' del siglo pasado conlleva una fuerte caída de la demanda y el precio internacional de la lana, provocando un importante despoblamiento de la región que se viera parcialmente compensado con la construcción e inauguración del Ferrocarril Roca en las décadas del 20' y 30' (completando su construcción en el año 1934). Esto permitió consolidar algunas poblaciones en torno a la economía ferroviaria y la oportunidad de transportar fuera de la región la producción primaria local.

Por otro lado, el desarrollo de economías asociadas a la agricultura, ha estado fuertemente limitada a los escasos valles húmedos con posibilidad de ser irrigados por gravedad y destinados principalmente a la producción de forraje para complementar la alimentación del ganado y algo de producción hortícola para autoconsumo o consumo local, sin representar un aporte importante a la economía regional, tal el caso de valles como el de Valcheta, Comallo y Río Chico.

Así, a lo largo del Siglo XX la economía y el modelo productivo de la región sur se ha caracterizado por una fuerte dependencia del precio y demanda de la lana en el mercado nacional e internacional. En virtud de ello, los productores han aumentado las cargas ganaderas para compensar las eventuales fluctuaciones en el precio de la lana y así mantener sus ingresos, generando con frecuencia condiciones de sobre-pastoreo que derivaron con el tiempo en situaciones de riesgo para la sustentabilidad y capacidad productiva de los campos a mediano y largo plazo. Disparando inclusive en algunas áreas procesos de desertificación de los suelos y erosión genética sobre el conjunto de especies de mayor palatabilidad para el ganado.

// GRÁFICO 4 - Línea Histórica del Territorio de la Línea Sur



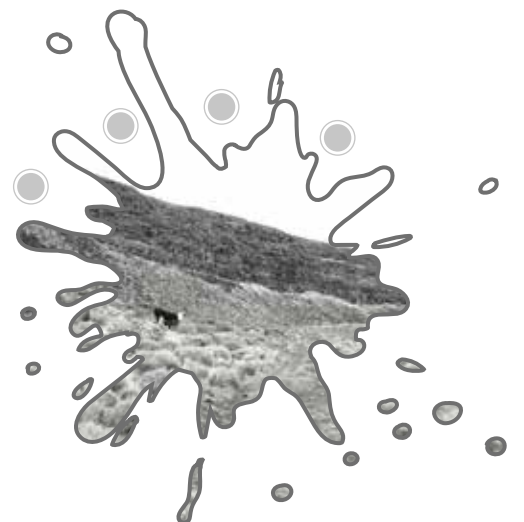
Sumado a esta situación histórica toda la región ha sufrido en los últimos años un proceso de deterioro de sus capacidades productivas como consecuencia de siete años de sequías, a lo que se agrega una importante acumulación de cenizas volcánicas producto de la erupción del complejo Puyehue-Cordón Caulle durante el año 2011 provocando una importante mortandad de animales. Esta erupción, la más importante, fue precedida por la actividad del volcán Chaitén en 2008 y posteriormente se sucedieron algunos aportes complementarios de ceniza como consecuencia de la breve erupción del Volcán Calbuco en 2015. Así el complejo volcánico andino, particularmente activo en la última década, aparece como uno de los riesgos ambientales de origen natural que condicionaron la producción regional.

La sobreimposición de todos estos acontecimientos implicó una importante disminución de los planteles ganaderos, conduciendo a un empobrecimiento general de la población rural y a una muy importante disminución de las capacidades productivas regionales. Consecuentemente, muchos de los campos de pequeños y medianos productores se encuentran hoy en un estado de semi-abandono a la espera de condiciones más favorables para reactivar la producción.

La situación coloca a la región en un contexto desfavorable para el crecimiento económico y la permanencia de la población rural en los parajes productivos, que han sufrido procesos de despoblamiento migrando parte de sus pobladores a los centros urbanos que se ubican sobre la RN 23 u otras localidades de mayor tamaño fuera de la región sur especialmente en el Alto Valle y la región cordillerana.

// ESTADO DE SITUACIÓN

2 CAPÍTULO



// ESTADO DE SITUACIÓN

CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Como se fue planteando en las páginas anteriores la Línea Sur viene sufriendo un sostenido proceso de deterioro que se verifica en su alicaída economía, el impacto sobre la estructura social, el despoblamiento rural y el estancamiento del desarrollo de cada una de las localidades.

Un breve análisis de la geografía provincial desde la perspectiva de la capacidad natural para albergar el desarrollo de asentamientos humanos, condicionamientos topográficos, de clima, capacidad productiva de suelos, disponibilidad de agua, arroja algunos resultados interesantes que se muestran en el mapa de aptitudes territoriales.

// MAPA 2 - Aptitudes Territoriales

Fuente: Elaboración Propia con datos de Subsecretaría de Planeamiento de la provincia de Río Negro

- Alta
- Media
- Baja
- Muy Baja



El Valle del Río Negro y los valles glaciarios inter-montanos del suroeste, muestran las mejores condiciones naturales para el desarrollo humano y concentran la mayor cantidad de población desde los inicios de la ocupación del territorio. Así la meseta central, con suelos de escaso valor productivo, disponibilidad de agua limitada a sitios puntuales y un fuerte condicionamiento climático se ha desarrollado en forma dispersa y con una muy baja densidad asociada a la explotación extensiva de ganado menor. Siguiendo la lectura del mapa, verificamos que estamos en una región que presenta dificultades objetivas. Esta situación impone la necesidad de una voluntad política y proyectual capaz de organizar y desarrollar el territorio, haciendo de la línea un corredor que recupere su rico patrimonio histórico, cultural y natural haciendo más digna la vida de sus pobladores.

Desde una mirada más amplia de organización provincial, la línea sur se presenta como un territorio homogéneo en tanto comparte un suelo y una condición de desarrollo similar. No obstante en la medida que analizamos el corredor de la RN 23 en particular y las 8 ciudades que se ubican sobre la misma veremos que presenta algunas diferencias. La disponibilidad de agua y la presencia de valles fértiles, la existencia o no de un recurso minero explotable, la ubicación geográfica en relación a la costa y/o a la cordillera, definen algunos perfiles específicos que es importante identificar y potenciar.

En un interesante trabajo que se realizó en la AULAS RN 23, los equipos locales construyeron un mapa de flujos. Sobre la cartografía provincial, cada localidad ubicándose como centro graficó su relación con las otras ciudades de la línea y la región. Las relaciones propuestas fueron: trabajo, estudio, recreación, compras, trámites, salud y el resultado se visualiza en las cartografías que acompañan este texto.

Allí se puede observar que en términos general las localidades mantienen alguna relación con las localidades más próximas para luego vincularse con los centros más poblados del este (San Antonio, Las Grutas, Viedma), del oeste (Bariolche) o del Alto Valle (Cipoletti-Roca). Las relaciones entre localidades de la línea en su visión más integral, solo se presenta en relaciones familiares y en las fiestas populares que cuentan con un particular arraigo y reconocimiento.

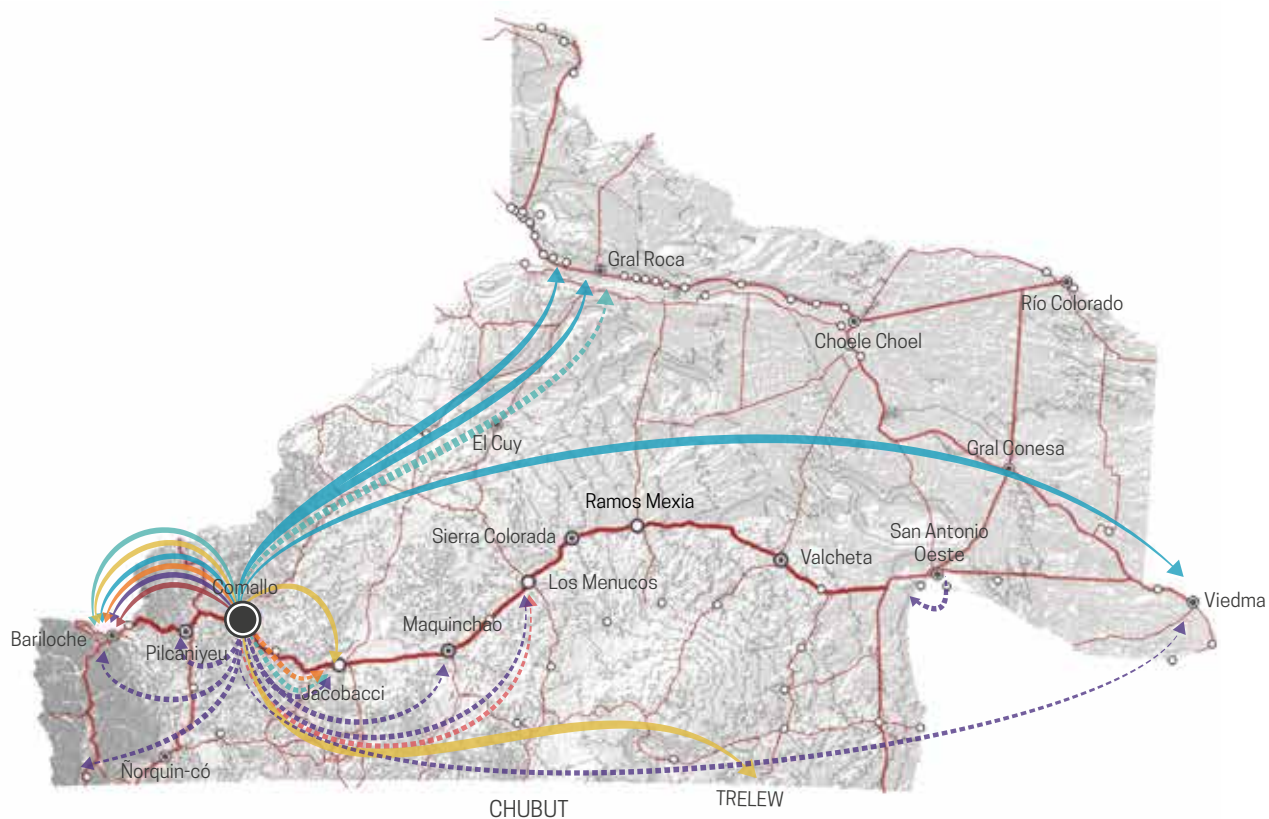
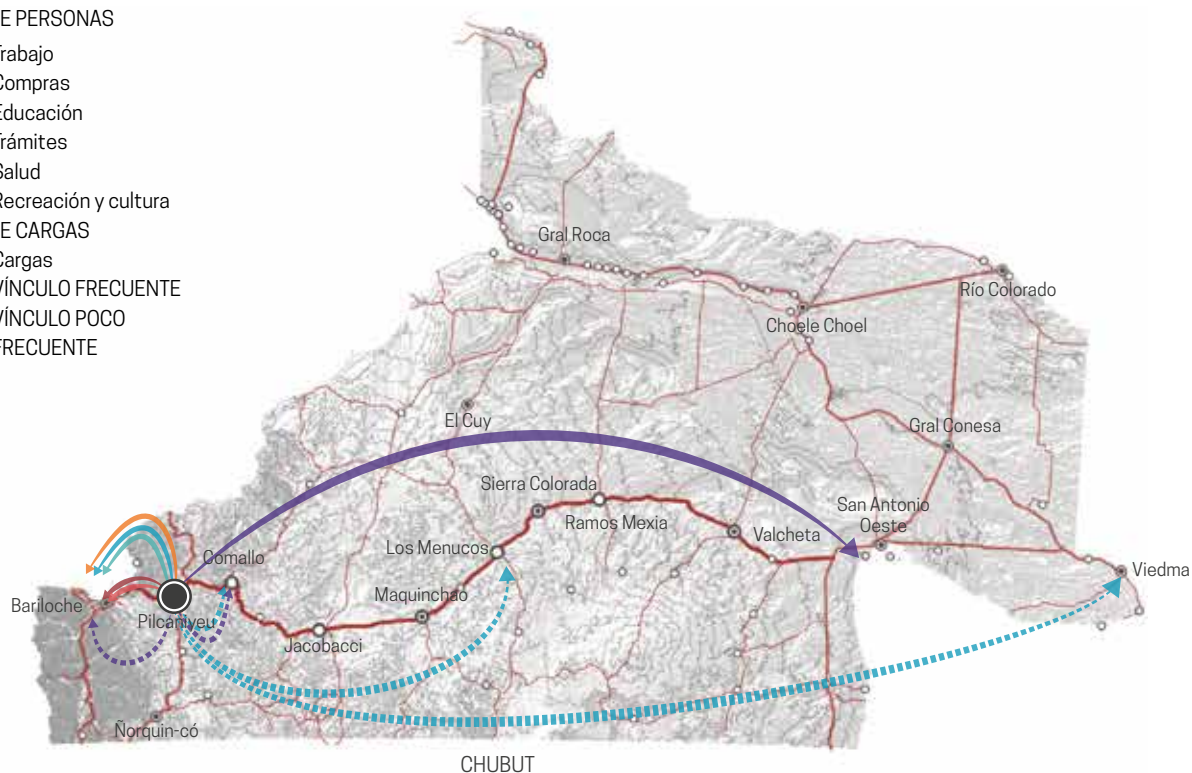
Siguiendo este análisis la línea se presenta más cohesionada si la miramos en un contexto provincial, su geografía, un Ente regional para gestionar políticas, el gobierno provincial y la propia población de Río Negro que habla de la línea. Las localidades de la Línea Sur se muestran homogéneas para reclamar ante otras jurisdicciones y hablar de su situación de postergación. No obstante se torna dificultoso identificar experiencias exitosas de gestión asociada.

MOVILIDAD DE PERSONAS

- Trabajo
- Compras
- Educación
- Trámites
- Salud
- Recreación y cultura

MOVILIDAD DE CARGAS

- Cargas
- VÍNCULO FRECUENTE
- VÍNCULO POCO FRECUENTE



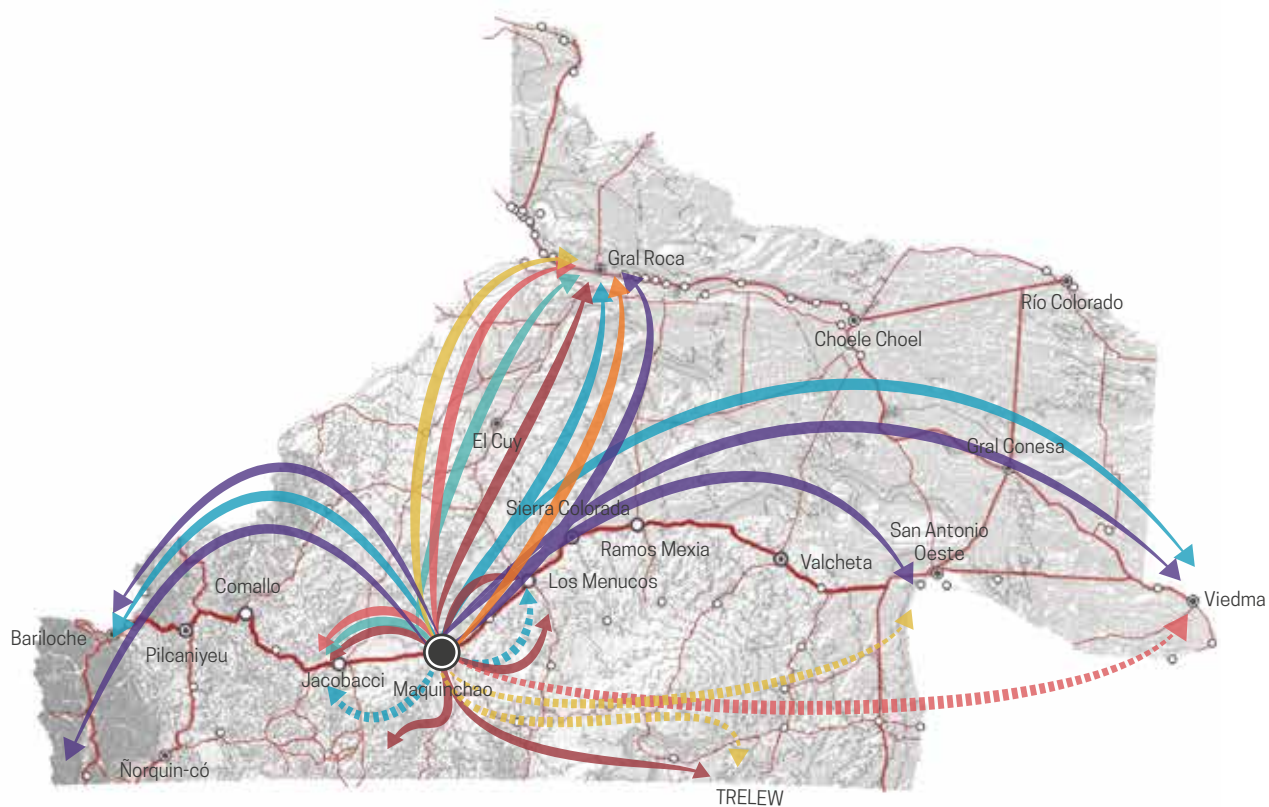
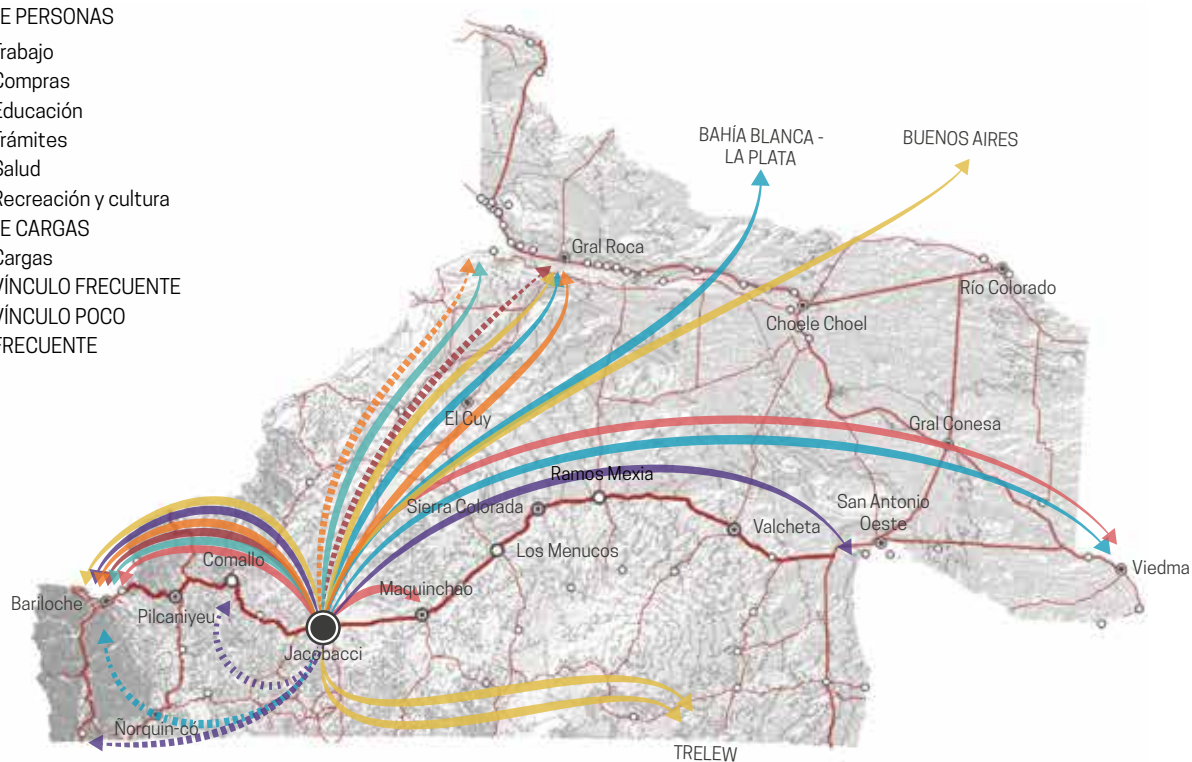
// ESQUEMA 1 y 2 - Flujos territoriales de bienes y servicios
 FUENTE: Elaboración propia en base a datos obtenidos en las Aulas RN23

MOVILIDAD DE PERSONAS

- Trabajo
- Compras
- Educación
- Trámites
- Salud
- Recreación y cultura

MOVILIDAD DE CARGAS

- Cargas
- VÍNCULO FRECUENTE
- VÍNCULO POCO FRECUENTE



// ESQUEMAS 3 y 4 - Flujos territoriales de bienes y servicios

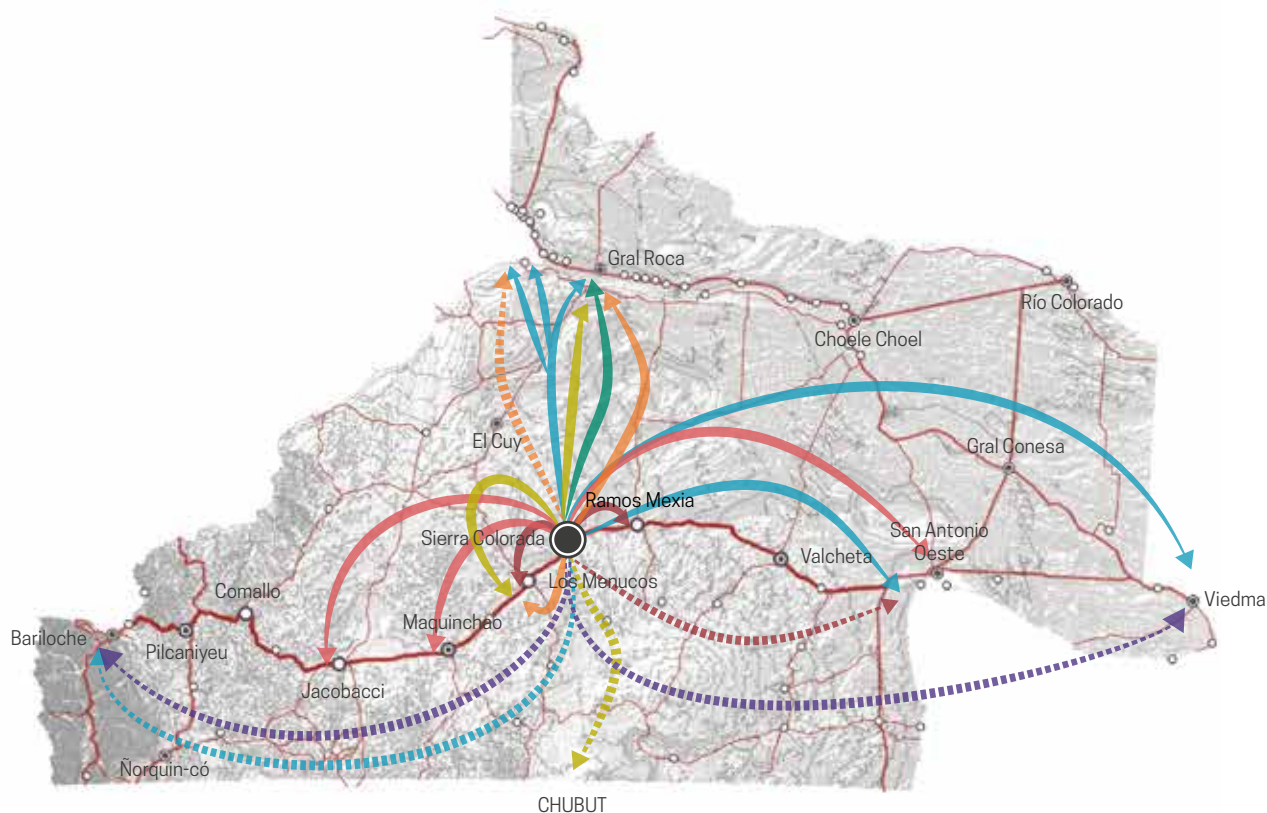
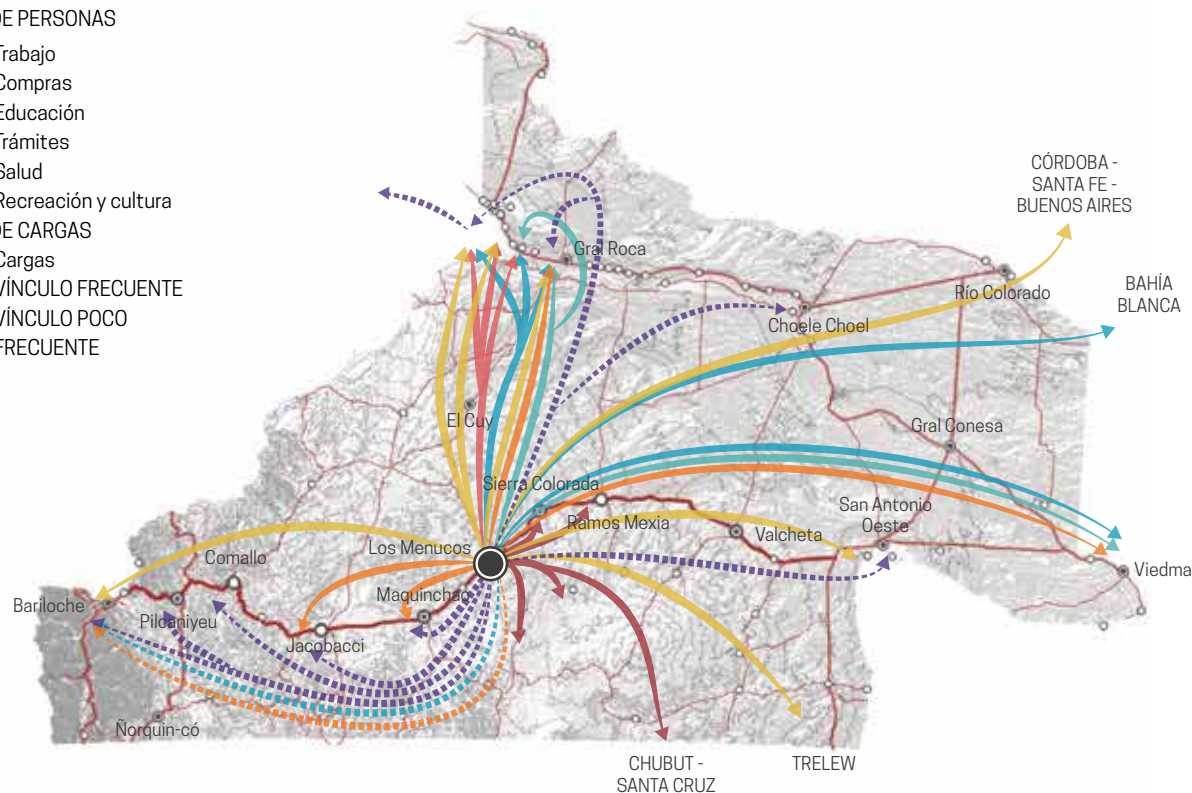
FUENTE: Elaboración propia en base a datos obtenidos en las Aulas RN 23

MOVILIDAD DE PERSONAS

- Trabajo
- Compras
- Educación
- Trámites
- Salud
- Recreación y cultura

MOVILIDAD DE CARGAS

- Cargas
- VÍNCULO FRECUENTE
- VÍNCULO POCO FRECUENTE



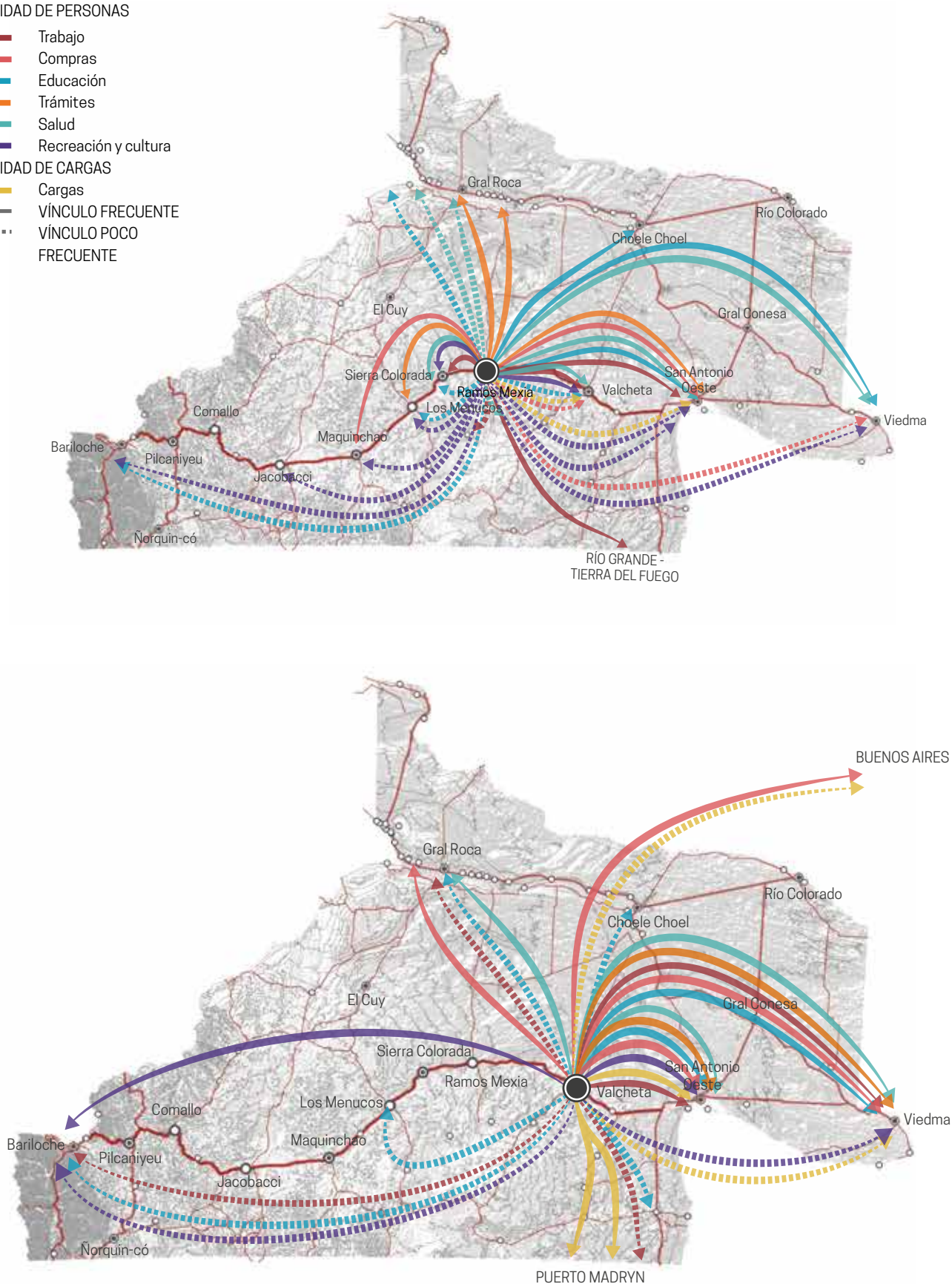
// ESQUEMAS 5 y 6 - Flujos territoriales de bienes y servicios
 FUENTE: Elaboración propia en base a datos obtenidos en las Aulas RN23

MOVILIDAD DE PERSONAS

- Trabajo
- Compras
- Educación
- Trámites
- Salud
- Recreación y cultura

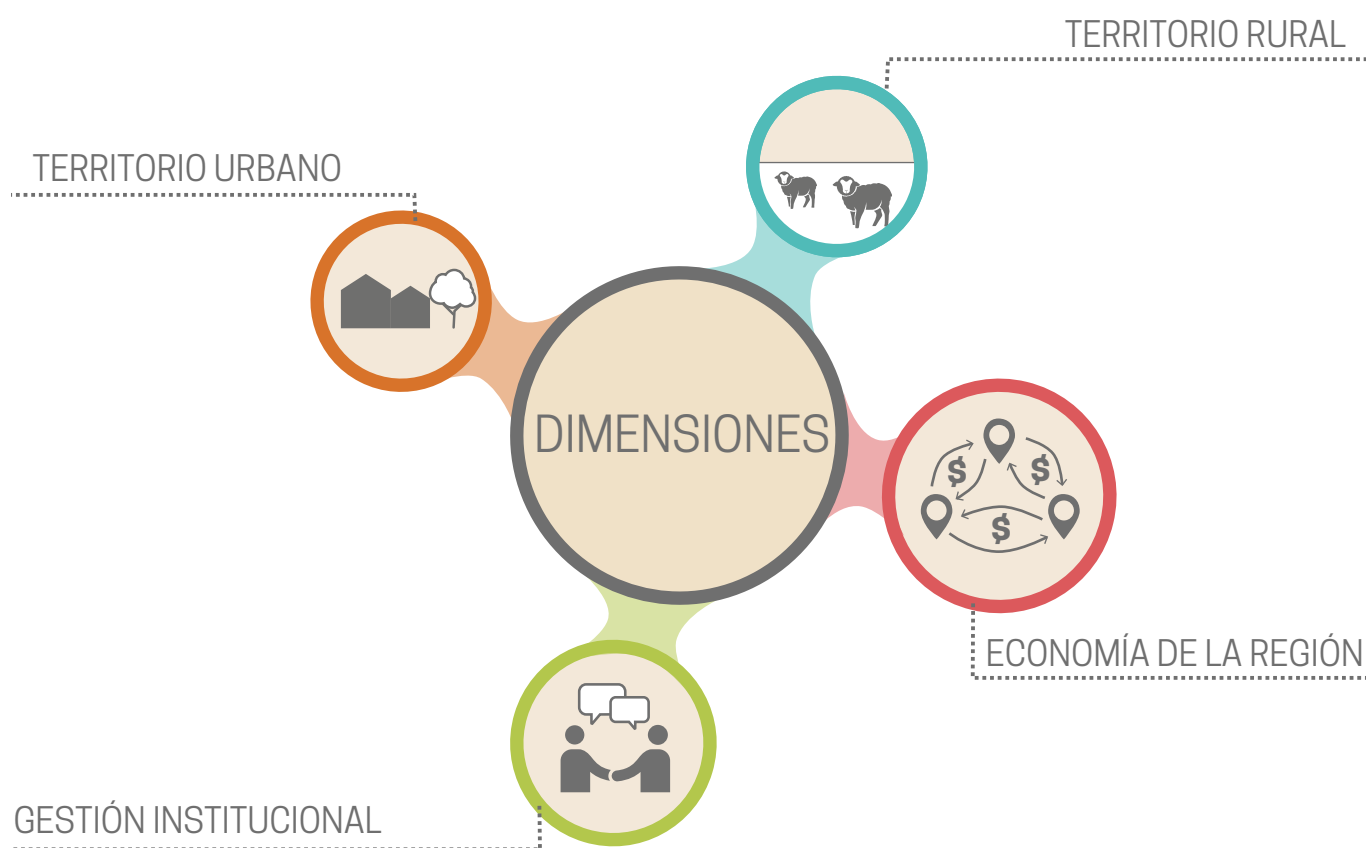
MOVILIDAD DE CARGAS

- Cargas
- VÍNCULO FRECUENTE
- VÍNCULO POCO FRECUENTE



// ESQUEMAS 7 y 8 - Flujos territoriales de bienes y servicios
 FUENTE: Elaboración propia en base a datos obtenidos en las Aulas RN23

Con estos rasgos particulares de la región y la línea sur, avanzaremos en una lectura más particularizada del territorio y su situación actual en cuatro grandes temas o dimensiones, entendiendo que son claves para su comprensión y para su posterior transformación.



// ESTADO DE SITUACIÓN

CARACTERIZACIÓN DIMENSIONAL

La Economía de la Región

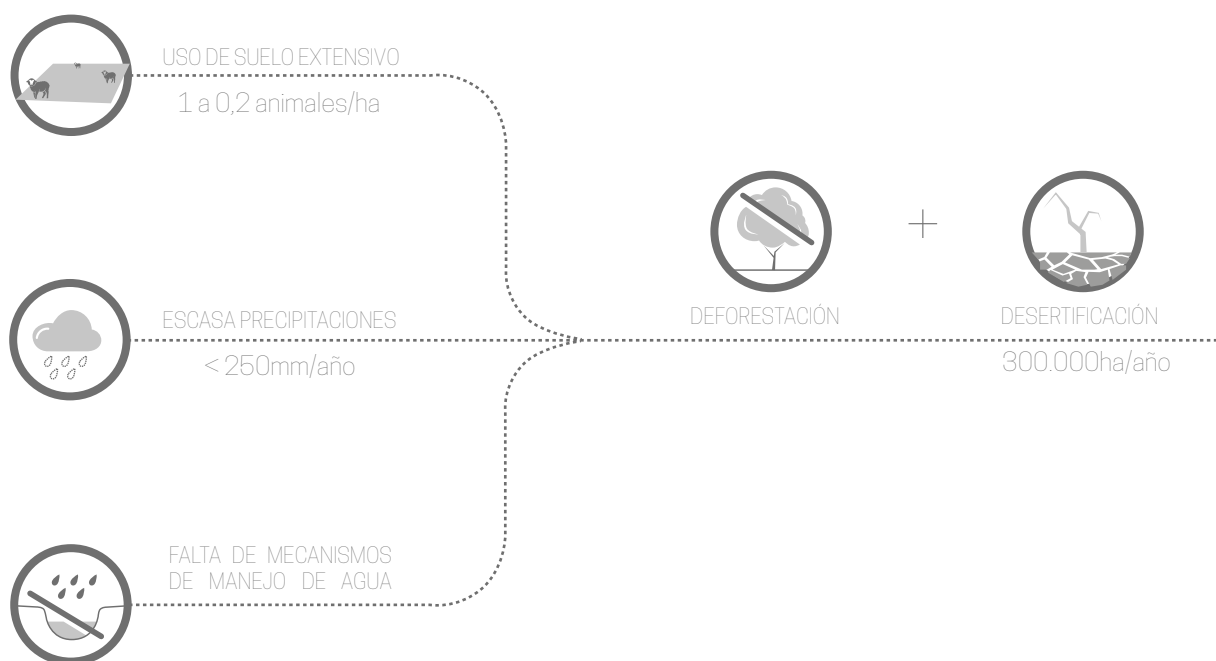
La denominada Región Sur es una superficie territorial con importantes recursos productivos pero con una trayectoria histórica de limitaciones que han frenado su desarrollo económico y generado condiciones para su despoblamiento. La lejanía de las grandes concentraciones urbanas, la carencia de servicios básicos, infraestructura y de conectividad (mal estado de las rutas troncales y secundarias y de la red ferroviaria) ha llevado a un estancamiento de la estructura económica productiva basada en la actividad ganadera y agrícola (en pequeños valles fértiles), la minería y, en menor escala, el turismo. Además, procesos de migración hacia los cinturones de pobreza de Bariloche, Viedma y General Roca, han generado una baja densidad de poblacional promedio en relación con la gran extensión territorial y una alta dependencia del Estado para el desarrollo de la economía regional.

// Ganadería

La actividad ganadera más importante en la región es la producción ovina. Se extiende especialmente en las áreas de la meseta central, orientada principalmente a la lana y, en menor medida, a la producción de carne. La ganadería ovina en la Patagonia se ha caracterizado, desde sus inicios, por su producción extensiva. Los ovinos se crían en pastoreo sobre pastizales naturales con bajas cargas por hectárea (1 a 0,2 animales/ha), y se encierran pocas veces al año para realizar actividades como el servicio o encarnerada, pelada de ojos, esquila, señalada y/o destete. Este modelo ha generado un intenso proceso de desertificación del suelo que se estima incorpora algún grado de deterioro del orden de 330.000 hectáreas/año. Además, las bajas precipitaciones (menores a los 250 milímetros al año) y escasos mecanismos de manejo de agua lo hacen un sistema productivo con pocas posibilidades de crecer aumentando el stock en las áreas tradicionales.

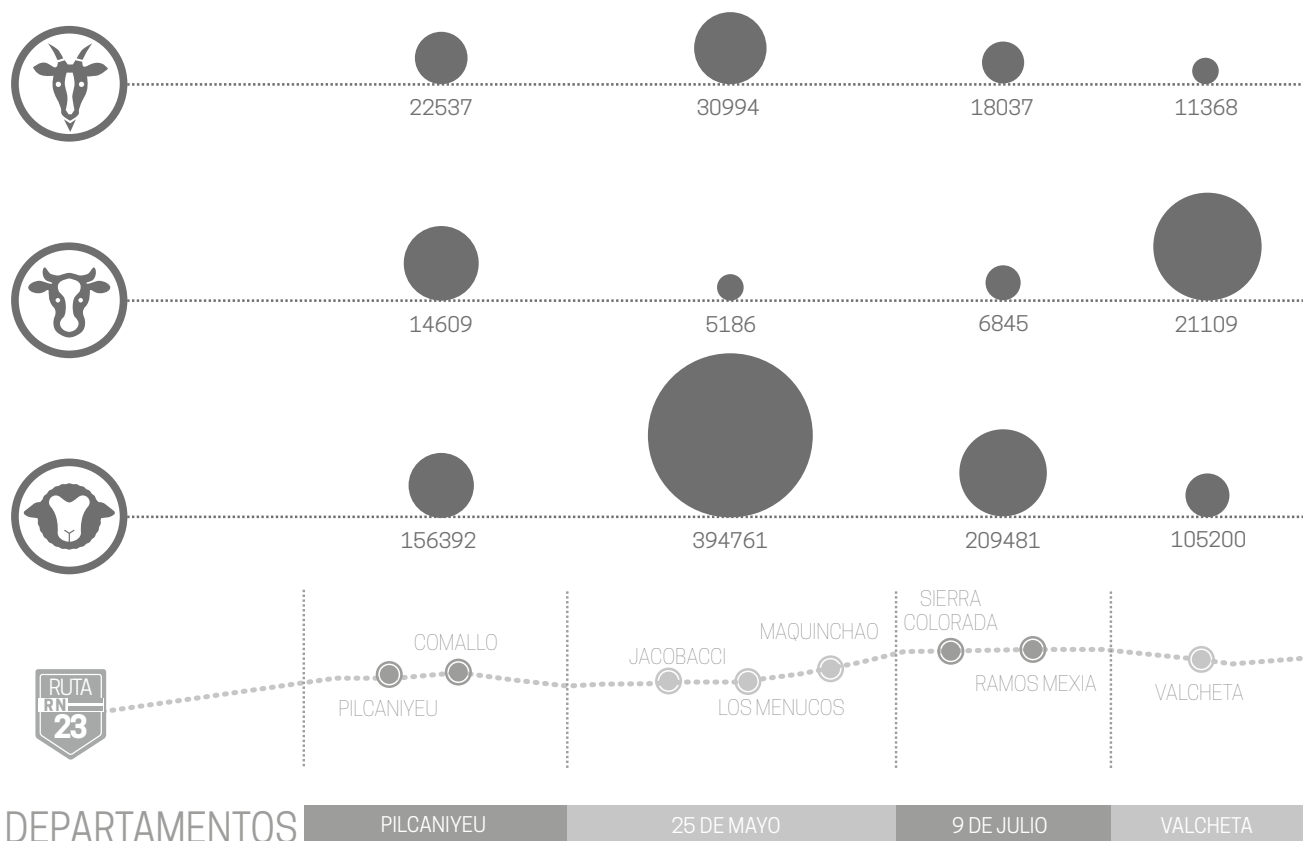
A esta situación se suman adversidades climáticas como incendios naturales, heladas o nevadas y erupciones volcánicas que provocan pérdidas en las majadas evidenciando una alta relación evento catastrófico-vulnerabilidad-pobreza en particular de pequeños y medianos productores. En el caso de la erupción

del volcán del complejo volcánico Puyehue-Cordón Caulle en 2011, las cenizas provocaron el envejecimiento prematuro de las majadas, una pérdida de entre un 40 y 50 % de las madres y un descenso en la calidad de la lana y en su rinde de un 58% a un 49%. En el 2011, la provincia de Río Negro reportaba cerca de un millón cien mil cabezas de ganado ovino; en los cinco años siguientes la cantidad de ganado no superó las 800.000 cabezas.



En relación a la producción de ganado caprino, su importancia no reside en su cantidad, que es relativamente moderada, sino en el consumo cotidiano de su carne, leche y pelo por el pequeño productor y el poblador rural, y en su aporte para complementar los ingresos prediales con la venta de estos productos. La producción de ganado bovino es de menor tamaño y está orientada principalmente a la actividad de cría y recria. Se encuentra en áreas con un régimen de lluvias algo más abundante.

Complementariamente se desarrollan actividades como la producción porcina, en crecimiento en los últimos años, de cunicultura, cría y explotación de camélidos y choiques de menor importancia relativa actual pero con potencial productivo interesante.



// GRÁFICO 5 - Existencias de ovinos, bovinos y caprinos por provincia y partido 2015

Fuente: Elaboración Propia con datos de SIGSA - SENASA

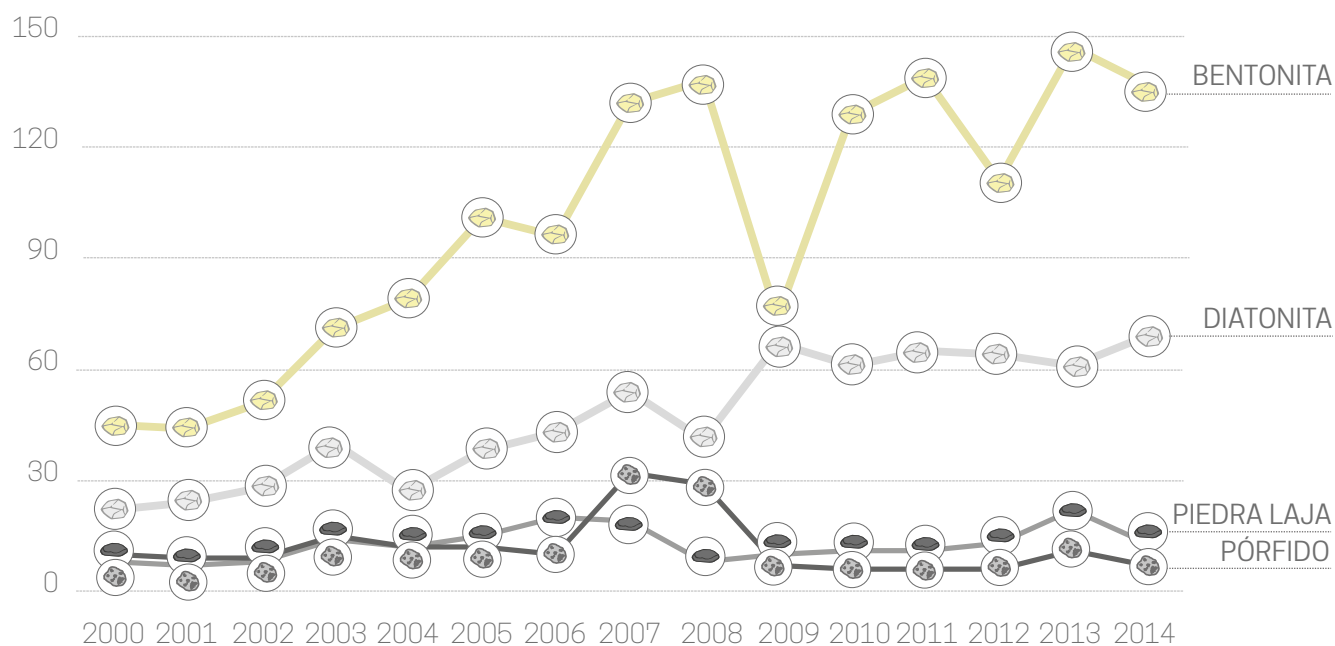
Todas las producciones primarias pecuarias en la región comparten modelos de explotación con baja productividad debido al atraso técnico de sus prácticas culturales. En el caso del ganado lanar, pese a haber sido la principal actividad de la economía regional, solo en los últimos años ha comenzado a introducir mejoras genéticas y de manejo. Básicamente bajo el influjo de políticas públicas para el sector y el asesoramiento de los organismos técnicos en la materia. Asimismo, presentan un bajo grado de agregación de valor en origen. En el caso de la producción lanar, la cría de ovinos se destina casi exclusivamente a la extracción lanera que exportan empresas de capitales ajenos a la región a través de Puerto Madryn, sin procesamiento significativo in situ (el lavado y peinado se realiza en Trelew). Por su lado, la producción cárnica de ovinos no está consolidada como una industria en expansión: la materia prima se adquiere de animales de descarte, la producción es estacional y con una alta proporción de faena informal. Como resultado la competitividad es baja y sólo tiene como mercado de destino el regional. En términos ambientales la ganadería ha generado desertificación del suelo, deforestación del bosque y retroceso de herbívoros autóctonos como el guanaco.

// Agricultura

La actividad agrícola en la región resulta marginal. Se trata principalmente de cultivos de especies forrajeras para ganado en particular en departamentos como Valcheta con un fuerte carácter ganadero y potencialidad de ampliación en el riego. En el caso de Pilcaniyeu la agricultura se centra en huertas familiares y comunitarias (hospitales, escuelas) principalmente para el autoconsumo y la comercialización de excedentes. La forestación –practicada tanto en secano en la zona andina como bajo riego en áreas de valle– presenta perspectivas potencialmente interesantes, en particular para recuperación de especies nativas que compensen la deforestación que provoca –en suelos tan frágiles– la búsqueda de madera para leña. También existen vides, frutas de pepitas (manzana, pera, membrillo) y algo de frutas secas pero en proporciones muy marginales y con bajo desarrollo tecnológico.

// Minería

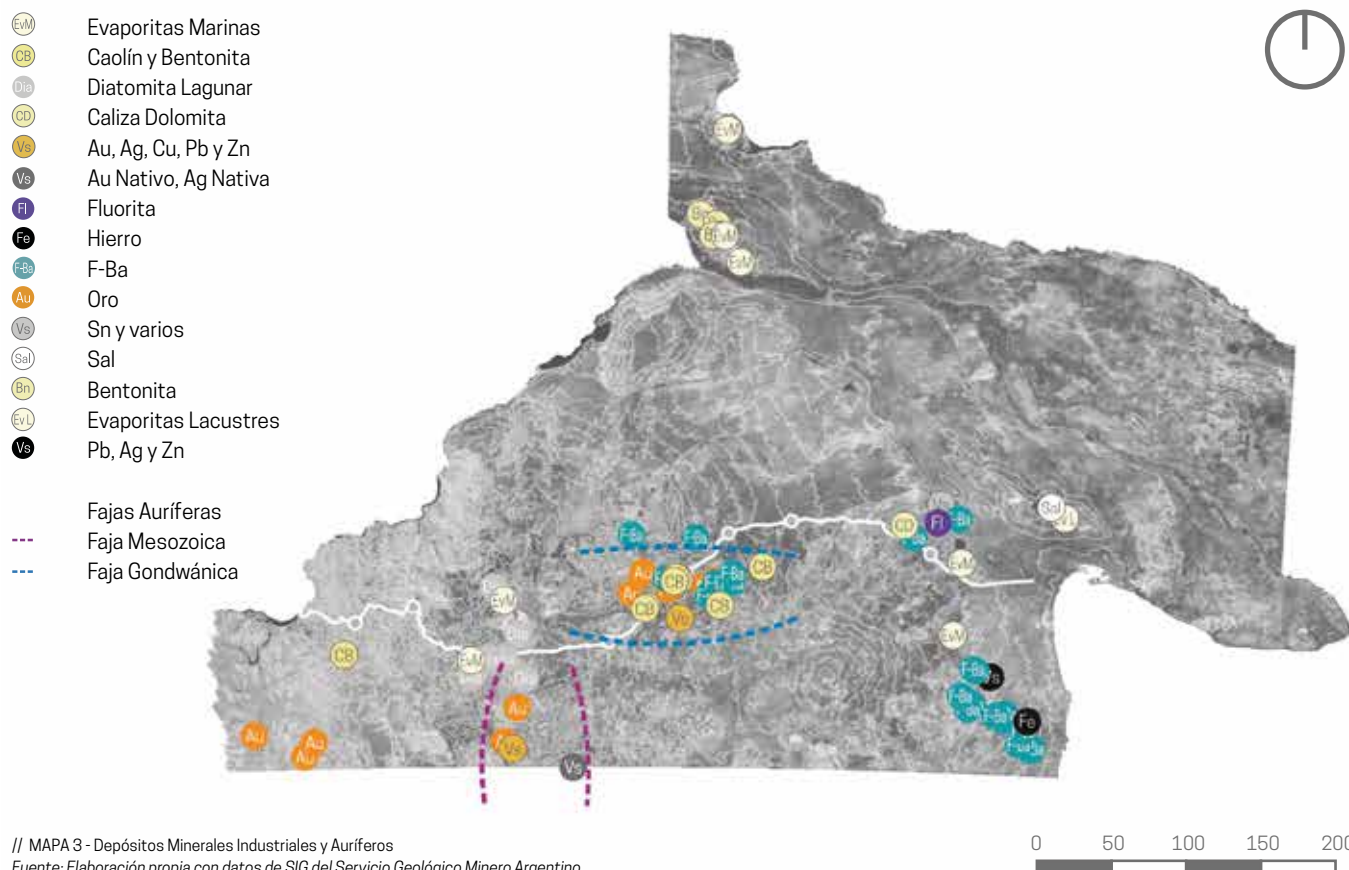
La actividad minera de la Región está actualmente orientada a la explotación de minerales no metalíferos y, en segundo término, de rocas de aplicación. Representa aproximadamente el 80% de los ingresos en ventas de productos mineros a través de la explotación de diatomita, bentonita, fluorita, caolín, sal, yeso y caliza y rocas ornamentales como granito, piedra laja, aragonita, pórfido, entre otras (Gráfico). Esta minería de segunda y tercera categoría es relevante en casi todos los departamentos de la Región. Se concentra en los centros de mayor importancia relativa por número de habitantes y servicios disponibles –Valcheta, Los Menucos e Ing. Jacobacci– y es realizada por pequeñas y medianas empresas.



// GRÁFICO 6 - Extracción de minerales según producto (miles de Tn) 2000 - 2014
Provincia de Río Negro

Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos
- Gobierno de Río Negro

La actividad minera orientada a la explotación de minerales metalíferos alcanza escasa significación y está concentrada en la explotación de hierro en Sierra Grande (fuera de la Región) pero con yacimientos potencialmente valiosos para la explotación aurífera así como la de plomo, plata, zinc y manganeso. Las perspectivas gubernamentales, como del sector privado, son incorporar la actividad en la reactivación productiva de la Región Sur dada la alta potencialidad en minerales de primera categoría, metalíferos y energéticos. Existe un potencial minero en el complejo volcánico Los Menucos (plomo, plata, zinc, manganeso, cobre, fluorita, caolín, oro). Otro ejemplo es el Proyecto Calcatreu, un yacimiento de oro y plata ubicado a 60 km al sur de Ing. Jacobacci que actualmente se encuentra inactivo. La explotación del proyecto es promovida por sectores del gobierno provincial y privados pero encuentra resistencia de distintas organizaciones sociales y grupos indígenas que temen una posible contaminación por la utilización de cianuro o grandes cantidades de agua para la extracción y la acumulación de metales pesados.



// MAPA 3 - Depósitos Minerales Industriales y Auríferos
 Fuente: Elaboración propia con datos de SIG del Servicio Geológico Minero Argentino

Con respecto a las actividades terciarias el sector turismo tiene identificados un conjunto de productos de interés en la región.

La meseta de Somucurá es una región con interés geomorfológico, geológico, climático, biológico y ecológico de características únicas en Río Negro. Es un área natural protegida por el Decreto Provincial N° 356/1986, sus límites fueron establecidos por el Decreto Provincial N° 1437/2004 y su plan de manejo aprobado por el Decreto Provincial N° 465/2008. Sin embargo, en la práctica no se han llevado a cabo acciones necesarias para su preservación. Desde el 2009 se ha propuesto un proyecto de creación de Parque Nacional.

Por su parte el turismo ferroviario cuenta con La Trochita (trocha angosta de 75 cm con una locomotora de más de 70 años y que fue declarado Monumento Histórico Nacional). La empresa Tren Patagónico junto a la cooperativa Ayufin Mapu ofrece a partir de enero de 2017 una nueva frecuencia Jacobacci-Ojo de Agua. Asimismo, el tren patagónico ofrece recorrido desde Bariloche a Viedma pero con bajos aportes de recursos a los pueblos de la Línea Sur.



// Tren La Trochita

Se destaca la importancia potencial del turismo regional. Existen alrededor de dos decenas de establecimientos y una decena de campings que ofrecen hospedaje y actividades. Su puesta en valor requiere establecer un programa de prioridades y un fuerte proceso de formación y capacitación de la población. Asimismo, las fiestas patronales y aniversarios de los pueblos atraen turistas (sobre todo de la región). Por último, el turismo activo tiene escenarios propicios para actividades como pesca, observación de fauna, cabalgatas, bicicletas, trekking, rapel o 4x4.

// Conclusión

En síntesis, la ganadería ovina-caprina, la minería no metalífera y, en menor medida, el turismo son las actividades productivas más relevantes de la actual base económica de la región entendidas como aquellas actividades que generan un efecto multiplicador en otras actividades, tanto en el territorio urbano como rural, y que requiere de una articulada gestión institucional.

// ESTADO DE SITUACIÓN

EL TERRITORIO RURAL

El Potencial Productivo

El territorio rural de la Línea Sur presenta tres grandes unidades de paisaje natural.

La más extensa corresponde a la **Meseta Central**. Con el clima más extremo en términos de aridez, con precipitaciones que no llegan a los 200 mm/año y amplitud térmica tanto diaria como estacional. En consecuencia posee una baja capacidad receptiva para el ganado y escasas oportunidades de generar agricultura bajo riego a excepción de los pequeños parajes del sur con arroyos que se nutren de las vertientes de la Meseta de Somoncuro donde el gradiente climático altitudinal produce un aumento de las precipitaciones sobre la meseta. El agua infiltrada sobre la extensa superficie basáltica, tapizada de micro-cuencas endorreicas, surge al pie de la meseta dando origen a pequeños escurrimientos fluviales sobre la vertiente norte de la misma. Estos escurrimientos no llegan a las localidades de la Línea Sur puesto que se infiltran en el subálveo de los cauces unos pocos kilómetros al norte de su emergencia en parajes como Prahuaníyeu, Comicó, Yaminue y Treneta. Las localidades de la RN 23 incluidas en esta unidad son las comprendidas entre Sierra Colorada y Maquinchao.

// Paisaje de la Meseta Central



Entre la Meseta Central y el litoral marítimo se desarrolla el **Monte Austral Costero** que presenta un ligero aumento de la precipitación media anual respecto del área central y un clima morigerado por la presencia del mar con menor amplitud térmica. No obstante, el potencial productivo sigue siendo bajo a excepción de los valles con potencial de irrigación como los arroyos Chipauquil, Valcheta y el Bajo de Ramos. Las localidades que se consideran dentro de esta unidad son Ramos Mexía y Valcheta.

// Paisaje del Monte Austral Costero



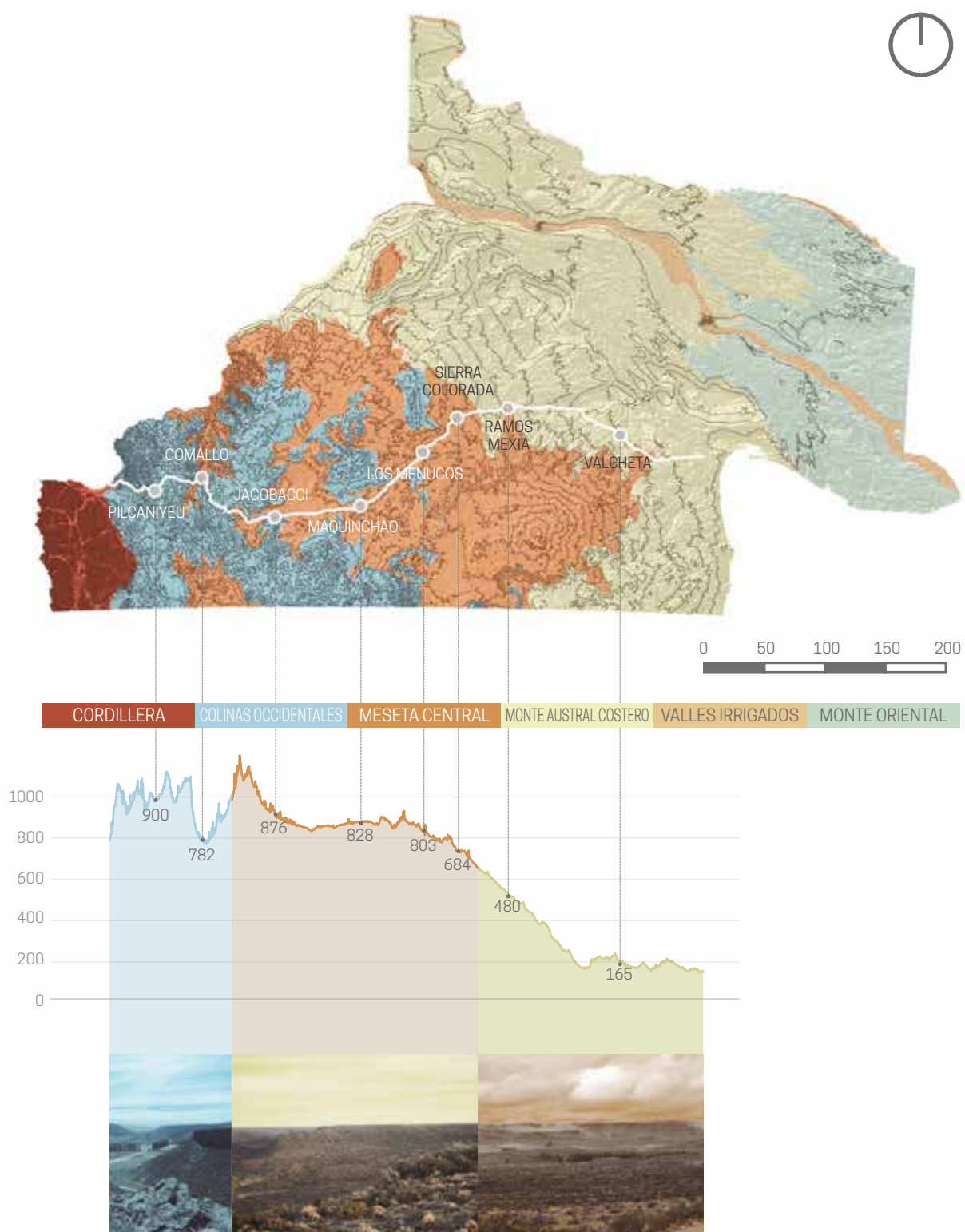
La tercera unidad de paisaje consiste en las **Sierras y Mesetas Occidentales** que se pone de manifiesto de Ing. Jacobacci hacia el oeste, hasta el ecotono de la estepa con el Bosque Andino Patagónico, al este de Bariloche. Esta tercera unidad es la más diversa en términos fisonómicos, con un gradiente de precipitación de oeste a este que va de los 500 mm anuales a algo más de 200 mm/año en Jacobacci. Los suelos son más productivos y la influencia del anticiclón del pacífico sur no solo aporta precipitaciones sino también un moderador de las temperaturas extremas. Es frecuente la formación de vegas y mallines en los fondos de valle con un potencial de aprovechamiento para la producción primaria muy superior a las otras dos unidades de paisaje. La unidad comprende las localidades de Ing. Jacobacci, Comallo y Pilcaniyeu.

// Paisaje de las Sierras y Mesetas Occidentales



Consecuencia de las diferencias climáticas y geomorfológicas de las tres unidades brevemente descritas, la calidad de los suelos para soportar las cargas ganaderas así como sus potencialidades para otras producciones agro-pastoriles resultan diferentes en cada unidad. Las siguientes figuras dan cuenta de dicha condición.

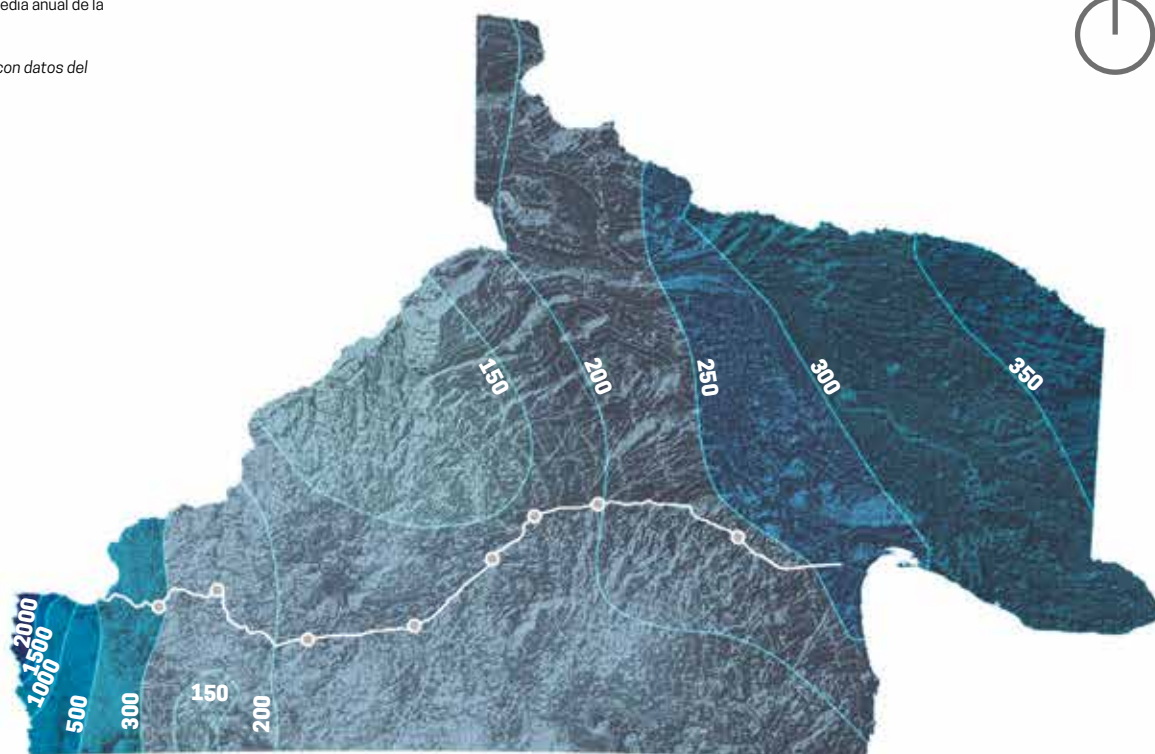
Más allá de las diferencias propias de cada unidad de paisaje, del clima predominante en cada unidad y su potencial productivo todo el territorio rural de la Línea y Región sur muestra actualmente un proceso de desinversión en



// GRÁFICO 7 - Mapa de Unidades del Paisaje y corte de elevación (msnm) por la RN23

// MAPA 4 - Precipitación media anual de la Provincia (mm)

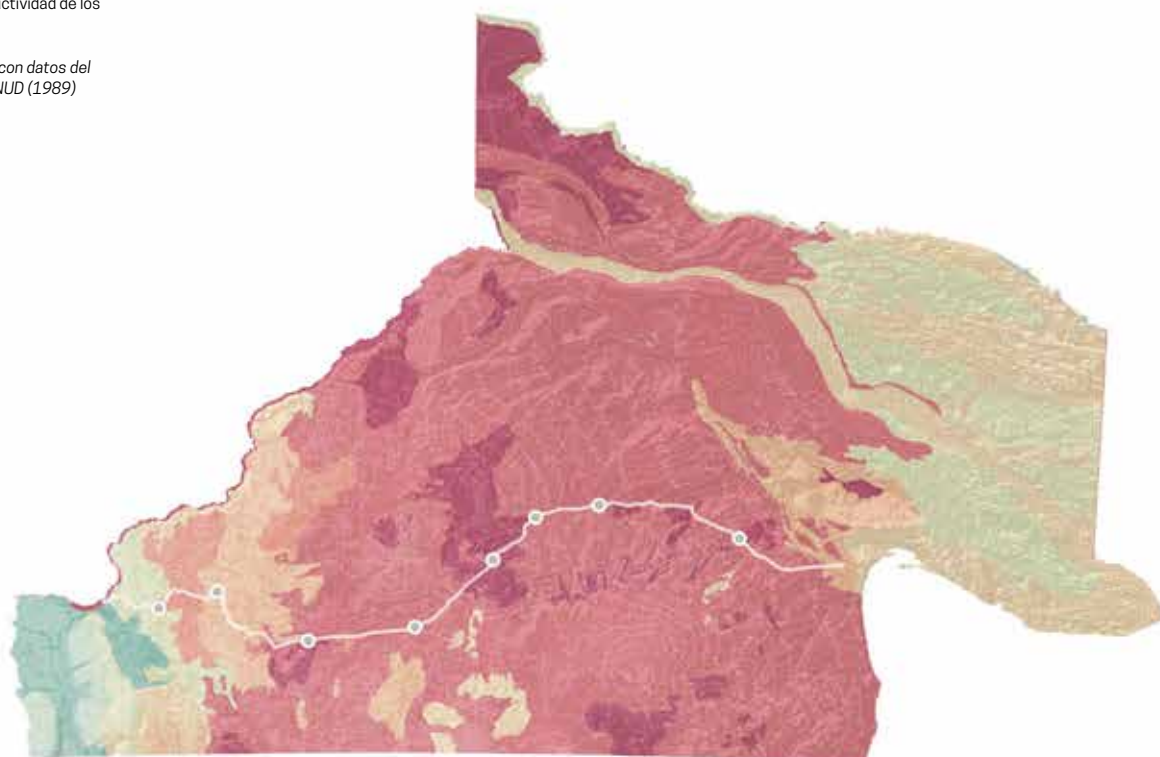
Fuente: Elaboración propia con datos del INTA



// MAPA 5 - Índice de Productividad de los Suelos

Fuente: Elaboración propia con datos del INTA SAG PyA - Proyecto PNUD (1989)

- 0 - 19
- 10 - 19
- 20 - 29
- 30 - 39
- 40 - 49
- 50 - 59
- 60 - 69
- 70 - 79
- 80 - 90



0 50 100 150 200

relación a la producción especialmente por parte de los medianos y pequeños productores rurales; producto del contexto histórico descrito en capítulos precedentes.

Se evidencia una importante reducción de los planteles ganaderos, campos despoblados o en estado de semi-abandono con un marcado deterioro de la infraestructura productiva, tales como galpones, cuadros y corrales, canales de riego, así como los sistemas de almacenamiento y distribución de agua. Esto se refleja en una disminución general de la actividad productiva primaria en la mayoría de los parajes de la región.

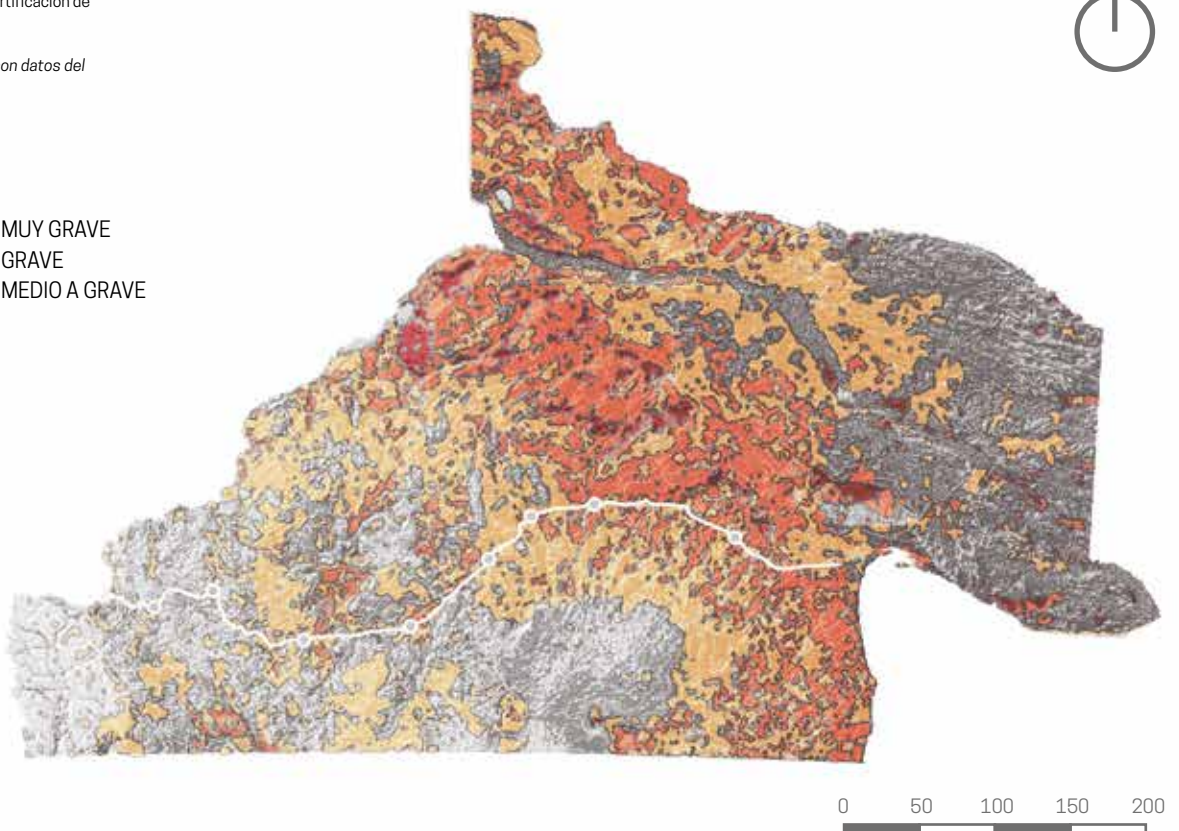
Por otro lado, la situación histórica de sobre pastoreo sobre los campos ha conducido a procesos de desertificación incipiente y moderada en algunos sectores del territorio poniendo en riesgo la capacidad productiva a largo y mediano plazo (situación de difícil reversión).

Como se puede observar en el siguiente mapa, la superficie involucrada en procesos de degradación del suelo de carácter medio a grave ocupa una fracción muy importante de la región sur.

// MAPA 6 - Estado de Desertificación de los suelos

Fuente: Elaboración propia con datos del INTA SIPAN

ESTADO MUY GRAVE
ESTADO GRAVE
ESTADO MEDIO A GRAVE



// La Provisión de Infraestructuras y Servicios para la Producción

La dotación de infraestructuras energéticas resultan limitadas a la línea de 33 kv que bordea a la RN 23, alimentada desde ambos extremos pero que se ve interrumpida entre la localidad de Valcheta y Los Menucos. No obstante, tanto Ramos Mexía como Sierra Colorada cuentan con energía mediante una línea de 12,5 kV provenientes de Valcheta y Los Menucos respectivamente. De este modo, no existe un anillado completo de las localidades de la Línea Sur lo cual aumenta la vulnerabilidad ante eventuales fallos en la provisión energética de cualquiera de las dos líneas. El servicio resulta limitado en relación a la demanda energética general de las localidades.

Algunos parajes rurales como Comicó y Prahuaníeu cuentan con conexión al tendido eléctrico regional con líneas de 12,5 kv pero la mayoría de los parajes rurales dependen de la generación térmica local como única fuente de provisión de energía eléctrica circunscripta al sector del caserío y frecuentemente en horarios limitados. Recientemente se han realizado en algunos parajes instalaciones complementarias de generadores eólicos de baja potencia y paneles fotovoltaicos para reducir la generación térmica y mejorar la dotación local haciéndola menos dependiente de las condiciones externas.

Con respecto a la provisión de gas natural, el mismo llega hasta Jacobacci desde el gasoducto cordillerano y solo hasta Valcheta desde la costa. El resto de las localidades utilizan gas licuado de petróleo (GLP) transportado en camiones lo que implica un alto costo operativo y la inseguridad respecto de la provisión del combustible durante el invierno en virtud de las condiciones de transita-

bilidad de la RN 23 y las rutas provinciales. La mayoría de los parajes rurales cuentan solo con leña, escasa en la región, o garrafas de gas envasado para satisfacer sus necesidades energéticas de calefacción y agua caliente.

Las condiciones de conectividad y transitabilidad entre los parajes más alejados y las ciudades de la RN 23 se limita a la época de mejores condiciones climáticas con caminos de ripio relativamente mantenidos que resultan intran-sitables ante eventos climáticos recurrentes y durante períodos relativamente prolongados en la época invernal.

La condición actual del territorio no facilita la revitalización del sector productivo que se vió fuertemente golpeado por las condiciones y eventos naturales de los últimos años. Al mismo tiempo y como ya se dijo, esto ha propiciado procesos de desarraigo y migración de la población de los parajes más aislados a los centros urbanos de la Línea Sur y otras ciudades de la provincia.

En este contexto desfavorable para el crecimiento económico y demográfico de la región aparece la necesidad de elaborar estrategias alternativas de desarrollo regional y local entre las que se destacan: mejorar las condiciones de vida de la población local y la necesaria reconversión del modelo de producción ganadera que permita la recuperación de las áreas de pastoreo degradadas, un mejor cuidado de los animales, incorporando también nuevas alternativas económicas y productivas como pueden ser el desarrollo de la minería de no metalíferos y las oportunidades que brinda la finalización de las obras de la RN 23 como corredor de cargas y turístico en relación con la región.

// ESTADO DE SITUACIÓN

EL TERRITORIO URBANO

Tres cuestiones pueden ser consideradas como los rasgos más significativos que, en general, comparten las ocho localidades que integran la Línea Sur:

// El estado y el ferrocarril como factores determinantes de la organización urbana

// Los temas pendientes es decir aquellas cuestiones de la ciudad que aún están insuficientemente resueltas o consideradas dentro de las políticas de desarrollo urbano

// Las oportunidades que se presentan o se esperan a partir de la pavimentación de la RN 23

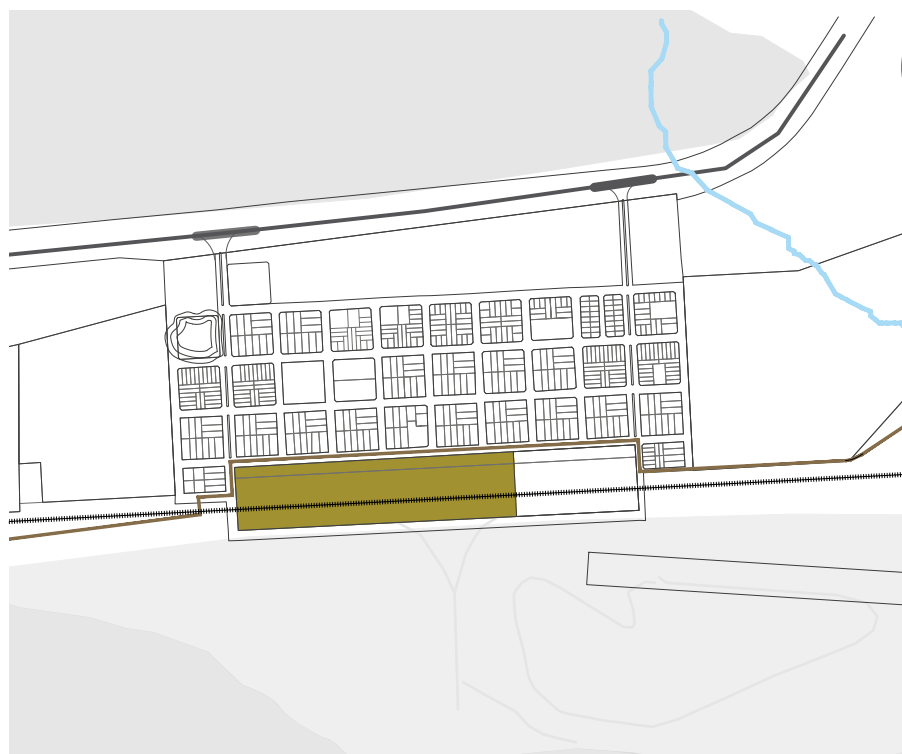
// Ferrocarril – Estado - Localidades

Las localidades de la Línea Sur se van desarrollando como tales a partir de la construcción del trazado correspondiente al Ferrocarril Patagónico entre las ciudades de San Antonio Oeste y Bariloche. La misma se inicia en la primera década del siglo XX y termina ya avanzada la tercera década de ese siglo. Una iniciativa del gobierno nacional para fomentar el desarrollo del entonces Territorio Nacional de Río Negro y que fue en su momento el eje integrador más importante de la región norte de la Patagonia.

El establecimiento de las estaciones ferroviarias en sitios donde se garantizaba el abastecimiento de agua y donde, en general, ya había encrucijadas de caminos con pequeños asentamientos de pueblos originarios y pobladores recién llegados dió lugar a la formación de estos nuevos poblados. La fecha oficial de fundación es el punto de partida para la institucionalidad del nuevo asentamiento: luego se aprueba la formación de las comisiones de fomento a cargo de su gobierno, la delimitación de sus respectivos ejidos urbanos y la preparación de los primeros planos de trazados de calles.

// PLANO 1 - Cuadro de Estación de Pilcaniyeu

Estación FFCC



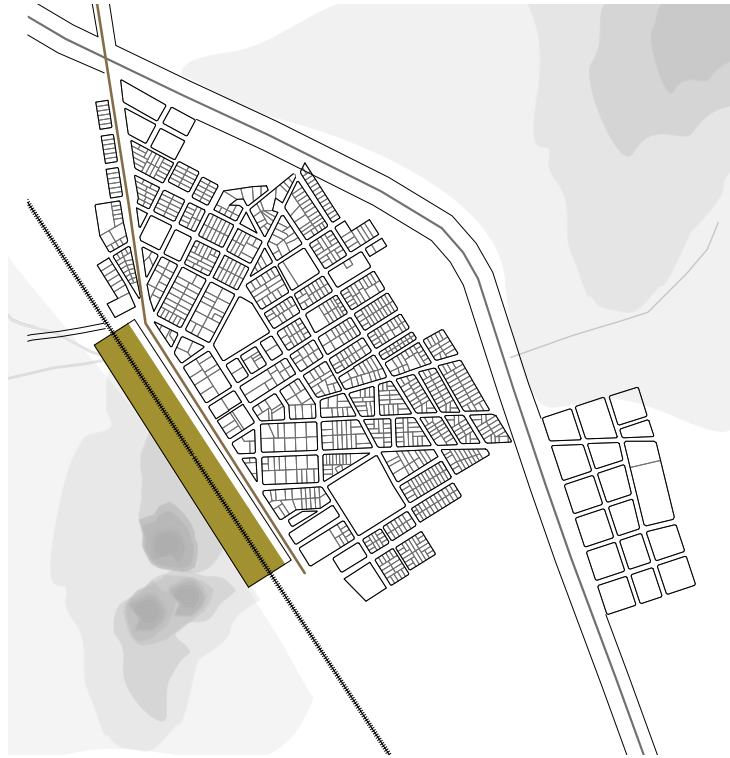
// Estación de Ferrocarril de Pilcaniyeu



Para el trazado de las nuevas localidades se recurrió al modelo para entonces ya ampliamente difundido en el país: la cuadrícula o damero que conforman un rectángulo cuyo lado mayor se apoya sobre el cuadro de estación, en algunos casos en toda su extensión y con una profundidad de cuatro manzanas a partir de la calle de borde de ese cuadro de estación. En un caso a este damero rectangular se le superponen unos ejes radio-concéntricos (Sierra Colorada).

// PLANO 2 - Cuadro de Estación de Sierra Colorada

Estación FFCC



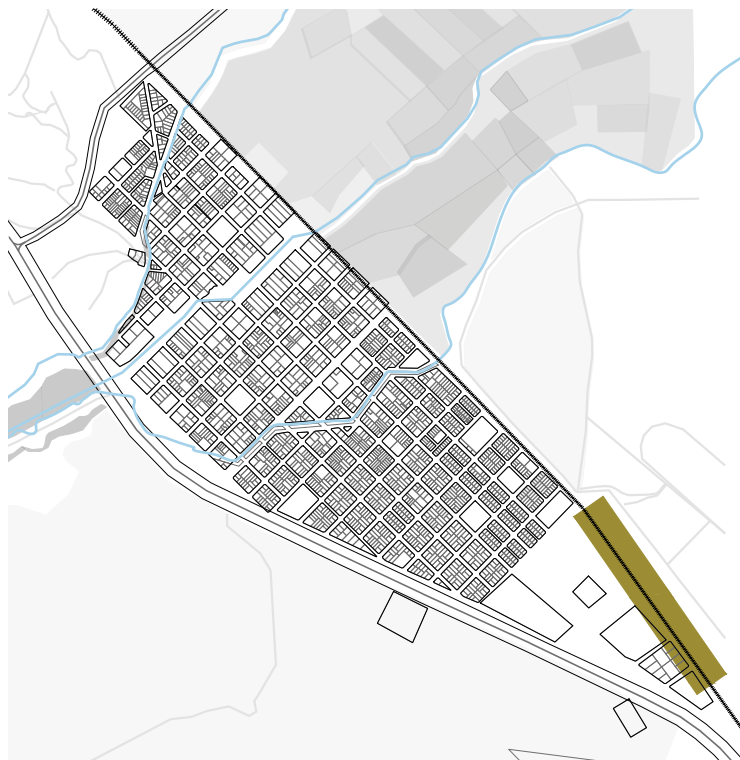
// Estación de Ferrocarril de Sierra Colorada



El epicentro de todos estos trazados es la estación ferroviaria y el cuadro de estación (excepto en Valcheta donde el poblado ya tenía cierto desarrollo al momento del tendido ferroviario). Así el trazado ferroviario resulta ser el eje estructurador más importante de las localidades hasta el presente en la medida en que definió la *puerta de entrada* de cada una de ellas. Impulsando sobre la calle de borde del cuadro de estación la localización de las actividades comerciales vinculadas con el ferrocarril y con la vida cotidiana de los pueblos: hotel, almacén de ramos generales, bar, depósitos, etc.

// PLANO 3 - Cuadro de Estación de Valcheta

Estación FFCC



// Estación de Ferrocarril de Valcheta



El ferrocarril, iniciativa y desarrollo estatal, estructura las nuevas localidades. Pero el Estado participa también de la organización interna en cada una de ellas. El Estado es el *organizador* de las plantas urbanas al tener a su cargo la construcción de la vivienda pública y de todo el equipamiento comunitario: establecimientos escolares, residencias estudiantiles, gimnasios y polideportivos, hospitales y centros de salud; además de las obras de vialidad e infraestructura. Así, puede decirse, que el estado ha sido y aún es el constructor prácticamente excluyente de todas las localidades de la Línea Sur.

// Temas pendientes

Varias son las cuestiones de la organización físico-funcional que, en general, caracterizan hoy a las localidades. Cuestiones que tienen que ver con el modo en que cada una de ellas fue evolucionando y con el desarrollo que las actividades productivas tuvieron en ellas y su entorno rural. Y estas cuestiones se refieren particularmente a la ocupación y creación de suelo urbanizado, la construcción de espacio público y el hábitat que se ha ido configurando (vivienda e infraestructuras).

OCUPACIÓN Y CREACIÓN DE SUELO URBANIZADO

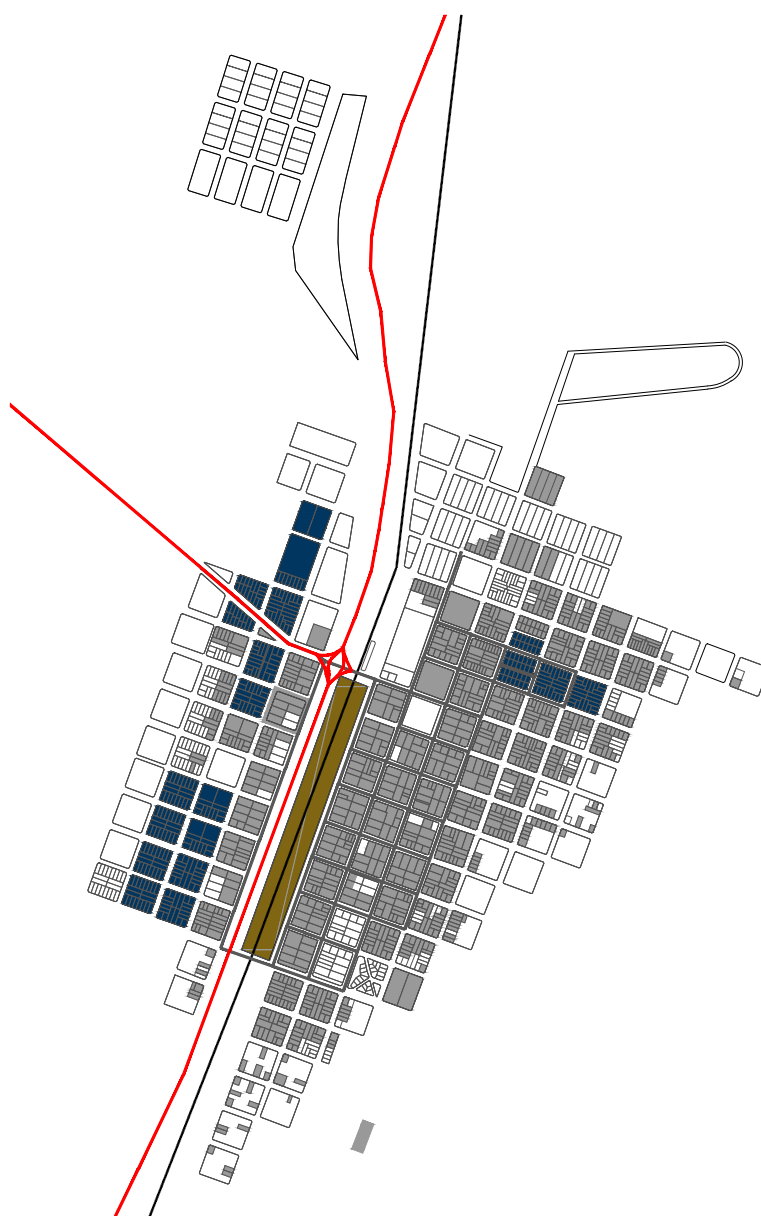
El rectángulo fundacional que contiene la cuadrícula se fue ocupando lentamente sin llegar a hacerlo en su totalidad. Pero no obstante la presencia significativa de ese suelo vacante aún por ocupar; las localidades en su mayoría extendieron sus trazados superando los límites fijados en relación con el cuadro de estación hacia uno o ambos extremos. En otros casos la urbanización cruzó al *otro lado de las vías* y de la RN 23. Esta modalidad desordenada de crecimiento que alentó innecesariamente la expansión dejando en el interior vacíos aún por completar fue dando lugar a una ciudad que, en general, da cuenta de un uso no racional de los recursos que se invirtieron para construirla:

// Sectores interiores que cuentan con todos los servicios disponibles en la ciudad y pavimento en sus calles pero que aún contienen una cantidad significativa de lotes baldíos. Así se verifica un despilfarro del suelo urbano.

// Sectores periféricos donde se construyen nuevas unidades de vivienda pública sin disponer aún de todos los servicios con los que cuenta la ciudad y sin calles con pavimento.

// PLANO 4 - Ocupación de Ingeniero
Jacobacci

- Traza RN23
- Traza Vieja RN23
- Tramo pavimentado
- Vivienda Pública
- Estación FFCC



0 50 100 150 200

// PLANO 5 - Ocupación de Ingeniero
Jacobacci



- Traza RN23
- Traza Vieja RN23
- Tramo pavimentado
- Vivienda Pública
- Estación FFCC



0 50 100 150 200

LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

El espacio público más significativo de las localidades de la Línea Sur es la tradicional plaza central, en muchos casos la única plaza, que ocupa una manzana sin edificar y que se presenta con distintos grados de formalización. Otras localidades han incorporado nuevos espacios públicos al disponer parte del cuadro de estación para su tratamiento como parque, teniendo en cuenta que en gran parte, se encuentra vacante de uso. Dentro de los cuadros de estación se destacan la estación propiamente dicha, las construcciones e instalaciones ferroviarias y, en algunos de ellos, las viviendas de los trabajadores. Construcciones todas ellas de alto valor patrimonial que presentan distintos signos de deterioro.

// Estaciones de Ferrocarril de Los Menucos e Ingeniero Jacobacci



Además de estos sitios singulares (plazas y cuadro de estación), el espacio público está conformado por el ámbito que van definiendo las calles en los distintos sectores de la ciudad. Una escasa calidad en la configuración del espacio público es una característica distintiva por fuera de aquellos sectores que cuentan con pavimento en sus calles. Esta escasa calidad se manifiesta en ausencia de delimitación entre el espacio público y el privado, ausencia de veredas, alumbrado público deficiente, ausencia de delimitación precisa entre calzada y vereda, arbolado incompleto.

// Viviendas Públicas en Los Menucos e Ingeniero Jacobacci



En toda esta situación deficitaria, la responsabilidad corresponde fundamentalmente al sector estatal quien tiene a su cargo la tarea del ordenamiento y gestión del territorio, la ejecución de las obras de infraestructuras y pavimento y la construcción de la vivienda pública.

LAS OPORTUNIDADES DE LA RN 23

El nuevo trazado de la RN 23 ha modificado sensiblemente el interior de las localidades a partir de su nueva disposición territorial. Excepto en las localidades de Valcheta y Los Menucos donde el pavimento de la RN 23 se hizo sobre la misma traza de la ruta. En las otras localidades la traza se desplazó abandonando su recorrido paralelo al trazado del ferrocarril y ubicándose por fuera del área urbanizada.

De esa manera lo que en un momento fue el frente de la ciudad con la estación como *puerta de entrada* pasó a ser el *fondo* de la ciudad. Un nuevo frente comienza a conformarse sobre la RN 23, situación que demanda de un proyecto que ordene los nuevos espacios vacantes que separan la ruta del anterior fondo de la ciudad, sectores de bajo nivel de ocupación, trazados incompletos y ausencia prácticamente total de espacios públicos. Este nuevo frente de la ciudad demanda también de formalizar una nueva *puerta de entrada* con un equipamiento acorde a este particular lugar.

El pavimento de la ruta impone la articulación de acciones para recomponer la organización interna de las localidades pero, a la vez, abre nuevas posibilidades de desarrollo al incrementarse el flujo circulatorio entre los extremos oeste y este del territorio provincial. Mejoras en la calzada de rodamiento y en los tiempos de recorrido pueden traducirse en una oportunidad para la puesta en marcha de emprendimientos productivos que dinamicen la economía local y contribuyan a mejorar la situación social. En consonancia con ello, las localidades deberán mejorar y destacar su *presencia* en la Línea Sur.

EL TERRITORIO INSTITUCIONAL

La Dimensión Organizacional de la Gestión Territorial

Abordar la dimensión organizacional de la gestión territorial como una dimensión estratégica en los procesos de desarrollo territorial implica penetrar en una red de factores que inciden en la conformación y dinámica de organizaciones públicas y privadas que visibilizan la morfología de un entramado político, jurídico y cultural compuesto de ideas, valores, creencias, leyes, etc.

La opción de analizar y proponer sobre este campo pone en valor la importancia de ese entramado en el desarrollo de programas y proyectos en tanto principales actores en la gestión de los mismos. La experiencia indica que es muy poco probable que sucedan cosas relevantes y estratégicas cuando no existen actores con destrezas y capacidades para que ello ocurra. Las capacidades que se requieren para poner en funcionamiento y sostener procesos de desarrollo resultan de la articulación compleja de una serie de elementos: la gestión interna del municipio, la aptitud para generar vínculos de compromiso y responsabilidad con la sociedad civil, el mercado y otras jurisdicciones y la existencia de una visión estratégica de los actores sobre el desarrollo. En definitiva capacidad es el despliegue de esos factores para promover, facilitar y aportar al desarrollo territorial.

En este apartado y dadas las características del presente trabajo, tomará centralidad analítica y propositiva la organización y animación de los municipios que componen la Línea Sur y el Ente para el Desarrollo de la Línea y la Región Sur como las expresiones política-institucionales más relevantes de la Región.

Según la Constitución provincial de 1988, son municipios aquellas localidades de más de 2000 habitantes. Las localidades de la Línea Sur que son objeto del presente estudio (Valcheta, Ramos Mexía, Sierra Colorada, Los Menucos, Maquinchao, Ingeniero Jacobacci, Comallo y Pilcaniyeu) desde el punto de vista político-institucional son municipios. No obstante algunos de esos municipios, poseen menos habitantes que los requeridos por que fueron declaradas ciudad antes de la reforma constitucional de 1988. Según el censo 2010 los habitantes por ciudad oscilan entre 823 habitantes (Pilcaniyeu, la localidad más pequeña) y 6261 habitantes (Ingeniero Jacobacci, la localidad más poblada), esta situación estaría indicando diferencias en sus estructuras internas en su nivel de complejidad y funcionamiento.

Constitución 1988



- Se encuentra dividido en 13 departamentos
- Toda población con asentamiento estable de más de dos mil (2000) habitantes constituye un Municipio.(art 226). Sin embargo existen municipios con menos de 2000 habitantes, debido a que estos fueron creados con anterioridad a 1988, año en que se reformó la Constitución Provincial.
- La Legislatura determina los límites territoriales de cada Municipio, tendiendo a establecer el sistema de ejidos colindantes sobre la base de la proximidad geográfica y posibilidad efectiva de brindar servicios municipales...(art 227)
- Los Municipios dictan su Carta Orgánica para el propio gobierno conforme a esta Constitución
- El gobierno municipal se divide en Poder Legislativo, Ejecutivo y de Contralor en la forma establecida en esta Constitución y la ley que se dicte en su consecuencia:
 - 1) Los Consejos Deliberantes están integrados por un número no menor de tres (3) miembros ni mayor de quince (15), elegidos sobre la base de uno cada dos mil quinientos (2.500) habitantes
 - 2) El Poder Ejecutivo está a cargo de un ciudadano con el título de intendente. Se lo elige a simple pluralidad de sufragio...
 - 3) El Poder de Contralor lo ejerce un Tribunal de Cuentas... Art. 233:-
- Los municipios y comunas reconocen la existencia de las juntas vecinales electivas. Se integran para promover el progreso y desarrollo de las condiciones de vida de los habitantes y sus vecindarios...
- Toda población con asentamiento estable de menos de dos mil (2.000) habitantes constituye una Comuna. LA ley determina su organización, su competencia material y territorial, asignación de recursos, régimen electoral y forma representativa de gobierno con elección directa de sus autoridades.

En términos generales, las estructuras municipales son simples y de carácter tradicional (las Secretarías de Hacienda, Gobierno y Obras Públicas están en la mayoría de las localidades y sólo en algunas se estructuran Desarrollo Social, Cultura, Turismo y Deporte). Se da también la particularidad que concejales ofician de secretarios de áreas superponiendo roles y responsabilidades.

Desde el punto de vista económico financiero, la principal dificultad que reconocen los gobiernos municipales son los escasos recursos económicos que poseen y que los mismos surgen casi exclusivamente de la co-participación provincial, situación que les impide (o dificulta) contar con recursos propios y disponer de cierta autonomía para la gestión de su territorio. Se advierte, además una sociedad civil muy débil y demandante lo que instala a los gobiernos municipales en un lugar de asistencia continua y sostenida.

Respecto a la eficacia de gestión se registran otras situaciones recurrentes, aunque en diferente escala, en todas las municipalidades: escasa capacidad para sistematizar información, problemas para introducir mejoras tecnológicas y escasas instancias de formación y capacitación del personal. Estas debilidades inciden en la calidad y sostenibilidad de las propuestas y respuestas

de los gobiernos locales. A pesar de las dificultades señaladas, las entrevistas, reuniones y talleres realizados con los equipos técnicos de todos los municipios, pusieron en evidencia un enorme compromiso por la tarea, cantidad de iniciativas, gran interés y predisposición para mejorar la calidad de vida de sus localidades. Además se pudo dar cuenta de programas y experiencias locales en vigencia o implementadas de relevancia e impacto para la localidad y su gente.

Un dato, que desde el punto de vista institucional resulta notable, es la presencia de equipamientos públicos de calidad en todos los municipios (escuelas, hospitales y/o centros de salud, espacios deportivos, recreativos y culturales, albergues para estudiantes, estaciones de bomberos) dan soporte físico a algunos grupos de personas que de manera muy dispar organizan y participan de actividades comunitarias. Por su constitución e historia y sus singulares dinámicas políticas, sociales y económicas, la sociedad civil de esta región es muy débil y escasamente organizada. En la mayoría de los municipios manifestaron dificultades para movilizar, activar y sostener la participación de la ciudadanía y lograr ciertos niveles de autonomía respecto del estado.

Normativa

Ley N° 2.159 de Ejidos Colindantes

- Las Municipalidades de la Provincia, a través de sus Concejos deberán realizar las gestiones tendientes a la normalización de convenios bilaterales o multilaterales según corresponda determinando sus jurisdicciones a efectos de cumplimentar el artículo nº 165 de la Constitución Provincial. Siempre que sea factible la prestación de los servicios por los municipios interesados deberá tender a establecer el sistema de ejidos colindantes
- La Legislatura, en cumplimiento de la norma constitucional, en la medida que cada municipio eleve los convenios, límites y linderos, procederá a fijar la órbita jurisdiccional de los mismos, previo dictamen de la Comisión de Límites.

Constitución de Río Negro- Entes de Desarrollo

- Artículo 110.- Se crean los entes de desarrollo de la Línea Sur y de la zona de General Conesa, en función del objetivo de igualar el progreso social, cultural y económico de todas las regiones de la Provincia para su definitiva integración. Concentran las acciones provinciales de promoción de la economía, industrialización de los productos regionales, defensa de la producción y otras acciones de fomento, con las funciones de planificación y ejecución que se les encomiendan; y las coordinan con los organismos competentes del Estado. Tienen carácter autárquico, recursos propios y su conducción se integra con representantes regionales

Ente para el Desarrollo de la Línea y la Región Sur



La presencia del Ente Regional resulta una fortaleza ineludible como modelo de gestión pública que contempla formas y arreglos institucionales entre municipios, o entre municipios y otros actores tanto públicos como privados para la gestión del territorio de la Región Sur.

En la Reforma de la Constitución Provincial del año 1987 se incluye la creación del Ente para el Desarrollo de la Línea y la Región Sur en el artículo 110 cuyo funcionamiento se reglamenta con la Ley N° 2583 del año 1992, pero recién a partir de 1996 se organiza institucionalmente; radica su sede en Maquinchao y comienza con la implementación de programas y proyectos de desarrollo. Su Directorio está integrado por 28 Miembros: 9 Intendentes, 9 Representantes de los Concejos Deliberantes, 6 Representantes de las Comisiones de Fomento uno por cada Departamento, 2 Representantes del Poder Ejecutivo y 2 del Poder Legislativo Provincial. El presidente es elegido por el ejecutivo provincial. El Directorio se renueva cada 4 años en coincidencia con la renovación de las autoridades Locales y Provinciales.

El Ente tiene como objetivo, planificar y coordinar la ejecución de todas las acciones necesarias para la promoción integral, económica y social del área de su jurisdicción, ejerciendo las competencias que le fija esta Ley. Entre sus funciones se destacan: el relevamiento de los recursos de la región, la coordinación con organismos nacionales, provinciales, municipales y privados de los proyectos y promover iniciativas de inversión, entre otras.

Su esquema de funcionamiento se articula en el Programa Integral de Desarrollo y contempla tres ejes de trabajo económico, social y cultural; cada uno

de los cuales contiene programas y proyectos cuyo financiamiento proviene de distintos organismos nacionales y provinciales. Desde el eje económico se proponen iniciativas que apuntan a intervenir en los sectores económicos críticos de la región y articular estrategias tendientes a revertir los procesos de decadencia y movilizar recursos hacia alternativas sostenibles. En la actualidad se desarrollan los siguientes programas: Ganadero, Financiamiento Productivo, Turismo y Alternativas Productivas.

En el eje social, se abordan problemáticas que pretenden formar, capacitar y empoderar a las personas y organizaciones desde los siguientes programas: Recursos Humanos, Forestal, Cuidado del Medio Ambiente y Servicios Regionales.

Por su parte desde el eje Cultural Regional se pretende potenciar los aspectos de la cultura regional que puedan favorecer el desarrollo económico y social y brindar a los habitantes la posibilidad de participar en actividades culturales, contribuyendo a mejorar su calidad de vida. Se brinda apoyo a fiestas populares, jornadas, talleres y encuentros de referentes de todas las vertientes que se expresan en su jurisdicción e incluso proponiendo temáticas nuevas que puedan despertar interés en la población.

El Ente cuenta con 15 técnicos, cada uno de los programas depende de uno de ellos, el cual realiza un trabajo en el territorio y con los actores que debe reflejarse en informes (mensuales) en los cuales se trabaja generalmente por objetivos y responden a un plan anual estipulado de antemano. Los técnicos que trabajan con diferentes poblaciones pero bajo el paraguas de un mismo programa. El secretario es quien verifica y ante quién se rinden todos estos informes y planes de trabajo. Luego todos los temas son tratados en reuniones de Directorio. Desde el punto de vista del funcionamiento, el Ente recibe por ley el 2,5% de las Rentas Generales; pero en los últimos años se ha transferido un monto mucho menor debido a la ley de emergencia económica.

Los actores del territorio consideran al Ente una institución importante para la Región pero también hay un acuerdo generalizado entre los actores de las localidades, acerca de que ciertas prácticas políticas, la escasez de recursos y la rutinización de las tareas hicieron del Ente un lugar de poca producción e impacto sobre la realidad de los territorios. Se lo identifica más bien como una pieza de carácter institucional cuyos fines están más vinculados a armados políticos que a estrategias de desarrollo trascendentes y de impacto.

Resulta significativo que si bien los actores reconocen *buenas relaciones* entre las localidades, los niveles de cooperación y articulación entre ellos son escasos o nulos. Entre los municipios no se registran relaciones fluidas y constantes de importancia, situación que estaría demostrando escasa interconexión y cooperación entre todos ellos como se detalla en los gráficos de flujo del presente capítulo.

// PROPUESTA DE ACTUACIÓN

● ● ●
CAPÍTULO ③



// PROPUESTA DE ACTUACIÓN

LA OBRA DE LA RN 23 COMO OPORTUNIDAD PARA LA LÍNEA SUR

La próxima culminación de la RN 23 es una obra de trascendencia para la región desde el punto de vista material y simbólico.

Desde lo material podemos citar algunos puntos relevantes:

// Cambio significativo en la calidad de vida de los habitantes que pueden contar con una conexión ágil y permanente entre las localidades de la línea y con los centros urbanos de más poblados San Antonio-Las Grutas en el este y San Antonio en el Oeste.

// Mejora en la accesibilidad de las actuales áreas de producción agropecuaria y minera a los centros de distribución y consumo.

// Generación de nuevas oportunidades para el desarrollo de nuevas actividades económicas tales como el turismo, ya que se conecta a dos centros atractores de relevancia Bariloche y la Grutas, con una ruta rápida y segura.

// Incorporación al corredor bioceánico Atlántico-Pacífico que forma parte de una agenda estratégica nacional e internacional que posiciona a la línea en un sitio de expectativa.

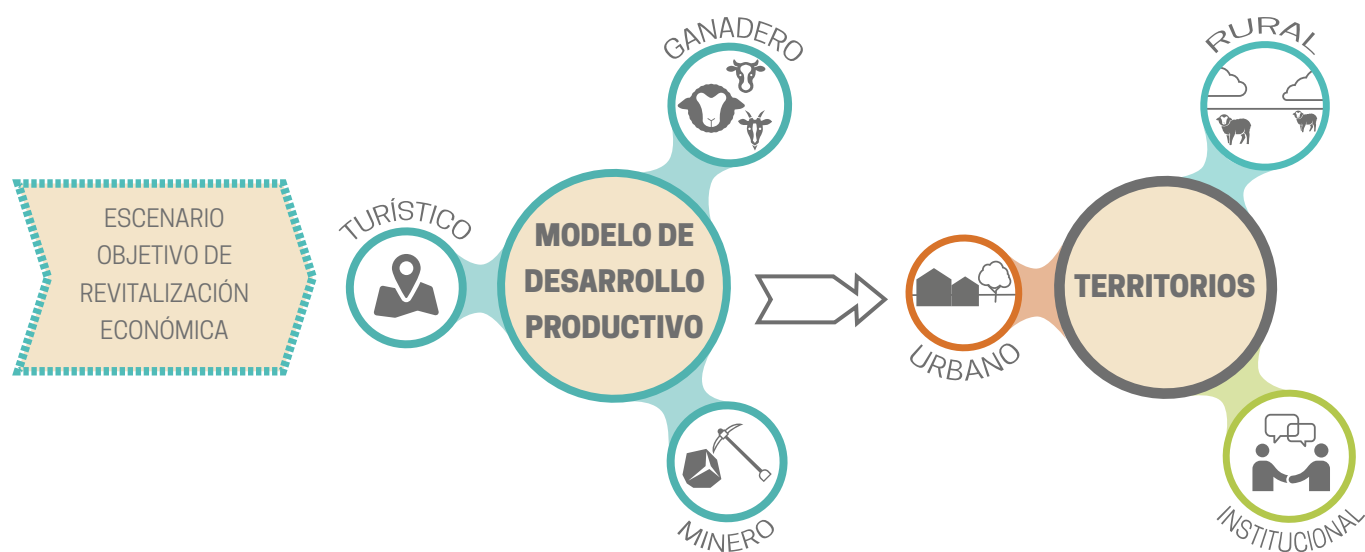
Desde lo simbólico, la obra de la ruta materializa un viejo anhelo de los pobladores de la región, conversada y anunciada en reiteradas ocasiones, pero permanentemente aplazada. Estos logros funcionan como hitos de relevancia histórico-emocional, la percepción de que no todo está perdido, que la línea se reinserta en el mapa provincial y patagónico. Obras de esta magnitud y fuerza emblemática puede ser un catalizador de las voluntades de los actores territoriales y extraterritoriales para poner en marcha proyectos de transformación.

// Obra de Ruta Nacional 23



La presencia de una oportunidad no resuelve los problemas ya que la misma puede aprovecharse o dejarse pasar. La sola culminación de las obras de la ruta, no producen cambios por sí misma, no modifica la estructura socio-económica, no cambia el modelo productivo. Es posible lograr cambios y transformaciones, si a esa oportunidad las acompañemos con un conjunto sostenido de políticas y proyectos de corto y mediano plazo, con un papel protagónico del estado local (municipio), regional (Ente) y Provincial, como así también de actores privados que se sumen a este proceso. Las condiciones se presentan favorables, para el inicio de una transformación positiva de la región, pero depende fundamentalmente de los que los actores territoriales realicen de manera precisa, oportuna y concurrente. De otro modo serán las mismas ciudades postergadas, con una ruta pavimentada donde ocasionalmente cargará combustible un turista o un camionero.

EL DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN



Sobre la Línea y la Región Sur, se ha estudiado y escrito bastante a lo largo de los últimos años se han realizado avances institucionales significativos como por ejemplo la creación y puesta en marcha del Ente de Desarrollo, se han sumado recursos económicos y humanos en proyectos de carácter provincial y nacional. Muchas de estas iniciativas han sido de gran aporte, otras han pasado inadvertidas y todas en su conjunto han servido de plataforma para poder trabajar pensar y diseñar estas directrices articuladas con una estrategia regional.

Si bien la elaboración de una estrategia de actuación para el desarrollo de la línea sur excede el trabajo de las Directrices Territoriales entendemos que existen insumos suficientes como para poder esbozarla. La necesidad de contar con una orientación clara para el mediano plazo es central para cualquier territorio, fueron manifestadas por cada uno de los actores involucrados en la tarea y fue explicitada por el gobernador de la provincia (Alberto Weretilnek) en ocasión del lanzamiento del trabajo.

En este contexto, nos permitimos presentar lo que entendemos puede ser una estrategia para la recuperación de la Línea Sur que sirva para orientar las polí-

ticas locales y que le dé contexto y contenido a las Directrices.

Si se coincide en que el punto de partida es difícil: un territorio despoblado y desconectado, con problemas de calidad de suelos, desertificación y escasez del recurso agua, una economía con dificultades, indicadores sociales preocupantes y debilidad de las estructuras públicas, transformar la realidad será un proceso complejo. No obstante se identifican condiciones como para avanzar en una tarea de recuperación, si es posible trabajar con tres principios básicos:

- // Una visión compartida del modelo de desarrollo económico-productivo
- // La coordinación y articulación interjurisdiccional
- // El fortalecimiento de las capacidades institucionales

// Una visión compartida del modelo de desarrollo que se pretende

Tomando como base lo ya elaborado y producido para la Línea Sur y lo trabajado en las AULAS RN 23, y más allá de algunas diferencias puntuales, los actores locales reconocen la necesidad de construir un nuevo modelo de desarrollo económico-productivo. Esta visión compartida podría sintetizarse en: la necesidad de reconversión del modelo ganadero tradicional por uno de carácter intensivo y concebido como cadena de valor, el desarrollo del turismo de mediana escala, el desarrollo más amplio de la minera no metalífera y el aprovechamiento del potencial minero metalífero cuidando las cuestiones ambientales y las distorsiones económicas locales que dichas actividades producen. A ello se le suma las posibilidades de la actividad logística en la medida que la ruta comience a vincularse con otras vías e infraestructuras del corredor bi-oceánico que se está discutiendo a nivel bi-nacional.

// La coordinación y articulación interjurisdiccional

El tipo y escala de intervenciones que se requiere en la Línea Sur, demanda del aporte de cada una de las jurisdicciones que actúan en la región: municipios, Ente de Desarrollo, Provincia y Nación. En la actualidad cada uno de estos actores interviene en el territorio con escaso nivel de articulación lo que reduce el impacto de su tarea. En muchos casos los proyectos que se implementan responden a la lógica de los estamentos que lo gestionan o financian y no al

sentido integral de una estrategia de actuación. En la medida de que los actores locales compartan la estrategia será más sencillo identificar las iniciativas a llevar adelante ya que responderán a ese objetivo colectivo, saber qué es lo que están haciendo los otros y que lo que se está haciendo conjuntamente responde a una misma orientación.

Para ser más eficiente aún, y poder hacer visibles las transformaciones, creemos necesario que los proyectos, recursos y equipos de trabajo deben *concurrir* a una misma porción de territorio. Una manera de concentrar esfuerzos conjuntos para ir recuperando y rehabilitando *la Línea* por partes, con una concepción integral, pudiendo mostrar en cada caso cual es la intencionalidad proyectual que anima la intervención.

// El fortalecimiento de las capacidades institucionales

Esta modalidad de trabajo coordinado, articulado con las organizaciones del estado y con los actores detrás de una estrategia común no se corresponde con la actual cultura de gestión de las organizaciones públicas, más acostumbrado a las tareas administrativas y/o rutinarias. Por lo tanto la tarea a emprender debe incorporar una dosis importante de aprendizaje institucional para adquirir esas nuevas capacidades que requiere esta etapa de desarrollo de la Línea Sur.

Desde nuestra perspectiva el punto más débil de este entramado son los municipios que son además los que tienen una ligazón de responsabilidad y afecto más directa sobre el territorio.

Entendemos que es allí donde deben estar puestos los mayores esfuerzos y que el trabajo de otras jurisdicciones aporte nuevas modalidades de gestión para que en el mismo desarrollo de la tarea las organizaciones aprendan.

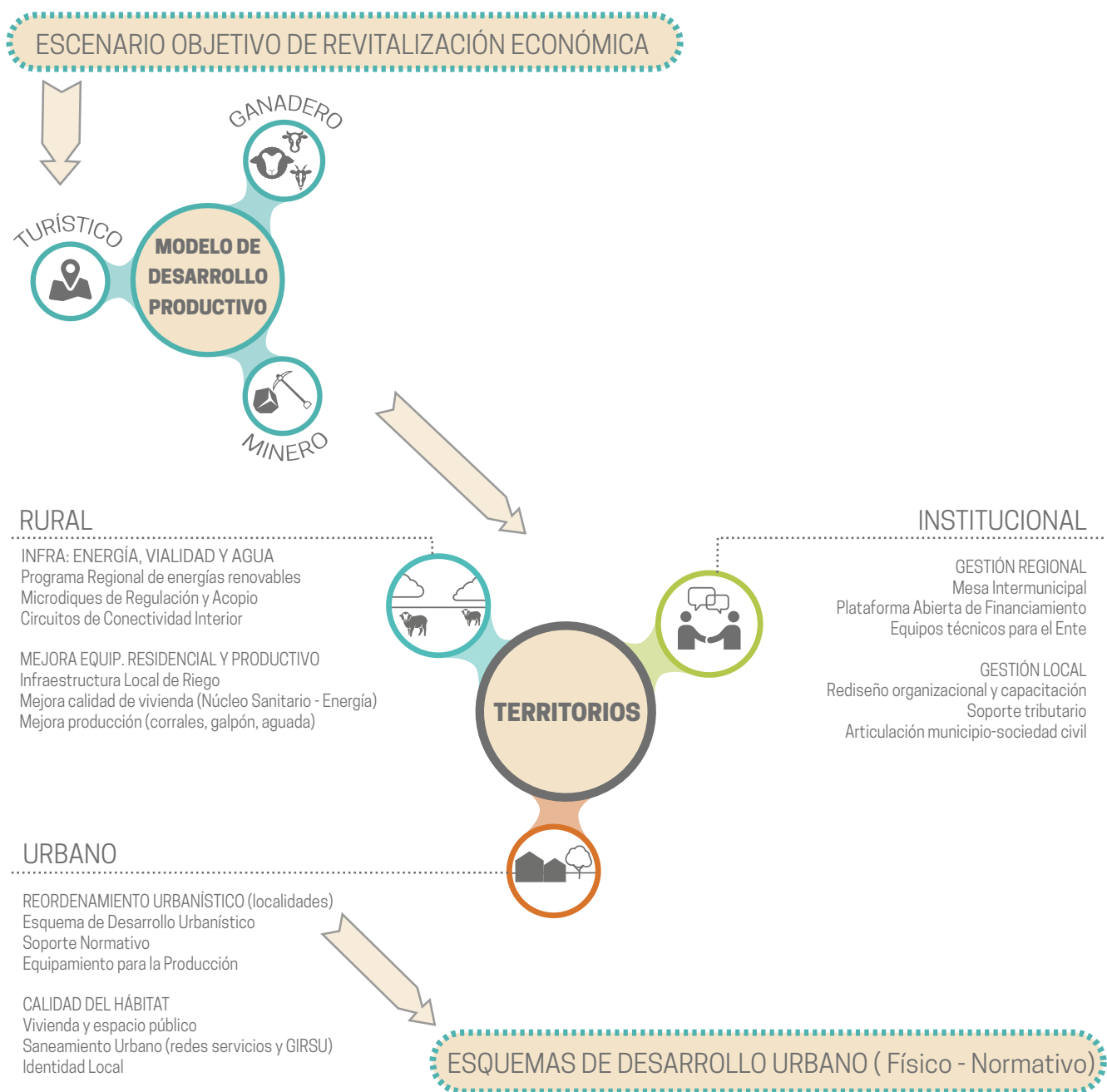
Una responsabilidad importante recae en el Ente de Desarrollo que debe asumirse como actor dinámico, flexible y activo que coopere de manera sostenida con los municipios y apoye en aquellos temas que cada localidad por sí misma no pueda resolver. El Ente no debe ser un espacio de intermediación entre las localidades y la provincia, burocratizando más la gestión, el Ente es una pieza vital para el fortalecimiento de las capacidades de los municipios.

LAS COMPONENTES DE UNA PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Teniendo en cuenta estos tres principios rectores, la estrategia de actuación se compone de un **escenario objetivo** para la revitalización económico productiva de la región y **tres directrices** que preparan el territorio para que el escenario se concrete.

El **escenario objetivo** propone un cambio de modelo productivo en tres actividades claves: ganadería, turismo y minería. Las **directrices** identifican los programas y proyectos que preparan el territorio: rural, urbano e institucional de la Línea Sur

Esta articulación, de escenario que se pretende alcanzar y directrices para preparar el territorio, permite que el cambio de modelo productivo tenga posibilidades de suceder en tanto encuentre condiciones e infraestructura de soporte para poder hacerlo realidad. Al mismo tiempo las directrices territoriales no se elaboran a partir de una lectura tradicional físico-ambiental sino del tipo de transformación que se propone. Es esta relación entre modelo de desarrollo y directriz territorial la que denominamos como intencionalidad proyectual y vocación de transformación. Podemos entender una por la existencia de la otra. En estos pilares y esta concepción descansa la estrategia para la recuperación de la Línea Sur.



EL ESCENARIO OBJETIVO PARA LA REVITALIZACIÓN ECONÓMICA DE LA LÍNEA SUR

La revitalización económica es un proceso de crecimiento económico y de cambio estructural que conduce a una mejora del nivel de vida de la población en el territorio. Requiere de, al menos, tres dimensiones: una económica, al usar la capacidad para organizar los factores productivos regionales con niveles de productividad suficientes para ser competitivos en los mercados; una sociocultural, en la que los valores y las instituciones sirven de base al proceso de desarrollo; y una político-administrativa en la que las políticas territoriales permiten crear un entorno económico favorable.

Se trata de un proceso complejo con múltiples causalidades que conjuga las circunstancias y políticas macro y meso económicas; la interacción activa entre las escalas local, regional, nacional e internacional; los recursos e instrumentos territoriales; la voluntad y capacidad de los actores territoriales (gobiernos locales, gobierno provincial, sociedad civil, empresas) para coordinar iniciativas y generar un marco coherente de políticas de desarrollo entre muchos otros.

En este sentido, hay necesidades de la Línea Sur que deben ser satisfechas por los gobiernos nacional y provincial como son:

// Fortalecimiento del Ente para el Desarrollo de la Región Sur como institución rectora de la articulación interjurisdiccional (nación, provincia, municipio) con recursos financieros, capacidades técnicas y de decisión de política.

// Suministro de energía eléctrica, agua potable y gas para atender necesidades básicas de la población y aquellas requeridas para la implantación de emprendimientos productivos que motoricen el desarrollo regional.

// Dotación de una red de integración territorial vial, ferroviaria y de telecomunicaciones que comprenda la conclusión de las obras pendientes de pavimentación de la RN 23, la pavimentación de rutas provinciales para conectar la región con los restantes ejes del Corredor Bioceánico Norpatagónico (Ruta 22 al norte y Ruta 25 al sur), la actualización y modernización del Tren Patagónico y la mejora en cobertura y servicio de las telecomunicaciones.

Sin embargo, también se requiere generar las condiciones para que la reconversión productiva comience a producirse desde las propias localidades. Se trata de

aprovechar los recursos e instrumentos territoriales y atender a las condiciones del entorno procurando *endogeneizar* las oportunidades externas. Para ello, se propone preparar el territorio en tres áreas o componentes: territorio rural, territorio urbano, territorio institucional.

A partir de los resultados de los ejercicios de las Aulas RN 23, se definió un escenario de revitalización económico-productivo que contenga un modelo de desarrollo turístico, un nuevo modelo de desarrollo ganadero y un modelo de desarrollo minero.

En el caso del turismo, las prioridades incluyen el mejoramiento de infraestructura y servicios de paso (hotelería, gastronomía, circuitos urbano-rurales); el desarrollo de capacidades locales a través de programas de capacitación de los recursos locales instalados; desarrollar atractivos sobre la RN 23, tales como sistema de miradores e instalaciones artísticas de gran escala; y la construcción de una Marca Regional Línea Sur como identidad de las actividades productivas y de servicios de la región.

En relación con la ganadería ovina, se busca un cambio de modelo hacia uno más intensivo, con incremento del stock, recomposición de suelos y agregación de valor en origen a partir del desarrollo de los eslabones industriales y de logística de la cadena. Además, seguir fortaleciendo el proceso de incorporación de nuevas razas y especies ganaderas que permita una mayor diversificación y buscar la agregación de valor en diferentes eslabones de la cadena, a través de la incorporación de procesos de industrialización de subproductos pecuarios y servicios logísticos.

Finalmente, en relación con la actividad minera, se plantea crear un distrito minero-hidrocarburífero a partir de una reflexión e identificación con los diferentes actores locales sobre los riesgos ambientales y sociales asociados a esta actividad. El desarrollo de la actividad minera estaría supeditado a la creación de una empresa provincial para agregar valor en origen a la producción de minerales de uso industrial, ornamental y de construcción, mediante el procesamiento, fraccionamiento, industrialización y comercialización.

Un aspecto decisivo a considerar para lograr los cambios propuestos es la mejora de la gestión municipal, incluida su capacidad de gestionar recursos propios y externos. Aunque es un tema no contemplado en el ejercicio de las aulas, la revitalización productiva requiere recursos de la coparticipación así como de un sistema propio de recaudación, administración y fiscalización de ingresos tributarios y no tributarios.

// PROPUESTA DE ACTUACIÓN

EL MODELO DE DESARROLLO GANADERO: EJES DE TRABAJO Y PROYECTOS

Se pretende impulsar un modelo de producción ganadera intensiva y diversificada, concebido como cadena de valor con denominación geográfica, y recuperación de saberes locales.

El modelo de producción debe entender la ganadería como una cadena de valor agroalimentaria y agroindustrial, en su acepción más amplia, que abarca un conjunto de actividades vinculadas horizontal y verticalmente por relaciones de producción y mercado. Es decir: a) considerar todas las etapas de producción/ transformación/ distribución mayorista/minorista b) contemplar productos de consumo fresco como aquellos con proceso de transformación industrial c) agregar al eslabonamiento producción-transformación-distribución (vertical) de la cadena los cruces entre diferentes sistemas de producción (horizontal), por ejemplo un matadero multipropósito.

El primer eje de trabajo busca mejorar la productividad de la actividad ganadera ovina para lana y los ingresos de los ganaderos con un menor impacto ambiental. Para esto se promueve el desarrollo/fortalecimiento de una actividad pecuaria intensiva con rotación de ganado y actividades agrícolas para la producción y almacenamiento adecuado de forraje; el impulso al mejoramiento genético, sanitario y nutricional del ganado; la articulación vertical al agregar valor con actividades

// Ganado ovino y vacuno en el territorio de la Línea Sur



de transformación; y, finalmente, mejorar la capacidad asociativa de los productores para negociar e involucrarse en la industrialización y comercialización del producto.

Esta transformación regional implica un cambio en las prácticas productivas tradicionales para evitar un aumento del deterioro de suelos y pasturas. Esto incluye fomentar la división de potreros para la rotación de ganado, la construcción de sistemas de distribución de agua y estructuras de protección para los animales y la producción de forrajes como complemento nutricional. El mejoramiento nutricional implica también una evaluación forrajera, es decir, un adecuado conocimiento y manejo de los requerimientos nutricionales de los animales, la oferta forrajera y la suplementación estratégica mediante el uso de alimentos específicos en períodos muy cortos de tiempo. Eventos catastróficos ocurridos en los últimos años como la prolongada sequía o la erupción de los volcanes Chaitén (2008) y Cautín-Puyehue (2011) o la breve erupción del volcán Calbuco (2015) generaron interesantes experiencias de esta práctica en la región. El modelo intensivo involucra, además, mejorar la genética mediante la incorporación de carneros de raza, el incremento en la utilización de inseminación artificial, así como un mejor manejo sanitario de los animales con la consecuente disminución de pérdidas por motivos sanitarios (sarna) y depredación.

Adicionalmente a las mejoras en el manejo de la majada se requiere el desarrollo de infraestructuras y capacidades locales para fortalecer la cadena de valor de la lana en la región (lavado, hilado, diseño, productos laneros alternativos, packaging, posicionamiento de marca). Es decir, procesos de articulación vertical mediante esquemas de alianza entre asociaciones/cooperativas con socios públicos o privados que permitan generar la infraestructura y capacidades necesarias para agregar valor a la lana y así mejorar los ingresos obtenidos por el producto. Un primer paso es replicar y expandir experiencias como el Plan Lanero Industrial de Ramos Mexía para el procesamiento semi industrializado, a partir de hilado artesanal o la generación de nuevos nichos de mercado como la producción de *no tejidos de lana* orientados al hábitat aprovechando las propiedades de la fibra: capacidad de aislamiento térmico (del frío y del calor) y acústico, durabilidad, absorción de la humedad y antiestático; permitiendo un ahorro de energía a escala doméstica. El fieltro es un tejido que se fabrica entrelazando fibras de lana sin hilar, a veces mezcladas con pequeñas cantidades de fibras vegetales o sintéticas.

El segundo eje de trabajo propuesto para la ganadería es la diversificación de la producción para evitar la vulnerabilidad de depender exclusivamente de la lana. Esto implica avanzar en la introducción de razas ovinas multipropósito (carne, leche, lana) y/o profundizar la diversificación productiva incrementando la producción de carne de otras especies (caprinos, vacunos, cerdos). Asimismo, requiere la construcción de una infraestructura de faena e industrialización de subproductos pecuarios (leche y derivados, cortes de carne) que permita agregar valor y asegurar canales de comercialización a través de procesos asociativos.

Los proyectos clave a desarrollar asociados a este segundo eje de trabajo son tres. El primero apunta a diversificar los ingresos de los productores mediante la incorporación de planteles de doble y triple propósito enfocados a la producción de carne y leche. Para este fin, además de la introducción de nuevas razas es necesario capacitar y ofrecer asistencia técnica a los productores sobre su manejo sanitario, nutricional y promover su cría con prácticas adecuadas. Un aspecto clave es la articulación con actividades agrícolas para la producción y almacenamiento de forraje que sirva de complemento nutricional, con un mejoramiento y sistematización de infraestructura de riego.

El segundo proyecto es la incorporación de otras especies ganaderas (diferentes a la ovina) para la diversificación productiva en carnes, leche y derivados lácteos. El objetivo es ampliar la base productiva de la región sin abandonar la vocación ganadera de sus habitantes. Propone la incorporación de nuevas especies y razas genéticamente aptas para la región (caprinos, porcinos y especies menores) acompañado de la asistencia técnica y financiera para promover nuevas alternativas económicas de carácter intensivo y en escalas acorde a los productores de la región. Por ejemplo, en relación a la producción porcina se requiere apoyo técnico y financiero para desarrollar instalaciones y mejorar la alimentación animal.

Finalmente, el tercer proyecto se enfoca al desarrollo de infraestructura industrial y comercial para la agregación de valor en origen a los productos cárnicos y lácteos. Incluye la construcción o remodelación de los mataderos de la Línea Sur y la construcción de una nueva planta para la faena, conservación y procesamiento de subproductos ovinos para tránsito federal y/o exportación en un punto estratégico a definir en la Línea Sur. Esta infraestructura puede desarrollarse en iniciativas conjuntas entre entes público y privados (estos últimos pueden ser asociaciones o cooperativas de productores) y debe estar acompañada de capacitación y asistencia técnica y financiera para su puesta en marcha y administración.

Asimismo, se requiere trabajar con la comercialización a través del desarrollo de activos intangibles a los productos y servicios de la Línea Sur. La creación de una marca región permitiría construir una estrategia de marketing y posicionamiento aplicable a todos los productos alimenticios. Para tal fin, se deben identificar los valores de la región que se busca promover, generar los elementos de identidad y diferenciación, establecer los mecanismos para asegurar la existencia y permanencia de los valores identificados, diseñar el logo y definir la estrategia de difusión y posicionamiento de la marca. Además, buscar articularse con procesos específicos de productos como Certificaciones de Denominación de Origen (DO) o Indicación Geográfica (IG) u otro tipo de certificación de *valores de consumo* relacionados con el cuidado del medioambiente, el trato o bienestar animal, la responsabilidad social, el comercio justo, etc. Los procesos de certificación requieren una mirada integradora (cadena de producción) que analice y mejore el ciclo de vida de los productos (materia prima-industrialización-distribución-uso-fin de materia prima).

// PROPUESTA DE ACTUACIÓN

EL MODELO DE DESARROLLO TURÍSTICO: EJES DE TRABAJO Y PROYECTOS

Se pretende un modelo de desarrollo turístico de media escala que ponga en valor la conjugación entre el paisaje, la naturaleza, la actividad humana y sus prácticas productivas, historias, mitos y leyendas.

Una vez pavimentada la RN 23 el Corredor Bioceánico aumentará la circulación de tránsito por la Línea Sur e incorporará la región a un circuito turístico bioceánico que comprenda la región de los lagos cordillerana y pacífica, la estepa y el litoral atlántico, brindando nuevas oportunidades de arraigo a las pequeñas localidades de la zona. Muchos de los parajes que se ubican al sur de la RN 23, en relación con la Meseta de Somuncurá, representan una oportunidad desde el punto de vista de sus atractivos paisajísticos. Por otro lado, la oportunidad de recorrer la RN 23 entre la cordillera y la costa potencia el uso turístico para la región en su conjunto. Incorporar las pequeñas localidades con mayor potencial permite prolongar el tiempo de estadía de los pasantes en la región.

Esta visión requiere grandes esfuerzos e inversiones públicas y privadas. Una estrategia es ir completando tramos y cerrando circuitos-recorridos que vinculan sitios productivos con otros de valor turístico. De esta manera se puede

// Laguna en la Meseta de Somuncurá

Fuente: <http://realpatagonia.com.ar>



ir logrando transformaciones visibles en la región, concentrando inversiones, apoyos institucionales, coordinaciones intersectoriales e inter-jurisdiccionales.

A partir de evaluaciones cuantitativas y cualitativas en múltiples estudios y de las distintas Aulas RN23 sobre el turismo en la región se han identificado los potenciales productos turísticos para la economía del territorio: turismo ferroviario, meseta de Somuncurá, deportes de aventura, tránsito y turismo rural.

Estos productos turísticos deben considerar la manera e intensidad con la que se integran al conjunto de actividades productivas de la región y de las distintas localidades, así como identifica quiénes serán los actores que llevarán adelante el proyecto (si se trata de grupos concretos excluyendo a otros de forma estructural, si esos grupos habitan la región o si son foráneos, si se trata de familias o individuos que complementan sus actividades con otras, etc.) Por esto, un primer eje de trabajo es definir la capacidad de carga de los productos identificados. El turismo en general, y la meseta de Somuncurá en particular, por el grado de sensibilidad ambiental que implica requieren un conjunto de políticas que incluyan un plan de manejo adecuado para su uso que permita su aprovechamiento turístico sustentable y con el menor impacto ambiental posible.

El segundo eje de trabajo es generar mejoras sustanciales de la infraestructura de servicios. Implica un mejoramiento de los servicios de paso, combustible, hotelería, gastronomía, circuitos urbano-rurales y atención de calidad al visitante. Además, el equipamiento asociado a productos turísticos (conectividad vial con la RN 23 para parajes y sitios con potencial de desarrollo turístico, saneamiento básico, etc.) son imprescindibles para el sector turístico en las principales localidades de la Línea Sur.

Como una primera acción se propone el diseño y construcción de miradores (sobre la ruta o en las mismas ciudades) junto a instalaciones artísticas de gran escala que hagan referencia a la rica historia natural-cultural de la región, incluyendo los mitos y leyendas que aportan singularidades intangibles al producto. Junto a ello el desarrollo de una señalética diseñada en base a criterios visuales y gráficos de carácter profesional puede enriquecer el recorrido y proponer paradas alternativas fuera del circuito habitual. Estas inversiones permitirán mejorar la experiencia del turista y empezar a generar pertenencia e identidad de la población local hacia los productos turísticos que se ofrecen.

Un tercer eje de trabajo implica desarrollar las capacidades locales asociadas al sector turismo. Tal esfuerzo contempla la sensibilización de la comunidad y

// Paisaje Rural en Pilcaniyeu

Fuente: <http://realpatagonia.com.ar>



formación del recurso humano local en los diferentes servicios turísticos, buscando promover el empresariado y empleo local y minimizar la concentración de la operación turística en actores externos a la región. Este desarrollo debe contemplar la estacionalidad de la actividad turística de tal manera que logre complementariedades de ingreso en las temporadas más bajas. Asimismo, requiere el desarrollo de mecanismos de regulación, fomento y ordenamiento de la actividad turística por parte de las autoridades locales y provinciales. Las prioridades deben estar asociadas a los requerimientos específicos en las diferentes localidades para responder a los productos puntuales que se desarrollen y su viabilidad económica.

Finalmente, se requiere fortalecer el plan de marketing que permita posicionar a la región en el mercado y llegar de manera directa a los diferentes *públicos objetivo* de los productos turísticos priorizados, buscando dejar la mayor parte de los recursos en operadores locales. Además, avanzar en la construcción de una Marca Regional Línea Sur como valor distintivo de las actividades de la región que permitan fortalecer la identidad territorial.

La promoción de las inversiones debe estar a cargo del estado mediante acuerdos público-privado, brindando asistencia técnica y financiera para la adecuación/construcción de obras, formación del recurso humano y sensibilización de la comunidad y promoción de los productos.

// PROPUESTA DE ACTUACIÓN

EL MODELO DE DESARROLLO MINERO: EJES DE TRABAJO Y PROYECTOS

Se pretende un modelo de desarrollo minero como un elemento posible para la revitalización económica de la Línea Sur con un abordaje integral del conjunto de sus externalidades ambientales y sociales.

La región cuenta con una amplia oferta de minerales no metalíferos y rocas de aplicación que son aprovechados por distintas empresas en casi todos los departamentos y municipios. Prima la explotación de minerales de aplicación industrial (diatomita, caolín, fluorita, sal y yeso), rocas ornamentales y de uso en la construcción (aragonita, arcillas rojas, arenas silíceas, arenisca, basalto, caliza, dolomita, granito, piedra laja, pórfido y áridos). Asimismo, existen relevamientos de organismos oficiales y empresas privadas que muestran yacimientos de otros minerales estratégicos como litio, vanadio, uranio e indio.

Por otro lado, áreas del territorio han sido objeto de prospección y exploración en la búsqueda de minerales metalíferos por parte de empresas privadas, en particular en Los Menucos, Ing. Jacobacci, Aguada de Guerra, Maquinchao y Valcheta. Estos trabajos, y los relevamientos de organismos oficiales, muestran un importante potencial minero de la región. Algo similar sucede con la explotación de hidrocarburos en las llamadas *zonas marginales*.

// Explotación minera en Los Menucos



El primer eje de trabajo en minería busca la discusión y definición de un distrito minero-hidrocarburífero en la región. El distrito operaría bajo alianzas público-privadas que partan de la identificación, reducción y de ser necesario compensación de los impactos sociales y ambientales de la actividad. Su puesta en marcha requiere un amplio proceso de participación pública y debate entre todos los involucrados (comunidades, gobiernos locales, instituciones de servicio público, ONG's, inversores privados, entre otros) sobre los alcances ambientales, sociales y económicos.

Un segundo eje busca mejorar la capacidad de la región para incorporar valor agregado en origen a la producción de minerales de uso industrial, ornamental y de construcción. Para tal fin, se busca incrementar su explotación y promover su procesamiento, fraccionamiento, industrialización y comercialización. La oferta de minerales no metalíferos y rocas de aplicación alcanza a casi todos los departamentos y municipios de la región.

Este eje propone la creación de una empresa minera estatal o mixta, para impulsar la investigación, prospección, exploración, explotación, transformación, acopio, transporte, y comercialización de los productos mineros y sus derivados. Esta iniciativa debe estar acompañada de la creación de una Escuela Taller para la formación de personal local en fabricación de productos de pórfido y otras piedras ornamentales.

Asimismo, facilitar economías de escala que permitan la disminución de costos, mediante la construcción de una planta de transformación de minerales con una escala acorde y una ubicación estratégica. Estos implicaría el desarrollo de eslabonamientos hacia atrás vinculados a prestados a la producción y al transporte.

Finalmente existe la posibilidad de contratación de servicios a la producción, por ejemplo, servicios geológicos. Sin embargo, estudios detallados en Tagliani (2015) definen que el desarrollo intensivo a través de la localización de empresas proveedoras de servicios e insumos tiene baja probabilidad de concretarse, salvo que exista una intervención pública.

LAS DIRECTRICES TERRITORIALES: PARTE DE LA PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Planteado el escenario objetivo, con el nuevo modelo de desarrollo económico productivo de la ganadería, la minería y el turismo, el paso siguiente es definir como preparamos el territorio para que dichos modelos *ocurran*.

El desarrollo de la ganadería con un criterio intensivo y concebida como cadena de valor, requiere de una infraestructura adecuada en el espacio rural, cuadros para el control de manadas, pasturas producidas en el entorno regional con suelos aptos y disponibilidad de agua durante todo el año, espacios de faena y comercialización en los centros urbanos. De la misma manera la actividad turística debe hacer accesibles sitios de interés paisajístico, natural y cultural, brindar infraestructuras y servicios adecuados para que la experiencia a los visitantes sea valorada y transmitida, solo para citar algunos ejemplos.

De esta manera el escenario objetivo orienta las Directrices y las mismas dan soporte a que el modelo que se pretende. Directrices territoriales y escenario objetivo para la recuperación de la línea sur, se articulan para el diseño e implementación de la estrategia.

Las directrices, se conciben en tres espacios, el rural, el urbano y el institucional.

El territorio rural, presenta dos líneas de trabajo, una relacionado a las infraestructura para que la producción sea posible y otro para mejorar las condiciones de vida y trabajo en el campo. Las Directrices presentan una mirada más dura en términos de equipamientos para poder producir en condiciones de eficiencia y rentabilidad, y además pretende que las condiciones de la ruralidad mejoren para que los actuales pobladores no emigren y que sea una opción atractiva para que nuevos productores la elijan como oportunidad de desarrollo personal.

El territorio urbano, es el que se presenta más impactado por la nueva traza de la ruta, ya que en algunos casos modifica el ingreso mismo a la ciudad y en otros consolida su atravesamiento. La intervención urbana pretende dar respuesta a ese tema, dotando a la localidad de una nueva estructura funcional y simbólica que jerarquice el sistema vial y vincule los edificios y espacios urbanos relevantes. Para ello se avanzará en dos líneas de actuación una vinculada al reordenamiento urbanístico y otra que pone el acento en la calidad del hábitat.

La propuesta incluye un Esquema de Desarrollo Urbano -EDU- que propone una nueva estructura de ordenamiento de cada localidad, los criterios de crecimiento y disposición de usos. Al mismo tiempo presenta un conjunto de instrumentos normativos para la gestión cotidiana de la ciudad.

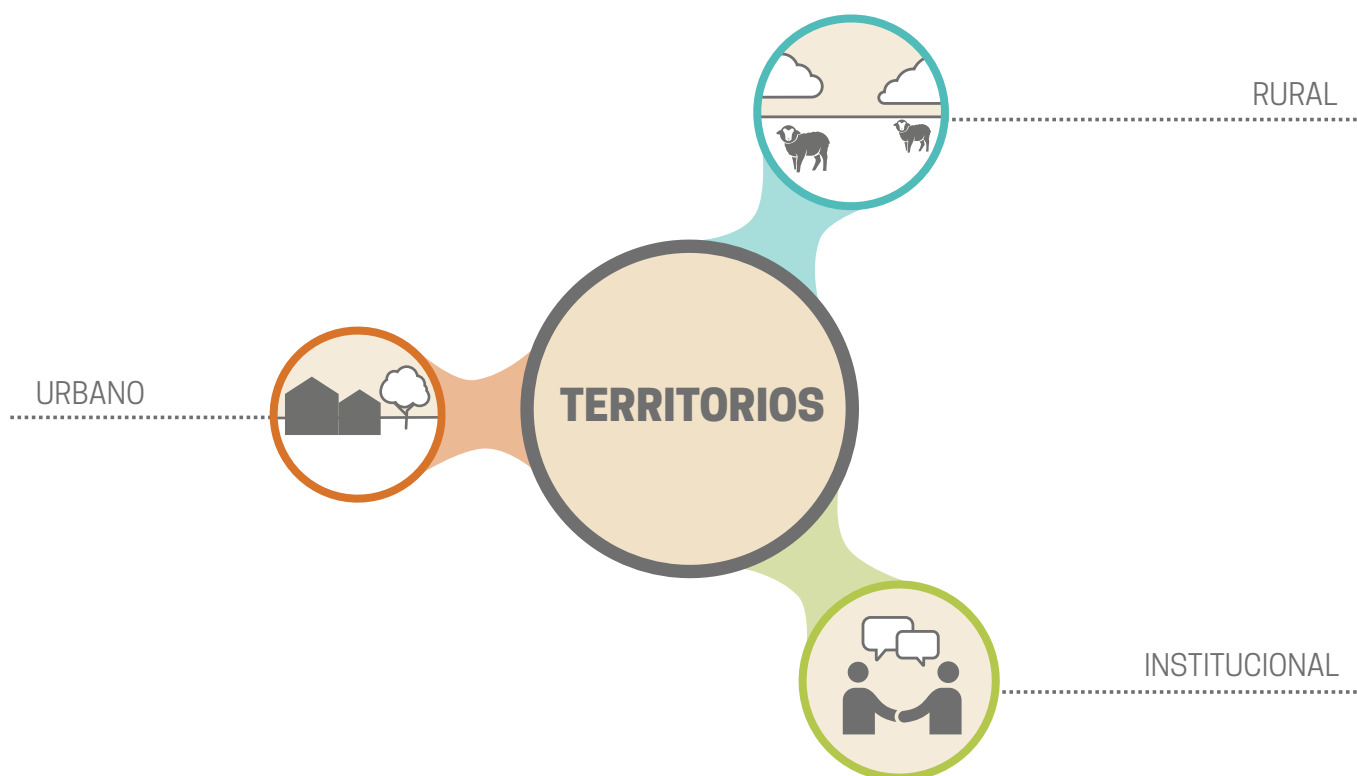
Finalmente considera el Territorio Institucional, que incorpora la dimensión de la gestión de las políticas, programas y proyectos que proponen las directrices y las desarrolla en dos niveles, el de Gestión Regional que refiere a la modalidad de trabajo asociado de las localidades y el de la Gestión Local que se relaciona con la tarea interna de cada municipio.

Este tema es de vital importancia ya que buena parte de las propuestas de planificación suelen quedar truncas por problemas de implementación y gestión de las iniciativas. Por otra parte uno de las debilidades que presenta la línea sur, se relaciona con estos temas por lo que el esfuerzo debe ser importante particularmente en el fortalecimiento de las capacidades de los municipios.

// PROPUESTA DE ACTUACIÓN

PREPARAR EL TERRITORIO: RURAL, URBANO, INSTITUCIONAL

Presentamos a continuación, las propuestas para cada uno de los Territorios: Rural, Urbano e Institucional, que componen las Directrices Territoriales para la línea Sur. Se detalla el enfoque con el que se abordan, la líneas de actuación que se proponen y una ficha de los proyectos incluidos.

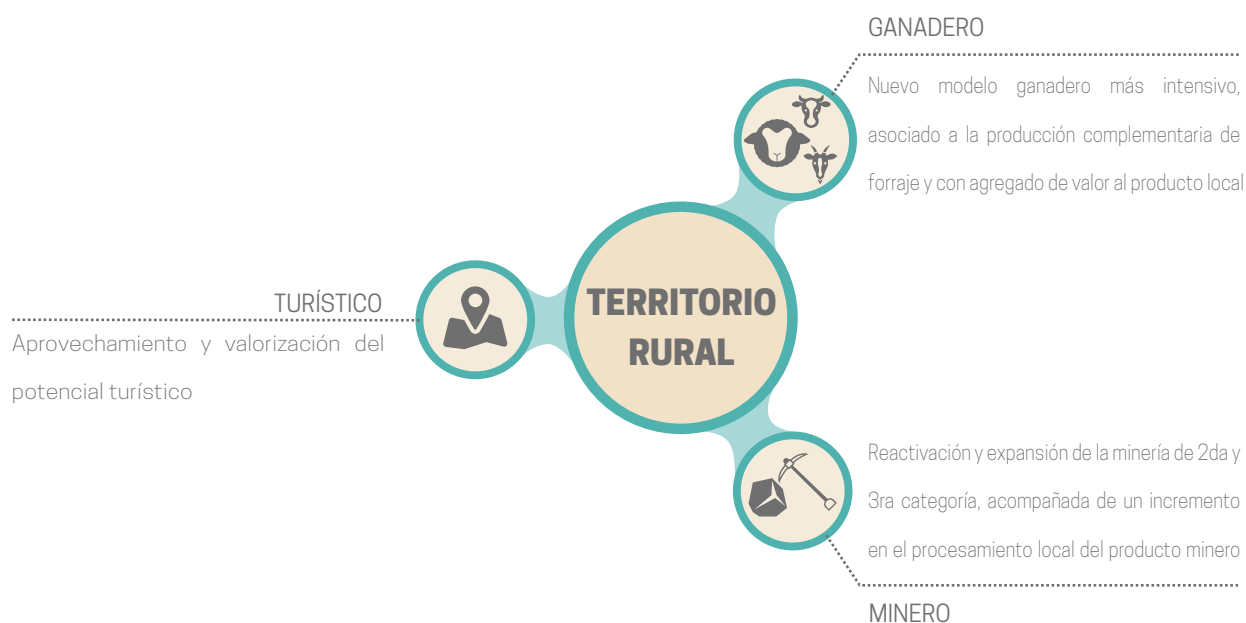


PREPARAR EL TERRITORIO RURAL

Tal como se ha descripto en capítulos precedentes, el contexto regional resulta desfavorable para el crecimiento económico de la región y el arraigo de la población rural, producto de las circunstancias históricas y de la evolución del territorio en las últimas décadas.

Más allá de las distintas alternativas propuestas para la revitalización productiva de la región, las condiciones de la dotación de infraestructuras y equipamientos del territorio rural, distan de ser las apropiadas para llevar adelante un proceso exitoso de reconversión productiva, sea esta en el marco de la ganadería, la minería o el turismo. Estas deficiencias en equipamientos y servicios, no solo se evidencian en relación a la capacidad productiva sino también y especialmente, en referencia a la satisfacción de las necesidades básicas de la población residente en el territorio (escolaridad, salud, acceso a la energía, las comunicaciones y los bienes básicos).

La propuesta de reactivación productiva, que tiene como objetivo la recuperación de la actividad económica tanto a nivel regional como local, se establece sobre la base de tres ejes.



Estos tres ejes de desarrollo implican una dotación de equipamientos e infraestructuras acordes a los procesos productivos que se pretende desarrollar. Al mismo tiempo, los modelos propuestos conllevan una mayor participación de la mano de obra en los procesos productivos, lo que implica generar mejores condiciones de vida para el arraigo de la población, tanto rural como urbana.

En síntesis, para poder implementar los programas y proyectos propuestos que tienen como objetivo la revitalización de la economía productiva regional, a través de la reconversión del modelo ganadero tradicional extensivo, se requiere de un programa de inversiones y acciones que coloquen al territorio rural en condiciones apropiadas para las nuevas formas de producción propuestas, de características más intensivas, al tiempo que faciliten la aparición de nuevas actividades económicas.

Los ejes centrales de inversión en referencia a la capacidad productiva, se vinculan a la dotación energética, la conectividad regional, el manejo y conservación del recurso hídrico y los equipamientos destinados a la producción y la mejora en la calidad habitacional de los pobladores del territorio rural.

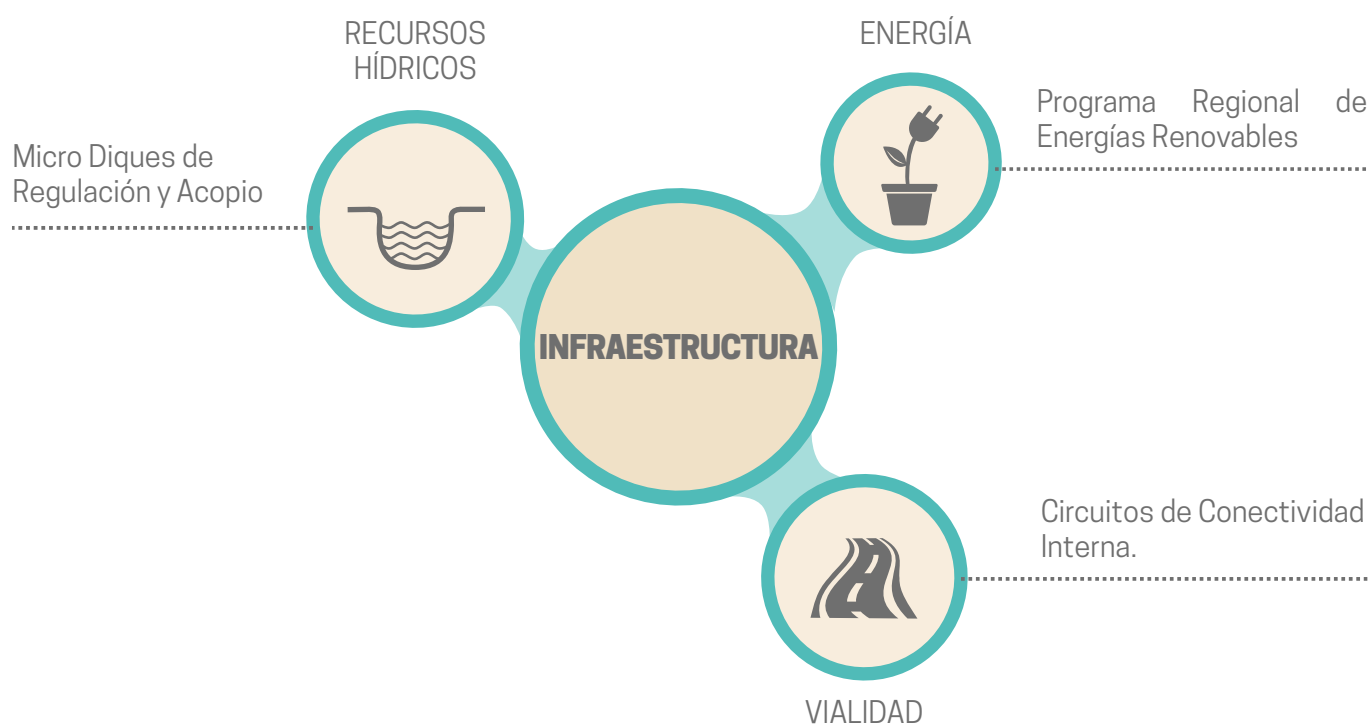
// ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN

Consiste en dotar al territorio de un programa de inversiones que apunte a mejorar las condiciones de la infraestructura energética, de conectividad y de manejo del recurso hídrico, el marco de la obra pública. Paralelamente, realizar inversiones en equipamientos para mejorar la calidad de vida y capacidad productiva de los residentes de los parajes rurales, con el objeto de facilitar las condiciones de acceso a bienes y servicios para la producción y así propiciar el arraigo de la población local.

De este modo, la estrategia destinada a preparar el territorio rural, se basa en dos Líneas de Actuación:

- // La infraestructura: Energía, Vialidad y Recursos Hídricos.
- // Mejoramiento del hábitat y equipamientos para la producción en el territorio rural

// La infraestructura: Energía, Vialidad y Recursos Hídricos



Esta línea de actuación se enfoca en inversiones de infraestructura cuyo impacto es de alcance micro-regional, basadas en las necesidades y oportunidades que brinda el territorio en cada localidad, en el marco del concepto del “desarrollo local”. De este modo, se propician factores de desarrollo e inversiones en forma relativamente independiente a las políticas de inversión en grandes infraestructuras de carácter nacional o provincial que se asocian a un impacto territorial de gran extensión.

No obstante ello, las capacidades locales para hacer frente a este tipo de inversiones, muchas veces de carácter inter-jurisdiccional entre municipios resultan escasas, lo que implica un compromiso por parte de la provincia para propiciar y acompañar estos procesos de desarrollo local, que apuntan a otorgarle a los diferentes sectores de la Región Sur nuevas oportunidades de desarrollo y crecimiento económico.

Se entiende que la disponibilidad energética es un requerimiento básico para el desarrollo. Al mismo tiempo, la utilización de energías renovables representa un conjunto de ventajas respecto de la generación concentrada y la consecuente distribución y transporte de la energía. En primer término, es un recurso autóctono con disponibilidad local, que permite aumentar la capacidad de generación en virtud del crecimiento de la demanda. Si bien la inversión inicial resulta onerosa la generación es de un muy bajo costo operativo, que al no estar sujeto a las oscilaciones del mercado energético permite reducir la dependencia y la incertidumbre en referencia al desarrollo local respecto de las políticas energéticas de carácter nacional o global. Finalmente, la imagen local de desarrollo amigable con el ambiente propicia condiciones de inversión de otro carácter en relación con el territorio. Este aspecto puede resultar un elemento atractivo a la hora de desarrollar determinados productos turísticos.

Con respecto comunicación y conectividad, esta resulta indispensable para la integración del territorio y en especial para el intercambio de los bienes y servicios que hacen a la producción y al desarrollo económico de la región. Así los circuitos de conectividad interna, adecuadamente equipados y bien mantenidos a lo largo de todo el año, permitirán un desarrollo más equilibrado de la Región Sur, mitigando parcialmente las tensiones propias generadas por la finalización de las obras de pavimentación de la RN 23, y extendiendo el impacto económico positivo generado por el corredor vial hacia localidades vecinas con potencial productivo o turístico.

El otro aspecto relevante que se vincula directamente con el potencial productivo del territorio es la disponibilidad en cantidad y calidad de agua. Diferentes sequías han sido uno de los principales determinantes de las condiciones actuales de la región y de su merma en la capacidad productiva. Las previsiones climáticas basadas en la modelización de los cambios esperables a corto y mediano plazo, permiten pensar en un ciclo favorable respecto de las precipitaciones para los próximos años en la región. Frente a estas condiciones, las inversiones asociadas a un mejor y más eficiente manejo del recurso hídrico se erigen como una condición necesaria para mejorar el potencial productivo y facilitar los procesos de reconversión y diversificación de la producción primaria.



PROGRAMA REGIONAL, EÓLICO-SOLAR DE ENERGÍAS RENOVABLES



// Aerogenerador Eolis 30K

Fuente: <http://www.aviacionargentina.net/foros/attachment.php?attachmentid=31338&d=1458864845>

El proyecto permite abordar el problema del déficit energético de las diferentes localidades, con relativa independencia de las grandes obras de transporte energético esperadas en la región. Sin embargo las inversiones propuestas, no excluyen la continuidad de insistir con la necesidad de completar las obras energéticas regionales de mayor escala. En cualquiera de los casos una vez materializadas dichas obras, la generación renovable resultará en un aporte sustentable de energía no generadora de GEI a la matriz energética nacional.

Para ello, se propone la instalación de varios Aerogeneradores de media potencia (30 Kw, 380 V) fabricados por la empresa estatal INVAP, en las distintas localidades de la Línea y la región sur para mejorar la oferta energética disponible, que puede complementarse con energía fotovoltaica. Tratándose de generadores de media potencia, la distribución de la energía generada puede realizarse directamente sobre la red trifásica urbana minimizando las inversiones necesarias para su instalación. Al mismo tiempo, el crecimiento del parque eólico de cada localidad puede ser gradual en la medida del incremento de la demanda y la disponibilidad financiera para la inversión.

En caso de existir excedentes locales de generación en relación al consumo instantáneo, mediante un inversor se pueden colocar los excedentes en la distribución regional. Para esto último resulta necesario el completamiento del Interconectado en 33 kV para todas las localidades de la Línea Sur. Actualmente el tramo entre Los Menucos y



Valcheta solo cuenta con líneas de 12,5 kV que abastecen Ramos Mexía y Sierra Colorada.

Otro aspecto importante para mejorar la situación energética de las localidades, es la eficiencia del consumo energético. En este sentido, las tecnologías de colección solar resultan económicas y accesibles para lograr una importante disminución de consumo de combustibles fósiles para agua caliente y calefacción. La instalación de colectores solares en edificios públicos, especialmente albergues y escuelas, que consumen importantes cantidades de GLP, permite un ahorro anual significativo de dicho combustible, con costos casi nulos de operación y mantenimiento. Existen al respecto diversas tecnologías y escalas de los equipos para el aprovechamiento de la energía solar en el precalentamiento del agua.

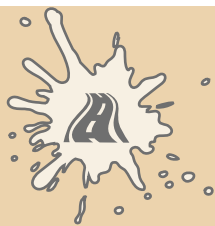
// Colector Solar

Fuente: <http://www.waterheatersnj.com/solar-water-heaters/>



// RESULTADOS ESPERADOS

Mejorar la oferta energética para uso residencial y productivo a nivel de las diferentes localidades y aumentar la eficiencia en el uso de combustibles fósiles, en particular el elevado consumo del GLP de los usos institucionales, especialmente escuelas y albergues, en las localidades que no cuentan con provisión de gas natural. Al mismo tiempo el proyecto pretende aportar un cierto grado de autonomía respecto de las decisiones de nivel nacional en referencia a las políticas e inversiones en la matriz energética del territorio y la distribución en el interconectado nacional.



CIRCUITOS DE CONECTIVIDAD INTERNA

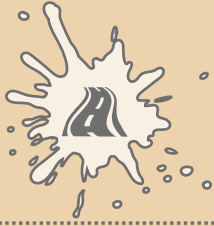
La finalización de las obras de pavimentación de la RN23, conlleva un conjunto de impactos positivos directos para el desarrollo regional, sobre las localidades que se ubican en la traza. No obstante, el desarrollo de estas localidades podría generar desequilibrios y migraciones internas en la región producto de las oportunidades emergentes. En este sentido, resulta apropiado no desatender aspectos vinculados a los parajes cercanos que podrían verse beneficiados con el nuevo esquema, de mediar políticas territoriales adecuadas.

Muchos de los parajes dispersos en el territorio de la región sur representan una oportunidad productiva, ya sea por la disponibilidad de agua como desde el punto de vista de sus atractivos paisajísticos y culturales, entendidos como recursos turísticos. Por otro lado, la oportunidad de recorrer la RN 23 entre la cordillera y la costa, potencia el uso turístico para la región en su conjunto. Incorporar las pequeñas localidades con mayor potencial, permiten prolongar el tiempo de estadía de los pasantes en la región. Esto podría complementarse con algunos equipamientos estratégicos en las localidades periféricas a la ruta (Combustible, alojamiento básico, alimentación, interpretación). La oportunidad de ir completando tramos y cerrando circuitos-recorridos alternativos a la RN 23 en diferentes lugares, vinculando sitios productivos con otros de valor turístico permite ir poniendo en condiciones "partes de territorio", concentrando inversiones, apoyos institucionales, coordinaciones intersectoriales e inter-jurisdiccionales, para lograr transformaciones visibles en la región.

Como valor especial, la Meseta de Somuncura representa un recurso turístico con importante potencial para el turismo activo, asociado a la naturaleza, de baja escala y que no requiere de grandes

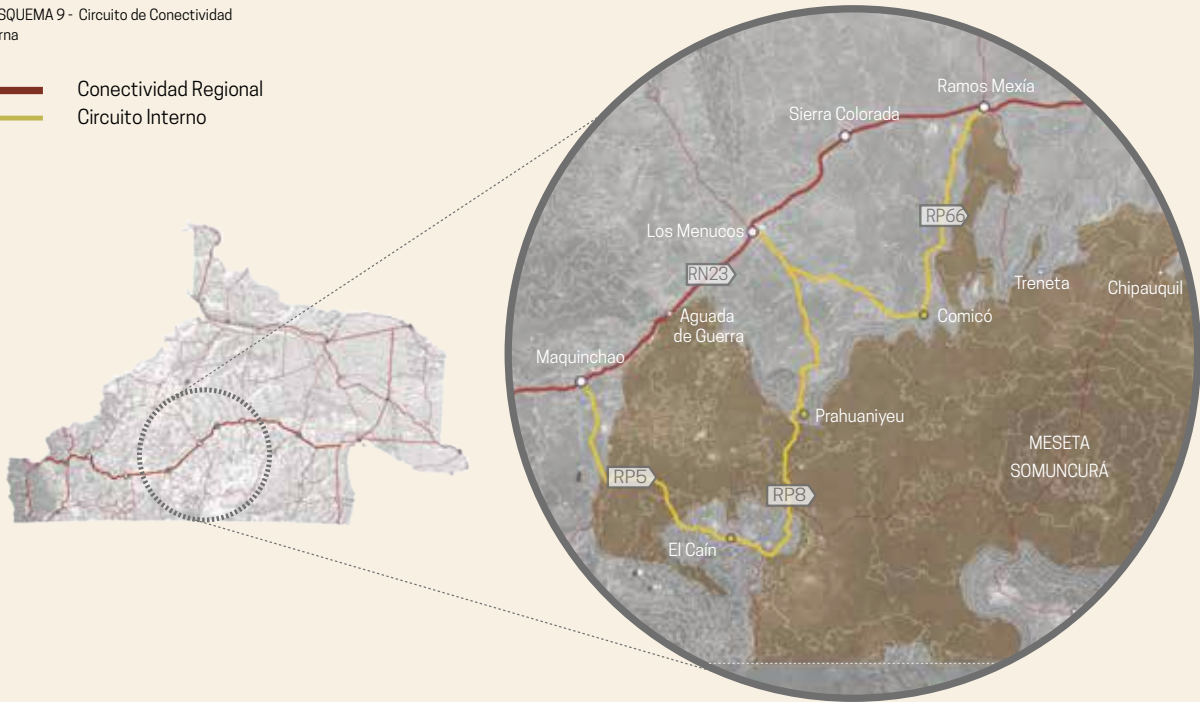
// Laguna en la Meseta de Somuncurá





// ESQUEMA 9 - Circuito de Conectividad Interna

— Conectividad Regional
— Circuito Interno



infraestructuras y equipamientos. El mejoramiento de los accesos principales y la conectividad sobre la meseta, permitiría el establecimiento de circuitos de visita tanto para vehículos particulares como para prestadores de servicio que operen desde las localidades de la región y la línea sur. Los equipamientos asociados a la visita de la meseta se deben mantener en las localidades vinculadas al circuito, evitando la instalación de los mismos en el área de mayor valor natural y cultural.

// RESULTADOS ESPERADOS

Contar con una red operativa de circuitos alternativos al tránsito de la RN 23, con el doble propósito de favorecer el arraigo y las economías locales en los parajes alejados, logrando un mejor acceso a los mercados para la colocación de la producción local en los mercados potenciales de la región y al mismo tiempo facilitar el acceso a los recursos turísticos del área, para un número creciente de visitantes, en la medida que mejoran las condiciones de conectividad vial, así como la calidad y cantidad de equipamientos y servicios disponibles en los diferentes parajes rurales.



MICRO DIQUES DE REGULACIÓN Y ACOPIO



// Micro-diques de Regulación y Acopio

Fuente: <http://static.panoramio.com/photos/original/44438011.jpg>

La disponibilidad del recurso hídrico, ha sido históricamente un condicionante para la producción y el desarrollo de la Línea y la Región Sur. De hecho, las localizaciones de las estaciones del ferrocarril fueron determinadas, entre otros factores, en virtud de la disponibilidad local de agua. De este modo, las políticas públicas, programas y proyectos que se orienten a la racionalización y aumento de la eficiencia en el aprovechamiento y utilización del recurso hídrico, cobran especial valor para la puesta en marcha de cualquier otro programa de revitalización productiva de aplicación en el territorio.

Los modelos climáticos desarrollados para la Argentina y Patagonia frente al cambio global del clima, predicen un aumento de las precipitaciones en la Patagonia árida. No obstante éstas serían en forma de tormentas relativamente fuertes con ocurrencia concentrada en torno a los equinoccios, con menor frecuencia en el verano. Si bien esto permite pensar en una mayor disponibilidad de agua para la región, implica la necesidad de su conservación y sistematización para prolongar la utilización del recurso entre uno y otro evento de precipitación, evitando pérdidas innecesarias durante los picos de crecida. Micro-diques y reservorios a lo largo de las cuencas de mayor importancia productiva, permitirían un mejor y prolongado aprovechamiento de las precipitaciones, al tiempo que moderan el efecto de las crecidas.

Los reservorios pueden realizarse en el cauce o sobre las partes altas de las márgenes, derivando parte del caudal de crecida. Una u otra tipología, dependerá de las condiciones topográficas de los sitios a intervenir y la disponibilidad de las



tecnologías a aplicar en cada caso. A diferencia de un solo gran dique regulador, que implica una gran inversión y un alto consumo de suelo potencialmente productivo, realizar numerosas micro-represas a lo largo de una misma cuenca, permite modular la inversión en función de la disponibilidad temporal de fondos para el costeo, al tiempo que reparte el impacto y el consumo de suelo a lo largo de la cuenca. Para poder realizar el proyecto, se debe conocer en forma precisa las características topográficas de la cuenca (Modelo digital de terreno de alta resolución) y a partir de esa información, sumada a los parámetros climáticos históricos y las previsiones climatológicas existentes, poder modelar el comportamiento de las crecidas a lo largo del curso y así definir las características y tipología de cada cierre.

Los arroyos que presentan las mejores condiciones para iniciar el proyecto son el Arroyo Valcheta, el Arroyo Comallo y el cauce del Arroyo Las Chacras en Ing. Jacobacci.

// RESULTADOS ESPERADOS

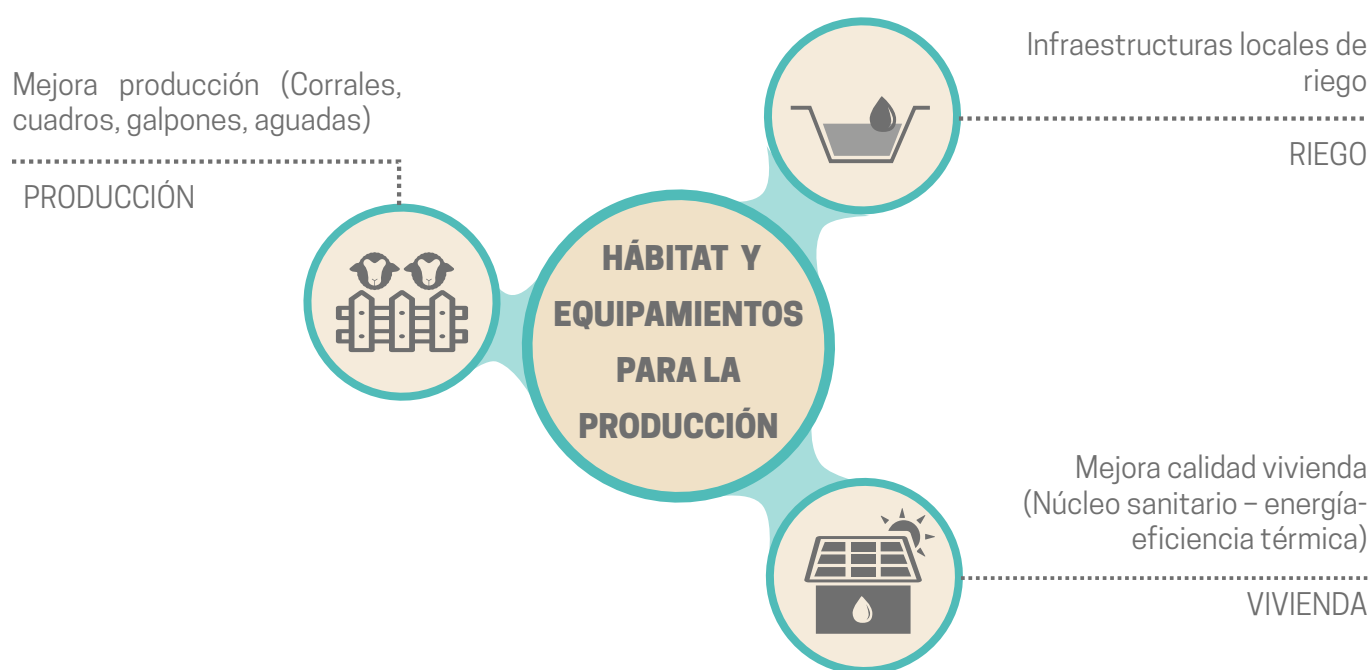
Contar con un conjunto de reservorios de agua y de regulación de crecidas en los principales arroyos de la región, que permitan la conservación del recurso hídrico, morigerar los efectos de los eventuales eventos climáticos extremos y que al mismo tiempo cuenten con un sistema de distribución de agua para la producción agro-silvo-pastoril en los fondos de valle.

// Micro-diques de Regulación y Acopio

Fuente: <https://pbs.twimg.com/media/BqXleFECcAAshAj.jpg:large>



// Mejoramiento del Hábitat y equipamientos para la Producción en el territorio rural



La línea de actuación, se enfoca a un conjunto de inversiones de baja escala distribuidas estratégicamente en los parajes con mayor potencial productivo de la Línea y Región Sur. El objeto consiste en mejorar las condiciones generales para la producción y el arraigo de la población rural en los parajes con mayores posibilidades de desarrollo.

Los sectores irrigados actuales son susceptibles de ser mejorados con el objeto de hacer un uso más eficiente del recurso y poder así aumentar la superficie con potencialidad de riego. Al mismo tiempo algunos parajes de la región sur que cuentan con agua todo el año, pueden aumentar sus potencialidades mediante la implementación de sistemas de conducción y distribución de agua en los suelos de fondo de valle, mejorando la oferta de forraje y otros cultivos, que

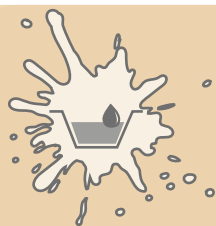
pueden distribuirse y comercializarse a través de los circuitos de conectividad interna.

Otro aspecto relevante para la preparación del territorio consiste en la calidad de las viviendas y los equipamientos para la producción existentes en los diferentes establecimientos distribuidos a lo largo del territorio. Como ya se dijo toda la región y en especial los pequeños establecimientos, han sufrido un proceso de desinversión asociado a los eventos climáticos y naturales de los últimos años. La propuesta de renovación del sistema productivo, debe verse necesariamente acompañada de inversiones prediales, para hacer frente a las nuevas formas de utilización y aprovechamiento de los recursos locales.

Estas inversiones, no deben limitarse a los aspectos estrictamente productivos, en la medida que las condiciones de vida de los productores resultan en un aspecto fundamental para el arraigo de la población en los parajes rurales y garantizar así la presencia de la mano de obra necesaria.

Por último la condición económica y financiera de la mayoría de los establecimientos, requiere de la intervención del estado mediante adecuados programas de acceso a las mejoras, por las vías administrativas que resulten más convenientes.

Esta línea de actuación se vincula en forma directa con la anterior en la medida que las áreas prioritarias de aplicación de las medidas propuestas, deben ser consistentes con los sectores definidos para los circuitos de conectividad interna.



MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA DE RIEGO



// Infraestructura de Riego

Fuente: http://4.bp.blogspot.com/-pscU2_kzptA/TtqGYEH-9rI/AAAAAAAAAkW/bq-JcoZqPSw/s1600/marco_reservorio_agua.jpg

<http://2.bp.blogspot.com/-VZkHfNcWdXU/UGeCSD5fhMI/ACE/5Ra6rFamAFA/s1600/IM003481.JPG>

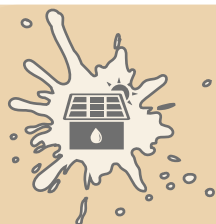
En correspondencia con la sistematización del potencial hídrico de los arroyos permanentes de la región, a través de la materialización de micro-diques de regulación y acopio, surge la necesidad de mejorar y sistematizar los sistemas de conducción de las áreas irrigadas en los pequeños valles productivos.

La existencia de espacios con potencial para la producción de carácter intensivo está vinculada a la disponibilidad de agua y a la posibilidad de ampliar las áreas actualmente irrigadas. Este potencial se aprovecha parcialmente en los valles del Arroyo Valcheta, el Bajo de Ramos, el arroyo Comallo y en menor escala en la zona de chacras de Jacobacci. Un mejor manejo y administración del recurso hídrico, permitiría aumentar las superficies destinadas a la producción primari. Por otro lado y como medida complementaria, resulta necesario mejorar los sistemas de conducción de agua, mediante la impermeabilización de los canales primarios y secundarios con el objeto de lograr más eficiencia en el uso del agua de riego, evitando las pérdidas que se producen por infiltración. Un sistema de impermeabilización económico y eficiente es el uso de membranas de polietileno de 500 micrones en los sistemas de conducción.

Disponer de un más amplio y mejor sistema de riego en los valles fértiles, no solo permitirá una mayor producción de forraje, facilitando la migración hacia sistemas de producción ganadera menos dependientes de la cría extensiva de ganado, sino también nuevas oportunidades para diferentes modos de producción agro-silvo-pastoril más diversificada.

// RESULTADOS ESPERADOS

Contar con la infraestructura necesaria para disponer de amplias superficies irrigadas en forma regular y eficiente en los fondos de los valles productivos asociados a las localidades de línea y región sur, administradas por consorcios de regantes y monitoreadas por el DPA. El objetivo es contar con un territorio preparado para la producción ganadera semi-intensiva al tiempo que brinda oportunidades de nuevas opciones de carácter intensivo en la producción de sistemas agro-silvo-pastoriles.



MEJORAR LA CALIDAD DE LA VIVIENDA RURAL



// Mejoramiento de la Vivienda Rural

Fuente: http://4.bp.blogspot.com/-y_76j5p9ks4/VTWwc01uIsI/AAAAAAAAs5Y/OvmFJwamyLQ/s1600/Neuquenn%2Bsuma%2Benerg%C3%ADa%2Bsolar%2Ben%2Bzonas%2Brurales.JPG

Una de las problemáticas detectadas en la región, es la migración de la población rural a los centros urbanos de la región u otros lugares de la provincia. Por otro lado, los programas de revitalización de la producción regional, requieren de la permanencia de la población en las áreas rurales destinadas a la producción primaria, en contrapartida al abandono o semi-abandono actual de muchos de los establecimientos productivos.

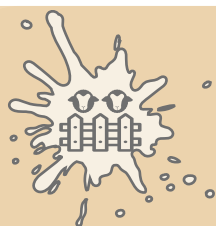
Para mitigar parcialmente la situación y propiciar mejores condiciones para el arraigo de la población rural, se prevé el desarrollo de programas de inversión en baja escala para mejorar condiciones de hábitat y de servicios básicos en los parajes y poblaciones alejadas de la RN 23, que son atendidos desde los diferentes municipios que conforman la Línea Sur.

Los criterios de intervención se vinculan a la independencia/eficiencia energética y las condiciones de saneamiento. En este sentido, los programas propuestos apuntan a:

- // Dotaciones de generación eléctrica eólica y fotovoltaica de baja potencia en parajes y asentamientos aislados.
- // Mejoras en la aislación térmica de las viviendas de los establecimientos productivos e incorporación de sistemas termo-solares de escala familiar.
- // Programa de eliminación de letrinas vinculado a mejoras en las condiciones de agua corriente y núcleo sanitario húmedo, con cámara séptica y lecho infiltración.

// RESULTADOS ESPERADOS

Mejorar las condiciones de hábitat y arraigo en los parajes de la región sur, a través de la intervención del estado en términos de disponibilidad energética, condiciones de calidad de la vivienda y de saneamiento aptas para la vida del grupo familiar vinculado a la producción en las áreas rurales.



MEJORAR EQUIPAMIENTO PARA LA PRODUCCIÓN



// Mejoramiento de Corrales

Fuente: <http://www.plastimadera.com/web/wp-content/uploads/2014/10/CORRAL-CORRALTECK-HUECO-3.jpg>

Más allá de la extensión y dispersión de los parajes rurales de la región, en aquellas áreas donde se apliquen políticas y proyectos que apuntan a mejorar las condiciones del territorio rural para la reactivación productiva, tales como mejoras en las infraestructuras y equipamientos asociados a la conectividad y aprovechamiento del recurso hídrico, aparece la necesidad de mejorar y fortalecer las capacidades de los diferentes establecimientos para abordar los cambios que requiere la migración de la producción extensiva a las nuevas prácticas que implican una mayor atención de las majadas.

En este sentido los campos deben ser readecuados para los nuevos modelos productivos planteados para la reactivación económica regional. Muchos de los campos se encuentran en estado de semi-abandono y requieren de inversiones para volver a ser productivos, como la instalación de corrales y galpones para el manejo intensivo de ganado, armado cuadros en las áreas de pastoreo extensivo para la rotación y el descanso de la pastura, mejoramiento de las aguadas y mallines, entre otras inversiones. Para dicho objetivo, se puede establecer una línea de financiamiento para facilitar a los productores, en forma asociativa o individual, el acceso a los equipamientos básicos que faciliten la producción. Este proyecto, se articula con los proyectos que mejoran la disponibilidad energética y recurso hídrico en los sitios productivos.

// RESULTADOS ESPERADOS

Contar en la región con un número creciente de establecimientos productivos, en condiciones apropiadas de infraestructura y equipamientos para abordar una reconversión productiva tendiente a modelos semi-intensivos o intensivos de producción ganadera, vinculadas a la incorporación nuevas razas, formas de manejo y productos.

PREPARAR EL TERRITORIO URBANO

Estrategia general de Actuación

¿Qué significa preparar el Territorio Urbano? ¿Qué se entiende en este documento por “preparar el Territorio Urbano”?

Se trata de comenzar a pensar en construir una ciudad diferente a la que se ha venido construyendo hasta el presente; pero con los mismos actores que han participado hasta el presente. Se trata de sentar las bases de una nueva forma de entender el ordenamiento y la gestión del territorio, donde el estado siga teniendo un rol protagónico en las actividades que tienen que ver fundamentalmente con la creación de nuevo suelo urbano, pero también con la construcción de la vivienda y del espacio público.

Estamos frente a ciudades que no están fragmentadas ni partidas, como otras ciudades de mayor dimensión de la provincia y del país. Pero también se trata de ciudades con escasos recursos, tanto del gobierno local como de la gran mayoría de la población que las habita. Se trata entonces de ir creando las condiciones para ofrecer un espacio urbano de mejor calidad para sus habitantes y de crear condiciones que alienten la localización de actividades productivas y de servicios que permita mejorar el nivel de vida de la población local.



De acuerdo con el estado de situación y con la finalidad expuesta como síntesis de “preparar el territorio urbano” la estrategia general de actuación se va a sustentar en las respuestas a dos preguntas que resultan claves para el ordenamiento de las localidades de la Línea Sur, en este nuevo estadio de desarrollo en el cual se encuentran a partir del inicio de la pavimentación de la RN 23:

// Cómo ordenar en el tiempo la creación de nuevo suelo urbano

// Qué destino proponer para los extensos cuadros de estación

El gobierno local tiene en sus manos la tarea de definir los criterios y orientaciones a seguir para la creación de nuevo suelo urbano como así también la identificación de las áreas más apropiadas para canalizar el crecimiento urbano. Para tal fin, debe disponer de los instrumentos necesarios y adecuados. Instrumentos que deben estar formulados de modo tal de poder dar respuesta a esos criterios y orientaciones que se fijan para el crecimiento de la ciudad.

// **LA CREACIÓN DE NUEVO SUELO URBANO**

La creación de nuevo suelo urbano debe responder a los criterios del desarrollo urbano sostenible que las ciudades están adoptando desde hace ya más de una década. Un desarrollo urbano sostenible que se puede sintetizar en el objetivo de lograr un uso racional de los recursos (suelo y energía). Esto es, como criterio general, aprovechar la disponibilidad de suelo y de infraestructuras con las que cuenta cada localidad. Si bien se trata de pequeñas localidades, la extensión urbana, y la orientación de la extensión urbana, puede convertirse en un problema cuando el crecimiento de la ciudad ha tenido lugar sin una guía muy precisa. Por ello, para la extensión de las ciudades, o sea, para la creación de nuevo suelo urbanizado, se tendrá en cuenta los siguientes criterios de actuación:

- > El completamiento de los vacíos interiores: en el interior de las plantas urbanas se encuentran aún superficies disponibles para la construcción de viviendas y equipamientos y que presentan distintas situaciones:

- Lotes baldíos en áreas con servicios y con o sin pavimento
- Áreas con trazado y parcelamiento aprobado
- Áreas con trazado aprobado
- Grandes áreas indivisas

Es en estas áreas donde la autoridad local debe comenzar a orientar la construcción de nuevas viviendas o de edificaciones para otros usos para así “densificar” y garantizar un mejor aprovechamiento de los servicios y equipamientos existentes.

> La contención de la expansión: criterio complementario del anterior y que se refiere a que la expansión de las áreas urbanizadas no signifique costos de urbanización adicionales (y problemas en el futuro) como puede ser el extender el área urbanizada del *otro lado* de la nueva traza pavimentada de la RN 23.

// **LA RECUPERACIÓN DE LOS CUADROS DE ESTACIÓN**

Los cuadros de estación de las localidades de la Línea Sur se caracterizan por sus grandes dimensiones en relación con las dimensiones de las áreas efectivamente urbanizadas. Este es un dato singular de esta estratégica componente urbana. Pero su dato relevante es que en él se sintetiza la identidad de cada una de las localidades. La estación, las instalaciones ferroviarias, los depósitos, las viviendas, remiten a los orígenes de las localidades, a las actividades que fueron su base económica más importante. Constituyen en la ciudad los sitios identitarios de la población por excelencia.

La recuperación de estos hechos singulares se orienta a que parte de ellos se incorporen como nuevos espacios públicos, polifuncionales (actividades recreativas / culturales / productivas / de servicios urbanos), que pasen a ser apropiados por los vecinos de cada una de las localidades. Muchas de ellas ya han comenzado con esta transformación / recuperación; acción que merece ser replicada en todas las localidades de la Línea Sur.

// Reordenamiento Urbanístico de las localidades

Las localidades de la Línea Sur fueron ocupando el territorio sin orientaciones precisas acerca de la urbanización y la construcción. Esta línea de actuación tiene por finalidad concentrar aquellos proyectos que hagan posible un uso más racional de los recursos necesarios y disponibles para mejorar las condiciones de la organización física y funcional que hoy presentan las localidades, particularmente el recurso suelo, la energía y las infraestructuras.

El ordenamiento del territorio bajo la jurisdicción de un municipio es tarea indelegable de este. Pero, para ello, los gobiernos locales deben contar con las capacidades técnicas adecuadas. Y no se trata solamente de contar con recursos humanos y dispositivos tecnológicos sino, fundamentalmente, de contar con las herramientas más apropiadas para desarrollar esa tarea. Se trata entonces, de poner a disposición del sector público, particularmente del gobierno local, una serie de instrumentos que le permitan asumir y desempeñar eficientemente sus tareas referidas a la gestión y el ordenamiento del territorio que comprende su ejido. Instrumentos que, en síntesis, le permitan tomar decisiones acerca de qué, cómo y dónde construir en la ciudad.

Los proyectos que forman parte de esta línea de actuación son los siguientes:





ESQUEMA DE DESARROLLO URBANO

Es un instrumento básico para el ordenamiento urbanístico de las ciudades cuya finalidad es posibilitar la programación del desarrollo urbano de acuerdo con criterios de racionalidad en el uso del suelo urbano y de protección de los valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales del entorno. En el Esquema de Desarrollo Urbano se expresan las grandes orientaciones respecto del crecimiento de la ciudad, procurando:

- // Compactar el crecimiento, de modo tal de lograr un aprovechamiento más eficiente de la dotación de infraestructuras (agua, cloacas, gas, pavimentos) y garantizar una correcta prestación de los servicios urbanos (iluminación pública, limpieza urbana, recolección de residuos).
- // Ordenar la expansión de la ciudad, evitando que las áreas urbanizadas avancen sitios de riesgo (áreas anegables) o sobre el otro lado de la ruta (dificultades de conectividad y riesgos para la población).
- // Definir la localización de las áreas productivas, de modo tal de evitar conflictos con las áreas residenciales.
- // Reordenar la planta urbana, en relación con el nuevo ingreso a la ciudad que define la nueva traza de la RN 23.

El EDU, debe servir de apoyo para las intervenciones públicas de orden municipal, provincial y/o nacional, de manera de cada una de ellas aporte a construir el modelo de ordenamiento al cual se aspira. Las cuestiones que se tendrán en cuenta en la elaboración de este instrumento son las siguientes:



// Límite del área urbanizada: definición de las posibilidades de expansión de las áreas urbanizadas.

// Estructura urbana: definición de la grilla organizativa interna de la localidad, el llamado esqueleto o estructura de sostén de la planta urbana conformado por la vialidad, los espacios verdes y las grandes instalaciones.

// Usos del suelo: distribución de los usos del suelo (particularmente el uso productivo y logístico) dentro de la planta urbana;

// Proyectos clave: identificación de los proyectos considerados centrales / estratégicos para orientar el desarrollo de la localidad.

// RESULTADOS ESPERADOS

// Contar con definiciones de política urbana que orienten la toma de decisiones respecto del ordenamiento urbanístico de la ciudad.

// Establecer prioridades para la inversión pública en materia de dotación de infraestructuras de acuerdo con las tendencias de crecimientos definidas para la ciudad.

// Identificar los sitios adecuados para la puesta en valor de espacios y equipamientos públicos que mejore la localidad y que la haga más atractiva para su habitantes y visitantes.

// Avanzar en la formación y consolidación de equipos técnicos que tengan una visión integral del desarrollo urbano.



EQUIPAMIENTOS URBANOS PARA LA PRODUCCIÓN

El escenario económico que se plantea como objetivo para la Línea Sur propone un nuevo perfil para la producción ganadera, minera y turística de la región. Esto supone una serie de equipamientos para el desarrollo de las actividades productivas; unos se ubicarán en el territorio rural, otros en el territorio urbano. La actividad ganadera requiere de la instalación de lavaderos de lana y establecimiento de faena. Para la actividad minera no metalífera se requieren sitios de procesamiento que no entren en conflicto con la residencia. Al mismo tiempo, las actividades logísticas y/o comerciales de mediana escala requieren de grandes depósitos que generen movimientos de camiones. En este sentido, se plantea una serie de indicaciones para la localización y el funcionamiento de equipamientos e instalaciones especiales a ubicar en el territorio municipal.

Para la localización de los lavaderos de lana (lavado de lanas sucias para la industria lanera y textil) se tendrán en cuenta las condiciones de riesgo del desarrollo de la actividad y las condiciones operativas de las áreas de carga y descarga y de las áreas de almacenamiento. Para su puesta en marcha y funcionamiento se tendrán en cuenta, además, las condiciones operativas y de higiene del tren de lavado y las condiciones para el tratamiento, reutilización y descarga de las aguas utilizadas.

Para la localización de los mataderos se tendrán en cuenta la dirección de los vientos, las condiciones del suelo, la disponibilidad de servicios (energía eléctrica y agua potable), el tratamiento de desechos y del agua utilizada. Para la puesta en marcha y funcionamiento se tendrán en cuenta las condiciones edilicias que permitan el desempeño correcto de las actividades de matanza y procesamiento, las instalaciones de enfriamiento y refrigeración necesarias y las condiciones operativas de recepción de animales y disponibilidad de corrales. Se ajustará a la normativa según la condición de habilitación que se pretenda regional, provincial, nacional.

Para las actividades de procesamiento de minerales no metalíferos (piedras), se tendrán en cuenta la dirección de los vientos, la generación de polvos para el procesamiento del mineral como para las operaciones de carga y descarga. Se sugiere la incorporación de cortinas forestales que aislen los predios destinados a tal fin.

// RESULTADOS ESPERADOS

- // Contar con disposiciones básicas para orientar la localización de establecimientos específicos de la producción.
- // Dotar a la localidad de una Área de actividades productivas en donde se concentren dichos usos de manera que cada una pueda desarrollar las mismas en buenas condiciones, sin entrar en conflicto con el uso residencial.
- // Evitar la presencia de establecimientos dentro del área urbanizada que puedan causar molestias y/o riesgos para la población
- // Contar con disposiciones que fijen los umbrales mínimos de seguridad e higiene de establecimientos específicos de la producción



SOPORTE NORMATIVO

Es el conjunto de instrumentos legales que permite al municipio gestionar el ordenamiento de la ciudad, de acuerdo con las orientaciones establecidos en el Esquema de Desarrollo Urbano EDU. Posibilita la intervención en la gestión del “día a día” y de “parcela a parcela”, ordenando las acciones de los privados en la localidad. Entre los instrumentos más significativos se encuentran:

// Delimitación del área urbanizada: establece los límites del área urbana y define sus posibilidades de extensión. De esta manera se evita que se urbanice por fuera de esos límites, alentando la ocupación de los terrenos vacíos dentro de la planta urbana.

// Trazado oficial: clasificación de la red de circulación interna (jerarquía vial) e indicación de la continuidad de los trazados a tener en cuenta en la definición de proyectos de nuevas áreas urbanizadas. De esta manera se garantiza continuidad en las circulaciones interiores y mayor simplicidad en la dotación de infraestructura y prestación de servicios.

// Regulación urbanística (Indicadores): Determinan las condiciones para la ocupación y edificación del suelo urbanizado: a) subdivisión de las parcelas (dimensiones mínimas); b) localización de actividades (habilitación de usos); b) condiciones de la edificación (nueva construcciones, ampliación, reforma interior).

// Manual simplificado de procedimientos para la urbanización y subdivisión del suelo: conjunto de requisitos y procedimientos para la puesta en marcha de nuevos proyectos de urbanización (condiciones básicas a tener en cuenta en la definición del proyecto de toda iniciativa de completamiento y extensión de las áreas urbanizadas).

// RESULTADOS ESPERADOS

// Dotar a la localidad de una normativa actualizada acorde al Esquema de Desarrollo Urbano que se propone.

// Contar con instrumentos básicos de ordenamiento urbanístico apropiados para ordenar las acciones de división de la propiedad, usos del suelo y edificación en todas las localidades.

// Avanzar en la formación y consolidación de equipos técnicos que puedan resolver las demandas que, en materia de ordenamiento urbanístico, se presenten en las localidades

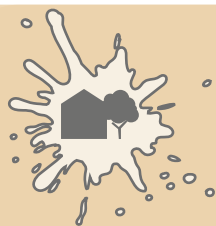
// Calidad del Hábitat

Las localidades de la línea sur, en general, presentan distintas situaciones que dan cuenta de la escasa calidad del hábitat; de la escasa calidad de vida urbana que ofrecen a sus habitantes. Esto se verifica en una ciudad que se va desdibujando en la medida en que nos alejamos del núcleo o calle central donde desaparece el espacio público y se verifica una ausencia de redes de servicios infraestructurales básicos.

La calidad de vida urbana que ofrece una ciudad a sus habitantes (y también a sus visitantes) se puede medir considerando distintos registros: las condiciones constructivas de las viviendas; los niveles de infraestructuración que presentan los distintos sectores que la conforman; la calidad del espacio público (plazas, parques, paseos, calles, etc.); los equipamientos y los servicios que ofrece; los atractivos que brinda, etc., etc. En esta línea de actuación se concentran distintos proyectos específicos para mejorar la calidad de las viviendas y su dotación infraestructural y la relación de las viviendas con el espacio público (cercos, veredas, mobiliario urbano, iluminación, arbolado), la recuperación total / parcial de los cuadros de estación para nuevos usos de acceso público y el aprovechamiento de situaciones especiales (canales, arroyos, áreas arboladas).

Los proyectos que forman parte de esta línea de actuación son los siguientes:





VIVIENDA Y ESPACIO PÚBLICO

Este proyecto aborda dos aspectos de la obra pública, uno referido a la construcción de nuevas unidades habitacionales y otro a la construcción del espacio público. En ambos casos, estas tareas son concebidas por las Directrices como un aporte a la mejora de la calidad de vida de la población como así también como la posibilidad de generar empleo de manera sostenible. Para cada área de trabajo se propone,

Construcción de nuevas unidades habitacionales

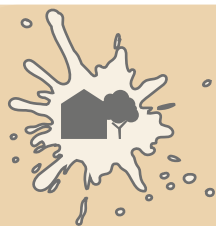
// Contar con prototipos de vivienda alternativos que contemplen el uso de materiales existentes en la zona de manera de reducir los costos de traslado y generar economía en el procesamiento de dichos materiales (piedras, tierra, etc.).

// Recuperar las modalidades y tecnología de construcción ferroviaria en seco (estructura de madera y chapa), de manera de acelerar los tiempos de ejecución de obra, facilitar el traslado de materiales (carga más liviana), e incorporar mano de obra local en procesos estandarizados (tirantería, bastidores, cabriadas), a la vez que construye un renovado paisaje urbano.

// Incorporar criterios de eficiencia energética, mejora de aislación térmica y uso de energías renovables que permitan reducir el consumo de energías tradicionales.

// Contar con canastas de materiales tradicionales para refacción y ampliación de las viviendas.

La posibilidad de que la construcción de viviendas genere economía y empleo de manera estable es posible de lograr si articula como política regional con una asignación presupuestaria planificada y sostenida en el tiempo, de manera de poder organizar pequeñas empresas locales (privadas y/o asociativas) para cubrir esa demanda. Si eso va acompañado de diseño y tecnología con procesamiento local (construcción en seco madera y chapa), se incrementa la posibilidad de ir incorporando mano de obra local.



Construcción del espacio público

La finalidad de este proyecto es mejorar –en algunos casos-, crear el espacio público. Para ello, se tendrán en cuenta distintos tipos de acciones:

- // Mejoramiento barrial (cercos para la delimitación de las parcelas y el espacio público; construcción de solados y completamiento el arbolado y alumbrado público);
- // Mejoras en plazas y paseos: (acciones de mejoras en las plazas existentes tendientes a crear diversidad de espacios públicos y nuevos atractivos en las localidades);
- // Nuevos espacios públicos (particularmente el proyecto del área destinada al “fuelle verde de amortiguación” entre la nueva traza de la RN 23 y la ciudad);
- // Cuadro de estación (nuevos paseos en los sitios desafectados del uso ferroviario)

El empleo de materiales de la zona (piedras naturales), la posibilidad de utilizar premoldeados de hormigón (cordón cuneta, mobiliario urbano, pavimento articulado), para el diseño de los espacios públicos genera economía en la región y construye paisaje urbano y regional.

// RESULTADOS ESPERADOS

- // Mejorar las condiciones de las viviendas de las localidades
- // Satisfacer progresivamente la demanda de nuevas viviendas
- // Mejorar las condiciones de vida urbana de la localidades
- // Crear nuevas fuentes de trabajo para la población local



IDENTIDAD LOCAL

Este proyecto contempla acciones de puesta en valor de aquellos sitios y construcciones que son testimonios de la historia la Línea Sur como así también el acondicionamiento de nuevos sitios para la promoción de la tradición local.

Recuperación integral y puesta en valor de los cuadros de estación

Este proyecto supone intervenir en todo el predio del cuadro de estación, en acuerdo con la empresa Tren Patagónico S.A., en tanto ha sido y es el ferrocarril un elemento identitario de las localidades de la Línea Sur. Entre las acciones que contempla este proyecto integral se encuentran:

- // Delimitación de áreas desafectadas del uso ferroviario en los cuadros de estación;
- // Recuperación y refacción de las estaciones y del resto de construcciones e instalaciones ferroviarias;
- // Recuperación, refacción y renovación de las viviendas construidas en el interior del predio del cuadro de estación;
- // Parquización de las áreas desafectadas / ubicación de áreas para prácticas deportivas.

Para localidades en donde los cuadros de estación tienen mayor desarrollo e impacto urbano (Ingeniero Jacobacci), se debe ampliar las intervenciones a las construcciones en el entorno de estación en donde se identifican algunos galpones de acopio de alto valor patrimonial.



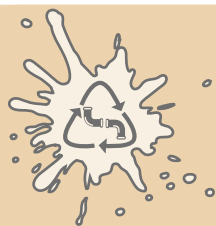
Portales de Bienvenida RN 23: Sistema de edificios de recepción al visitante en los ingresos a las ciudades.

Este proyecto se propone destacar y jerarquizar el nuevo acceso a la ciudad desde la ruta nacional N° 23, otorgándole a las localidades un nuevo elemento que las distinga. Consiste en la construcción de una oficina de bienvenida a la localidad donde se indiquen al viajero los atractivos con los que cuenta, pudiendo estar acompañada por un sitio de exposición y venta de la producción regional, en particular los productos de la actividad de los artesanos locales.

La localización de los mismos se incorpora a los EDU (Esquemas de desarrollo urbano) y debe contar con un diseño cuidado, visible, transparente, que invite al viajero a detenerse.

// RESULTADOS ESPERADOS

- // Recuperar edificaciones de valor patrimonial
- // Incrementar progresivamente la superficie de espacios públicos de la ciudad
- // Contribuir al desarrollo turístico provincial
- // Promover el desarrollo de la actividad artesanal de la región
- // Crear nuevas fuentes de trabajo para la población local



SANEAMIENTO URBANO (REDES DE SERVICIO Y GIRSU)

Este proyecto contempla dos grandes áreas respecto de las mejoras en las condiciones de saneamiento que presentan las localidades: las redes de infraestructura y el tratamiento de los residuos sólidos urbanos.

Redes de infraestructuras

El proyecto prevé el completamiento de la cobertura de cloacas en las localidades con déficit y la instalación de plantas de tratamiento por fito-remediación (sistema conocido también como lagunas facultativas). Este método resulta ser el menos oneroso en términos de inversión inicial y costos operativos ya que no requiere de consumos energéticos para su funcionamiento. Por otro lado, el agua resultante puede ser reutilizada para riego de superficies destinadas a producciones no consuntivas (forestaciones, mallines y pasturas).

Gestión integral de residuos sólidos urbanos

Este es un proyecto de alcance local y regional para la recolección, tratamiento y disposición final de los RSU. Entre las acciones que corresponden a este proyecto, se contemplan las siguientes:

- // Separación de residuos en origen (vivienda), con recolección diferenciada para residuos secos y orgánicos;
- // Instalación de una planta de clasificación por localidad que permita preparar para su transporte y posterior comercialización todos los residuos reusables y reciclables;
- // Adecuación de un sitio adecuado para la disposición final de los residuos últimos sin valor comercial, con las técnicas de construcción adecuadas para evitar contaminación al suelo y al aire.

Tanto las campañas de comunicación para llevar adelante el GIRSU como el sistema de comercialización de los diferentes materiales recuperados, serán de alcance regional, para reducir costos y lograr economías de escala en relación con la logística. Deberá evaluarse en cada localidad la pertinencia de compostar o dar destino final a los residuos orgánicos.

En este caso, es importante contar con un adecuado y económico medio de transporte de los residuos a comercializar. Por ello, se considera al ferrocarril como un socio estratégico de este proyecto. En ese sentido, los Esquemas de Desarrollo Urbano, proponen sitios adecuados para la planta de clasificación cercanas a las vías del ferrocarril y cuadros de estación.

// RESULTADOS ESPERADOS

- // Mejorar las condiciones de vida urbana de las localidades
- // Mejorar las condiciones de salud de la población
- // Crear nuevas fuentes de trabajo para la población local

PREPARAR EL TERRITORIO INSTITUCIONAL

Las características singulares del territorio de la Línea Sur en cuanto a cantidad de habitantes (algo más de 20.000), a su extensión lineal (600 km de la ruta 23), su número de habitantes en relación al total provincial (3%) y el número de localidades (8) ponen de manifiesto las dificultades para llevar adelante estrategias de desarrollo de impacto positivo, al hacerlo de manera individual y fragmentada. De ahí que resulta oportuna y necesaria la perspectiva de pensarse y pensar el desarrollo de manera conjunta y coordinada.

La pavimentación de la RN 23 significa para la Región una oportunidad enorme para su desarrollo. Para que esa oportunidad no se convierta en una amenaza los gobiernos municipales deben prepararse para gestionar los cambios que ocurrirán ineludiblemente. Las capacidades requeridas para llevar adelante procesos de desarrollo local y regional suponen un concepto de capacidad como factor facilitador, que colabora y aporta para que las cosas ocurran en el sentido deseado. Ello requiere de un municipio y de otras instituciones que sepan y puedan llevar adelante esos propósitos cuya estructura, organización y funcionamiento responda adecuadamente a los actuales desafíos del territorial.

Preparar el Territorio Institucional significa generar condiciones organizacionales para estar a la altura de los cambios que indefectiblemente se van a producir a partir de esa obra de infraestructura. La situación antes planteada marca la necesidad de reorientar la gestión de las organizaciones públicas (específicamente Municipios y Ente) para nuevos desafíos y trazar cambios hacia el desarrollo del territorio. Ese desarrollo, como se vino tratando a lo largo del presente trabajo, se propone una direccionalidad que le da carácter y singularidad: productivo, inclusivo, integral, sustentable y regional, vale decir las organizaciones requieren de capacidades acordes a esos propósitos.

En esa dirección se deben *alinear* los actores institucionales, lo cual implica iniciar un proceso de cambios en esas organizaciones. La pavimentación de la ruta 23 va a afectar significativamente a los municipios individualmente y a la Línea en su conjunto, de manera que resulta indispensable promover y articular acciones que conduzcan a modificar estructuras y prácticas para y hacer realidad los programas y proyectos estratégicos de la Línea.

Preparar el Territorio Institucional significa generar las modificaciones necesarias tiempo para que el sector público esté en condiciones de liderar y motorizar esos programas y proyectos y ser capaz sostenerlos en el tiempo.

// **LÍNEAS DE ACTUACIÓN**

Para preparar el Territorio Institucional, se proponen dos líneas de actuación, una que contempla la Gestión Regional en su conjunto y la otra considera la Gestión local, involucrando a los municipios de manera singular.



// Gestión Regional

Fomentar un nuevo modelo de gestión público basado en la cooperación y coordinación inter municipal e inter jurisdiccional para el diseño y ejecución de los proyectos priorizados; y adecuar la estructura y el funcionamiento del Ente de la Región Sur con equipos de proyectos flexibles y dinámicos para la gestión de los proyectos priorizados.

La presencia del Ente Regional resulta una fortaleza ineludible, desde aquí se alienta, además, un modelo de gestión pública que contemple formas y arreglos institucionales entre municipios, o entre municipios y otros actores tanto públicos como privados, según el tipo de proyecto que se trate (turismo, normativa urbana, información catastral y profesionales compartidos etc.) de funcionamiento a término y escasamente institucionalizado. La articulación con el gobierno provincial y nacional es clave a la hora del diseño de proyectos de envergadura y la obtención de financiamiento; pero también resulta indispensable poner en sinergia la multiplicidad de programas, proyectos y acciones de distintos ministerios nacionales y provinciales destinados a resolver los mismos problemas, que atienden a los mismos beneficiarios, que generan multiplicidad de institucionalidades ad hoc, para lograr modificar sustantivamente la calidad de vida de la población de la Región. Dado el alto reconocimiento de la potencialidad del Ente, las DT pueden constituirse en una nueva oportunidad para reorientar y re significarlo. Poner en discusión la actual estructura organizacional y funcional resulta de alto valor para asegurar la eficacia de los proyectos.





MESA INTERMUNICIPAL



// Reunión con autoridades municipales y provinciales

El proyecto alude a la modalidad de gestión de los proyectos priorizados por las Directrices de Ordenamiento LS. Las mesas de gestión son considerados tanto dispositivos y herramientas de gestión, como espacios de discusión para el diseño y ejecución de proyectos. Su formalidad institucional depende de los actores que la componen, son flexibles y su duración depende de los tiempos de gestión del proyecto. Algunas de ellas pueden convertirse luego en lugares de evaluación y seguimiento del proyecto. Son herramientas para los acuerdos estratégicos del proyecto, pero fundamentalmente para definir y coordinar las tareas y compromisos de cada uno de los municipios y de otros actores participantes. No se requiere de una institucionalidad formal, su legitimidad está dada por la voluntad y dinámica de trabajo de los actores.

Su especificidad y constitución depende del proyecto que se trate. Lo primordial es el acuerdo sobre diseño y ejecución de una agenda de trabajo ad hoc, con objetivos y cronogramas consensuados por los miembros de la Mesa. Su tarea se traduce en acciones concretas y en donde cada uno realiza una o más tareas específicas de articulación (que la complejidad y la división alcancen unidad y cierta simplificación) y coordinación (evitar contradicciones y reducir disfunciones) con los otros participantes.

// RESULTADOS ESPERADOS

- // La constitución y funcionamiento de un espacio de trabajo y acuerdo para el diseño de proyectos estratégicos.
- // El diseño por parte de la Mesa de una agenda priorizada de proyectos.
- // Diseño de cronogramas.
- // Distribución de tareas y de responsabilidades en la puesta en marcha de los proyectos.



PLATAFORMA ABIERTA DE FINANCIAMIENTO

La Plataforma Abierta de Financiamiento Territorial es un espacio virtual de gestión colaborativa que concentra y desarrolla las distintas fuentes de financiamiento vigente.

Existen dos lógicas posibles para organizar la búsqueda de fuentes de financiamiento de proyectos: 1. estar pendiente de las convocatorias y presentar algo de acuerdo a los ejes definidos por las mismas. 2. desarrollar un proyecto y salir a buscar quién lo financie.

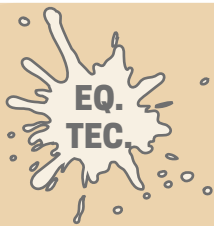
En el primer caso hay que investigar qué Fuentes de Financiamiento provincial, nacional e internacional etc. están en vigencia y suscribirse a boletines donde aparecen convocatorias de manera de recibir la información en tiempo para diseñar el proyecto. Esta situación es poco recomendable ya que podemos embarcarnos en proyectos que no resultan relevantes y en caso que los sean, posiblemente no se tenga el tiempo ni la información suficiente para desarrollarlo. En el segundo caso, a la información hay que salir a buscarla y solo se tratará de ajustar el proyecto a requerimientos formales específicos de esa línea de financiamiento.

La PAF (Plataforma Abierta de Financiamiento) es un recurso que pone a disposición las líneas y modalidades de financiamiento disponible de manera que tanto el Ente como los municipios puedan hacer uso de esa información. La Plataforma también tendría un repositorio de proyectos en ejecución de todas las jurisdicciones y organismos para aportar al conocimiento de los actores territoriales y construya cierta memoria institucional del territorio.

// RESULTADOS ESPERADOS

// Diseño de un sitio web simple y amigable que contenga las líneas de financiamiento vigentes (internacionales, nacionales y provinciales), un repositorio de programas en ejecución y uno de programas y proyectos ya ejecutados.

// Que los municipios y el Ente dispongan de personal que realice esas búsquedas y las incorporen a la plataforma.



EQUIPOS TÉCNICOS A TÉRMINO (PARA EL ENTE)

A partir de la definición participativa de los proyectos de las Directrices, el Ente encuentra una oportunidad para re significar su rol estratégico técnico institucional en la Región Sur. El objetivo principal del proyecto consiste en instalar en el Ente una nueva modalidad de gestión para los proyectos estratégicos de la LS. Los proyectos priorizados requerirán de un fuerte, sistemático y dinámico acompañamiento profesional; para ello la importante capacidad técnica del Ente se re piensa en función de una estructura más dinámica y más flexible; la asistencia y seguimiento técnicos se concentran en esos proyectos y que una vez que los mismos comienzan a ejecutarse y logren cierta autonomía (propósito central de los proyectos de desarrollo), esos profesionales articulan sus esfuerzos y sus conocimientos en otros proyectos.

La priorización (político-técnico) de los proyectos a implementar, serán los que orienten la conformación de dichos equipos y su articulación en el territorio con las contrapartes locales, provinciales y nacionales. Resulta indispensable trabajar con indicadores de resultado, ya que esa modalidad permite conocer los esfuerzos que se realizan y los impactos sobre el territorio. Lo ideal es utilizar indicadores que requieran de información ya existente o que sea posible obtenerla en el desarrollo del proyecto.

// RESULTADOS ESPERADOS

// Diseño de una nueva modalidad de trabajo en el Ente que posibilite aprovechar de manera sistemática y sostenible las capacidades de los técnicos, concentrar los esfuerzos y recursos en los proyectos estratégicos.

// Diseño de un sistema de evaluación de eficacia de los proyectos.

// Nueva modalidad de gestión para los proyectos estratégicos de la LS, fomentando la coordinación, articulación y acompañamiento a los municipios en temas vinculados al diseño, formulación y gestión de proyectos de carácter estratégicos para la región.

// Gestión Local

Mejorar las capacidades municipales para la gestión eficaz de proyectos, a partir de re diseños organizacionales, asistencia técnica focalizada y capacitaciones situadas; definir y consolidar políticas de recaudación municipal y, promover el fortalecimiento de Sociedad Civil, activando su organización y corresponsabilidad.

Se proponen re diseños organizacionales en los municipios, acordes a los nuevos propósitos y objetivos de la Región. Se estimulará la formación y capacitación en diseño y uso de tecnologías de gestión como catastro, registro de beneficiarios, sistemas de información, etc. Además se contemplan temas de re aplicabilidad como organización del trabajo, formulación de proyectos, comunicación interna y externa, trabajo en equipo, gestión por proyecto, etc. Dada la debilidad y dependencia económica financiera de los municipios resulta nodal avanzar en políticas tributarias para aumentar su autonomía económica.

Por otro lado, también se requiere avanzar acciones de articulación con los vecinos y promoción de actividades conjuntas para fomentar el sentido de pertenencia, los lazos sociales, la motivación y las identidades colectivas. Estas cuestiones no surgen ni se desarrollan mágica y rápidamente, requieren de planificación, sistematicidad y tenacidad ya que involucra procesos de construcción de subjetividades desde imaginarios, valores y disposiciones culturales y patrones de organización comunitaria.





REDISEÑO ORGANIZACIONAL Y CAPACITACION



// Rediseño Organizacional

Fuente: <http://macanta.com.au/wp-content/uploads/2011/04/DC4.png>

El objetivo del proyecto es analizar la estructura y dinámica de la organización municipal, evaluar ajustes y re diseños para adecuarlas a los desafíos actuales de gestión.

Las municipalidades de las localidades de la Línea Sur se presentan mayoritariamente débiles, escasamente institucionalizadas y con tareas y responsabilidades confusamente asignadas. Las Directrices se presentan como una oportunidad para adecuar el funcionamiento municipal. Se pretende iniciar ese proceso a partir de proyectos concretos de manera producir ajustes adecuados y pertinentes. Se trata de mejorar el funcionamiento del municipio de manera de optimizar los recursos, transparentar los mecanismos y gestionar eficazmente según los objetivos propuestos.

Considerando la escala y la complejidad de las localidades resultan más adecuadas organizaciones menos detalladas y formales, flexibles con grupos que cooperan para resolver problemas y realizar los trabajos ajustadamente; además la organización funcional territorial o por programas y proyectos se adecua a centros poblados con territorios rurales dispersos. La estructura organizacional es solo una herramienta de gestión; la misma debe estar en función de la estrategia y proyectos institucionales.



Se propone, capacitar en competencias a los recursos humanos municipales para mejorar su desempeño y cumplir eficazmente los fines y objetivos del estado local. Las competencias son una combinación de atributos (conocimientos, valores y habilidades) para el desempeño de situaciones específicas. Las competencias se vinculan a una tarea o a una actividad determinada. El Programa incluye capacitación en competencias básicas, aquellas que permiten a la organización llevar adelante los procesos centrales, más relevantes, aquellos que la diferencian de otras organizaciones y que todos los miembros de la organización deben poseer estas competencias. Contempla por ejemplo Servicios Orientados al Ciudadano, Comunicación interna e institucional, Trabajo en equipo, Elementos básicos de Planificación, Manejo elemental de TICs, Principios de la Organización Municipal.

// RESULTADOS ESPERADOS

// Diseño de una nueva modalidad de trabajo, que permitan mejorar la calidad de gestión local y responder de forma más efectiva a las necesidades locales.

// Capacitación y coordinación de los equipos locales generando estructuras municipales flexibles con grupos que cooperan entre si y generan organizaciones funcionales al territorio, conformando equipos que trabajan por programas y proyectos.



FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN TRIBUTARIA

Definir una política de recaudación municipal que les permita a los municipios gestionar recursos propios, a través del desarrollo de sistemas catastrales, mejoras en la prestación de los servicios y en la comunicación con el vecino.

La gestión tributaria municipal tiene por objetivo fortalecer la capacidad de gestión de la administración tributaria local a través de la generación de ingresos propios iniciando o mejorando prácticas de tributación, para gestionar y solucionar problemas locales por parte del municipio logrando una mayor autonomía para implementar políticas públicas.

El Programa requiere de: 1) Alineamiento político- institucional acerca de los objetivos del programa, 2) Mejora de los servicios prestados por el municipio (que exprese la utilización eficaz de los recursos), 3) Sistema Catastral actualizado, 4) Mejora en el soporte informático, 5) Personal capacitado para uso y actualización, 6) Simplificación de trámites y facilidades de pago, 7) Campañas en educación y cultura tributaria, donde se transparente con claridad los destinos y uso de la recaudación.

La comunicación y transparencia en la gestión de la recaudación es un elemento importante a emprender. Es imprescindible que se informe constantemente a la población, a través de los medios adecuados, sobre las razones, cálculos, factores, tasas, componentes y otros que definen el monto de los tributos para que no existan dudas en la comunidad.

Por otro lado, es importante que la gestión avance en un plan de obras el cual sea publicado periódicamente con el fin de informar a la ciudadanía de la relación entre obras y aportes y hacer visible que el pago de las tasas municipales incide de manera directa en la concreción de obras en la localidad.

Las herramientas de gestión tributaria favorecen la obtención de mayores recursos locales genuinos y al aumento de los porcentajes de cobrabilidad de tasas, derechos e impuestos locales, en la medida en que se implementen innovaciones administrativas (haciendo mejor uso de los recursos humanos, mejorando procesos y estructuras, obteniendo un mayor provecho de la tecnología, etc.). Sobre todo si se facilita a los contribuyentes el entendimiento y cumplimiento de sus obligaciones de manera voluntaria a través de una fuerte campaña de educación y cultura tributaria.

RESULTADOS ESPERADOS

- // Desarrollo e implementación de un sistema de cobro de impuestos eficiente, que mejore la recaudación de las tasas de servicios, a la propiedad, industria y comercio y automotores, aportando a mejorar la cultura tributaria local.
- // Comunicación y transparencia en la gestión de la recaudación con el fin de mejorar la cobrabilidad de los impuestos municipales.
- // Elaboración de un Plan de obra y publicación del mismo, que muestre la correlación entre tributación y obras efectuadas.



PROMOCIÓN DE ARTICULACIÓN MUNICIPIO - COMUNIDAD

El propósito de este Plan es movilizar e interesar a la sociedad en los temas de desarrollo local y promover su organización e involucramiento. Para ello se propone articular estrategias y acciones comunitarias que impliquen la participación y el activismo social en cuestiones de distinta relevancia e impacto. Se trata de contribuir al fortalecimiento de la sociedad, de aportar capacidad para organizarse, llevar adelante proyectos y lograr cierto grado de autonomía. En este sentido, la estrategia se encamina a promover que ocurran cosas más allá de las que prepara la municipalidad; que los vecinos se encuentren y se organicen. Para ello es necesario incorporar la participación activa de la sociedad en cada una de las acciones y actividades locales, co responsabilizar a los vecinos de manera de empoderarlos.

El Plan contempla fundamentalmente acciones y actividades colaborativas entre las localidades de la Región, pero también otras de carácter local. Se proponen capacitaciones, talleres, laboratorios y encuentros para el abordaje y puesta en valor de la organización social y comunitaria

Varios de los proyectos incluidos en el Territorio Rural y el Territorio Urbano, requieren de este esquema de articulación, cooperación e involucramiento, por lo que es necesario estar atentos para que este proyecto sea una componente transversal en la implementación de las Directrices.

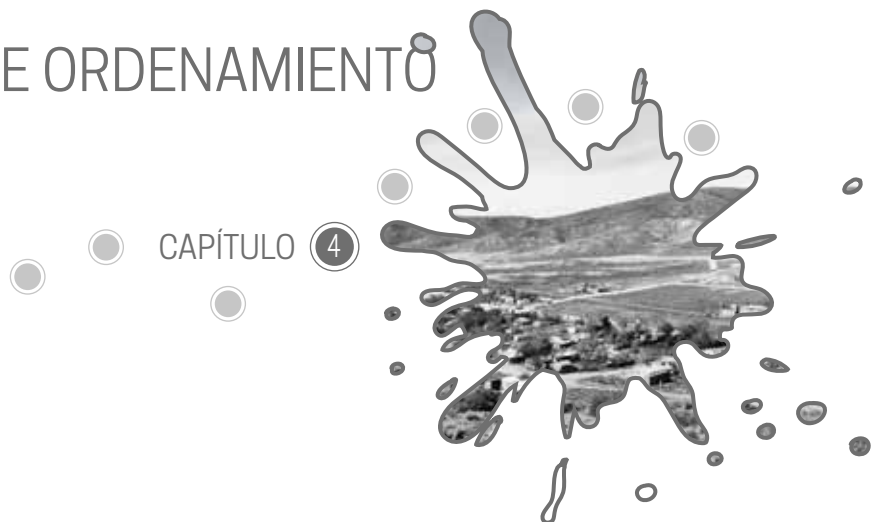
RESULTADOS ESPERADOS

// Trabajo en red para la implementación de acciones e iniciativas promovidas por actores sociedad civil.

// Generación de acciones y actividades de carácter colaborativas entre las localidades de la región y de carácter local. Implementación de agendas colaborativas y coordinadas entre los municipios y las organizaciones de la RS

// ESQUEMAS DE ORDENAMIENTO URBANO

CAPÍTULO 4

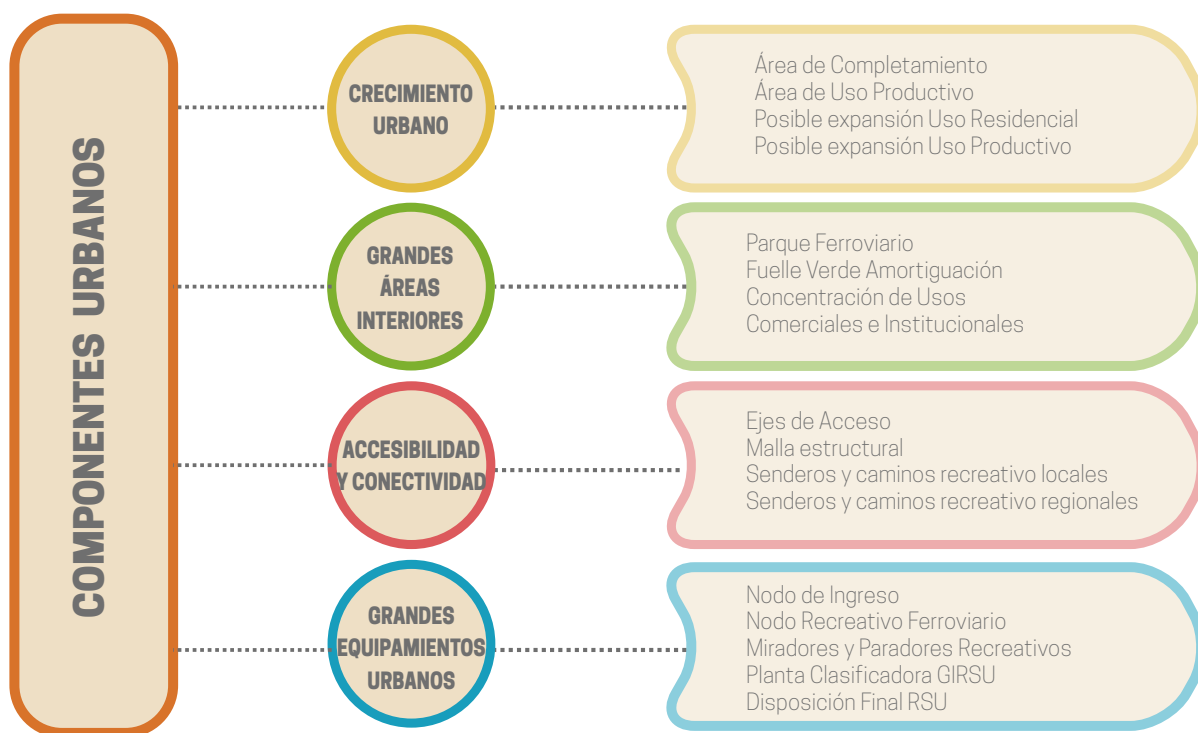


COMPONENTES DEL ORDENAMIENTO URBANO

El proyecto para el ordenamiento físico funcional de las localidades de la Línea Sur toma la forma de un Esquema de Desarrollo Urbano EDU, un instrumento o figura del ordenamiento urbanístico que define la organización físico funcional que se piensa para una localidad en un horizonte temporal en torno de un decenio y que propone. Propuesta de organización físico funcional que también contempla las alternativas de crecimiento que se formulan para la localidad.

La elaboración del Esquema de Desarrollo Urbano comienza por definir una serie de elementos o componentes de la ciudad que, en su articulación, contribuyen a presentar el esquema que da cuenta de cómo se está pensando el futuro próximo de la ciudad a partir de la nueva situación creada por la pavimentación de la RN 23.

Estos componentes se organizan en cuatro categorías como se indica a continuación:



// Desarrollo de las categorías de intervención

ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

Para la definición de una propuesta de estructura vial jerárquica que forme parte del Esquema de Desarrollo Urbano de una localidad se identifican dos tipos de calles o recorridos que corresponden a la vialidad de la ciudad y su entorno inmediato:

// los ejes de acceso y la malla estructural que definen gran parte de la *estructura de sostén* del área urbanizada. Su identificación hace posible la priorización de acciones sobre el trazado de calles de la ciudad (construcción de cordón cuneta, pavimento, acciones de mejora del espacio público, tales como arbolado urbano, alumbrado, construcción de veredas, etc.) y la decisión respecto de la localización de determinados usos y equipamientos.

// los senderos y caminos recreativos locales (no son de carácter estructural) y regionales (pueden tener un carácter estructural en la organización del espacio rural del entorno, en particular en relación con los valles irrigados que se disponen en torno de algunas de las localidades).

De acuerdo con ello, los ejes y caminos recreativos que se identifican a los fines del ordenamiento urbano son los siguientes:

// **Ejes de acceso**, recorrido que vincula el nuevo acceso a la ciudad desde la traza pavimentada de la RN 23 hasta llegar al núcleo de concentración de actividades comerciales o el cuadro de estación y que en muchos casos se completa con la calle de otro acceso de importancia (generalmente el acceso desde la antigua traza de la RN 23).

// **Malla estructural**, sistema de calles que vinculan (de modo longitudinal y transversal) distintos sectores de la ciudad con los extremos del área urbanizada. Entre ellas se encuentran las que vinculan el sector de concentración de actividades comerciales con el eje de acceso y con otros sectores internos de la ciudad. Las calles que conforman esta malla estructural son las que continúan su trazado en la medida en que se extienda el área urbanizada; es decir, acompañan el proceso de urbanización garantizando un crecimiento armónico de la planta urbana.

// **Senderos y caminos recreativos locales**, recorridos programados que forman parte del proyecto de los espacios/paseos recreativos de la ciudad y que cuentan con determinado tipo de mobiliario urbano en toda su extensión o concentrados en sitios particulares de vinculación con el trazado de la ciudad o con la presencia de equipamientos comunitarios específicos.

// **Senderos y caminos recreativos regionales**, recorridos en el entorno rural que parten desde la localidad hacia sitios recreativos y de atracción para los habitantes y visitantes (miradores, elementos particulares de la topografía, valles irrigados)

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

Corresponde a sitios clave de la ciudad –tanto los existentes a mejorar y recuperar como los que resultan de nuevas propuestas– que se articulan con los ejes de acceso y la malla estructural antes definidos y, también, a sitios en el entorno rural que reúnen condiciones de valor paisajístico o que corresponden a un uso específico cuyo ordenamiento y regulación aparece como una de las propuestas más importantes para mejorar las condiciones ambientales que hoy presentan las ciudades. Se trata de los siguientes casos:

// **Nodo de ingreso**, sitio de acceso a la localidad desde la nueva traza pavimentada de la RN 23 que estará indicado por un tipo de instalación especial y cuya presencia destaque el lugar desde la misma ruta. En este sitio podrá ubicarse una oficina de recepción al visitante, exposición de productos regionales y de artesanías locales y todo otro tipo de uso compatible con el rol que se le dá al lugar. Queda excluido de este lugar el uso residencial.

// **Nodo recreativo ferroviario**, corresponde al sector del cuadro de estación que se desarrolla como espacio verde/recreativo teniendo como principal instalación al edificio de la estación.

// **Miradores y paradores recreativos**, puntos de vista panorámicos en el entorno rural de las localidades. En aquellos más próximos a la RN 23 se ubicarán instalaciones propias de un mirador como ya se ha hecho por ej. en Ingeniero Jacobacci o como los que la Secretaría de Turismo propone ubicar en distintos puntos del recorrido de la RN 1.

// **Planta clasificadora de RSU**, se propone su ubicación en un lugar próximo al cuadro de estación, o incluso en su interior, en uno de sus extremos. La planta clasificadora forma parte del proyecto regional de gestión de RSU cuyo propósito es terminar con el foco de contaminación de los basura-

les a cielo abierto que existen hoy en el territorio rural.

// **Sitio de disposición final de RSU**, corresponde a los sitios del área rural donde hoy se ubican los basurales a cielo abierto.

GRANDES ÁREAS INTERIORES

En la ciudad por fuera del uso residencial (vivienda, tanto aquella construida por el sector público como por el sector privado) se identifican áreas que se distinguen por la presencia dominante de un uso o usos en particular. Las grandes áreas que se identifican son:

// **Parque ferroviario**, espacio multifuncional que se desarrollará en aquellos sitios que pueden ser desafectados del uso ferroviario; el protagonista de este extenso sitio será el espacio público (áreas parquizadas, senderos, áreas forestadas) que articulará la ubicación de distinto tipo de actividades y sus correspondientes instalaciones: desde las recreativas y culturales hasta las productivas. No se contempla la localización de usos residenciales. Se prevé la recuperación de galpones existentes y la puesta en valor de otras instalaciones del patrimonio ferroviario local.

// **Fuelle verde de amortiguación**, área no edificable parquizada que se desarrolla entre el área urbanizada y la nueva traza pavimentada de la RN 23. Este nuevo paseo de la ciudad podrá contener en su interior instalaciones y/o equipamientos recreativos.

// **Concentración de usos institucionales y comerciales**, el área o eje de la localidad donde se registra mayor densidad de usos institucionales/administrativos y comerciales y que conforman **el centro** de la ciudad.

CRECIMIENTO URBANO

Son los sitios que se proponen para orientar el crecimiento de la ciudad por medio de acciones de completamiento o de extensión, tal como se propone a continuación:

// **Áreas de completamiento**: áreas del interior y del borde de la ciudad que aún se encuentran baldías a pesar de contar algunas de ellas con trazados y parcelamiento aprobados pero aún no ejecutados. Son los sitios donde, a través de distintos procedimientos e instrumentos, los gobiernos locales orientarán preferentemente la construcción de nuevas unidades de vivienda y de equipamientos comunitarios.

// **Posible expansión de uso residencial**: sectores por fuera de las áreas efectivamente urbanizadas o definidas de completamiento, donde se con-

templa la posibilidad de su extensión para el uso residencial.

// **Possible expansión de uso productivo**, sectores por fuera de las áreas efectivamente urbanizadas donde se contempla la posibilidad de su extensión para el uso productivo/logístico. Se define en todas las localidades ya que, en general, no se cuenta en la actualidad con un sector de estas características.

// El armado del Esquema de Desarrollo Urbano - EDU

El propósito del Esquema de Desarrollo Urbano EDU es el de transmitir de manera simple y precisa cuál es la propuesta integral de la organización físico-funcional de una localidad, o sea, el proyecto para su ordenamiento urbanístico. Para ello se recurre a expresar esa idea respecto del ordenamiento de la localidad en un esquema que presente -solamente- qué se propone y qué se incorpora. Este planteo da cuenta de un proyecto y no de un estado de situación. Para la definición del esquema se trabaja con los elementos antes expuestos y se procede de acuerdo con los siguientes pasos:

- 1/ Organización de la *estructura de soporte* de la localidad, red vial jerárquica que ordena internamente a la localidad y organiza el futuro crecimiento de la planta urbana.
- 2/ Incorporación de los nuevos espacios verdes de carácter público que se proponen para la localidad (plazas, paseos, instalaciones deportivas, etc.)
- 3/ Incorporación de los nuevos GEUs (Grandes Equipamientos Urbanos) que se proponen para la localidad (nodo de acceso, planta de tratamiento de RSU, etc.)
- 4/ Definición de las áreas o ejes donde se propone concentrar (o continuar concentrando) los usos comerciales, administrativos, de servicios, etc. (usos no residenciales, excepto los usos productivos)
- 5- Identificación de las áreas que se proponen para el crecimiento urbano (localización de nuevas unidades habitacionales): áreas de completamiento y áreas de posible extensión del uso residencial.
- 6- Identificación de un sitio para la localización de las actividades productivas, indicando las posibilidades de extensión

EL SOPORTE NORMATIVO

Modelo para armar

El ordenamiento urbanístico de una ciudad supone definir una serie de indicaciones y procedimientos respecto de cómo se puede *crear* y cómo se puede *usar* el suelo urbano. La *creación* y el *uso* del suelo urbano supone acciones de distinto alcance que se van definiendo en distintos momentos y, fundamentalmente, con la ayuda de distintos instrumentos. Acciones que, en general, tienen que ver con la definición y apertura de trazados, la subdivisión parcelaria y la edificación.

El llamado *soporte normativo* es el conjunto de instrumentos legales que permite al municipio gestionar el ordenamiento de la ciudad de acuerdo con las orientaciones establecidas en el Esquema de Desarrollo Urbano EDU. Hace posible la gestión del día a día ya que *traduce* las orientaciones del EDU en indicaciones y procedimientos precisos que permiten ordenar las acciones del sector público y del sector privado en la localidad.

A continuación, se plantean aquellos instrumentos que pueden ser de mayor utilidad para la gestión local. La idea es que cada municipio, de acuerdo con su grado de desarrollo, complejidad funcional y dinámica de crecimiento, vaya escogiendo los que resulten más pertinentes para la gestión de su territorio. Estos instrumentos deben estar articulados, necesariamente, con las propuestas del EDU (Esquema de Desarrollo Urbano) y formar parte de un compendio normativo que vaya configurando su Soporte Normativo Local.

En términos generales, estos instrumentos son conceptualmente válidos para todas las localidades de la Línea Sur, los contenidos e indicadores específicos se adecuarán a cada una de ellas. Es recomendable que puedan ser trabajados de manera conjunta, revisados e implementados regionalmente lo que facilita el aprendizaje de los equipos técnicos y políticos de las ciudades. Un equipo técnico *a término* dentro del Ente de Desarrollo que funcione como referencia y apoyo puede ser de gran utilidad para una implementación más efectiva y adecuada.

Dado que se trata de instrumentos técnicos, de validez legal, deben estar en todos los casos refrendados por una ordenanza. La incorporación de los concejales de la región en el proceso de diseño y elaboración de los mismos es altamente recomendable.



CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Es el punto de partida para el ordenamiento urbanístico de la ciudad. Su finalidad es la de ordenar el crecimiento de la planta urbana. Para ello se clasifica el territorio en suelo rural y suelo urbano. Dentro de este último se indican las denominadas áreas de completamiento (aquellos sectores en el interior y/o el borde de la localidad que se encuentran en condiciones de ser urbanizados). De esta manera se fija con precisión el límite del área urbana: la línea que indica hasta donde la ciudad puede crecer.

TRAZADO OFICIAL DE CALLES

La elaboración del plano oficial del trazado de calles tiene por finalidad definir la estructura vial que articula las áreas interiores de una localidad así como también sostener y organizar el desarrollo de las áreas de completamiento y de posible expansión. Esto supone la definición de:

- // El sistema vial y del carácter de las vías de circulación que lo integran.
- // El ancho oficial para cada tipo de calle entre las líneas oficiales de edificación (bulevar, avenida, calle, senderos peatonales, etc.). Este ancho comprende el ancho destinado a la calzada y a las veredas o solados.
- // La línea oficial de edificación

Todo proyecto de subdivisión parcelaria y/o de nueva urbanización deberá contemplar la apertura de calles que correspondiera de acuerdo con lo establecido en el plano oficial del trazado de la ciudad.

REGULACIÓN URBANÍSTICA (SUBDIVISIÓN / USOS / EDIFICACIÓN)

Este instrumento tiene por finalidad definir las condiciones a tener en cuenta en toda acción referida a la subdivisión del suelo, la asignación de usos y la edificabilidad dentro del área urbana de la ciudad.

Estas condiciones se precisan a partir de fijar *indicadores urbanísticos*. De acuerdo con las características de la ciudad y del estado de situación que presente se podrán identificar en el interior de la planta urbana distintos sectores o áreas a las cuales se les asignarán sus correspondientes indicadores urbanísticos. Estos indicadores tienen que ver con:

// El parcelamiento

Indicaciones respecto del parcelamiento de una gran parcela indivisa y de la subdivisión de parcelas aprobadas.

- > Dimensiones mínimas de la parcela: superficie mínima y frente mínimo aceptados
- > Posibilidades de subdivisión y anexión (englobamiento) de parcelas.

// Los usos

Indicaciones respecto de los usos que se aceptan ubicar dentro de la ciudad y de los sitios más apropiados para ellos y/o de las condiciones a cumplir para su localización.

- > Clasificación de los usos: definición de áreas habilitadas para usos (residencial, comercial, productivo, logístico, etc.). La clasificación tiene un doble propósito: evitar conflictos de usos que alteren la convivencia ciudadana y, a la vez, otorgar mixtura y dinamismo a la localidad.

// La edificabilidad

Establece las posibilidades y modalidades de construcción sobre la parcela.

- > Porcentaje máximo de la superficie total de la parcela a ser ocupada (FOS – Factor de Ocupación de Suelo)
- > Altura máxima de la edificación (se indica en número de plantas y en metros, que se miden sobre la línea de edificación)
- > Dimensiones mínimas de patios (superficie y lado mínimo)
- > Ubicación de la edificación en la parcela (retiro de la línea de edificación por jardín y retiros laterales y de fondo si correspondiera)

REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN (REGLAMENTO DE LA EDIFICACIÓN)

Este instrumento tiene por finalidad garantizar que las construcciones que se realicen dentro de la jurisdicción municipal reúnan las condiciones constructivas, de higiene y de seguridad apropiadas para la vida de sus habitantes y el desarrollo adecuado de las distintas actividades que tienen lugar en la ciudad de modo tal de no interferir con el desarrollo de otras actividades. Las cuestiones a tener en cuenta, entre otras, son:

// Del proyecto de la edificación

- > Dimensiones mínimas de los locales según uso y condiciones naturales de iluminación y ventilación
- > Dimensiones mínimas de circulaciones internas y medios de salida
- > Tecnología constructiva. Estructura, cerramientos, cubiertas.
- > Cerramiento de la parcela (frente, fondo y laterales)
- > Protección contra incendios

// De la eficiencia energética

- > Aislación térmica
- > Protección solar

// De la ejecución

- > Organización del obrador
- > Vallados y protecciones laterales

// De los responsables de la obra

- > Profesional - Constructor

// De la tramitación de los permisos de edificación

- > Obligatoriedad de presentación de croquis - planos

ÁREAS DE COMPLETAMIENTO PRIORITARIO

La definición de áreas de completamiento prioritario tiene el propósito de alentar la ocupación de sectores comprendidos en el interior del área urbana que aún se encuentran vacantes de uso.

Con el propósito de ir ocupando racionalmente la planta urbana de una localidad, aprovechando servicios y equipamientos instalados, la Municipalidad puede proponer al Concejo Deliberante la declaración de *área de completamiento prioritario* a un sector de la ciudad donde considere de interés orien-

tar la construcción de nuevas viviendas. La declaración debe establecer el período durante el cual tendrá vigencia.

La declaración de *área de completamiento prioritario* habilita al gobierno local a proponer medidas tendientes a acelerar la ocupación en el sector seleccionado. Para ello, podrá disponer de medidas de promoción (por ejemplo, eximición del pago de tasas municipales por servicios durante una determinada cantidad de años) o de *castigo* (incremento progresivo de la tasa municipal por lote baldío).

La sobre tasa de baldío (incremento progresivo de la tasa municipal por lote baldío) puede ser aplicada también en áreas consolidadas de la planta urbana que aún mantienen parcelas sin edificar y cuya ocupación y edificación el municipio considera importantes.

MANUAL SIMPLIFICADO DE PROCEDIMIENTOS PARA LA URBANIZACIÓN Y SUBDIVISIÓN DEL SUELO

La finalidad de este instrumento es la de garantizar que el desarrollo de las nuevas áreas urbanizadas que se incorporen a la planta urbana tenga lugar de acuerdo con lo establecido por las normas municipales y provinciales sobre el tema. Cada localidad adaptará estas condiciones básicas a su situación particular y definirá la autoridad de aplicación correspondiente.

A continuación se definen las obligaciones a asumir y los procedimientos básicos a seguir para la ejecución de un proyecto de nueva urbanización, ya sea de carácter público y/o privado:

//Obligaciones del urbanizador

- > Cesión de suelo para trazados, espacios públicos y localización de equipamientos comunitarios
- > Cesión de suelo para la construcción de vivienda pública si correspondiera
- > Apertura de calles y tratamiento de las calzadas
- > Construcción de redes de infraestructuras (energía eléctrica, agua, cloaca, gas)
- > Arbolado de calles y señalética
- > Alumbrado público

// El proyecto

- > Trazado
- > Dimensiones de las parcelas
- > Tipos de viviendas
- > Ubicación de espacios públicos
- > Ubicación de predios para la construcción de equipamiento comunitario

// La tramitación

- > Solicitud de urbanización
- > Certificación de factibilidad de servicios
- > Condiciones para el inicio de las obras
- > Condiciones para la ejecución de las obras
- > Verificación de la ejecución de las obras
- > Final de obras

// Faltas y penalidades

- > Sanciones por el no cumplimiento de las obligaciones y plazos asumidos para la ejecución del proyecto de urbanización

PROTECCIÓN DE SITIOS Y CONSTRUCCIONES DE VALOR PATRIMONIAL

La finalidad de este instrumento es garantizar el buen estado de aquellos sitios, instalaciones y construcciones que son testimonios de la historia local y elementos identitarios de la población. Para ello, la normativa que se dicte a tal efecto deberá contener particularmente lo siguiente:

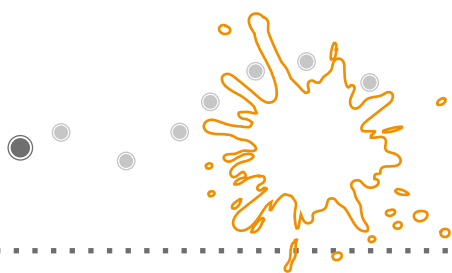
// Inventario patrimonial: Identificación y clasificación de los sitios / instalaciones / edificaciones consideradas de valor patrimonial para la localidad

// Categorización patrimonial: Definición de las condiciones de protección que se establecen para cada uno de los sitios / instalaciones.

// Acuerdos municipio-propietario: para informar sobre las condiciones de preservación patrimonial.

// Estímulos para la protección: Reducción y/o quita de tasas municipales

// Faltas y penalidades: por la no observancia de lo dispuesto en la normativa



PILCANIYEU

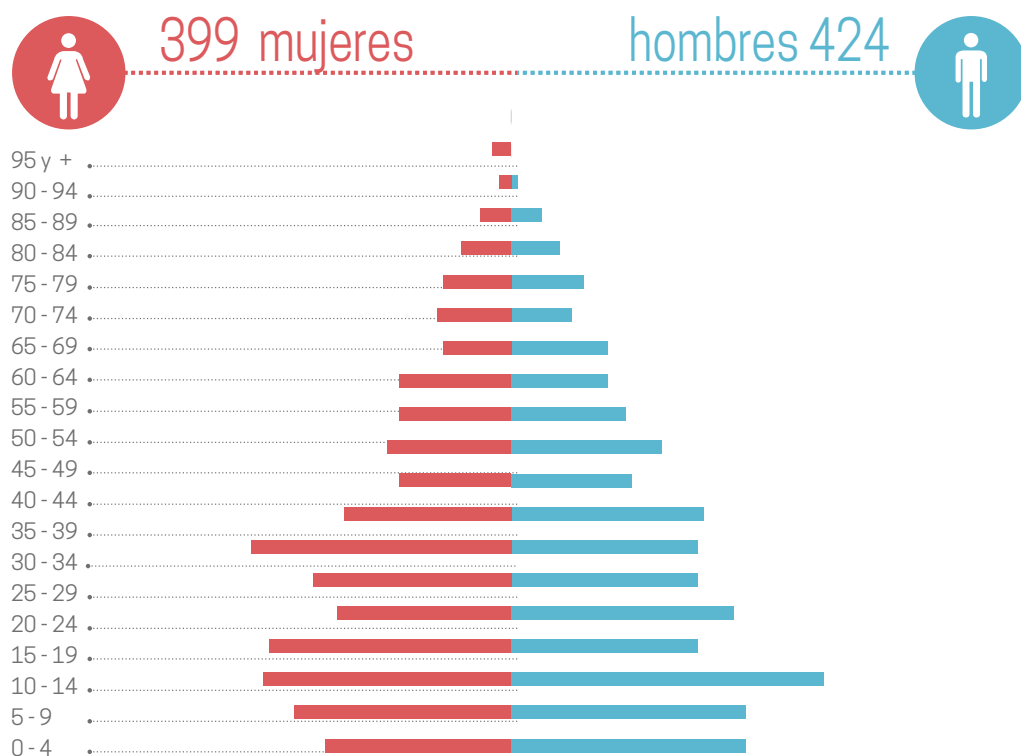
Ubicada a menos de 70 km de Bariloche y rodeada por tierras privadas de la Estancia Pilcaniyeu (Benetton). Es la población con menor crecimiento demográfico de la región en las últimas décadas, incluso con decrecimiento en algunos de los últimos períodos inter-censales. La cercanía con Bariloche y la posición estratégica con relación a la Ruta Nacional ex 40 (401S), le brinda oportunidades futuras como localidad de servicios logísticos.



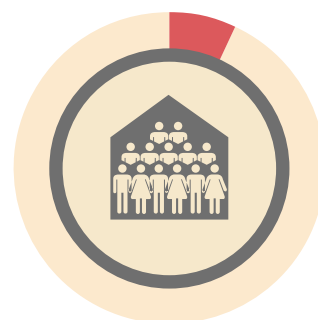
 POBLACIÓN
823 hab

 HOGARES
236

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

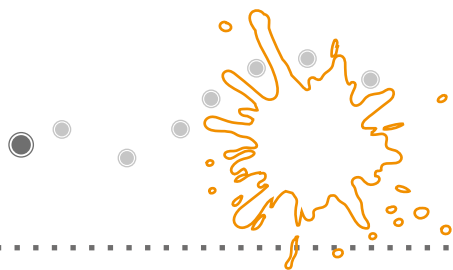


TASA DE HACINAMIENTO



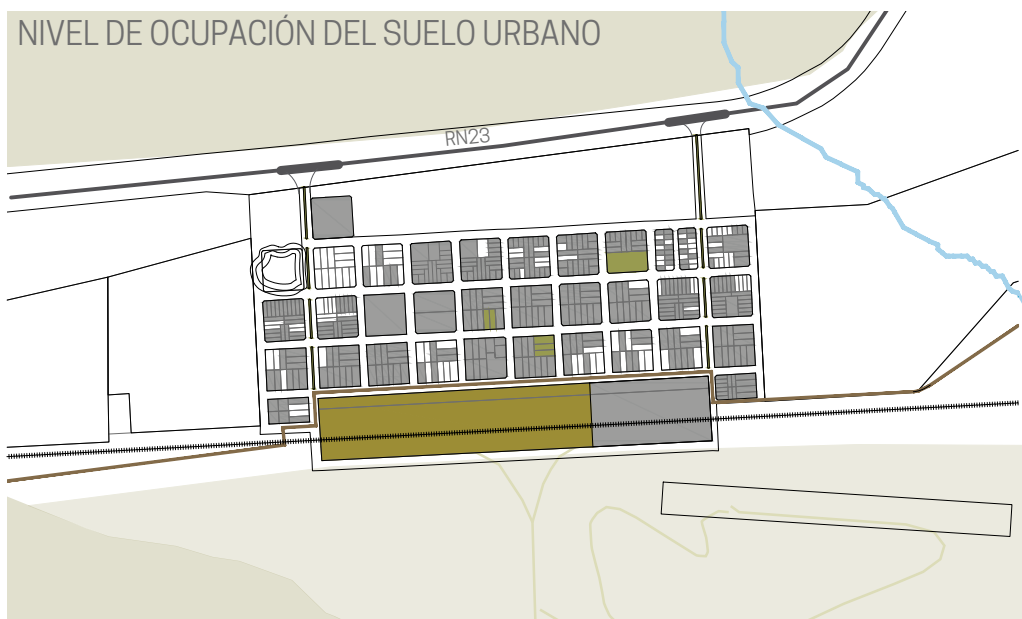
NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





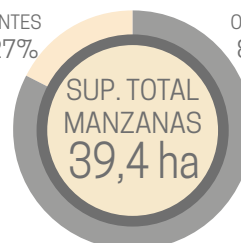
PILCANIYEU

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO



VACANTES
17,27%

OCUPADAS
82,73%



MANZANAS

OCUPADAS
32,6 ha

VACANTES
6,8 ha
58,60%

CUADRO ESTACIÓN

16 ha

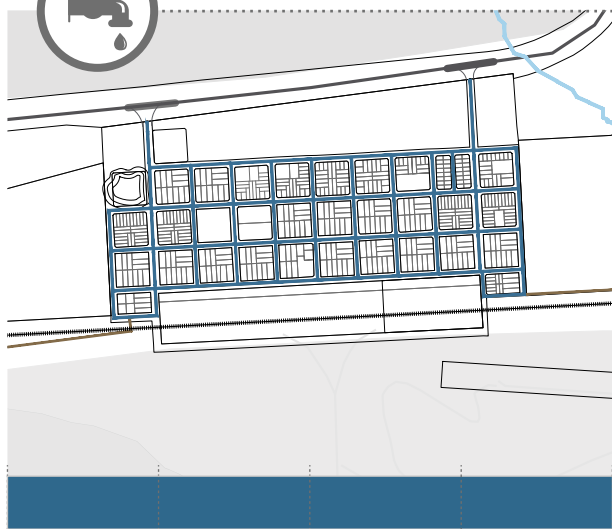
ESP. VERDES
1,3 ha
1,95%

TRAZADO DE CALLES

10,6 ha
15,75%



AGUA



0 50 100

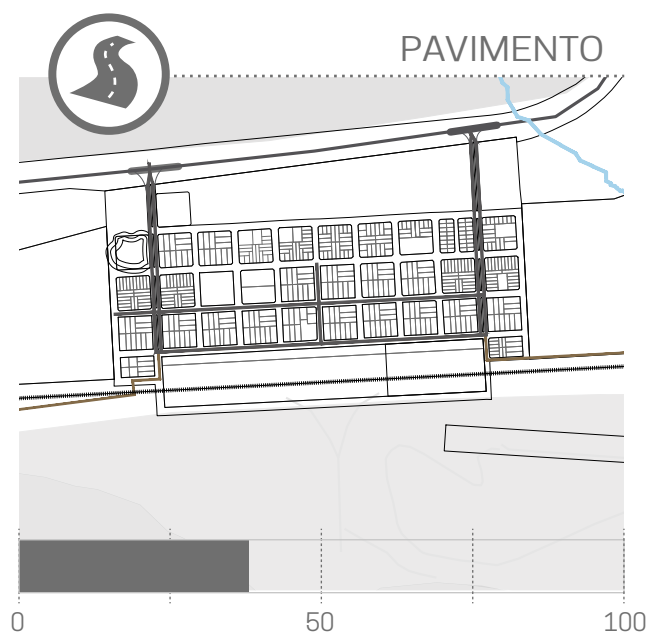
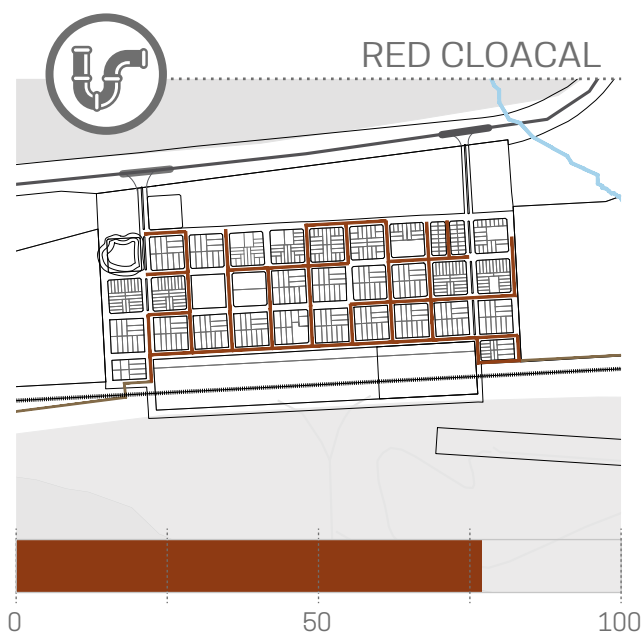
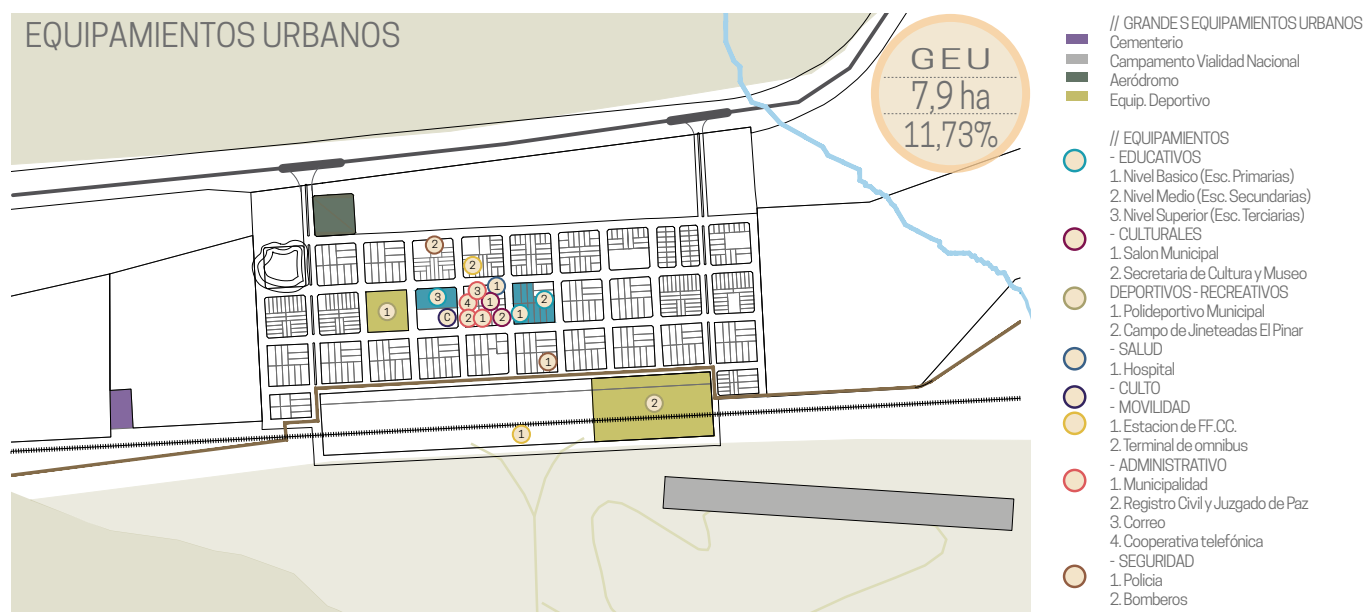


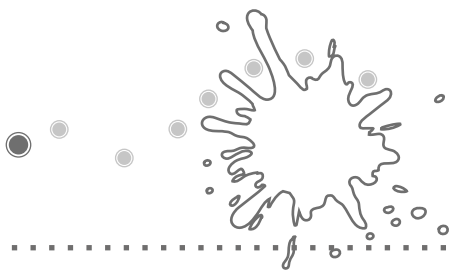
GAS



0 50 100

Para la construcción de la base cartográfica de cada localidad se trabajó con información suministrada, en el mes de enero de 2017, por la Dirección General de Catastros de la Provincia de Río Negro.





// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Pilcaniyeu es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco / diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

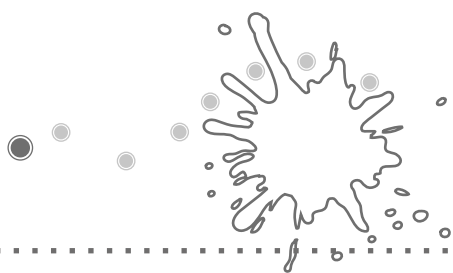
- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

// **LA ESTRUCTURA VIAL**

De acuerdo con los accesos ejecutados desde el nuevo trazado de la RN 23 y con el desarrollo rectangular de la planta urbana de la localidad, la propuesta de ordenamiento que se formula se sustenta en un trazado vial jerárquico que organiza la planta urbana prácticamente de modo simétrico:

- > Dos bulevares que definen los nuevos accesos a la ciudad
- > Bulevar Los Olmos, hacia el oeste
- > Bulevar Los Corintos, hacia el este; que se vinculan entre sí a través de la calle Sayueque, eje donde se concentra gran parte de los usos administrativo y comercial.
- > Tres calles que definen *la malla estructural*:
 - Avenida San Martín, en sentido longitudinal, que se corresponde con el anterior trazado de la RN 23 y donde se encuentran usos y construcciones que se corresponden con el rol que esta vía de circulación tuvo en su momento como acceso a la ciudad;
 - calle Primeros Pobladores, también en sentido longitudinal, a partir de la cual comienza el área de completamiento; y
 - calle Choiques, en sentido transversal, que divide a la planta urbana en dos partes iguales desde el cuadro de estación hasta la calle Primeros Pobladores, continuando por la zona de *completamiento* hasta llegar al fuelle verde de amortiguación en el borde con la RN 23.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar acciones sobre el espacio público (pavimento / cordón cuneta / aceras / canteros / arbolado / mobiliario urbano / iluminación) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular se menciona a:



// Esquema de Desarrollo Urbano

- > Avenida Los Olmos: ubicación del nodo de ingreso a la ciudad y punto de partida del recorrido al mirador Cerro de la Cruz.
- > Calle Sayhueque: estímulo / promoción a la localización de uso comercial y recreativo para ir completando el desarrollo del núcleo central de la ciudad.
- > Avenida San Martín: definición de una política de protección de la edificación del lugar, testimonio del pasado de la localidad; protección que debe contemplar la localización de nuevos usos, complementarios con la presencia de una gran área de esparcimiento como lo es el cuadro de la estación.

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

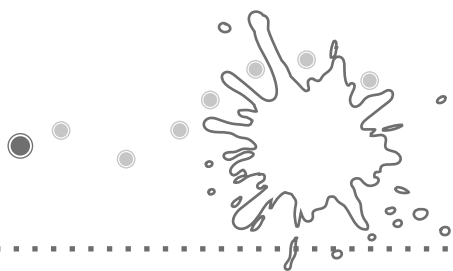
En relación con la estructura vial se definen los nuevos espacios verdes de carácter recreativo:

- > El parque de la estación a desarrollar a lo largo del cuadro de estación sobre Avenida San Martín en toda su extensión y en las áreas que pueden desafectarse del uso ferroviario. Se propone un espacio parqueizado y arbolado donde ubicar instalaciones recreativas, deportivas y culturales.
- > El fuelle verde de amortiguación: espacio verde parqueizado y arbolado entre el borde del área de completamiento y la RN 23. Contará con senderos peatonales y biciesenda y puntos específicos con mobiliario e iluminación especial para reunión y descanso de la población.
- > El mirador Cerro de la Cruz, en el acceso a la ciudad al oeste de Avenida Los Olmos. Espacio acondicionado con sendero peatonal hasta el punto más alto del mirador donde se colocará una plataforma de observación.

// **Los Grandes Equipamientos Urbanos**

Dentro de la planta urbana o contigua a ella, se propone incorporar los siguientes Grandes Equipamientos Urbanos, considerando que, en lo que respecta a equipamientos recreativos, culturales y deportivos, Pilcaniyeu puede satisfacer la demanda local de tales equipamientos. Los equipamientos que se proponen tienen el propósito de mejorar la condición urbano ambiental de la localidad:

- > Planta de clasificación de RSU: a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación, de



// Esquema de Desarrollo Urbano

acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea Sur.

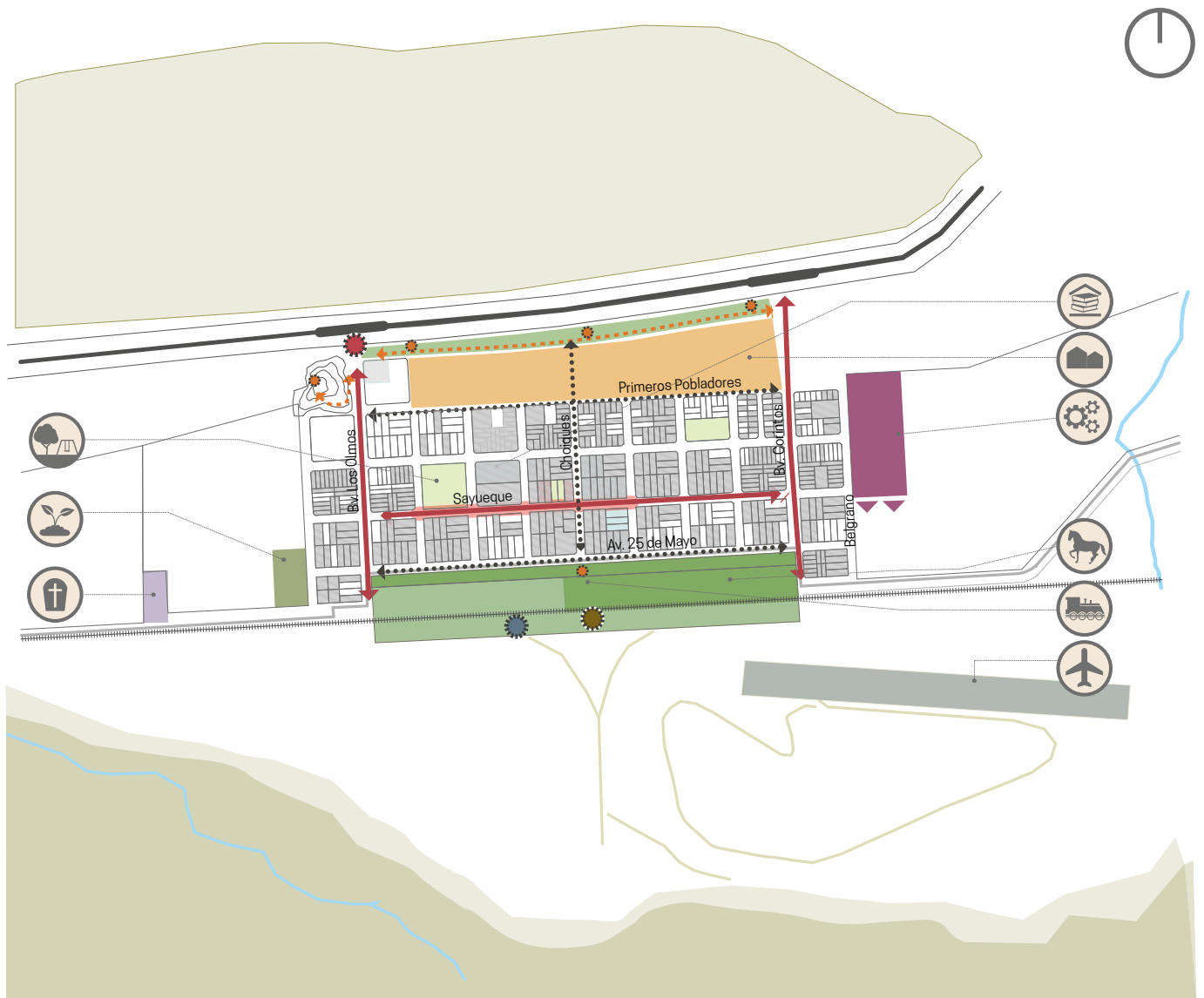
- > Planta de tratamiento de residuos cloacales: para avanzar con el proyecto es preciso avanzar con las gestiones con la Estancia Benetton para conseguir un terreno apropiado donde ubicar la planta de tratamiento.
- > Parador de ómnibus interurbano: analizar una ubicación alternativa a la de la estación ferroviaria, ya que esta queda mal ubicada respecto del resto de la localidad y, además, demanda obras de infraestructura vial para llegar hasta el sitio. Se propone considerar la posibilidad de su ubicación en el tramo central de Avenida San Martín, para revitalizar el sector y recuperar edificios de valor patrimonial con nuevos usos.
- > Vivero municipal: en terreno municipal ubicado hacia el oeste de calle Los Pinos sobre la traza original de la RN 23.

// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

El crecimiento demográfico de Pilcaniyeu presenta bajos valores intercensales. Por otro lado, dentro de la planta urbana se encuentran parcelas aún vacantes (el 17 % del suelo urbanizado) que pueden absorber a la nueva población prevista para los próximos años. No obstante ello, se propone un área de completamiento (uso residencial) y un área de extensión (uso productivo/logístico) en los cuales dar lugar al crecimiento de la planta urbana:

- > un área de completamiento, para la ubicación de nuevas unidades de vivienda y los equipamientos que se considere apropiado ubicar entre calle Primeros Pobladores y el fuelle verde de amortiguación. Para este nuevo sector que se incorporará a la planta urbana se deberá definir el trazado y tipo de parcelamiento y las condiciones a cumplir para su urbanización, particularmente las que se refieren a la extensión de las redes infraestructurales.
- > un área de expansión, al oeste de calle Belgrano para la ubicación de usos no residenciales, tales como depósitos, talleres, instalaciones productivas y de servicios. Para este sector se contempla la continuidad de las calles que forman parte del trazado oficial de la localidad. Deberá definirse el tipo de parcelamiento y condiciones de infraestructuración a tener en cuenta en la habilitación de este nuevo sector. Las actividades a localizar no deberán interferir con el desarrollo residencial de la localidad ni afectar o causar molestias a los vecinos, sea por la propia actividad desarrollada como por los movimientos que la actividad provoque dentro del sistema vial.

// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

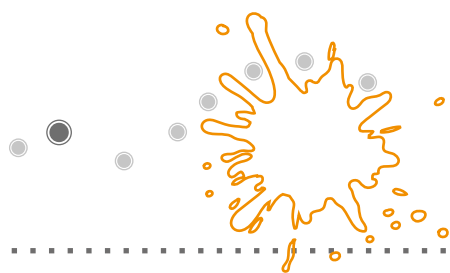
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuelle Verde
- Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



COMALLO

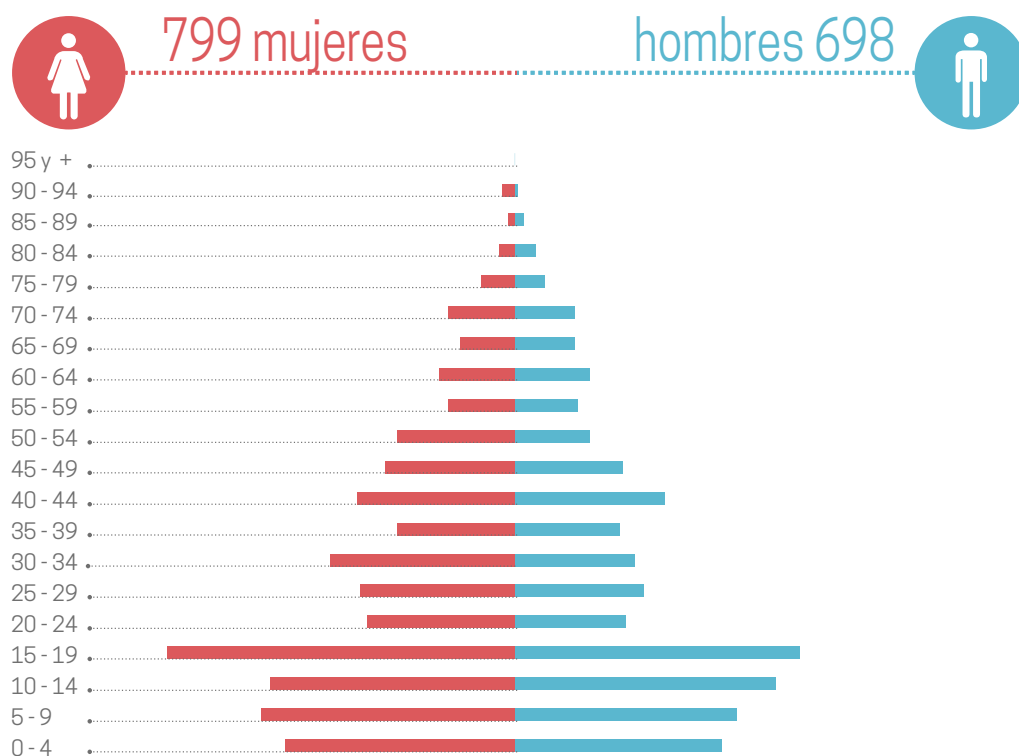
Situada en el área de influencia del paisaje cordillerano, es una de las pocas localidades con alto potencial productivo asociado a la agricultura bajo irrigación, sobre el valle del Arroyo Comallo. Si bien los años de sequía han desmejorado las condiciones de producción, en años normales el escurrimiento del arroyo es permanente, lo que posibilita el desarrollo de pasturas naturales o artificiales, así como la siembra y cosecha de especies forrajeras a modo de complemento a la actividad ganadera de la zona. Cuenta con una población de 1.497 personas según censo 2010.



 POBLACIÓN
1497 hab

 HOGARES
414

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

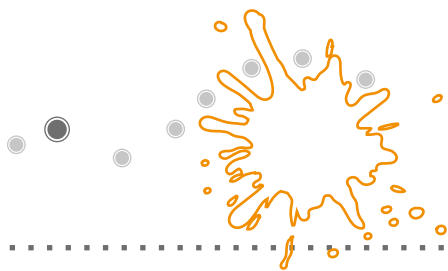


TASA DE HACINAMIENTO



NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





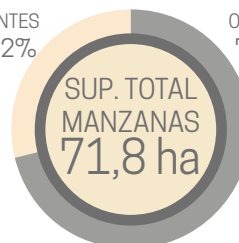
COMALLO

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO



VACANTES
28,72%

OCUPADAS
71,28%



MANZANAS

OCUPADAS
51,2 ha

VACANTES
20,6 ha

56,13%

CUADRO ESTACIÓN

15 ha

11,72%

0,8%
1,0 ha
ESP. VERDES

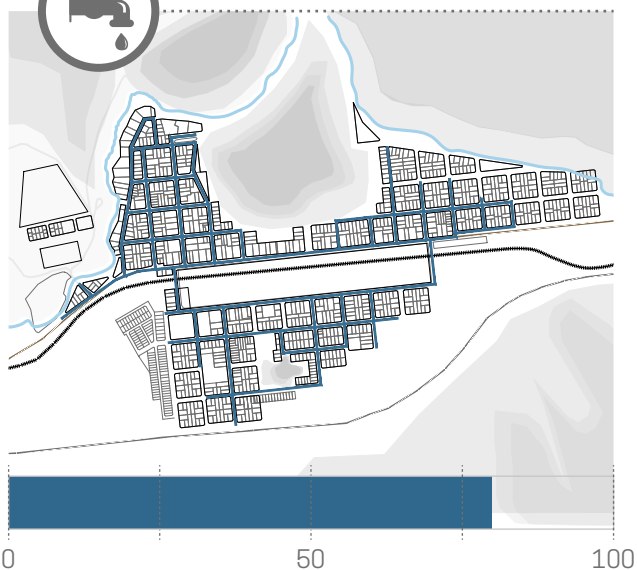
TRAZADO DE CALLES

40,1 ha

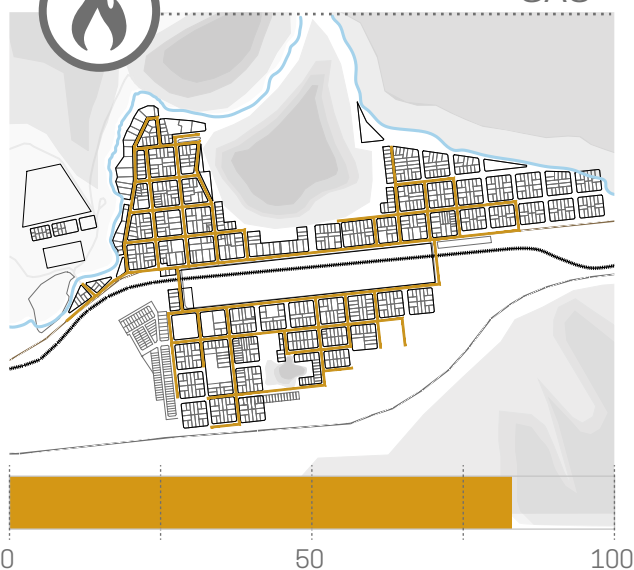
31,35%

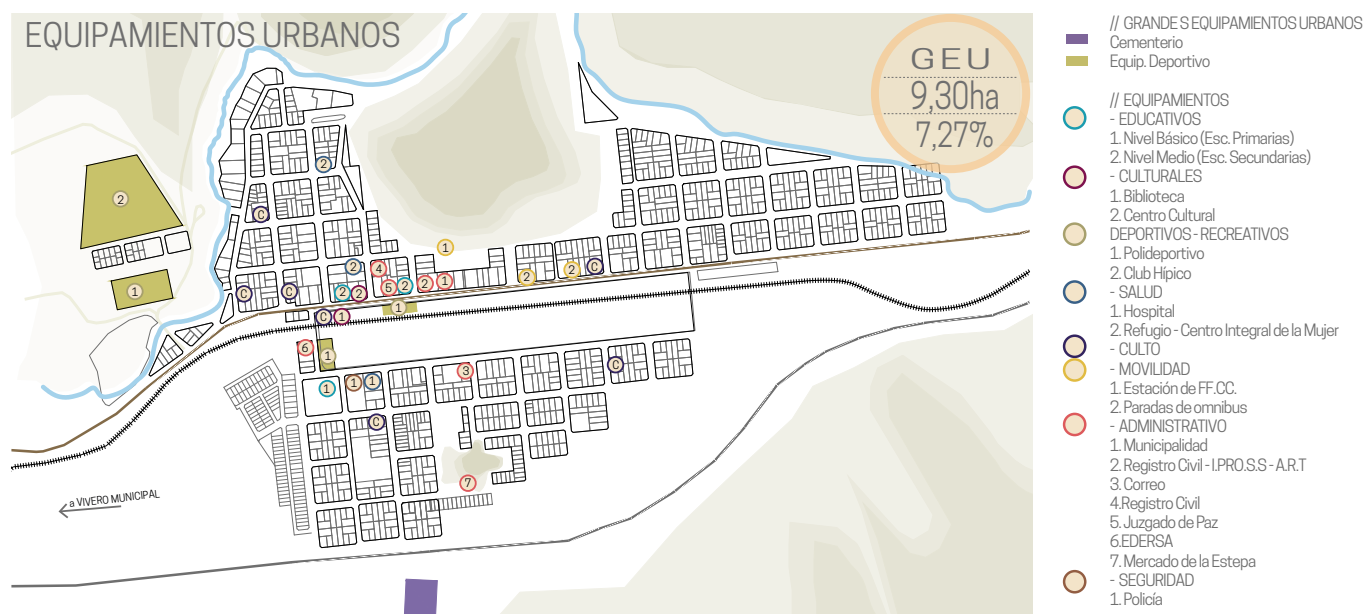


AGUA



GAS





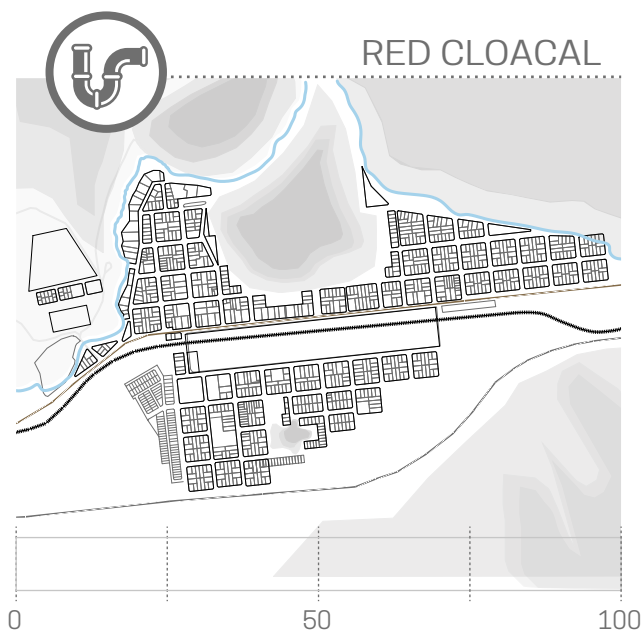
POBLACIÓN
1497 hab

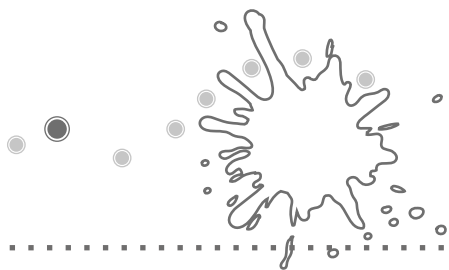


ESPACIO VERDE
10000 m²



ESP. VERDE / HABITANTE
6,68 m²/hab





// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Comallo es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

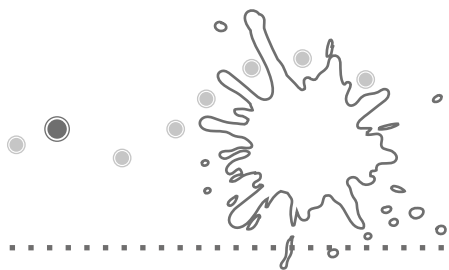
- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

// **LA ESTRUCTURA VIAL**

La particular topografía del sitio de emplazamiento de la localidad (arroyos, mallines, cerros, desniveles, nueva traza de la RN 23) condiciona las formas que puede adoptar la extensión de su planta urbana. La vialidad jerárquica que se propone para Comallo parte de reconocer o tener en cuenta esa particular condición de su emplazamiento:

- > La extensión de Avenida de la Libertad (borde este del cuadro de estación) hasta su intersección con la nueva traza de la RN 23 que define el nuevo acceso a la localidad y su continuidad por Avenida San Martín (antigua traza de la RN 23) en dirección hacia el oeste en paralelo al cuadro de estación y trazado ferroviario; avenida donde se despliega la actividad institucional y comercial de la localidad.
- > Tres calles que configuran la malla estructural:
 - Avenida Belgrano, en dirección norte – sur, desde la Plaza Eva Perón, rodeando por el oeste el cuadro de estación y continuando nuevamente hacia el sur por calle 24 de Marzo (recorrido que articula longitudinalmente a distintos sectores del oeste de la planta urbana);
 - la Avenida de la Libertad, que acompaña el borde sur del cuadro de estación;
 - el camino que, partiendo de la antigua traza de la RN 23, se interna en el sector suburbano que se ubica al oeste del arroyo Comallo.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, canteros, arbolado mobiliario urbano, iluminación) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular se menciona



// Esquema de Desarrollo Urbano

a:

- > Avenida de la Libertad (extensión sur): ubicación del nodo de ingreso a la ciudad
- > Avenida San Martín: estímulo/promoción a la localización de uso comercial y recreativo para ir completando el desarrollo del núcleo central de la ciudad.
- > Avenida Belgrano y su extensión sur: proyecto integral para todo su recorrido.

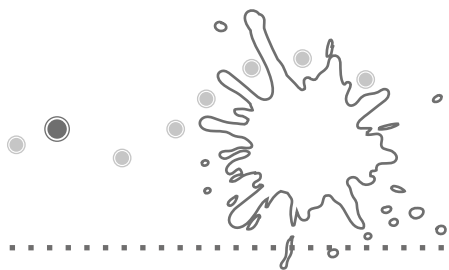
Además de las vías de acceso y de la malla estructural, se indican además los caminos regionales que conducen a sitios de interés próximos a la localidad:

- > Camino de subida al Cerro del Mirador (continuando por Avenida de la Libertad y luego calle Remedios de Escalada).
- > Camino al campo de doma y jineteada (continuando por calle Padre Miche hasta su intersección con la RP 67).
- > Camino al anfiteatro natural (continuando hacia el este por la antigua traza de la RN 23).

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

La localidad se encuentra en medio de un entorno de particular valor paisajístico que ya son aprovechados por la propia comunidad y que también son promovidos como puntos de interés para atraer al visitante, tales como el anfiteatro natural (con pinturas rupestres cuya preservación debe garantizarse) y el campo de doma y jineteada al borde del arroyo Comallo. Dentro de la trama urbana de la localidad, la propuesta de nuevos espacios verdes recreativos se refiere específicamente a:

- > Parque ferroviario en el cuadro de estación, acondicionando y parquizando aquellos sectores pasibles de ser desafectados de su uso original, ubicando en él instalaciones de carácter recreativo, deportivo y cultural.
- > Paseo lineal del borde del arroyo Comallo a desarrollar a lo largo de ambas márgenes en aquellos sitios que aún no han sido apropiados con senderos para posibilitar su recorrido e iluminación y mobiliario urbano.



// Esquema de Desarrollo Urbano

- > Mirador del Cerro: acondicionamiento, definición de senderos y ubicación de plataformas de observación en la parte superior del cerro
- > Mirador del Cerro Menor ubicado al sur de la antigua traza de la RN 23 y al oeste del cuadro de estación: acondicionamiento del acceso.
- > El Fuelle Verde de Amortiguación: espacio verde parquizado y arbolado entre el borde del área de completamiento y la nueva traza de la RN 23. Contará con senderos peatonales y bicicleta y puntos específicos con mobiliario e iluminación especial para reunión y descanso de la población.

// **LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS**

Comallo tiene instalaciones deportivas y recreativas adecuadas para su dimensión demográfica. La propuesta de nuevos equipamientos se refiere a aquellos que tienden a mejorar la condición urbana ambiental de la localidad. Dentro de la planta urbana o contigua a ella, se propone incorporar:

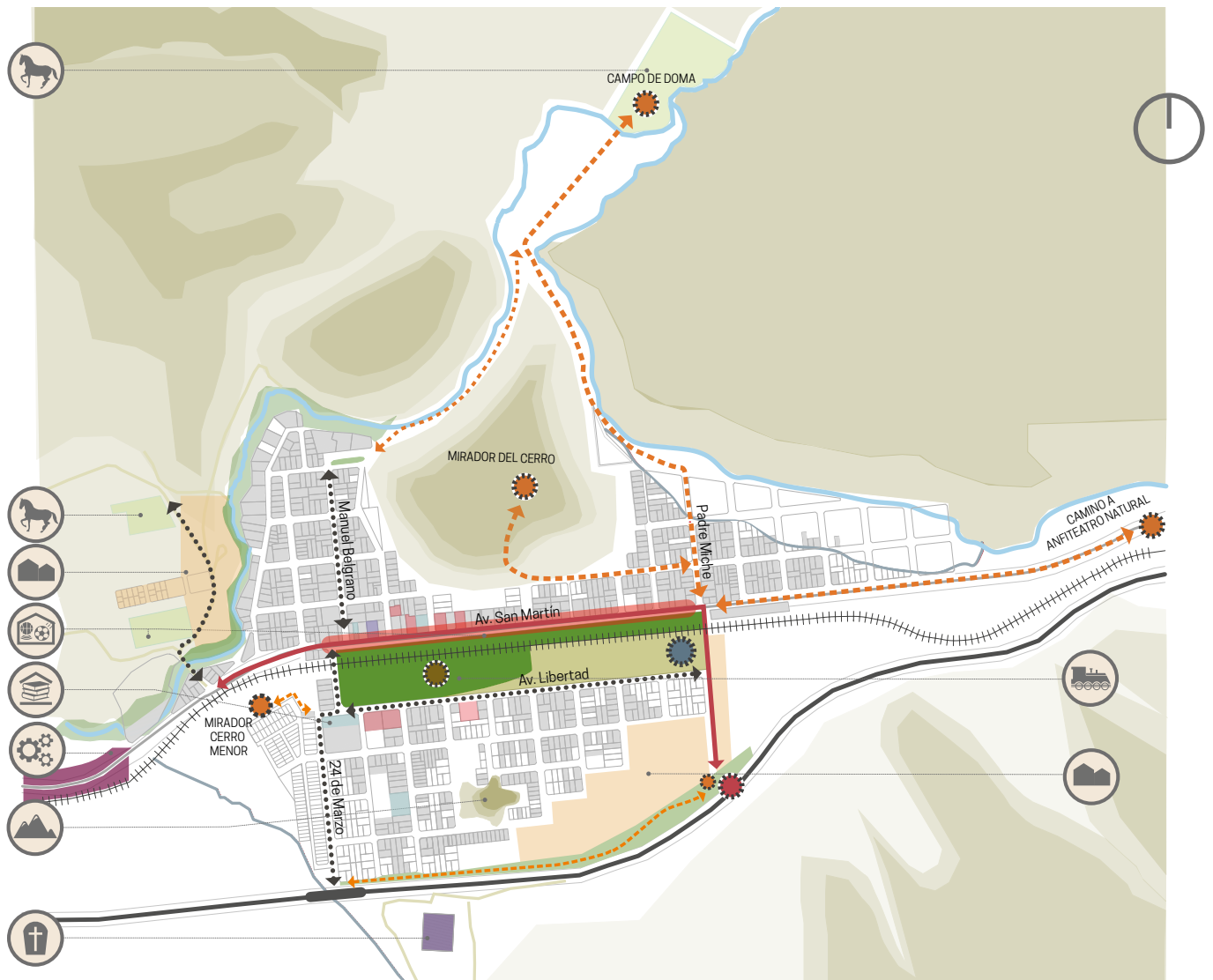
- > Planta de clasificación de RSU: a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación, de acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea sur

// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

Comallo es una pequeña localidad, con un crecimiento demográfico intercensal bajo y que cuenta aún con amplia disponibilidad de parcelas sin ocupar en el interior de su planta baja (que en conjunto representan el 29 % de la superficie urbanizada). La pavimentación de la RN 23 permite pensar en un incremento de suelo para la construcción de viviendas para recreación teniendo en cuenta que el tiempo de viaje a la ciudad de Bariloche se reduce sensiblemente. Por tal motivo es que se plantean dos sectores donde concentrar el crecimiento de la planta urbana:

- > Un área de completamiento en el ángulo sureste de la planta urbana, en el sector aún no ocupado al oeste de la nueva calle de acceso y una franja frentista a dicha calle donde se ubicarían usos no residenciales (depósitos, comercios, etc.)
- > Un área de completamiento al oeste del arroyo Comallo donde el proceso de urbanización es aún muy incipiente. En este sector de alto valor paisajístico para la localidad deberá definirse el tipo de trazado y parcelamiento, además de los tipos edilicios más adecuados en este sector de carácter *suburbano* y de alto valor paisajístico.

// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

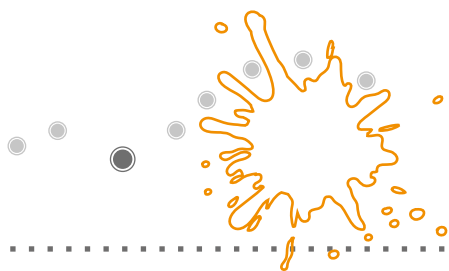
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuente Verde
- Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



ING. JACOBACCI

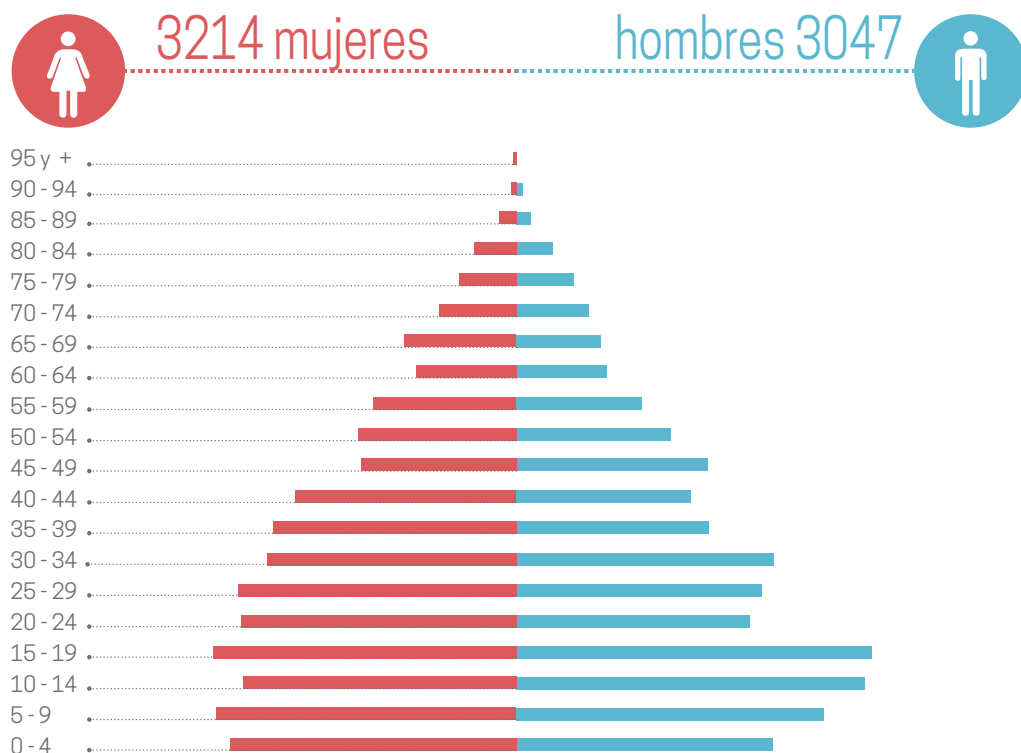
Ubicada en la intersección de la RN N° 23 y la RP 6, es la localidad más grande la Línea Sur contabilizando un total de 6.261 habitantes para el censo 2010. En la década del '30 representó un punto estratégico con relación al transporte de la producción lanera de la estepa y del pedemonte cordillerano por ser la estación de transferencia del ramal conocido por "La Trochita". Este ramal, proveniente de la localidad de Esquel, le permitía al Ferrocarril Roca el transporte de productos desde y hacia la capital provincial, el puerto de San Antonio Oeste y el puerto de Buenos Aires. Al igual que Los Menucos, la minería representa un aporte importante a la producción local si bien es escaso el valor agregado en la localidad a dicha producción.



POBLACIÓN
6261 hab

HOGARES
1963

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

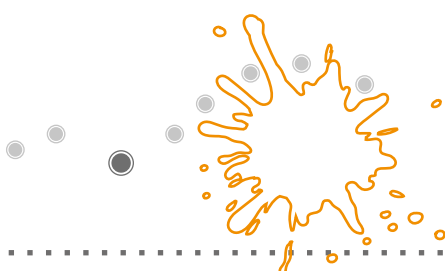


TASA DE HACINAMIENTO



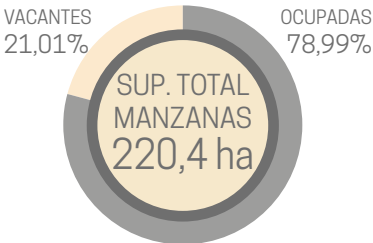
NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





INGENIERO JACOBACCI

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO



MANZANAS

OCUPADAS
176,9 ha

VACANTES
46,3 ha

61,30%

CUADRO
ESTACION
ESP. VERDES
15 ha
4,0 ha
1,1%

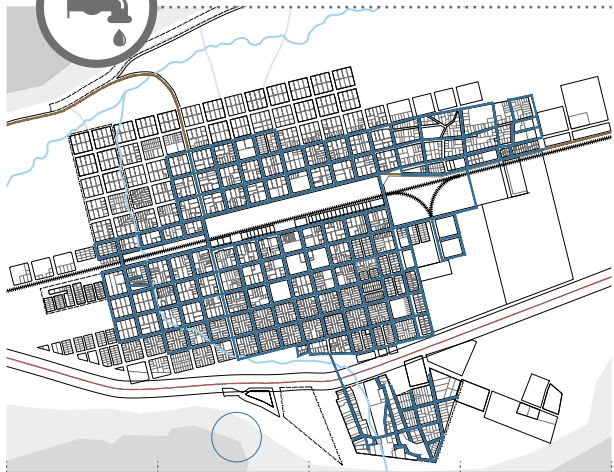
TRAZADO DE CALLES

120,4 ha

33,40%



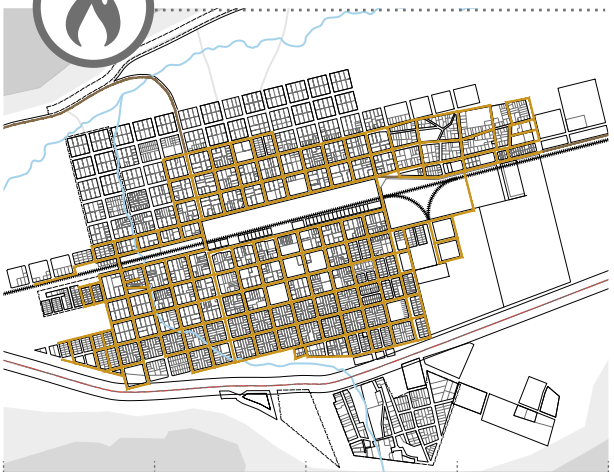
AGUA



0 50 100

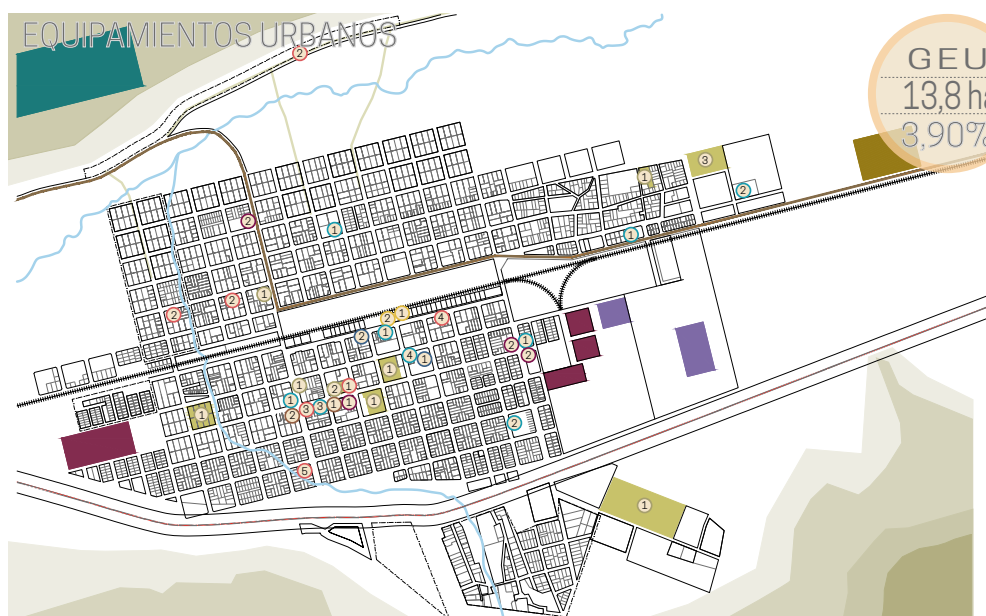


GAS



0 50 100

Para la construcción de la base cartográfica de cada localidad se trabajó con información suministrada, en el mes de enero de 2017, por la Dirección General de Catastros de la Provincia de Río Negro.



// GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

- Cementerio
- Equip. Deportivo
- Matadero
- Establecimientos Productivos
- Aeródromo

// EQUIPAMIENTOS

- EDUCATIVOS
- 1. Nivel Básico (Esc. Primarias)
- 2. Nivel Medio (Esc. Secundarias)
- 3. Nivel Superior (Terciario)
- 4. Delegación Educación

- CULTURALES

- 1. Biblioteca
- 2. Centro Cultural

DEPORTIVOS - RECREATIVOS

- 1. Polideportivo
- 2. Gimnasio Municipal
- 3. Club Hípico

- SALUD

- 1. Hospital
- 2. Refugio - Centro Integral de la Mujer

- MOVILIDAD

- 1. Estación de FF.CC.
- 2. Terminal de omnibus

- ADMINISTRATIVO

- 1. Municipalidad
- 2. Centro Comunitario
- 3. Oficina de Turismo
- 4. Cámara de Comercio e Industria

- SEGURIDAD

- 1. Policía
- 2. Bomberos



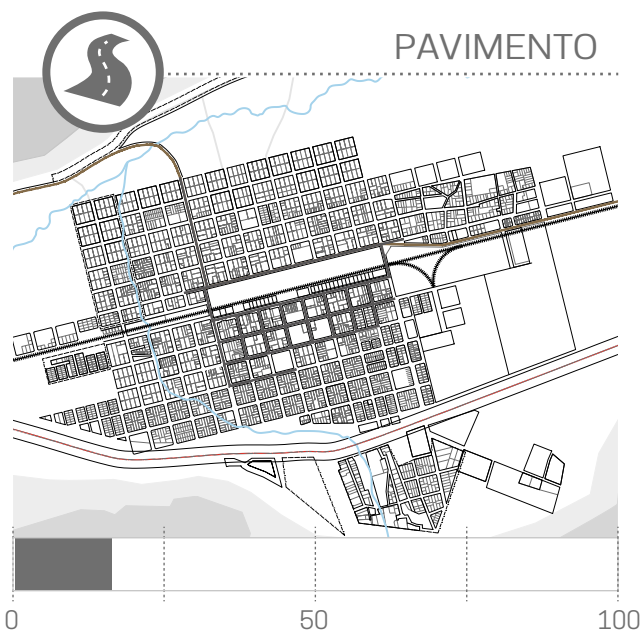
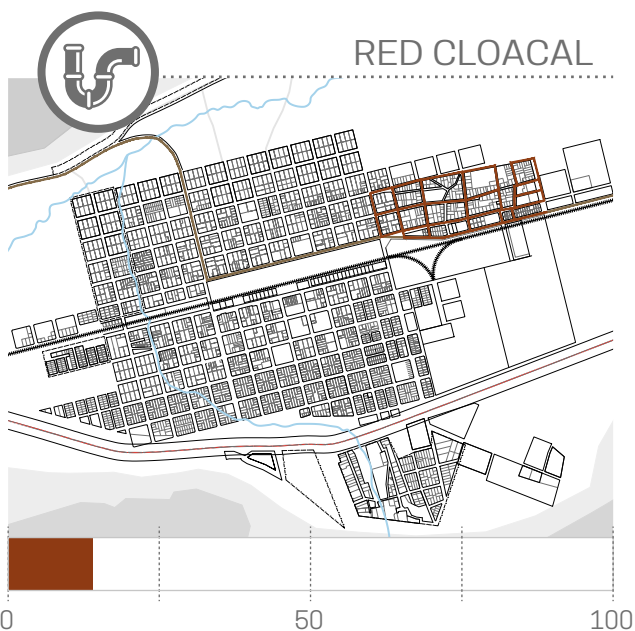
POBLACIÓN
6261 hab

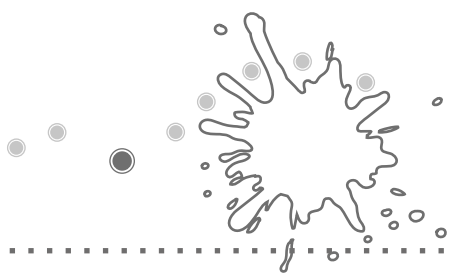


ESPACIO VERDE
40000 m2



ESP. VERDE / HABITANTE
6,39 m2/hab





// Esquema de Desarrollo Urbano

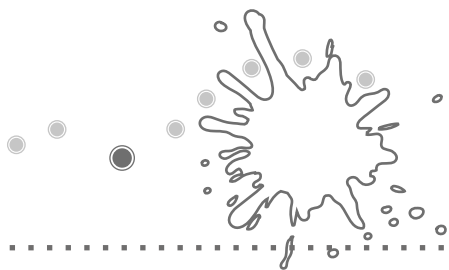
El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Ing. Jacobacci es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

- // La Estructura vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

// **LA ESTRUCTURA VIAL**

Ingeniero Jacobacci presenta tres sectores muy claros, y separados entre sí, donde se localiza la población: el núcleo central a ambos lados del ferrocarril (el núcleo original más la expansión de las últimas décadas); una extensión norte, El Faldeo, de desarrollo lineal y separada del centro urbano por una zona de mallines; una extensión sur, que se desarrolla en torno al Barrio San Ceferino y que, debido a la nueva traza de la RN 23, hoy quedó separada del núcleo central por la ruta. La propuesta de estructura vial que se formula se basa en esta particular situación que presenta la localidad en su organización físico-funcional:

- > El acceso a la ciudad desde la nueva traza de la RN 23 por Avenida Rogelio Cortizo y su vinculación con las otras tres calles que definen el perímetro del cuadro de estación:
 - los bulevares Roldán y San Martín
 - la calle Fray Luis Beltrán
 - la continuación hacia el norte de Avenida Rogelio Cortizo por la antigua traza de la RN 23, vinculando con Barrio El Faldeo y el aeropuerto.
- > Cinco calles definen la *mall*a estructural:
 - tres de recorrido longitudinal que se extienden hasta los extremos de la planta urbana central (Islas Malvinas – General Hornos en el sector urbano que se encuentra al norte del cuadro de estación y Julio A. Roca (coincidente con la traza de la RP 6) y Manuel Gálvez ambas en el sector urbano que se desarrolla al sur del cuadro de estación)
 - una de recorrido transversal, Almafuerte, desde calle Julián Ripa hasta encontrarse con el edificio de la estación ferroviaria sobre Avenida San Martín; y otra,
 - la continuidad de calle Fray Luis Beltrán, que articula los nuevos grupos de vivienda construidos del otro lado de la RN 23.



// Esquema de Desarrollo Urbano

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, cantero, arbolado, mobiliario urbano, iluminación) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular se menciona a:

- > Avenida Rogelio Cortizo: ubicación del nodo de ingreso a la ciudad y punto de partida del recorrido al mirador Hauhuel Niyeu (desde el lado sur de la nueva traza de la RN 23).
- > Avenida Roldán: estímulo/promoción a la localización de uso comercial y recreativo para ir completando el desarrollo del núcleo central de la ciudad. Definición de medidas de protección del patrimonio arquitectónico ubicado sobre ella.
- > Avenida San Martín: estímulo/promoción a la localización de uso comercial y recreativo para ir completando el desarrollo del núcleo central de la ciudad. Definición de medidas de protección del patrimonio arquitectónico y ferroviario ubicado sobre ella.

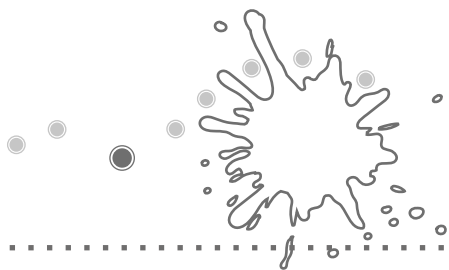
A estas calles que definen la vialidad jerárquica de la localidad se agregan los caminos regionales que vinculan la ciudad con sitios de interés cercanos:

- > Camino al Mirador Hauel Niyeu y la zona de chacras y vivero en el valle del arroyo Las Chacras.
- > Camino a la laguna Carri-laufquen chica por la antigua traza de la RN 23 y la RP 6.

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

En relación con la estructura vial antes indicada se definen los nuevos espacios verdes de carácter recreativo:

- > El parque de la estación, a desarrollar a lo largo del cuadro de estación, particularmente sobre el borde de Avenida Roldán en toda su extensión y en las áreas que pueden desafectarse del uso ferroviario. Se propone un espacio parqueizado y arbolado con instalaciones recreativas, deportivas y culturales.
- > El fuelle verde de amortiguación: espacio verde parqueizado y arbolado entre el borde del área urbanizada y la RN 23, en gran parte a lo largo del Arroyo Las Chacras. Contará con senderos peatonales y bicisenda y puntos específicos con mobiliario e iluminación especial para reunión y descanso de la población.
- > El fuelle verde de amortiguación: espacio verde parqueizado y arbolado a lo largo de calle Padre Paco que separa al área urbanizada del área industrial.



// Esquema de Desarrollo Urbano

- > El mirador Hahuel Niyeo, al sur del acceso a la ciudad por Avenida Rogelio Cortizo. Espacio acondicionado con sendero peatonal hasta el punto más alto del mirador donde ya se encuentra una plataforma de observación.
- > El balneario de Carri-laufquen, que requiere un acondicionamiento general y, en particular, de las viviendas de alquiler.

// **LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS**

Ingeniero Jacobacci cuenta con grandes equipamientos deportivos, educativos y culturales en el interior de su planta urbana, suficientes, accesibles y próximos a todos sus habitantes. Dentro de la planta urbana, se propone incorporar equipamientos que contribuyan a mejorar la condición ambiental de la localidad y el entorno rural:

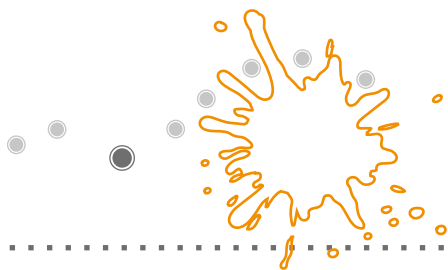
- > Planta de clasificación de RSU: a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación, de acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea sur.

// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

De acuerdo con los registros de crecimiento demográfico intercensal, con las tendencias locacionales de expansión de la planta urbana, con la decisión de no extender más la planta urbana hacia el norte donde se encuentra el mallín, con la decisión de separar la localización de instalaciones productivas de las áreas residenciales y con la presencia de un número significativo de parcelas aún vacantes dentro de la planta urbana (el 21 % del suelo urbanizado), incluyendo trazado y parcelamiento aprobados, se definen dos áreas de completamiento:

- > Una en el sector norte del núcleo central a lo largo de la antigua traza de la RN 23 hacia el este. En este sector queda aún por definir el trazado y el parcelamiento.
- > Otra al sur del núcleo central, del *otro lado* de la nueva traza de la RN 23. Si bien en términos generales no se alienta la continuidad del área urbanizada del *otro lado* de la ruta, se está en esta ocasión frente a un hecho ya creado con la construcción de nuevas viviendas públicas y de equipamiento comunitario (deportivo) que aconseja completar todas las áreas vacantes intersticiales, la mayor parte de ellas con trazado y parcelamiento aprobados, de modo tal de garantizar un *peso demográfico* suficiente para la prestación de los servicios urbanos.

Los establecimientos productivos, de servicios, talleres, depósitos, encuentran hoy su sitio en el sector de ubicado al este de la localidad entre la traza de la RP 6 y la nueva traza de la RN 23, con posibilidades de seguir extendiendo el sector hacia el este, si así fuera necesario para localizar nuevos emprendimientos.



// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

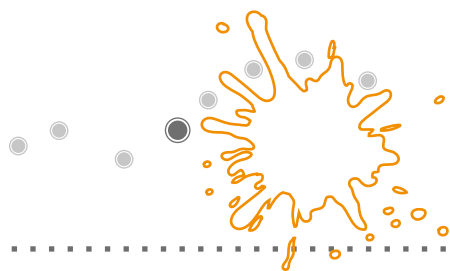
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuelle Verde Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



MAQUINCHAO

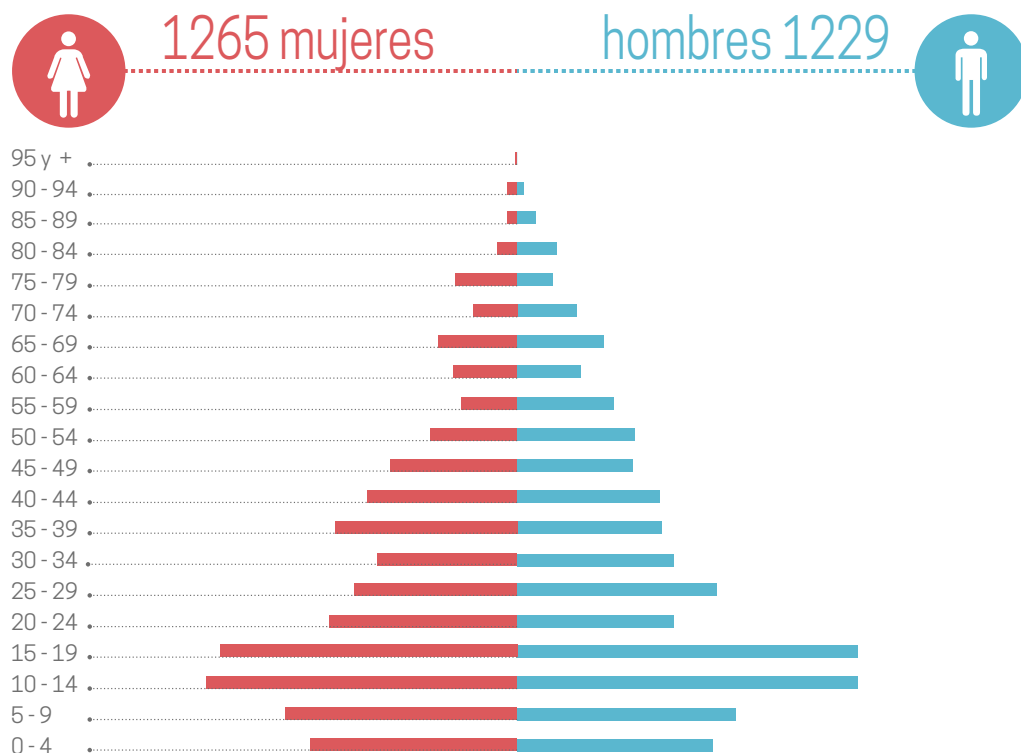
Rodeada por tierras de la estancia homónima, una de las más grandes de la región, la economía mantiene una estrecha relación con la producción lanera. Contaba con una población de algo más de 2.900 habitantes para el censo de 2010. En dicha localidad se encuentra la sede del Ente para el Desarrollo de la Línea y la Región Sur. El agua proveniente del escurrimiento temporario del Arroyo Maquinchao es aprovechada para mantener extensas vegas de la estancia donde se desarrolla la actividad ganadera.



POBLACIÓN
2494 hab

HOGARES
694

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

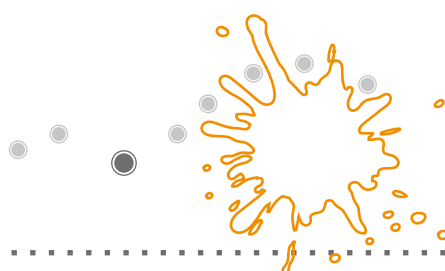


TASA DE HACINAMIENTO



NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





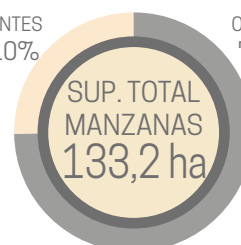
MAQUINCHAO

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO



VACANTES
25,10%

OCUPADAS
74,90%



MANZANAS
OCUPADAS
99,76 ha

VACANTES
33,43 ha

TRAZADO DE CALLES

69,5 ha

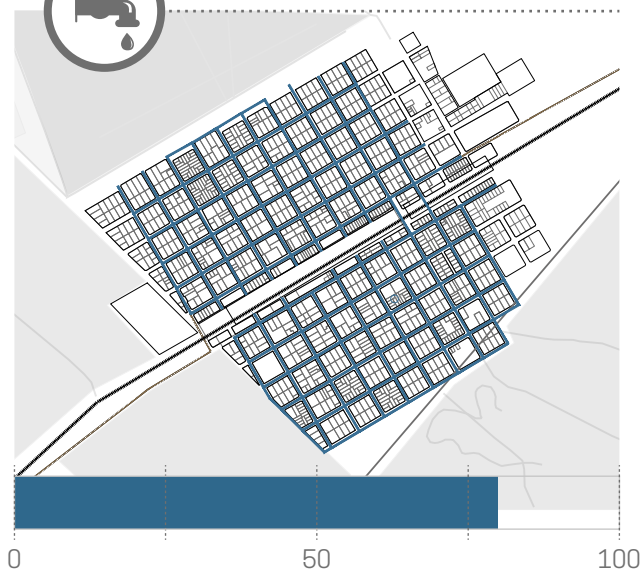
32,50%

62,40% 4,5% 0,7%

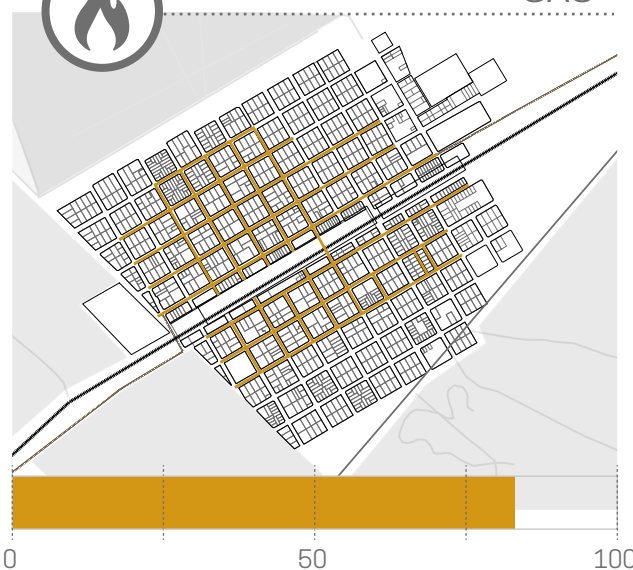
CUADRO
ESTACION
9,5 ha
1,5 ha
0,7% VERDES



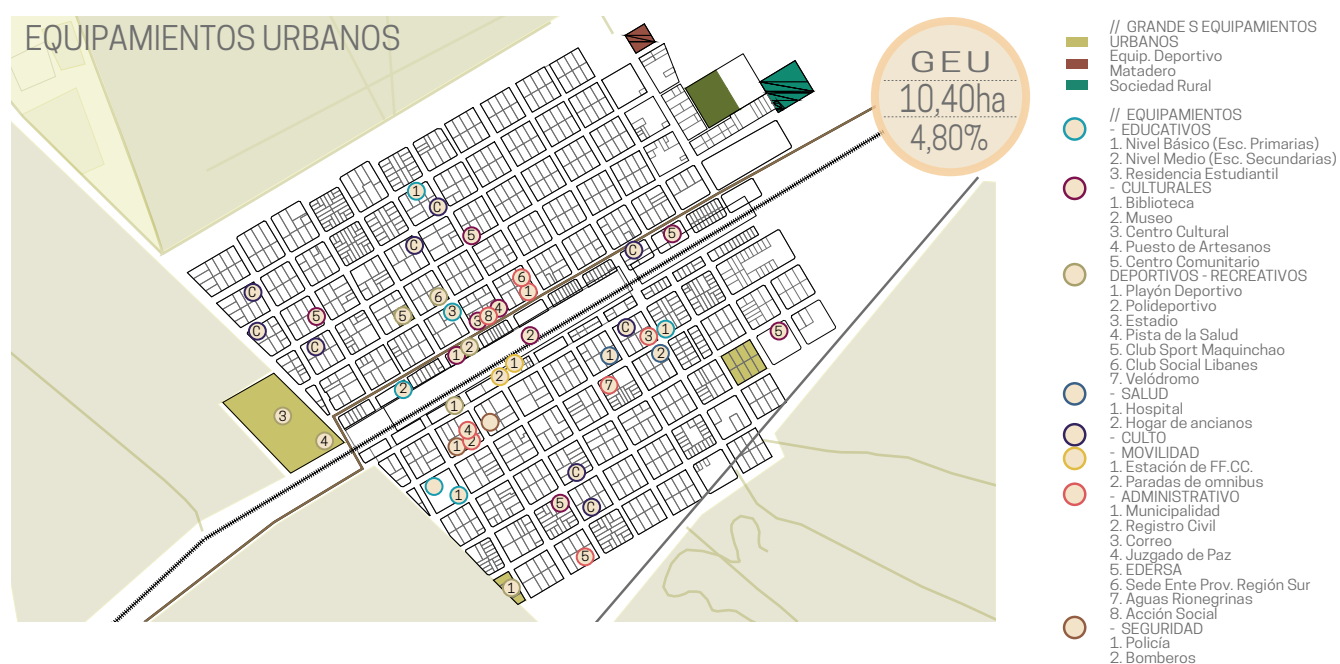
AGUA



GAS



Para la construcción de la base cartográfica de cada localidad se trabajó con información suministrada, en el mes de enero de 2017, por la Dirección General de Catastros de la Provincia de Río Negro.



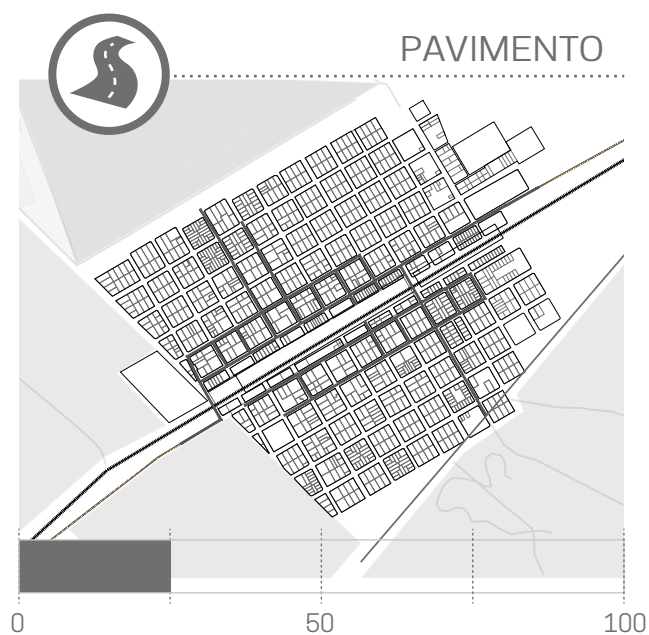
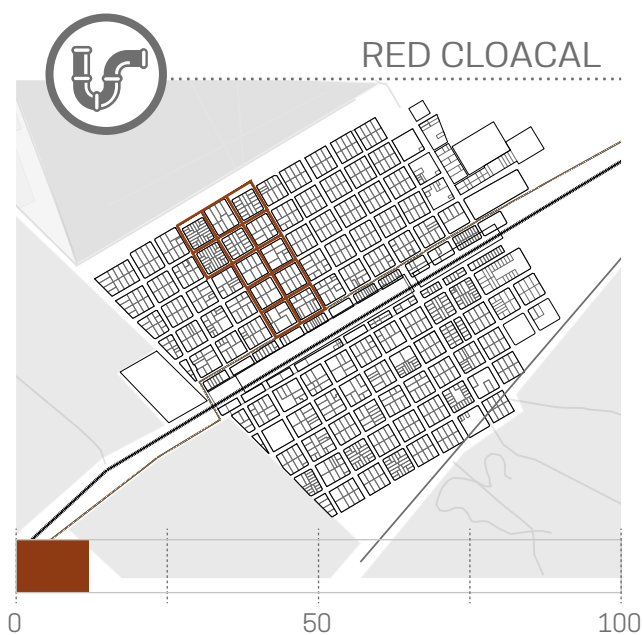
POBLACIÓN
2494 hab

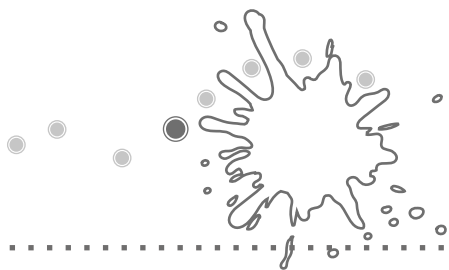


ESPACIO VERDE
15000 m²



ESP. VERDE / HABITANTE
6,01 m²/hab





// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Maquinchao es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

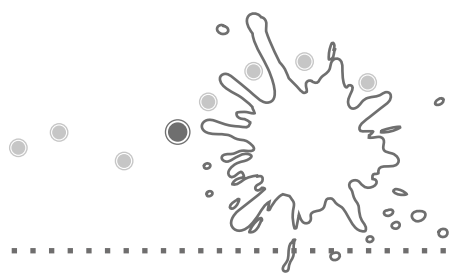
// **LA ESTRUCTURA VIAL**

La planta urbana de Maquinchao fue originariamente simétrica, siendo el trazado ferroviario el eje de tal disposición geométrica. Esta condición, más el atravesamiento de la localidad por la RN 23 que corría paralela al trazado ferroviario fueron condicionando las formas de la ocupación del suelo en la localidad y su organización estructural. El nuevo trazado de la RN 23, por fuera de la planta urbana, coloca a la localidad en una nueva situación. Con relación a ello y a la forma en que fue evolucionando la ciudad se define su estructura vial jerárquica de la siguiente manera:

- > El acceso a la ciudad desde la RN 23 en calle Currilauquen, calle que vincula el acceso con las dos calles de borde del cuadro de estación:
 - Avenida Independencia (considerando también su extensión noreste hasta llegar al área productiva) y
 - Bulevar José de San Martín.
- > Cuatro calles que definen su malla estructural;
 - dos en sentido longitudinal, General Julio Argentino Roca y Domingo Faustino Sarmiento;
 - dos en sentido transversal, el sistema San José–Luciano Verbeke y la calle de borde donde se encuentra el camping.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, cantero, arbolado, mobiliario urbano, iluminación) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular se menciona a:

- > Avenida Independencia: estímulo a localizar actividades comerciales y de servicios para fortalecer el centro de la localidad en el tramo comprendido entre calles Currilauquen y Remedios de



// Esquema de Desarrollo Urbano

Escalada.

Además de los accesos a la ciudad y de la malla estructural, se indican los caminos rurales que llevan a sitios de interés para la población del lugar y los visitantes:

- > Camino al balneario de la laguna Ñe Luán cuyo reacondicionamiento fue iniciado recientemente por el gobierno local (por RP 5 hacia el sur).
- > Camino al Cerro Mesa (en dirección norte).

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

Maquinchao no cuenta con espacios verdes recreativos abiertos de relevancia. Detectada esta carencia se propone incorporar los siguientes:

- > Fuelle verde de amortiguación, en el borde norte de la RN 23, acompañando el desarrollo de la planta urbana; área parqueizada y arbolada con senderos peatonales y mobiliario urbano.
- > Parque recreativo del cuadro de estación, en los tramos que se desafecten de su uso regional; desarrollo de un área parqueizada con sitios para instalaciones deportivas vinculada a las dos plazas existentes (una a cada lado de las vías férreas).

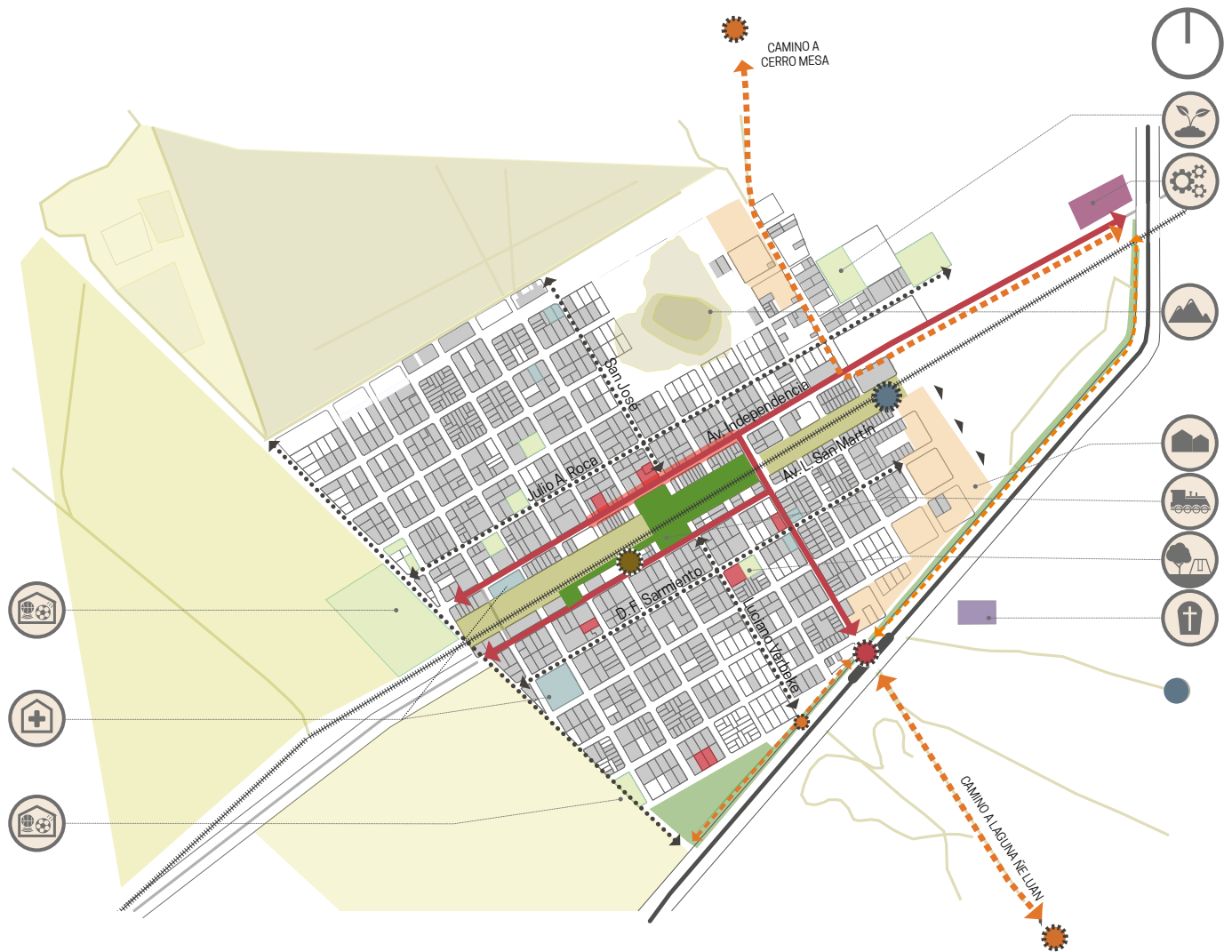
// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

De acuerdo con los registros de crecimiento demográfico intercensal, con las tendencias locacionales de expansión de la planta urbana, con la decisión de no extender más la planta urbana hacia el sur del *otro lado* de la RN 23 y con la presencia de parcelas aún vacantes dentro de la planta urbana (que representan el 25 % del suelo urbanizado), incluyendo trazado y parcelamiento aprobados se definen dos áreas de completamiento:

- > Hacia el este, en el sector sur de la localidad, continuando con el trazado proyectado (resta completar el trazado y definir el parcelamiento).
- > Hacia el este bordeando la pequeña colina en el sector norte de la localidad (no urbanizable). En este caso hay que definir el trazado y el parcelamiento.

Para la localización de establecimientos productivos, de servicios, talleres, depósitos se define un área específica en el sector norte donde la Avenida Independencia se encuentra con la RN 23 teniendo en cuenta las posibilidades de conexión de la avenida con la nueva traza de la ruta.

// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

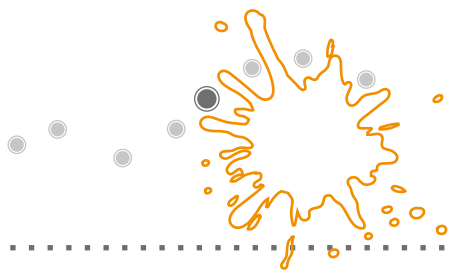
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuelle Verde Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



LOS MENUCOS

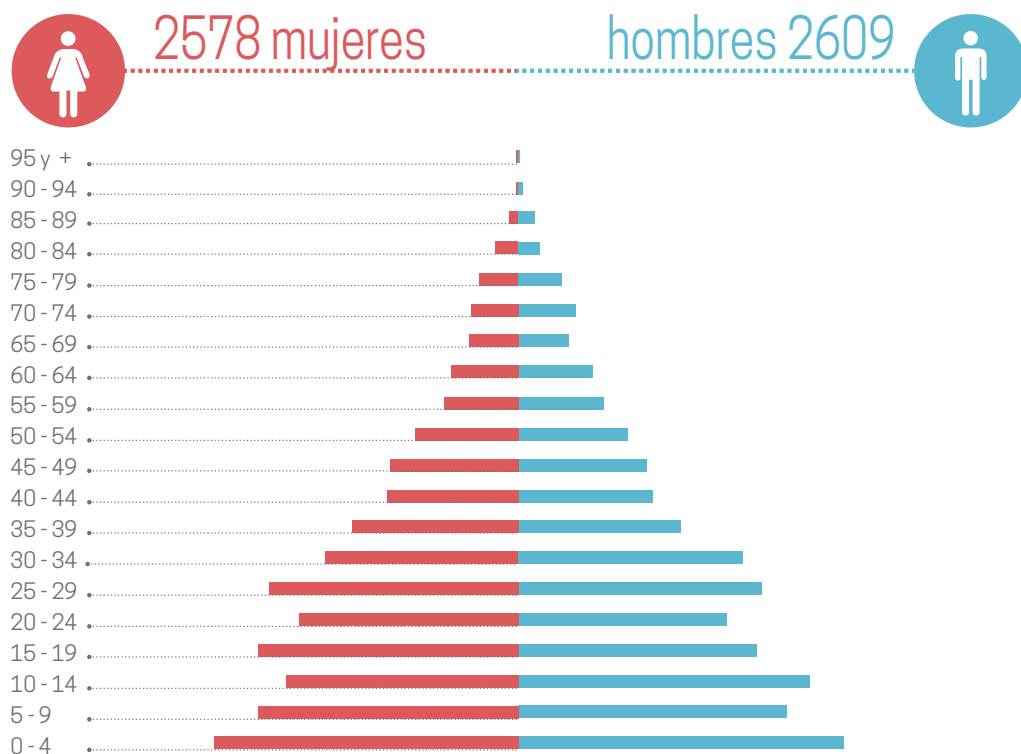
Con uno de los crecimientos inter-censales más altos de la provincia, contaba en 2010 con 5.187 habitantes. Ubicada en la intersección de la RN 23 y la RP 8 es la segunda ciudad más importante de la Línea Sur, con un importante potencial en referencia a la logística del corredor por su ubicación central dentro de la provincia. A diferencia de otras localidades, la minería de 2ª y 3ª categoría representan un aporte significativo al producto bruto local.



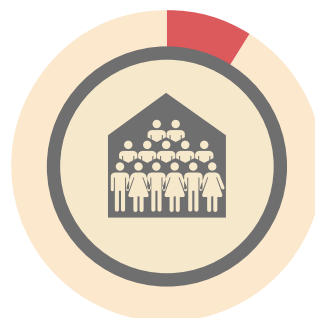
 POBLACIÓN
5187 hab

 HOGARES
1297

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

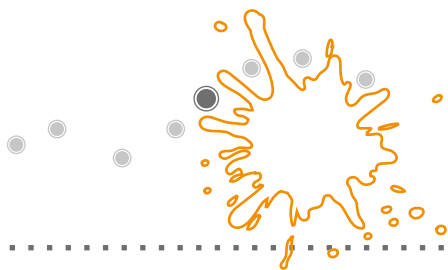


TASA DE HACINAMIENTO



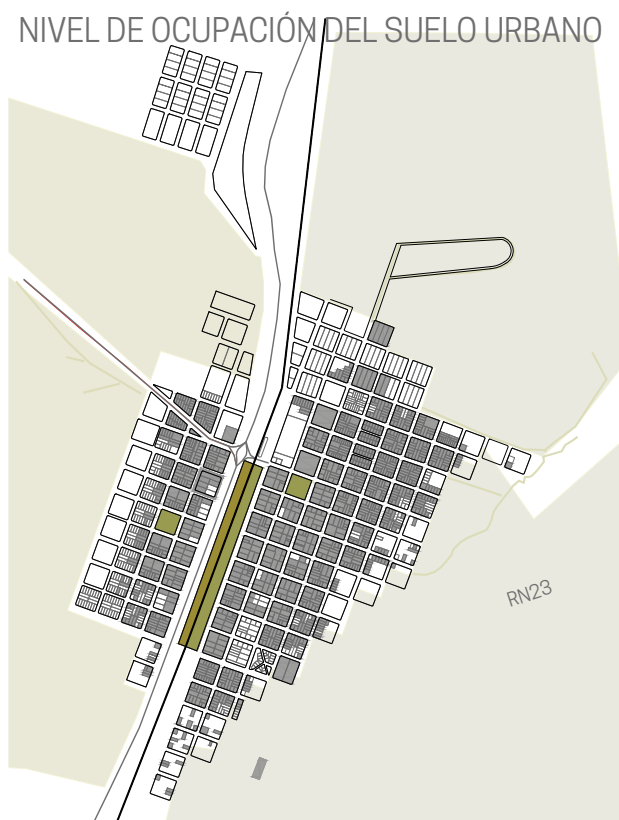
NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





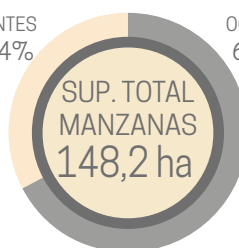
LOS MENUUCOS

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO

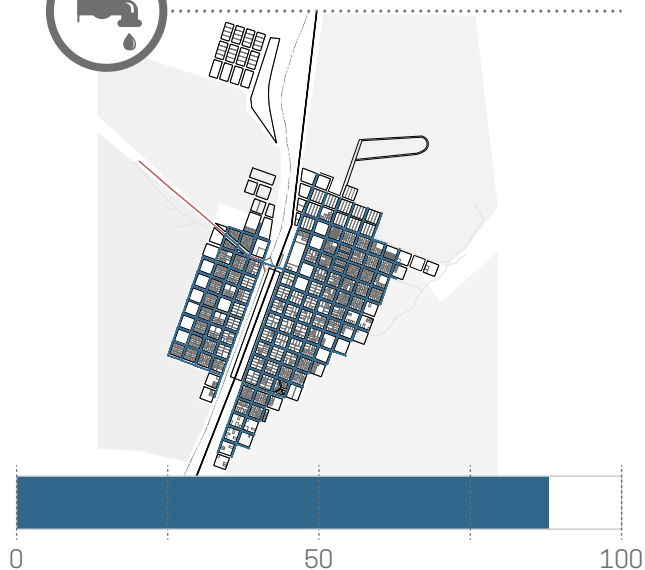


VACANTES
32,74%

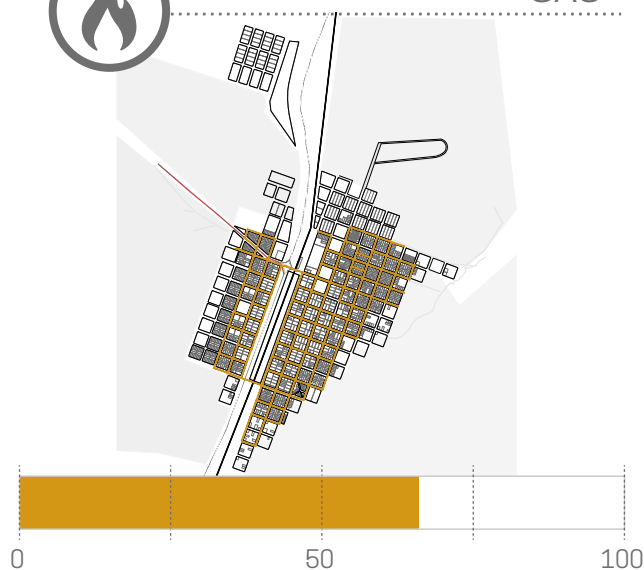
OCUPADAS
67,26%



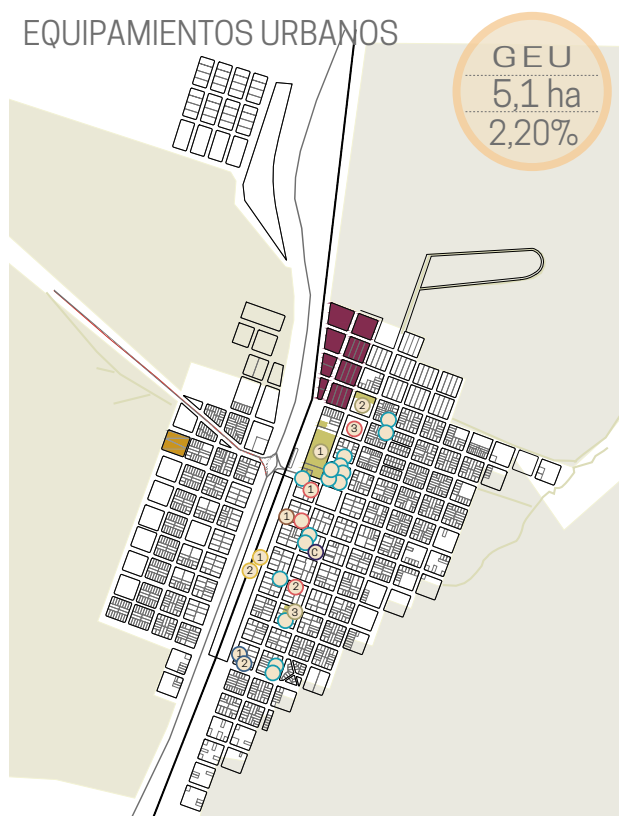
AGUA



GAS



EQUIPAMIENTOS URBANOS



// GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

- Planta de Almacenamiento de Gas
- Equip. Deportivo
- Establecimientos Productivos

// EQUIPAMIENTOS

- - EDUCATIVOS
 1. Nivel Básico (Esc. Primarias)
 2. Nivel Medio (Esc. Secundarias)
 3. Residencia Estudiantil
 4. Nivel Superior (Terciario)
- - CULTURALES
 1. C.I.C.
 2. Centro Cultural
- DEPORTIVOS - RECREATIVOS
 1. Polideportivo
 2. Camping
 3. Club
- - SALUD
 1. Hospital
 2. Residencia de larga estadia para adultos mayores
- - MOVILIDAD
 1. Antigua Estacion de FF.CC.
 2. Estacion Polimodal
- - ADMINISTRATIVO
 1. Municipalidad
 2. Correo
 3. Campamento de Vialidad Provincial
- - SEGURIDAD
 1. Policía
 2. Bomberos



POBLACIÓN
5187 hab

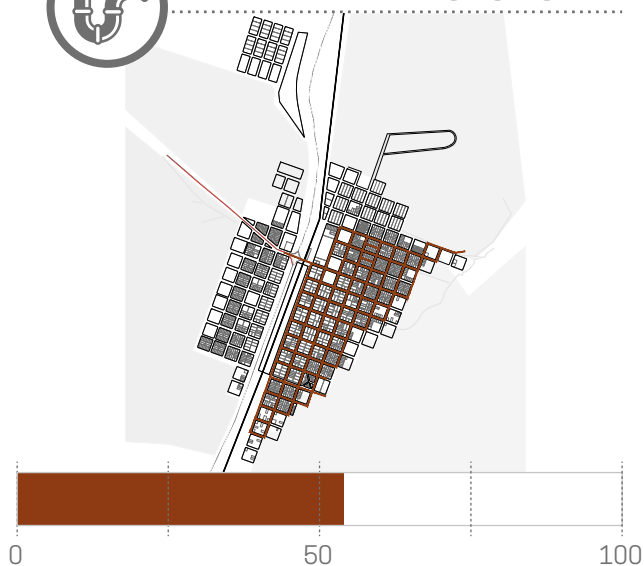
ESPACIO VERDE
69000 m²



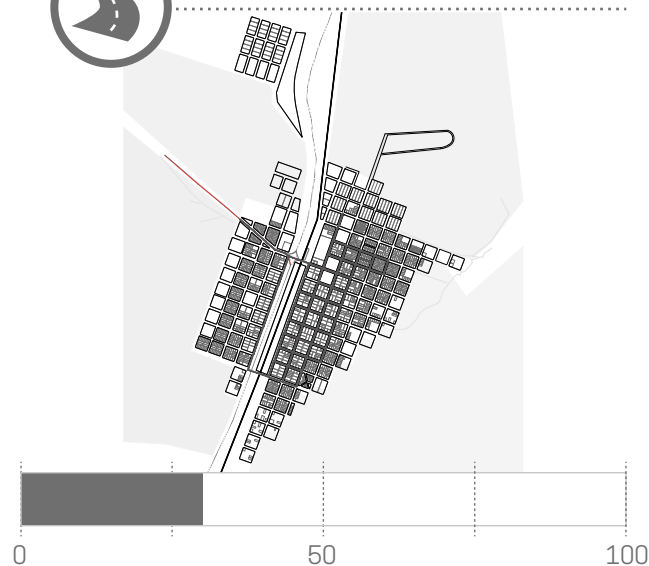
ESP. VERDE / HABITANTE
13,30 m²/hab

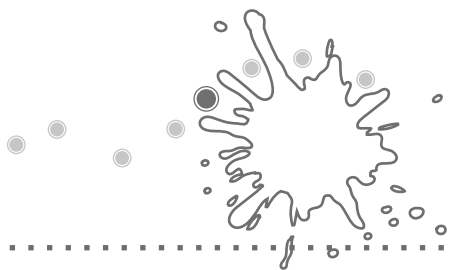


RED CLOACAL



PAVIMENTO





// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Los Menucos es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

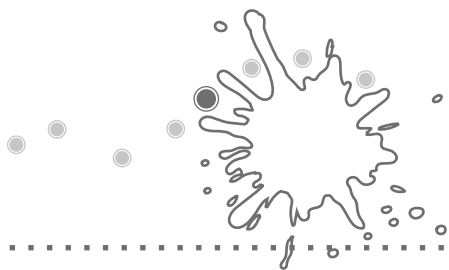
- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

// **LA ESTRUCTURA VIAL**

Los Menucos es la única localidad de la Línea Sur atravesada por la RN 23 que la divide en dos partes; situación que se mantendrá ya que no se ha modificado el trazado de la ruta una vez decidida su pavimentación. Por otro lado la RP 8 fijó hasta no hace muy poco tiempo el límite norte de la expansión urbana en el sector oeste de la ciudad; límite que hoy ya ha sido traspasado. De esta manera, la ciudad se encuentra dividida en dos grandes sectores por la presencia de la RN 23 y en un tercero y de dimensiones muy reducidas por la presencia de la RP 8.

De acuerdo con estas particularidades la estructura vial jerárquica que se propone para la organización interna y futuro desarrollo de la localidad es la siguiente:

- > El acceso a la ciudad en la rotonda de encuentro de la RN 23 con la RP 8, continuando por Avenida Libertador San Martín bordeando el cuadro de estación en toda su extensión hasta encontrarse nuevamente con la RN 23.
- > Siete calles que conforman la llamada *mallla estructural* en el sector este de la localidad
 - cuatro de carácter transversal; dos en los extremos de la planta urbana que organizan el borde con el suelo rústico (Tucumán al norte y Avenida Neuquén al sur), dos en el sector más central (Santiago del Estero y Santa Fe, que organizan la extensión de la ciudad hacia el oeste) y
 - tres de carácter longitudinal, Buenos Aires que en un tramo concentra la actividad institucional y comercial de la localidad; La Pampa la de mayor extensión que vincula con el Club Hípico al norte y con el camino al Cerro Guacho hacia el sur; calle Santa Cruz.



// Esquema de Desarrollo Urbano

- > La calle Teófano Stablum que completa esta *mall*a estructural en el sector oeste de la localidad.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, canteros, arbolado, mobiliario urbano, iluminación) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular se menciona a:

- > Calle Buenos Aires: estímulo a localizar actividades comerciales y de servicios para fortalecer el centro de la localidad en el tramo Santa Fe–Santiago del Estero extendiéndose hacia las otras calles de borde de la Plaza San Martín.

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

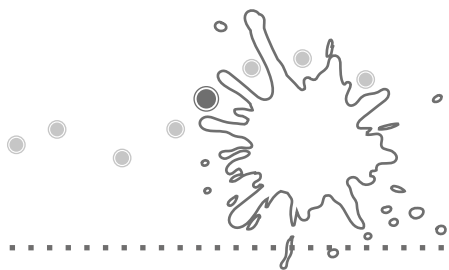
En Los Menucos se encuentran instalaciones deportivas y espacios verdes recreativos de grandes dimensiones. Se destaca en particular el parque lineal desarrollado en el borde del cuadro de estación a lo largo de Avenida Libertador San Martín. De acuerdo entonces con la presencia de este gran parque-paseo urbano se propone incorporar los siguientes:

- > Fuelle verde de amortiguación en el borde oeste de la RN 23 partiendo de las instalaciones del Automóvil Club Argentino (intersección con RP 8) hacia el norte sitio arbolado que contará con senderos peatonales.
- > Paseo lineal arbolado en la estrecha franja comprendida entre el cuadro de estación y la RN 23.

// **LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS**

Los Menucos cuenta con grandes equipamientos deportivos, educativos y culturales en el interior de su planta urbana, accesibles y próximos a todos sus habitantes. Dentro de la planta urbana se propone incorporar equipamientos que contribuyan a mejorar las condiciones ambientales y de saneamiento en la ciudad:

- > Planta de clasificación de RSU: a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación de acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea Sur.



// Esquema de Desarrollo Urbano

// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

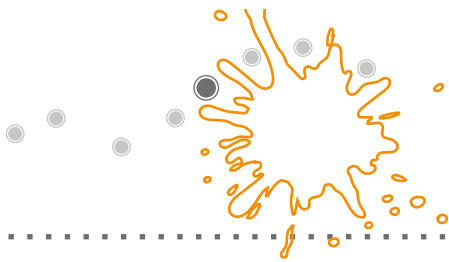
De acuerdo con los registros de crecimiento demográfico intercensal, con las tendencias locacionales de expansión de la planta urbana, con la decisión de no extender más la planta urbana hacia el este por las malas condiciones del suelo, con la decisión de separar la localización de instalaciones productivas de las áreas residenciales y con la presencia de parcelas aún vacantes dentro de la planta urbana (que representan el 33 % del suelo urbanizado), incluyendo trazado y parcelamiento aprobados, se definen tres áreas de completamiento:

- > El sector comprendido entre calles Tucumán y Buenos Aires que se extiende hacia el norte, hoy ocupado por instalaciones de establecimientos de cortes de piedras, cuya reconversión a suelo de uso residencial se propone. Esto significa definir
 - Los plazos para el traslado de las empresas,
 - Las posibilidades de subdivisión de las parcelas existentes y
 - El parcelamiento en aquellas manzanas que aún permanecen indivisas.

- > La línea de manzanas que se extienden hacia el oeste del antiguo límite del área urbanizada entre la RP 8 y la calle Colitoro en el sector oeste de la localidad, con trazados aprobados, restando aún definir las particularidades del parcelamiento. Se contempla la posibilidad de seguir extendiendo la planta urbana hacia el oeste de esta hilera de manzanas. Deberá preverse los predios necesarios para la localización del efector de salud básico y del establecimiento educativo ya que del *otro lado* de la ruta no se cuenta con este tipo de equipamientos comunitarios básicos.

- > La línea de manzanas que se extiende hacia el norte del sector de viviendas públicas (al norte de la RP 8). Para ello es necesario completar los trazados y definir las particularidades del parcelamiento.

Establecimientos productivos, de servicios, talleres, depósitos, encontrarán su sitio en el sector de parque industrial que ya cuenta con trazado y parcelamiento aprobados y que se ubica hacia el norte de Los Menucos al oeste de la RN 23 separado de su planta urbana y con posibilidades de contar con un acceso directo desde la ruta.



// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

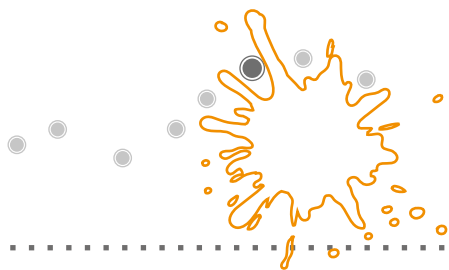
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuelle Verde Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



SIERRA COLORADA

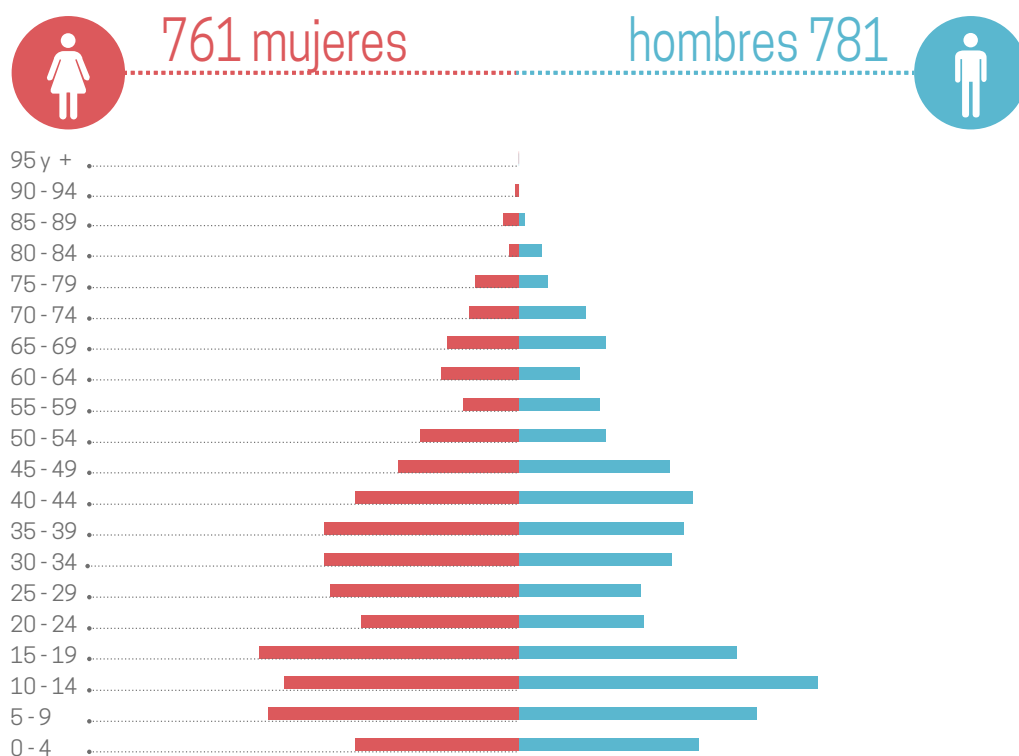
Ubicada en la intersección de la RP 68 y la RN 23, cuenta con algo más de 1.500 habitantes (2010). Con escasas alternativas de diversificación productiva respecto de la producción ovina, las potencialidades que presenta se asocian al complejo minero, especialmente en referencia a yacimientos de fluorita, cercanos a la localidad.



 POBLACIÓN
1542 hab

 HOGARES
469

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

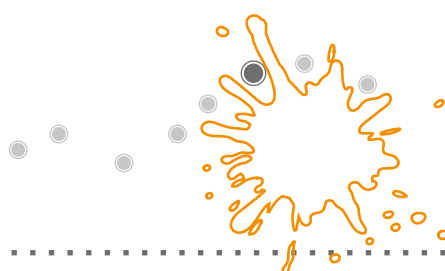


TASA DE HACINAMIENTO



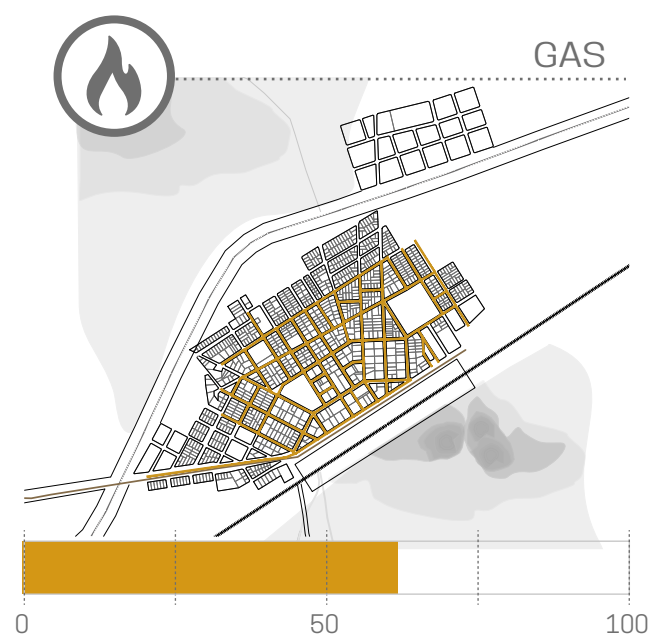
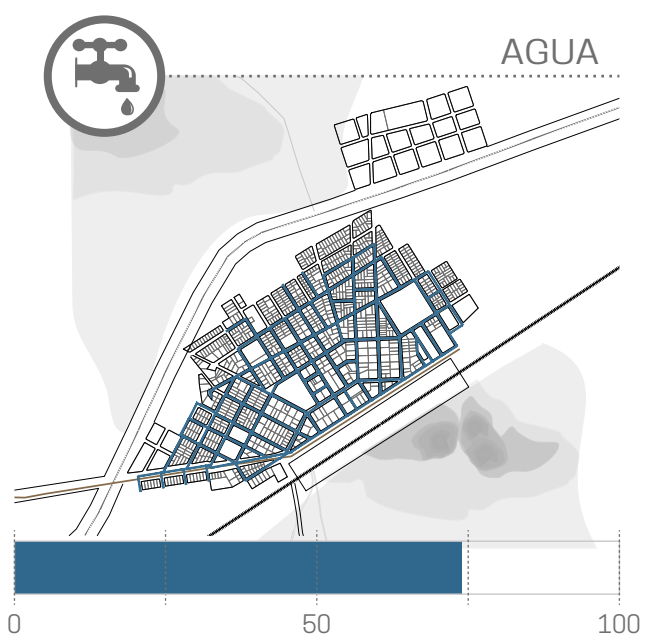
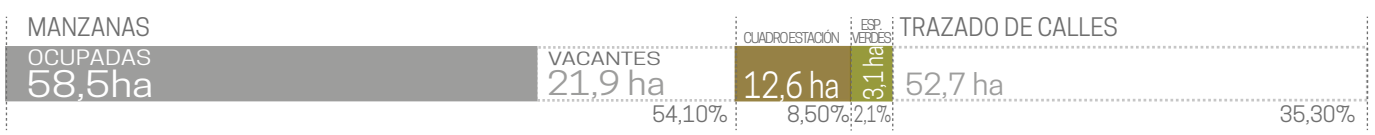
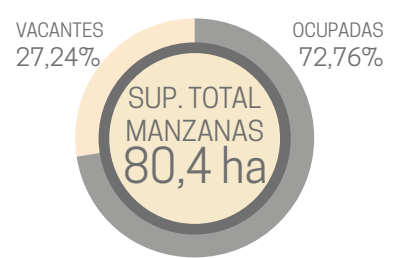
NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





SIERRA COLORADA

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO



Para la construcción de la base cartográfica de cada localidad se trabajó con información suministrada, en el mes de enero de 2017, por la Dirección General de Catastros de la Provincia de Río Negro.

EQUIPAMIENTOS URBANOS



GEU
8,40ha
5,70%

- // GRANDE S EQUIPAMIENTOS URBANOS
- Equip. Deportivo
 - Planta de Almacenamiento de Gas
 - Cementerio
- // EQUIPAMIENTOS
- EDUCATIVOS
 - 1. Nivel Básico (Esc. Primarias)
 - 2. Nivel Medio (Esc. Secundarias)
 - 3. Residencia Estudiantil
 - 4. Nivel Superior (Esc. Terciaria)
 - CULTURALES
 - 1. C.I.C.
 - 2. Centro Cultural
 - DEPORTIVOS - RECREATIVOS
 - 1. Polideportivo
 - 2. Camping
 - 3. Club
 - SALUD
 - 1. Hospital
 - 2. Refugio - Centro Integral de la Mujer
 - CULTO
 - MOVILIDAD
 - 1. Estación de FF.CC.
 - ADMINISTRATIVO
 - 1. Municipalidad
 - 2. Registro Civil
 - SEGURIDAD
 - 1. Policía
 - 2. Bomberos



POBLACIÓN
1542 hab



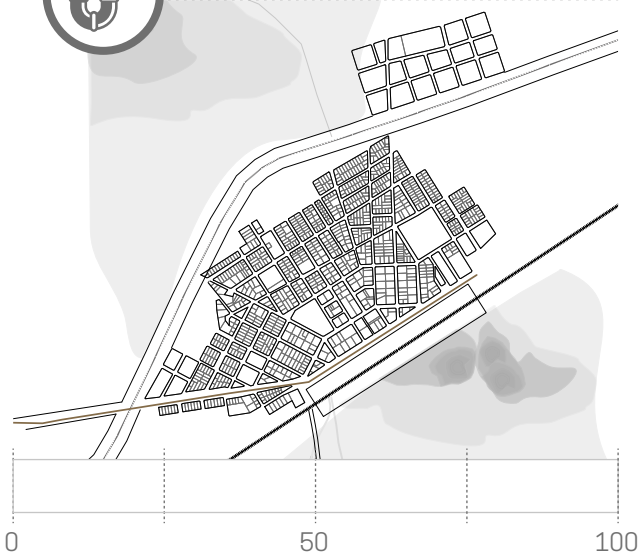
ESPACIO VERDE
31000 m²



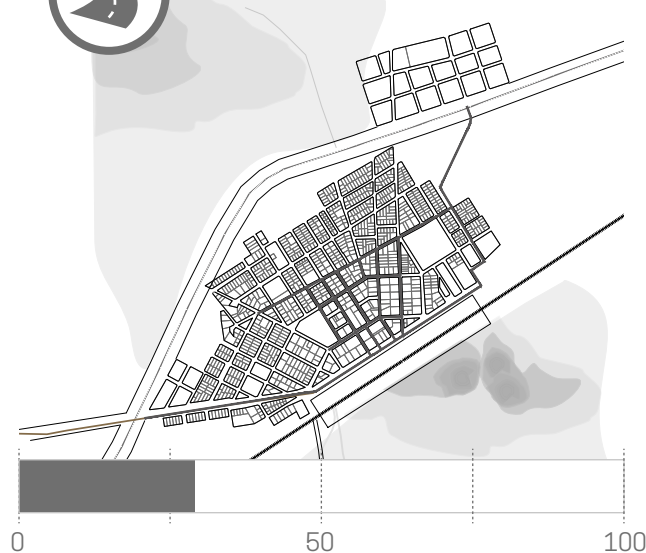
ESP. VERDE / HABITANTE
20,10 m²/hab

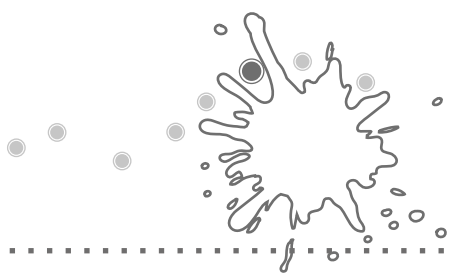


RED CLOACAL



PAVIMENTO





// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Sierra Colorada es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

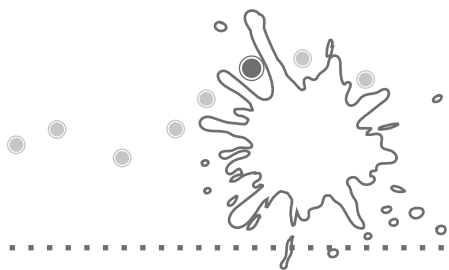
// **LA ESTRUCTURA VIAL**

La localidad se fue organizando de manera ordenada a partir de respetar la matriz de calles radio-concéntrica de su plano fundacional. Matriz radio-concéntrica cuyo epicentro son el cuadro de estación y, dentro de él, la estación ferroviaria. Partiendo de esa matriz, la nueva estructura vial jerárquica deberá contemplar, particularmente, el nuevo acceso a la ciudad que aparece sobre la nueva traza de la RN 23. La estructura vial jerárquica de la localidad estará compuesta de la siguiente manera:

- > Avenida 25 de Mayo, el nuevo acceso oeste a la ciudad desde la RN 23 (también punto de conexión con la RP 67) y su continuación acompañando el desarrollo del cuadro de estación hasta conectarse con calle Benjamín Serra hasta el nuevo acceso norte desde la RN 23. A este recorrido se incorpora la calle Fray Teófilo Sablun, el eje de concentración de la actividad institucional y comercial de la ciudad, arco vial central que en sus extremos se conecta con la Avenida 25 de Mayo.
- > Una malla estructural compuesta por :
 - una calle de atravesamiento longitudinal entre calle Benjamín Serra y Avenida 25 de Mayo – calle Martín Alberdi–
 - tres calles radiales que, partiendo del centro definido por Fray Teófilo Sablun y Avenida 25 de Mayo, se extienden hasta el fuelle verde de amortiguación propuesto a lo largo del borde con la RN 23 –calles Hipólito Yrigoyen, San Martín y Don Bosco–.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, canteros, arbolado, mobiliario urbano, iluminación) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular se menciona a:

- > Avenida 25 de Mayo: ubicación del nodo de ingreso a la ciudad en el acceso oeste desde la RN 23



// Esquema de Desarrollo Urbano

- > Avenida 25 de Mayo: inicio del recorrido a los cerros energéticos desde el borde suroeste del cuadro de estación.
- > Calle Fray Teófilo Stabum: estímulo a la localización de actividad comercial y recreativa para reforzar el carácter central de esta vía de comunicación.
- > Calle Hipólito Yrigoyen: estímulo a la localización de actividad comercial y recreativa en el tramo comprendido entre calles Martín Alberdi y Fray Teófilo Stabum.

El sistema general de accesibilidad y movilidad se completa con dos caminos recreativos regionales que vinculan con sitios de interés en el entorno de la localidad y que, por tal motivo, se articulan con la estructura vial jerárquica:

- > Camino rural que vincula con los dos cerros energéticos que se encuentran al sur de la localidad y con el cementerio viejo
- > Camino rural que vincula con el cerro energético que se encuentra noreste de la localidad, partiendo desde la RN 23.

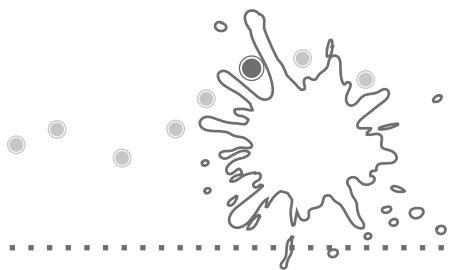
// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

En relación con la estructura vial se definen los nuevos espacios verdes y de carácter recreativo a incorporar en la planta urbana y en su entorno inmediato:

- > El parque de la estación, a potenciar y extender a lo largo del cuadro de estación sobre Avenida 25 de Mayo en toda su extensión y en las áreas que pueden desafectarse del uso ferroviario. Se propone un espacio parquizado y arbolado donde ubicar instalaciones recreativas, deportivas y culturales, recuperando las instalaciones ferroviarias desocupadas.
- > El fuelle verde de amortiguación: espacio verde parquizado y arbolado entre el borde del área de completamiento y la RN 23. Contará con senderos peatonales y bicisenda y puntos específicos con mobiliario e iluminación especial para reunión y descanso de la población.
- > Cerros energéticos en el borde de la localidad al sur del cuadro de estación. Mejoras en la vía vehicular de acceso y definición de un sendero peatonal y bicisenda alternativos.

// **LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS**

La localidad cuenta con equipamientos deportivos y educativos significativos. Dentro de la planta urbana o contigua a ella, se propone incorporar equipamientos que contribuyan a mejorar la calidad ambiental que ofrece la localidad:



// Esquema de Desarrollo Urbano

- > Planta de clasificación de RSU: a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación, de acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea sur.

// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

Teniendo en cuenta que el crecimiento demográfico intercensal de la localidad es relativamente bajo y que aún se encuentra un número considerable de parcelas vacantes en el interior de la planta urbana (27% del suelo urbanizado) que pueden dar lugar al incremento poblacional en los próximos años, se definen tres áreas de completamiento de reducidas dimensiones de modo de definir un área urbanizada y a urbanizar que se encuentre contenida dentro de las avenidas de acceso a la ciudad:

- > Área de completamiento noroeste, entre calle Don Bosco y Avenida 25 de Mayo al sur del fuelle verde de amortiguación propuesto. En esta área hay que completar el trazado y definir las particularidades del parcelamiento.
- > Área de completamiento norte, entre calle Hipólito Yrigoyen y Líbano, que ya cuenta con trazado y parcelamiento aprobados.
- > Área de completamiento este, al oeste de calle Benjamín Serra, entre calles Martín Alberdi y Juan D. Perón. En este triángulo resta por definir el parcelamiento.

Se propone, además un área para el establecimiento de talleres, depósitos y otras actividades productivas, separada de la zona residencial hacia el este de calle Benjamín Serra.

// **LA EXPANSIÓN HACIA EL NORTE DE LA RN 23**

Sierra Colorada tiene un trazado aprobado para la expansión de la ciudad hacia el *otro lado* de la RN 23. Con una incipiente e incompleta apertura de calles (de acuerdo con la información catastral) en ese sector se encuentran grandes equipamientos de la localidad que, por sus propias características, tienen que ubicarse separada de ella, por fuera de su planta urbana: el vivero municipal, el camping y el predio de la Sociedad Rural.

De continuar con el proceso de ocupación en ese sector, particularmente para la ubicación de nuevas unidades de vivienda, deberá definirse un parcelamiento de muy baja densidad que no demande la extensión de redes de infraestructura a ese sector de la ciudad.

// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

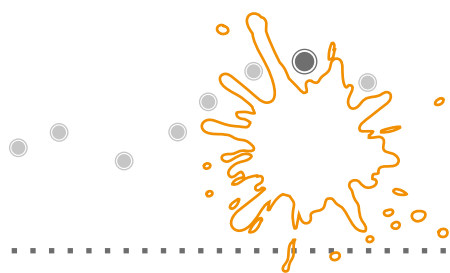
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuelle Verde Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



RAMOS MEXÍA

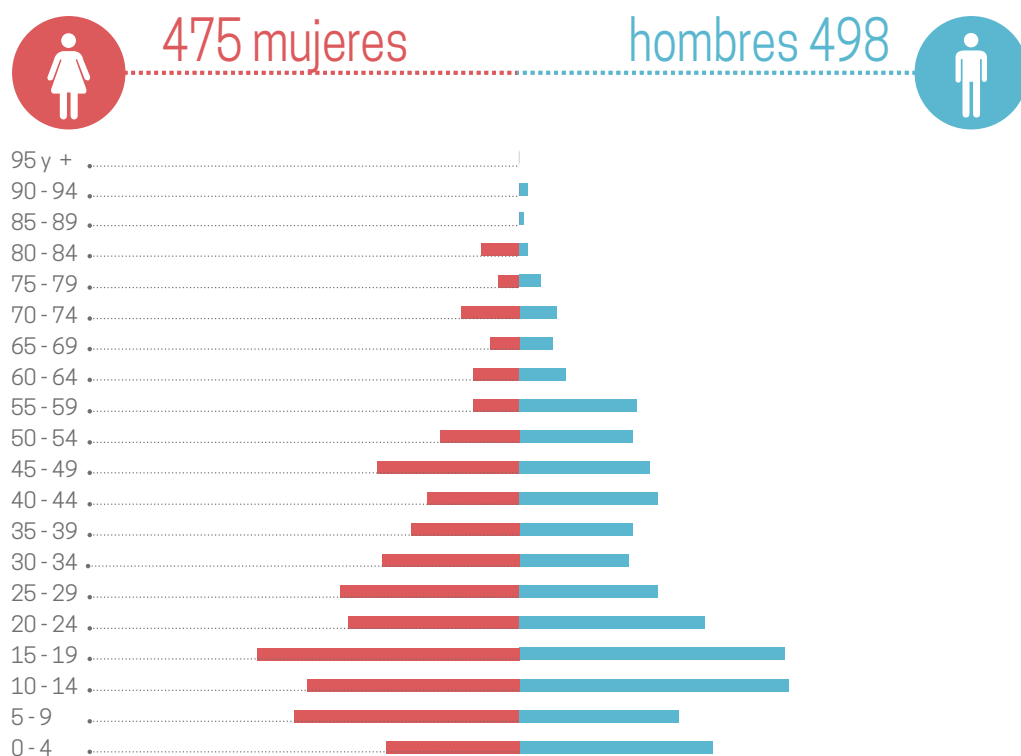
Pequeña localidad de 973 habitantes (2010) ubicada en el extremo norte de una meseta basáltica, cuenta con un sector más bajo conocido como “El Bajo de Ramos” conformado por el escurrimiento permanente de una vertiente. El arroyo transcurre en dirección este aproximadamente 4 km hasta una laguna endorreica, denominada Corral Chico. Una pequeña presa construida en la zona de la vertiente permite irrigar aproximadamente 100 ha de suelos que hoy se encuentran prácticamente improductivos, salvo para el pastoreo de animales y algunas huertas con destino al autoconsumo.



 POBLACIÓN
973 hab

 HOGARES
278

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

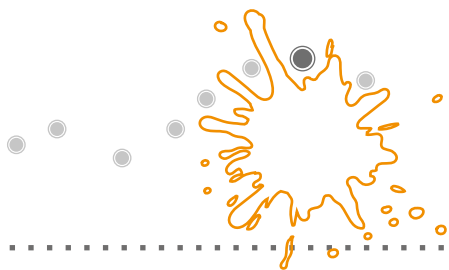


TASA DE HACINAMIENTO



NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS





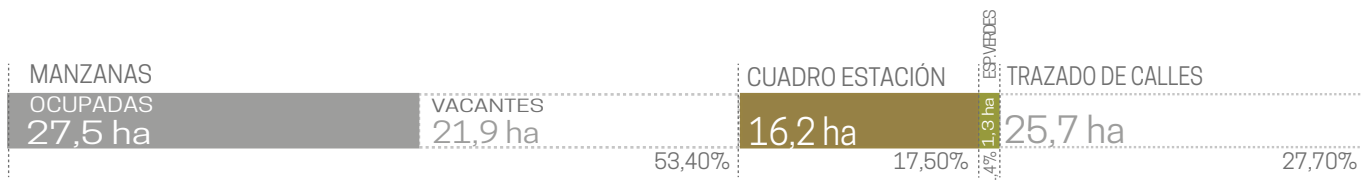
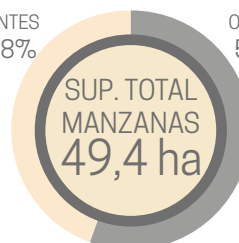
RAMOS MEXÍA

NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO

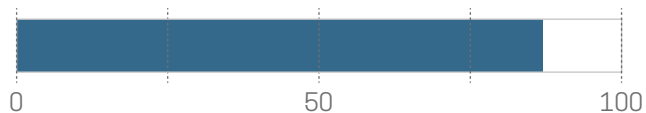
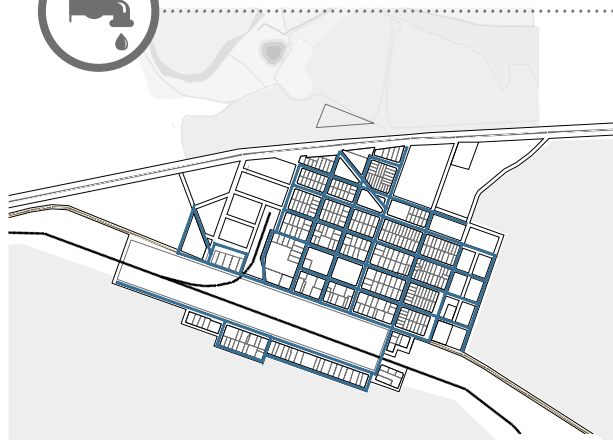


VACANTES
44,38%

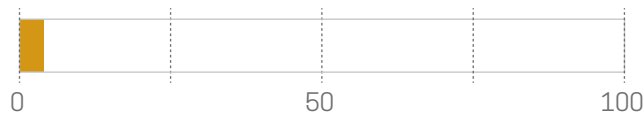
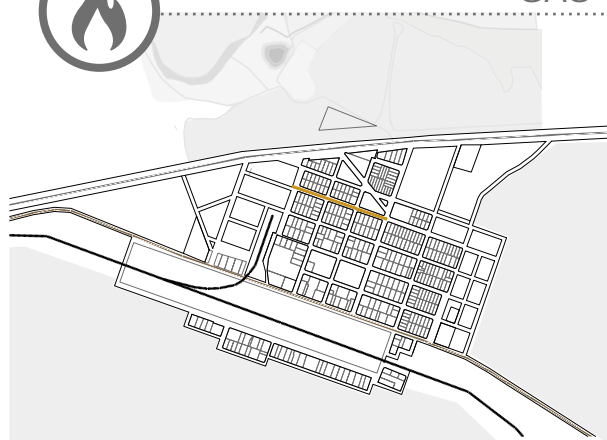
OCUPADAS
55,62%



AGUA

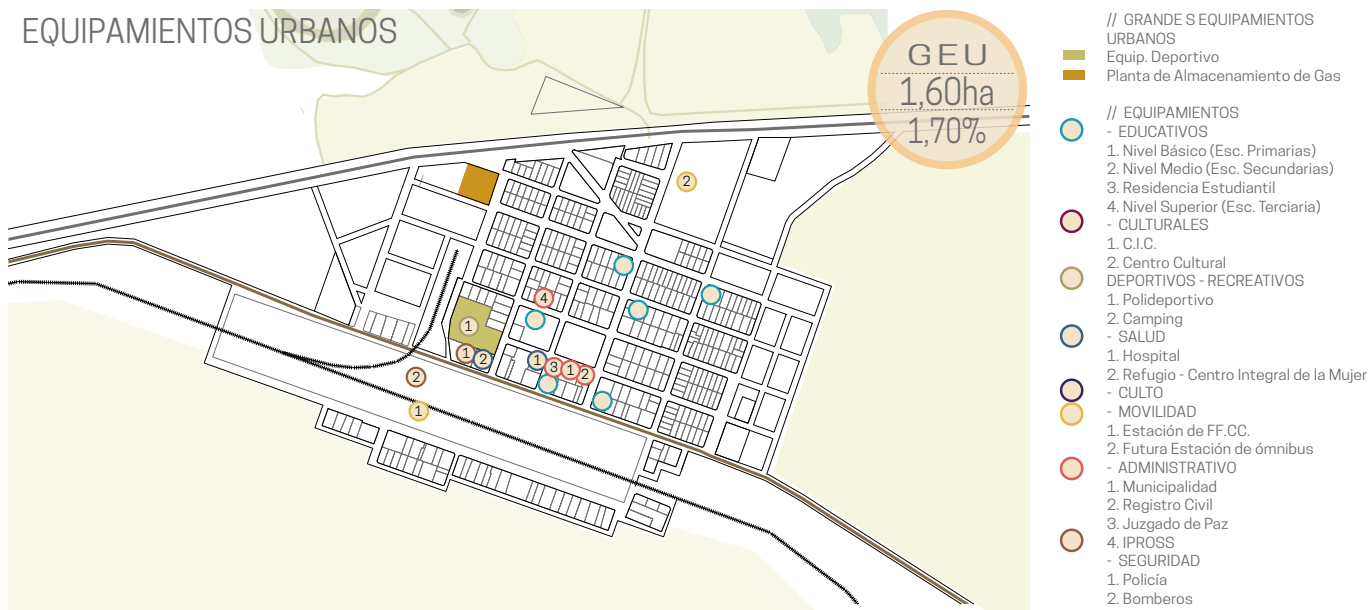


GAS



Para la construcción de la base cartográfica de cada localidad se trabajó con información suministrada, en el mes de enero de 2017, por la Dirección General de Catastros de la Provincia de Río Negro.

EQUIPAMIENTOS URBANOS



POBLACIÓN
973 hab



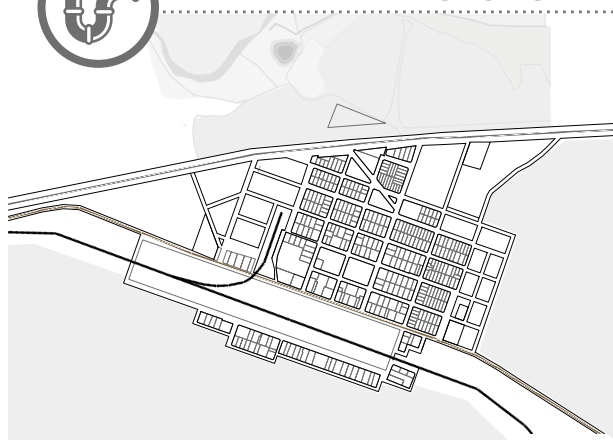
ESPACIO VERDE
13000 m²



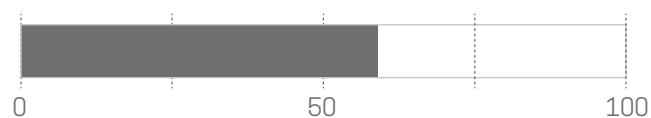
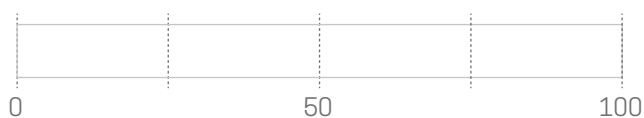
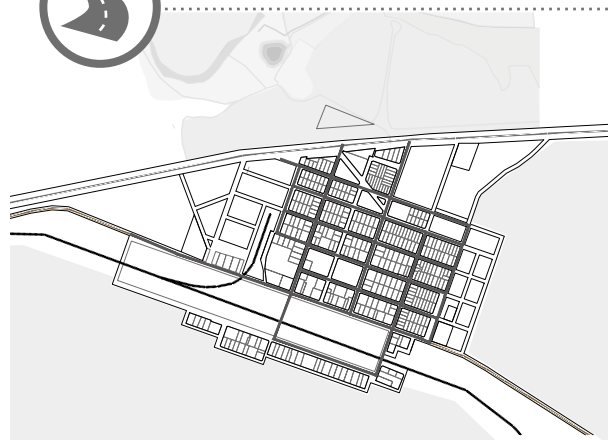
ESP. VERDE / HABITANTE
13,36 m²/hab

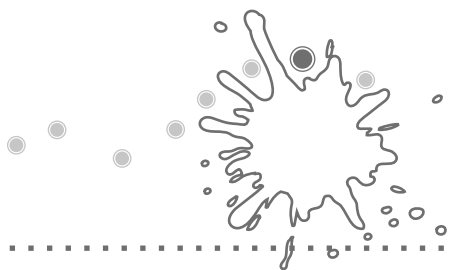


RED CLOACAL



PAVIMENTO





// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Ramos Mexía es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico – funcional:

- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

// **LA ESTRUCTURA VIAL**

La organización estructural de la ciudad estuvo definida desde sus orígenes por la presencia de las instalaciones ferroviarias (vías férreas, estación, instalaciones, cuadro de estación) y la RN 23, entonces paralela al trazado ferroviario. La propuesta de estructura vial parte de considerar esa situación creada y de los cambios que hay que tener en cuenta a partir de la nueva traza de la RN 23 pavimentada. De acuerdo con ello, la estructura vial estará conformada por:

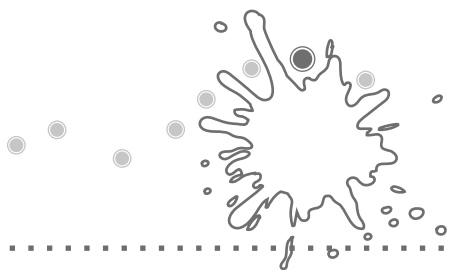
- > El acceso desde RN 23 por Avenida 9 de Julio y su vinculación con la antigua traza de la RN 23 (Avenida General San Martín), paralela al cuadro de estación que vuelve a conectarse con la traza pavimentada de la RN 23.
- > Una calle de recorrido longitudinal –Héroes de Malvinas– y dos calles de recorrido transversal –12 de Octubre y Dr. Feintuch– definen la malla estructural.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar y programar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, canteros, arbolado, mobiliario urbano, iluminación) de infraestructuración (tendido de las redes) y los usos del suelo (usos no residenciales) hacia estas vías de circulación. En particular, se recomiendan las siguientes acciones:

- > Avenida 9 de Julio: ubicación del nodo de ingreso a la ciudad sobre RN 23.
- > Avenida 9 de Julio, tramo Héroes de Malvinas – 25 de Mayo y su continuidad por calle 25 de Mayo hasta 12 de Octubre: estímulo/promoción a la localización de uso comercial.

El sistema general de accesibilidad y movilidad se completa con dos caminos recreativos regionales que vinculan con sitios de interés en el entorno de la localidad y que, por tal motivo, se articulan con la estructura vial jerárquica:

- > Camino al Cerro Redondo y al sitio de la toma de agua que continúa por el valle *El Bajo* hasta el



// Esquema de Desarrollo Urbano

predio del camping y vivero municipal y que se acerca a la laguna Corral Chico o Pichi Malal.

- > Camino al mirador de *El Bajo*, que se desprende del anterior en el inicio de su recorrido.

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

Ramos Mexía tiene un amplio sector productivo y recreativo que corresponde a su valle irrigado, conocido por el nombre de El Bajo. En el recorrido hasta el valle se encuentran sitios de interés como los que se indican en el punto anterior. Por su lado, en el interior de la planta urbana, dos plazas conforman sus espacios públicos más significativos. Se propone ampliar la disponibilidad de espacios verdes en la localidad, contemplando para ello:

- > Fuelle verde de amortiguación, en el borde con la RN 23 acompañando el desarrollo de la planta urbana hasta llegar a la RP 66; un espacio arbolado con senderos peatonales.
- > Parquización de los bordes del cuadro de estación entre calles 12 de Octubre y Dr. Feintuch y en el entorno del cuadro de estación, contemplando la instalación de infraestructuras deportivas.

// **LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS**

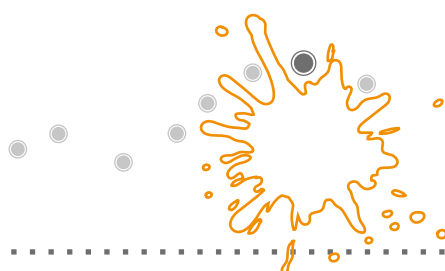
Ramos Mexía es una localidad donde se registra una fuerte inversión del estado provincial en materia de equipamientos comunitarios (salud, educación, deportes). Se propone incorporar la construcción de una planta de clasificación de RSU, a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación (ángulo suroeste), de acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea Sur, con el propósito de mejorar las condiciones ambientales que ofrece la localidad.

// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

Para contener el bajo crecimiento demográfico que registra la localidad, teniendo en cuenta además que se dispone de un número significativo de parcelas vacantes (que representan el 44 % del suelo urbanizable) en el interior de la planta urbana, se definen dos áreas de completamiento:

- > Una al este, que se configura con una hilera de manzanas ubicadas a lo largo de la traza de la RP 66. Este sector cuenta con trazados aprobados. Sólo queda definir el parcelamiento al interior de las manzanas involucradas.
- > Otra al oeste, configurada por una hilera de manzanas que se disponen sobre calle 12 de Octubre y del sitio al cual llegaba un desvío ferroviario.

Para la ubicación de actividades de carácter productivo, servicios y logística se propone el ángulo noroeste del cuadro de estación por sus ventajas locacionales (ferrocarril y RN 23).



// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

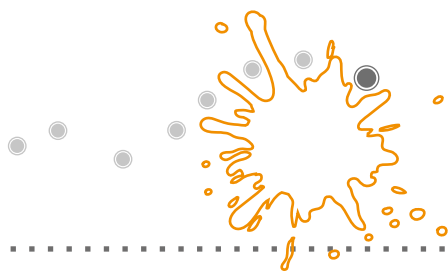
- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Parque Ferroviario
- Fuelle Verde Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo



VALCHETA

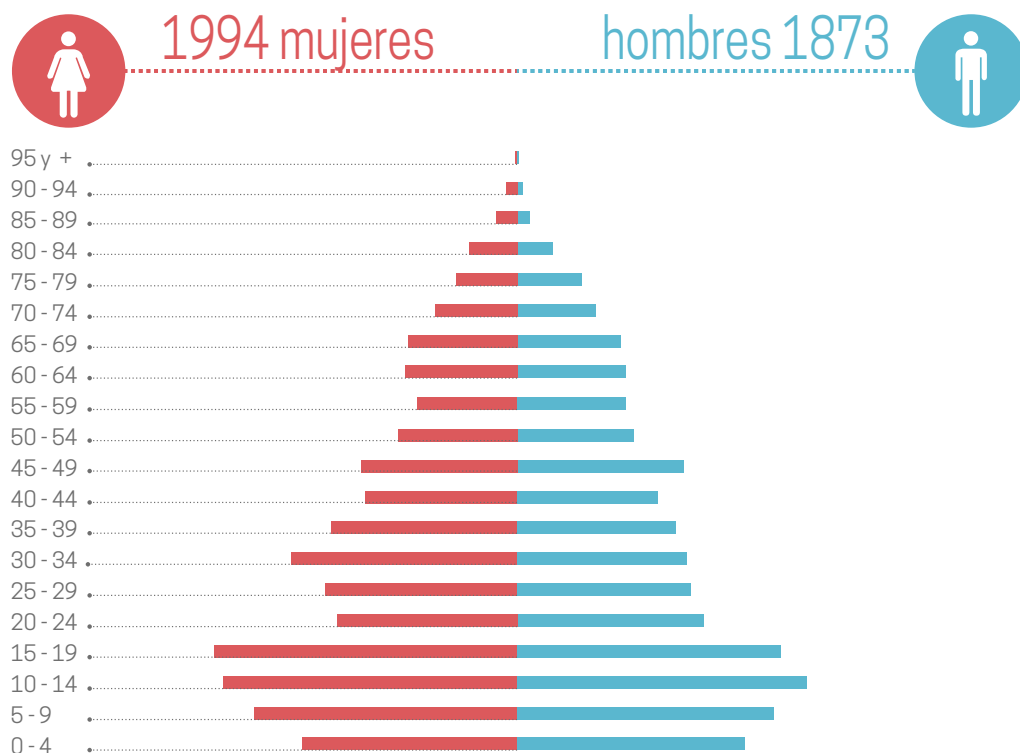
Ubicada a 73 km al oeste de la RN N° 3 en la intersección de la RN N° 23 con la RP 4, cuenta con una población de 3.867 habitantes (2010). A diferencia de la mayoría de las otras localidades, posee una superficie irrigada productiva asociada al valle del Arroyo Valcheta, cuyos escurrimientos permanentes durante todo el año permiten irrigar algo más de 600 ha de chacras y pequeños establecimientos productivos. Si bien en algún momento la producción agrícola resultó significativa en la economía local, una buena parte de la superficie irrigada se utiliza actualmente sólo para la cría y engorde de ganado bovino.



 POBLACIÓN
3867 hab

 HOGARES
1167

POBLACIÓN POR GRUPOS ETARIOS

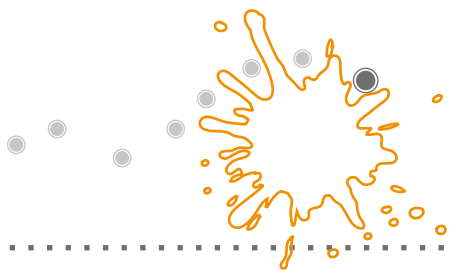


TASA DE HACINAMIENTO



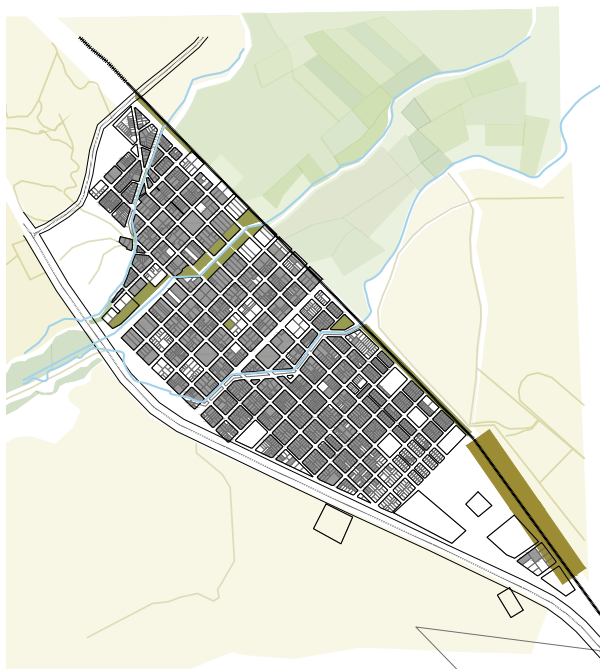
NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS



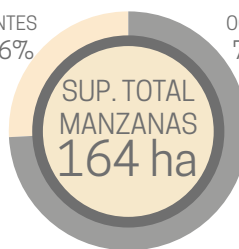


VALCHETA

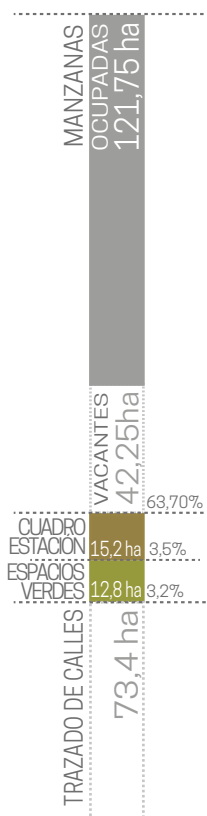
NIVEL DE OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO



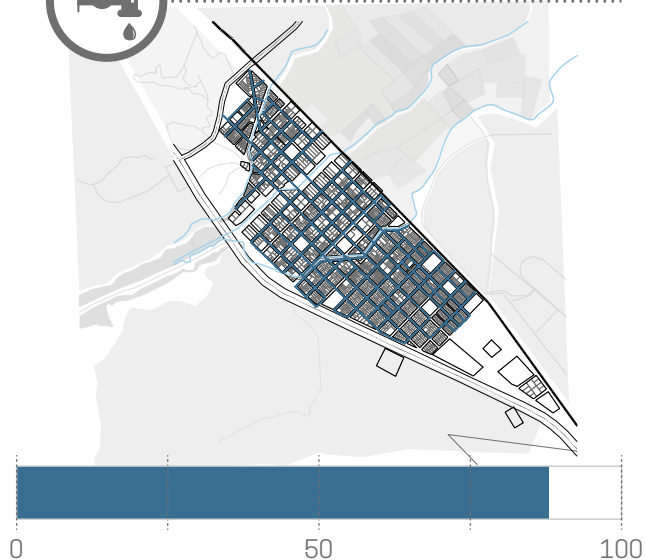
VACANTES
25,76%



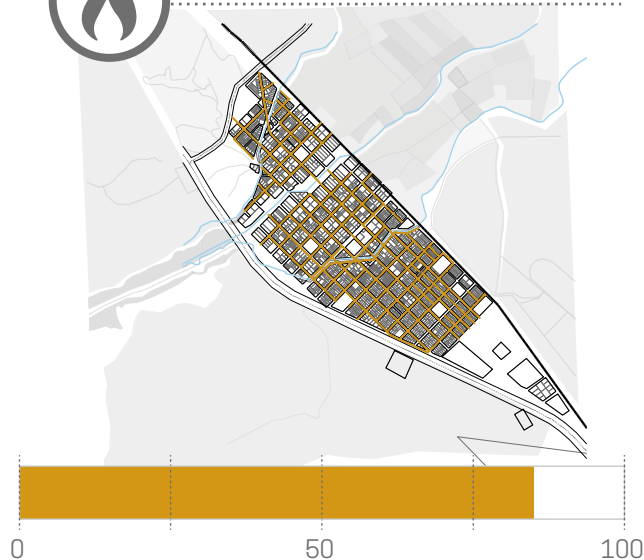
OCUPADAS
74,24%



AGUA

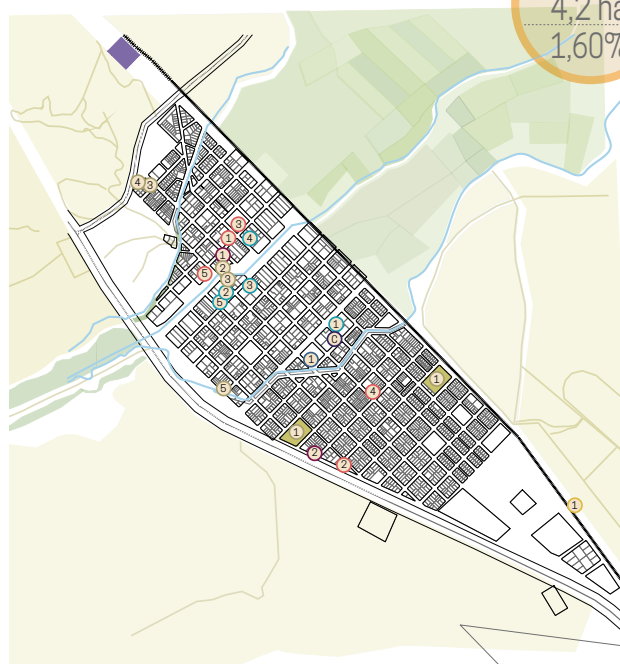


GAS



La localidad cuenta con infraestructura de desagüe cloacal, sin embargo, no se pudo realizar el esquema de cobertura correspondiente por no contar con la información referente al mismo.

EQUIPAMIENTOS URBANOS



GEU
4,2 ha
1,60%

- // GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS
- Equip. Deportivo
 - Cementerio
- // EQUIPAMIENTOS - EDUCATIVOS
1. Nivel Básico (Esc. Primarias)
 2. Nivel Medio (Esc. Secundarias)
 3. Residencia estudiantes
 4. Nivel Superior (Esc. Terciarias)
 5. Residencia Escuela 15
- CULTURALES
1. Museo
 2. Puesto de Artesanos
- DEPORTIVOS - RECREATIVOS
1. Polideportivo
 2. Camping
 3. Club
 4. SUM
 5. Cancha de fútbol
- SALUD
1. Hospital
 2. Refugio, centro integral de la mujer
- MOVILIDAD
1. Estación de FF.CC.
- ADMINISTRATIVO
1. Municipalidad
 2. Oficina de turismo
 3. DPA - Aguas Rionegrinas
 4. EDESA
 5. Obrador Municipal.
- SEGURIDAD
1. Policía
 2. Bomberos



POBLACIÓN
3867 hab

ESPACIO VERDE
128000 m²



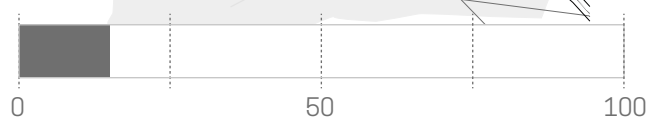
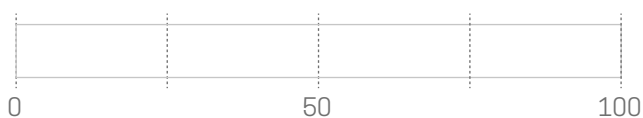
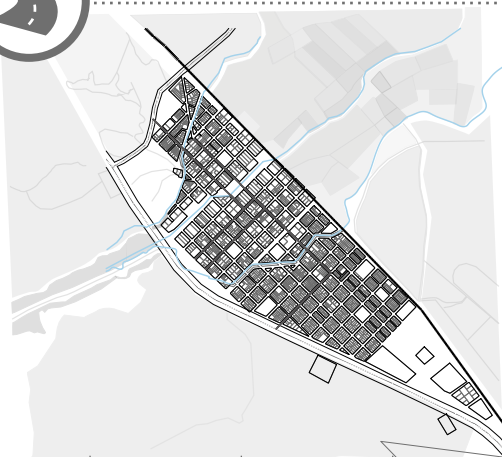
ESP. VERDE / HABITANTE
33,10 m²/hab



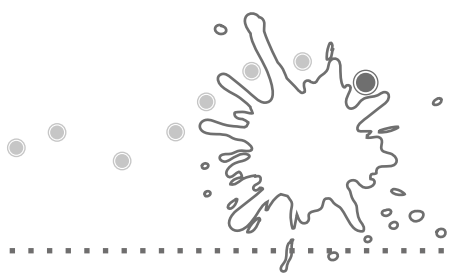
RED CLOACAL



PAVIMENTO



Para la construcción de la base cartográfica de cada localidad se trabajó con información suministrada, en el mes de enero de 2017, por la Dirección General de Catastros de la Provincia de Río Negro.



// Esquema de Desarrollo Urbano

El Esquema de Desarrollo Urbano EDU propuesto para Valcheta es, en síntesis, el proyecto que se propone para organizar y ordenar la localidad en los próximos cinco/diez años y que se formula de acuerdo con lo indicado en *Componentes del Ordenamiento Urbano I*. Este proyecto para el futuro de la localidad contempla, como también en las otras localidades, cuatro aspectos centrales en su organización físico-funcional:

- // La Estructura Vial
- // Los Espacios Verdes Recreativos
- // Los Grandes Equipamientos Urbanos
- // El Crecimiento de la Planta Urbana

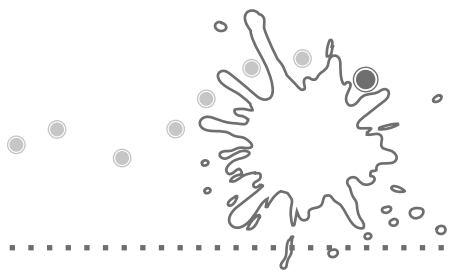
// **LA ESTRUCTURA VIAL**

Las particularidades de la topografía del lugar (arroyo, canales, valle irrigado, desniveles del suelo) y la disposición de los grandes ejes de comunicación regional (RN 23, RP 4 y trazado ferroviario) fueron imponiendo las condiciones para el desarrollo de la planta urbana de la localidad.

La propuesta de estructura vial tiene en cuenta los tres grandes sectores en los cuales se encuentra dividida la localidad por las particularidades de la topografía y de las vías de comunicación – un sector noroeste, entre RP 4 y el arroyo; un sector central, entre el arroyo y el canal; un sector sureste entre el canal y el cuadro de estación). De acuerdo con ello, la estructura vial estará conformada por:

- > El acceso desde RN 23 por calle M. Crespo y su vinculación con calles Remedios de Escalada y Gobernador Pagano que atraviesan longitudinalmente la planta urbana en toda su extensión; esta última hasta el acceso desde RP 4.
- > La malla estructural de la localidad se define con
 - cuatro calles que atraviesan transversalmente la ciudad (la calle Hipólito Yrigoyen en el sector noroeste; el Bulevar Gobernador Castello y la calle San Martín en el sector central; la calle que acompaña al recorrido del borde este del canal en el sector sudeste) y
 - una quinta calle, paralela al trazado ferroviario.

La definición de esta estructura vial jerárquica tiene el propósito de orientar y programar acciones sobre el espacio público (pavimento, cordón cuneta, aceras, canteros, arbolado, mobiliario urbano, iluminación) de infraestructuración (tendido de las redes) y los usos del suelo (usos no residencia-



// Esquema de Desarrollo Urbano

les) hacia estas vías de circulación. En particular, se recomiendan las siguientes acciones:

- > Calle M. Crespo, ubicación del nodo de ingreso a la ciudad sobre RN 23.
- > Calle Hipólito Yrigoyen: estímulo/promoción a la localización de uso comercial y recreativo que acompañe el desarrollo del núcleo central de la ciudad.
- > Bulevar Gobernador Castello: definición del proyecto definitivo, incorporando en el proyecto al tramo comprendido entre calles Bernardino Rivadavia y Cornelio Saavedra y estímulo a la ubicación de usos comerciales complementarios del uso institucional existente en su tramo central (entre calles Belgrano y Alem).
- > Calle de borde del canal: completamiento en toda su extensión de la parquización y trazado de senderos iniciados.
- > Calle paralela al trazado ferroviario: completamiento de la traza en el tramo comprendido entre el arroyo y el canal.

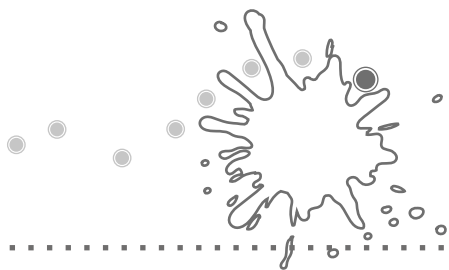
El sistema general de accesibilidad y movilidad se completa con dos caminos recreativos regionales que vinculan con sitios de interés en el entorno de la localidad y que, por tal motivo, se articulan con la estructura vial jerárquica:

- > Camino al valle irrigado (suroeste) del arroyo Valcheta, donde se encuentra el balneario y el dique (partiendo desde Avenida Costanera)
- > Camino al predio del bosque petrificado, utilizando el paso a nivel existente en el sureste de la localidad. Se recomienda contemplar la posibilidad de establecer un cruce bajo nivel desde Francisco Chiclana.

// **LOS ESPACIOS VERDES RECREATIVOS**

Valcheta tiene un gran espacio verde central proyectado y parquizado que acompaña todo el borde del arroyo en su atravesamiento por la planta urbana; es la continuación en la localidad del *verde* rural, las áreas de cultivos en los valles irrigados.

Se propone reforzar la presencia de verde en la localidad, particularmente en los bordes del canal,



// Esquema de Desarrollo Urbano

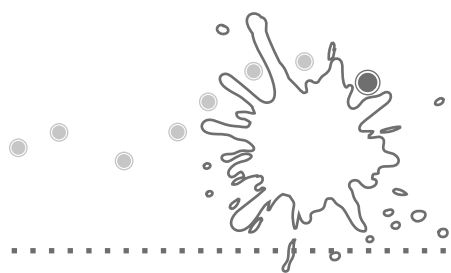
dando así también continuidad al “verde” de los valles irrigados en su interior:

- > Arbolado de los bordes del canal y de las plazoletas que se encuentran ubicadas a ambos márgenes.
- > Arbolado del cantero central de Bulevar Gobernador Castello.
- > Fuelle verde de amortiguación, en el borde con la RN 23 acompañando el recorrido del canal hasta encontrarse con la calle de borde del canal (Francisco Chiclana) y continuando hasta el acceso sobre RN 23 (calle M. Crespo).

// **LOS GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS**

Valcheta cuenta con grandes equipamientos deportivos, educativos y culturales. También, por fuera de la planta urbana cuenta con equipamientos recreativos en el valle irrigado. Dentro de la planta urbana se proponen las siguientes acciones que responden a los objetivos de incrementar el número de espacios para las prácticas deportivas y a mejorar las condiciones ambientales en la localidad:

- > Proyecto definitivo del polideportivo que se prevé ubicar en la manzana delimitada por las calles Bartolomé Mitre, Nicolás Descalzi, Cornelio Saavedra y F. Chiclana.
- > Puesta en valor del cuadro de estación (edificio de la estación e instalaciones ferroviarias).
- > Construcción del “portal de ingreso” en el acceso a la localidad desde la RN 23 y calle M. Crespo.
- > Construcción de una planta de clasificación de RSU, a ubicar en uno de los extremos del cuadro de estación, de acuerdo con el proyecto de gestión de RSU que se define para las ocho localidades de la Línea sur.



// Esquema de Desarrollo Urbano

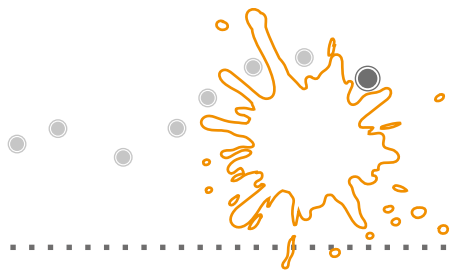
// **EL CRECIMIENTO DE LA PLANTA URBANA**

Las posibilidades de expansión de la planta urbana de Valcheta son muy limitadas teniendo en cuenta que se encuentra *encerrada* entre la RN 23 y el trazado ferroviario y es una decisión tomada no avanzar del *otro lado* de la ruta. La RP 4 también pone freno a la expansión en esa dirección, donde también se encuentra una pequeña colina sobre la cual tampoco se propone avanzar con la urbanización. Por su lado, el borde sureste se va reduciendo (angostando) en la medida en que la RN 23 se acerca al trazado ferroviario para continuar su recorrido paralelo a él.

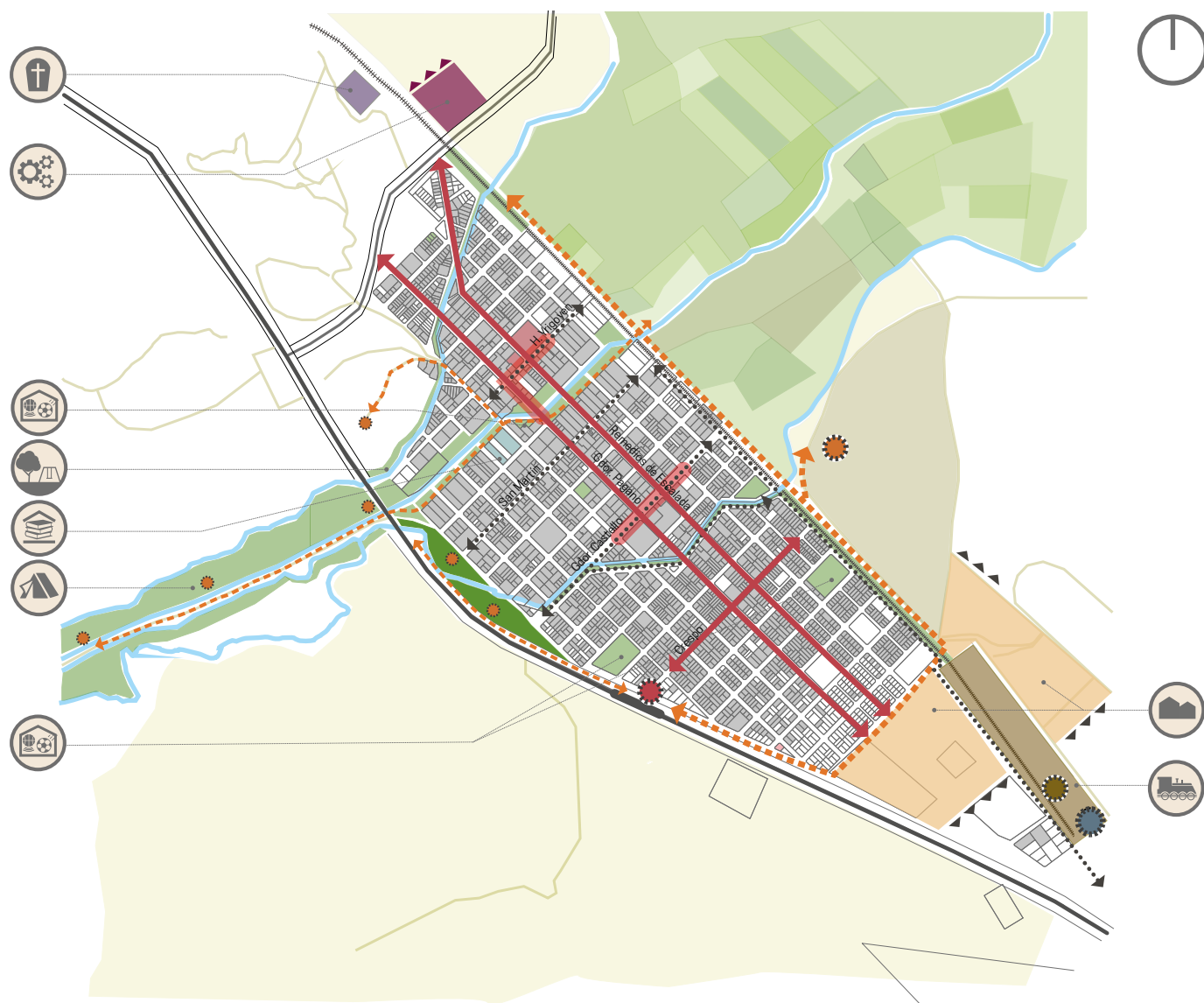
En cuanto al crecimiento poblacional, los registros intercensales del incremento demográfico son bajos. Al respecto, la localidad cuenta en su interior con parcelas vacantes (que representan el 26 % del suelo urbanizado) que podrían dar lugar al futuro crecimiento poblacional. No obstante, se plantean dos áreas de completamiento para el uso residencial para no reducir la oferta de suelo a urbanizar:

- > Una, a continuación de la planta urbana hacia el sureste, avanzando en la zona donde se encuentra el cuadro de estación. Es en este sector donde, recientemente, el gobierno provincial ha construido nuevas unidades de vivienda. En esta área de completamiento resta aún definir el trazado y el parcelamiento correspondiente.
- > Otra, del *otro lado* de la vía, acompañando también el desarrollo del cuadro de estación. Esta área de completamiento se habilitará como tal una vez avanzada la urbanización en la otra área de completamiento que es continuidad de la planta urbana. Deberá definirse un proyecto integral para toda el área que contemple trazado de calles, espacios públicos, parcelamiento y tipos de vivienda. Particular atención merece la definición de los procedimientos a seguir para garantizar la extensión de las redes de infraestructura para esta futura área urbanizada.

Para la ubicación de actividades productivas y logísticas se prevé el desarrollo de una zona específica que se ubicará sobre la RP 4. Para ello hay que definir un proyecto que contemple el trazado, modalidad de parcelamiento e indicaciones respecto del emplazamiento de las construcciones e instalaciones.



// Esquema de Desarrollo Urbano



ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ejes de Acceso
- Malla estructural
- Senderos y caminos recreativo locales
- Senderos y caminos recreativo regionales

GRANDES EQUIPAMIENTOS URBANOS

- Nodo de Ingreso
- Nodo Recreativo
- Ferroviario
- Miradores y Paradores Recreativos
- Planta Clasificadora GRSU
- Disposición Final RSU

GRANDES ÁREAS INTERIORES

- Fuelle Verde
- Amortiguación
- Concentración de Usos Comerciales e Institucionales

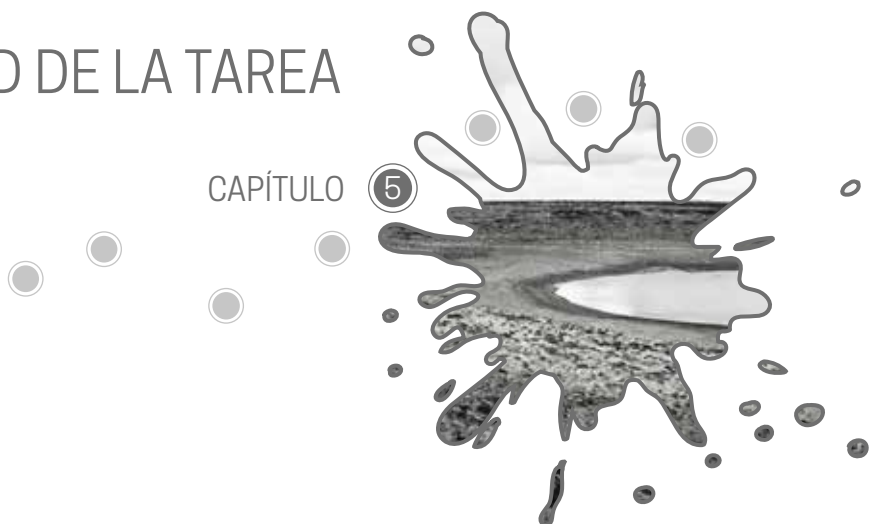
CRECIMIENTO URBANO

- Área de Completamiento
- Área de Uso Productivo
- Posible expansión Uso Residencial
- Posible expansión Uso Productivo

// CONTINUIDAD DE LA TAREA

CAPÍTULO

5



// CONTINUIDAD DE LA TAREA

ALGUNAS IDEAS PARA QUE LAS COSAS SUCEDAN

Las Directrices elaboradas son el resultado de un interesante proceso de trabajo asociado de los municipios de la Línea Sur, el Ente de Desarrollo, áreas claves de la administración provincial y la Unidad Provincial de Enlace con el CFI. Se conjugan en este documento un conjunto de propuestas que cuentan con solidez técnica y la apropiación de los actores locales a partir del trabajo realizado en las Aulas RN 23.

Más allá de los esfuerzos realizados, el desafío es que las propuestas se lleven a la práctica y se sostengan en el tiempo. Argentina, en general, y la Patagonia, en particular, cuenta con una gran cantidad de estudios y propuestas con una tasa de implementación muy baja. Esta idea instalada que los planes son para incrementar la biblioteca tiene razones objetivas que la fundamentan.

Hay muchos argumentos sobre las causas:

- // La cultura política del país que no incorpora el tema de la planificación
- // Argentina es muy cambiante, por lo cual, todo es a corto plazo.
- // Las propuestas son enlatadas y de laboratorio.
- // No hay recursos suficientes para llevarlos a cabo.
- // No hay decisión política.

A esta lista podemos agregar algunos más o combinar dos o más de ellos. Parte de estos argumentos tienen un anclaje en la realidad, otros suelen ser utilizados como excusas. A estas afirmaciones podríamos incorporar y/o responder lo siguiente:

- // La cultura política se construye y es posible actuar en la contratendencia o contracultura.
- // Lo cambiante es una variable incorporada que puede hacer inviable algunas iniciativas. Pero para poder generar condiciones para otras es preciso estar atento, leer las condiciones, tener en claro la orientación e identificar que podemos hacer en cada escenario concreto sin perder el rumbo.
- // Las Directrices elaboradas recogen experiencias anteriores y se sustentan en una tarea participativa. Buena parte de los actores formaron parte del proceso. Seguramente cada proyecto deberá renovar el mapa de actores y proseguir su desarrollo con el principio del empoderamiento.

// Los recursos financieros existen, es necesario identificar donde se encuentran y gestionarlos. Para ello, tendremos que desarrollar otras capacidades. Uno de los proyectos apunta a ese tema de generar una plataforma colaborativa de financiamiento. Con respecto a los recursos humanos será necesario fortalecerlos ya que los mismos son escasos.

// Los intendentes estuvieron presentes en el proceso personalmente, con sus equipos técnicos. El gobernador lanzó el proceso y pidió proyectos para implementar.

Si bien no todas las condiciones están dadas, no partimos de cero, y algunas cosas se han conseguido en el proceso. Sin embargo, si no queremos que las Directrices queden en documentos de escritorio, desde nuestra experiencias, sugerimos avanzar en tres puntos o tareas centrales:

// Sostener y animar el proceso

// Comenzar a implementar proyectos

// Construir un relato de gestión individual y colectiva

// **SOSTENER Y ANIMAR EL PROCESO**

Es necesario dar continuidad a la forma de trabajo asociado que habilitaron las Aulas RN 23, dejando atrás la modalidad tradicional de experiencias aisladas sin un proyecto aglutinador.

El salto cualitativo es sostener este proceso, dando continuidad a los proyectos y a un modo de construcción de carácter colectivo, para que la región se potencie, haga visible sus transformaciones y comience a transmitir una nueva imagen.

Para que esto suceda, creemos necesario consolidar un equipo técnico que asuma el espíritu y la vocación de las Directrices para orientar el trabajo, fijar plazos y productos, apoyar las iniciativas locales y coordinar las regionales.

Este equipo requiere de un conductor con ganas de ponerse el proyecto al hombro, con convencimiento de lo que está haciendo, capacidad para contagiar mística de trabajo y deseos de recorrer muchos kilómetros llevando este mensaje. En este sentido, la elección de dicha persona es fundamental; no solamente es importante su capacidad técnica, sino también su talento para tener presentes al territorio y a los actores, aportar a la metodología de trabajo, articular entre distintos niveles y ajustar cronogramas de tiempos.

Entendemos que este equipo debe asentarse en el Ente, pero asumiendo que su tarea no está en el Ente sino en los territorios rurales, urbanos e institucionales.

// **COMENZAR A IMPLEMENTAR PROYECTOS**

Es necesario hacer visibles avances en el corto plazo, poder mostrar que alguna vez nos encontramos para discutir e imaginar, avanzando, diseñando, priorizando iniciativas y, que ahora, hay cosas que empiezan a suceder, que tuvo sentido invertir tiempo en debates y largos recorridos, porque esta vez lo que se dijo se hace.

Para ello, entendemos necesario que los municipios identifiquen algunos pocos (2-3) proyectos locales de las Directrices para ponerlos en marcha a corto plazo. No es necesario que sean los más importantes, veamos los que estén al alcance, que nos parezcan realizables y hacerlos.

De la misma manera, identificar otros pocos proyectos que se deban trabajar asociadamente, entre más de una ciudad, con el Ente, con la provincia. Allí tiene que aparecer con más fuerza el equipo de sostenimiento y motivación (citado en el punto anterior), para comenzar a emprender nuevas formas de trabajo y tener éxitos compartidos.

En el cierre de las Aulas RN 23 en Valcheta, un intendente planteó que: *"[...] los problemas comunes requieren soluciones comunes..."*. Precisamente, eso es lo que hay que empezar a construir, pero eso no va a suceder *naturalmente*; es necesario provocarlos, ir por ellos, desafiarlos y comenzar a trabajar de otra manera, sobre esa base ganar confianza y aprender.

// **CONSTRUIR UN RELATO DE GESTIÓN INDIVIDUAL Y COLECTIVO**

Lo que se produzca en este proceso, es necesario sostenerlo con el trabajo y la palabra. Debemos contar lo que estamos haciendo, qué significa el proyecto y como se vincula con las Directrices, qué estamos haciendo y cómo este pequeño aporte forma parte de algo más grande. Contarlo hacia adentro del municipio, hacia afuera, en las reuniones con funcionarios, con políticos, en los medios. Construir un relato de trabajo colectivo.

El análisis de experiencias de transformación territorial exitos nos muestra que la construcción de un relato y mística de gestión es tan útil como necesario.

El discurso, bien elaborado, orienta y alienta los procesos, le da sentido y valor a la tarea cotidiana. Se apunta a un anhelo, un sueño superior que se está gestando y es compartido con otros, los de mi ciudad y los de la región.

En el mismo sentido, genera pertenencia e identidad, que es uno de los valores singulares que se buscan para la Línea Sur.

// CONTINUIDAD DE LA TAREA

DESARROLLO DE IDEAS-PROYECTOS RELEVANTES

Las Directrices elaboradas presentan un conjunto de proyectos que se desarrollan en fichas con una descripción, alcances y objetivos de los mismos. Algunos temas específicos, como los Esquemas de Desarrollo Urbano, se profundizaron y desarrollaron en su totalidad para que sea de utilidad de manera inmediata a los gobiernos locales.

Entre las propuestas incluidas en las Directrices, se encuentran algunas, que para el equipo IGC resultan de particular interés. Por ese motivo, decidimos dar un desarrollo algo más extenso a tres proyectos específicos:

// Modelo de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos RSU para la Línea Sur. Por tratarse de un tema no resuelto en las localidades, el tema despertó interés de los actores locales y provinciales. Además, brinda la oportunidad de realizar una experiencia de trabajo asociativo concreta y realizable.

// Circuitos de Integración Microrregional. Permite relacionar la Línea Sur con el entorno rural y los parajes, materializando el criterio de concurrencia de políticas, recursos y proyectos, que habilita *por partes* un territorio vasto y extenso. Además, incorpora un proyecto que fue trabajado en la Agenda Territorial: la pavimentación de la ex Ruta 40 que aportaría de manera significativa a la Línea Sur y a la provincia.

// Energías Renovables como alternativas para la demanda regional. Esta iniciativa no despertó demasiadas adhesiones en el proceso de trabajo, ya que la Línea Sur tiene los proyectos del gasoducto y el interconectado como una reivindicación histórica. No obstante, estamos convencidos que explorar las energías renovables es una opción factible en el corto plazo, y que va en concordancia con el futuro de las políticas de energía contemporáneas. La tecnología que ha sido desarrollada en la provincia (INVAP), puede posicionar a la Línea Sur en una situación de avanzada y sumarse a su imagen de renovación y modernidad.

// CONTINUIDAD DE LA TAREA

DESARROLLO DE LA GESTIÓN INTEGRADA DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS PARA LA LÍNEA SUR

// SITUACIÓN ACTUAL: LOS RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS DE LA LÍNEA SUR

El conjunto de localidades urbanas que se distribuyen a lo largo de la Línea Sur, si bien mantienen un nivel bajo de producción de Residuos Sólidos Urbanos¹, con una composición general que no se equipara a la de las grandes ciudades (lo que simplifica en alguna medida la logística de su tratamiento) muestra en la gran mayoría de los casos un alto grado de precariedad en el procedimiento mediante el cual se tratan y se da disposición final a los residuos generados.

La gestión de la basura en las distintas ciudades se limita a la recolección de la misma por parte del municipio y su posterior traslado al sitio de disposición final. Se trata en todos los casos de un espacio de terreno natural a cielo abierto con mínimo tratamiento posterior, recurriendo frecuentemente a la quema de la escasa fracción orgánica para reducir el volumen total. Como resultado de este tratamiento, es frecuente la dispersión de los residuos en los sitios de disposición, donde pueden encontrarse distintos tipo de productos en forma mezclada. En el mejor de los casos, se separan las grandes piezas de metal (chasis o partes de carrocerías) que quedan distribuidas en las inmediaciones del área de mayor concentración de residuos domésticos.

Es importante destacar la muy baja proporción de residuos orgánicos que se observa en las localidades más chicas. Las tres localidades que presentan una mayor participación de la fracción orgánica en los vertederos son: Valcheta,

//Basurales de la Línea Sur



¹// Se excluyen del concepto de RSU a los residuos patológicos y hospitalarios, los que son retirados de la región en forma regular por la empresa SAVECOM, para su tratamiento en las plantas autorizadas.

Los Menucos y Jacobacci, donde asimismo las quemas son más frecuentes.

No se practica ningún sistema de clasificación de los RSU, ni en origen ni en planta y consecuentemente se pierde la posibilidad de un aprovechamiento posterior a la recolección de aquellos residuos que tienen la posibilidad de re-utilización, reciclado o algún valor de comercialización con su recupero como el vidrio, el PET, el cartón limpio y los diferentes metales. En este sentido, el PET, las tapas de los envases de PET (por separado) y el vidrio, son los que representan un mayor potencial para su aprovechamiento y comercialización, en virtud de las características de la zona y de los residuos generados en la región.

En general, en los espacios rurales o semi-rurales, tanto la fracción orgánica como el papel y cartón, aparecen en una proporción menor que aquella que corresponde a la composición promedio de los RSU de las ciudades más grandes. Así, es de esperar que el mayor potencial de recuperación de residuos en la región se ubique en la fracción del PET como principal componente, seguido por el vidrio y con una menor participación del cartón y otros plásticos como materiales principales a ser recuperados. Al mismo tiempo y para una mejor recuperación del cartón, es recomendable la recolección diferenciada de grandes generadores como supermercados, locales comerciales grandes y mayoristas. La diversidad de metales que se observa en los vertederos locales, representa un menor potencial de recuperación y posterior comercialización en virtud de la dificultad para su compactación y posterior transporte.

La baja cantidad de residuos generados por cada localidad así como su composición relativa, colocan a la región en condiciones favorables para adoptar Sistemas de Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos con la participación coordinada de los distintos municipios, en la medida que ninguna de las localidades por separado genera un volumen de materiales recuperables suficiente como para participar del mercado de compra de los mismos. Esto no significa propiciar un vertedero regional. La propuesta es integrar algunas fases del desarrollo y operación de la GIRSU con criterios regionales, al tiempo que otras acciones se mantienen en marco de cada localidad.

// LA PROPUESTA

Las etapas de toda gestión de residuos pueden sintetizarse en un conjunto de acciones básicas consistentes en la recolección, transporte, clasificación y acondicionamiento de la fracción recuperable para su comercialización y disposición final del residuo último. El volumen de esta fracción destinada a la disposición final, dependerá de las características del tratamiento previo y de la forma en que se realizan cada una de las etapas anteriores, asociadas a un

mayor grado de complejidad logística y costos operativos, cuanto menor sea el volumen de residuo último deseado.

Así, el volumen de residuos generados en la Línea Sur tanto como sus características, no requieren de un nivel complejo de elaboración del GIRSU, sino por el contrario, se propone un primer paso hacia el tratamiento integral y ambientalmente sostenible de los RSU, con el objeto de ir modificando y ampliando las alternativas de recuperación y reutilización, en la medida que aumenta el volumen y diversidad de residuos en cada localidad.

// LA SEPARACIÓN EN ORIGEN

Cualquier sistema de recuperación de residuos reutilizables o reciclables, requiere necesariamente de una adecuada concientización de la población para garantizar la llegada de los residuos a la planta de clasificación en un estado adecuado para su manipulación y recupero.

Se requiere de una campaña regional, mediante folletos, volantes, avisos radiales y televisivos, para propiciar la separación en los domicilios de los residuos secos y los orgánicos. Esto asociado a una recolección diferenciada por parte del municipio, con mayor frecuencia para los residuos orgánicos y una frecuencia menor para los secos. El cumplimiento estricto de la recolección diferenciada por parte del municipio es un aspecto fundamental para el éxito de la campaña de separación en origen. Esta campaña, que debe mantenerse a lo largo del tiempo, debe ser regional y común a todas las ciudades de la Línea Sur, lo que facilita la comunicación y reduce los costos de divulgación. Debe aprovecharse medios de alcance regional y distribución de folletos o volantes informativos adjuntos a la facturación de servicios (EDERSA).

// LOS RESIDUOS ORGÁNICOS

Si bien en etapas avanzadas de una GIRSU operativa, el destino final de los residuos orgánicos es el compostaje o bien en climas cálidos la generación de biogás, en virtud de la escasa producción de cada localidad, se considera la mejor opción a corto y mediano plazo, el enterramiento en celda o trinchera sanitaria, en cada uno de los vertederos locales. Para ello, es necesario contar con maquinaria mínima que permita la tapada regular de los residuos dispuestos en la trinchera durante la misma jornada en que son transportados al vertedero local. En la medida que la adecuación de los distintos municipios permita una gestión más eficiente de los RSU, al tiempo que el crecimiento de las localidades aumenta la producción de la fracción orgánica, podrá evaluarse la posibilidad de integrar el compostaje a la gestión de la fracción orgánica.

// LA CLASIFICACIÓN DE LA FRACCIÓN SECA

Esta etapa requiere la instalación de una planta básica en cada una de las localidades que no necesariamente debe contar con una cinta de transporte, si bien este tipo de instalación facilita y agiliza la tarea de clasificación. Resulta indispensable contar con un galpón cubierto, de extensión suficiente para albergar un acopio del material acondicionado y por lo menos dos prensas hidráulicas para la producción de los fardos de PET, cartón y polietileno. Estas instalaciones deben contar también con una playa de carga para el material a ser transportado a los centros de comercialización. El vidrio puede disponerse y acopiarse en bolsones de arpillera sintética de 1m³.

Si bien esta etapa se cumple independientemente en cada localidad, la comercialización debería realizarse en forma conjunta para todas las localidades de la Línea Sur, a los efectos de lograr mayores volúmenes y economías de escala respecto del material ofrecido en el mercado de residuos recuperados.

// Clasificación de residuos

Fuente:
01-http://www.icees.org.bo/wp-content/uploads/2014/04/recycle_01.jpg
02-http://www.lavoz901.com/imgnoticias/_240441_tapa_1812016_1521.JPG



// TRANSPORTE Y COMERCIALIZACIÓN

La comercialización de los productos recuperados y enfardados, requieren del transporte hasta los centros de reciclado, empresas de productos plásticos, papeleras, fabricantes de envases de vidrio, etc. De este modo, el transporte del material es un costo a tener en cuenta cuando la producción se encuentra alejada de los centros de reciclado.

Cada producto debe ser transportado y vendido con un equipo semirremolque completo. Esto significa aproximadamente 20 toneladas de cartón o 25 toneladas PET adecuadamente enfardado por equipo y entre 30 y 35 toneladas de vi-

// Camión recolector y planta de clasificación de residuos

Fuente:
01-http://static.wixstatic.com/media/dda9ce_413a283b8b2345e78da-68516c4a627a3.jpg
02-<http://www.rosarionoticias.gob.ar/library/timthumb/timthumb.php?src=/uploads/fotos/p1aa4atfbnvqu1dl41evg-14qu1045c.jpg&h=416&w=624&zc=1>

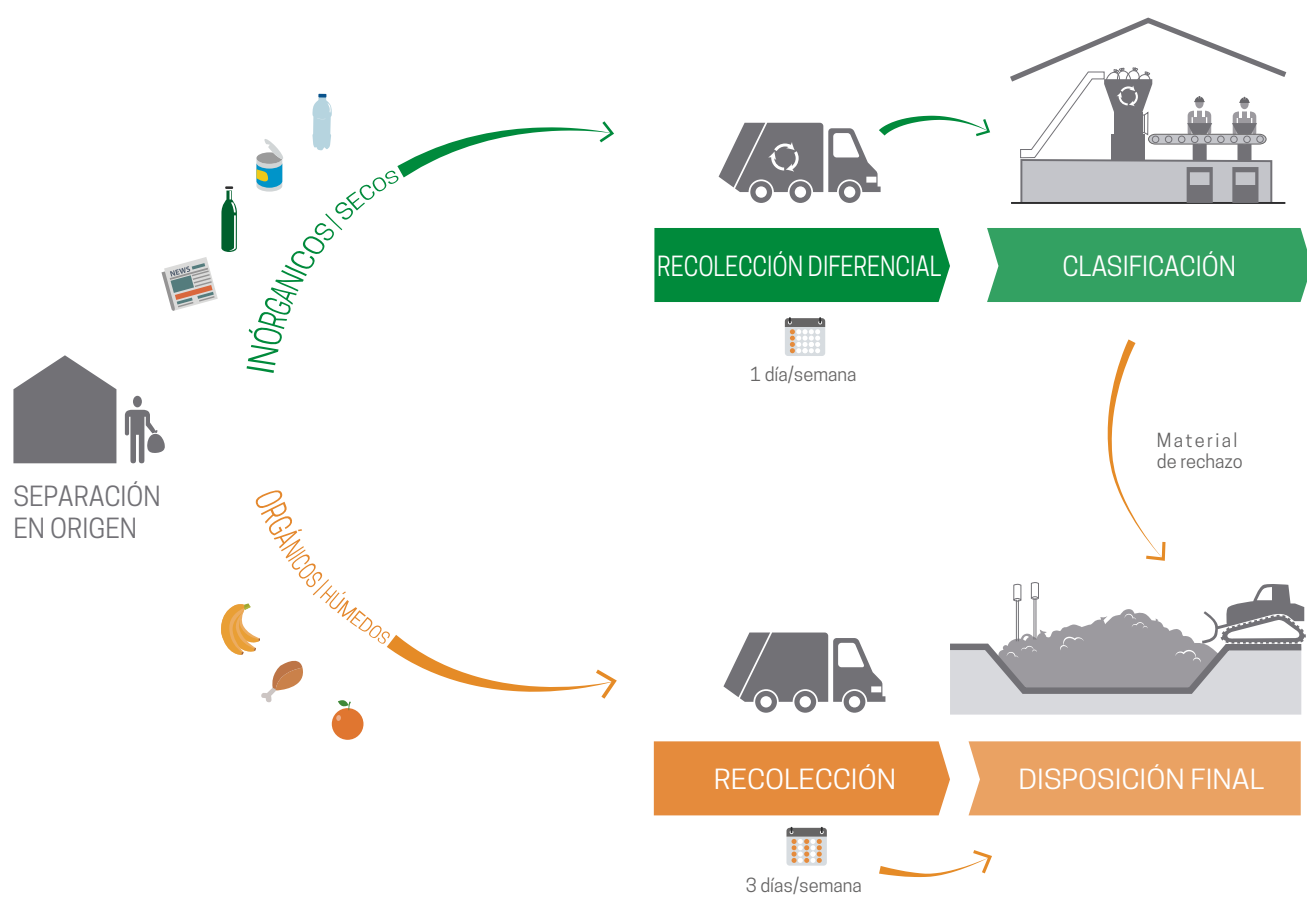


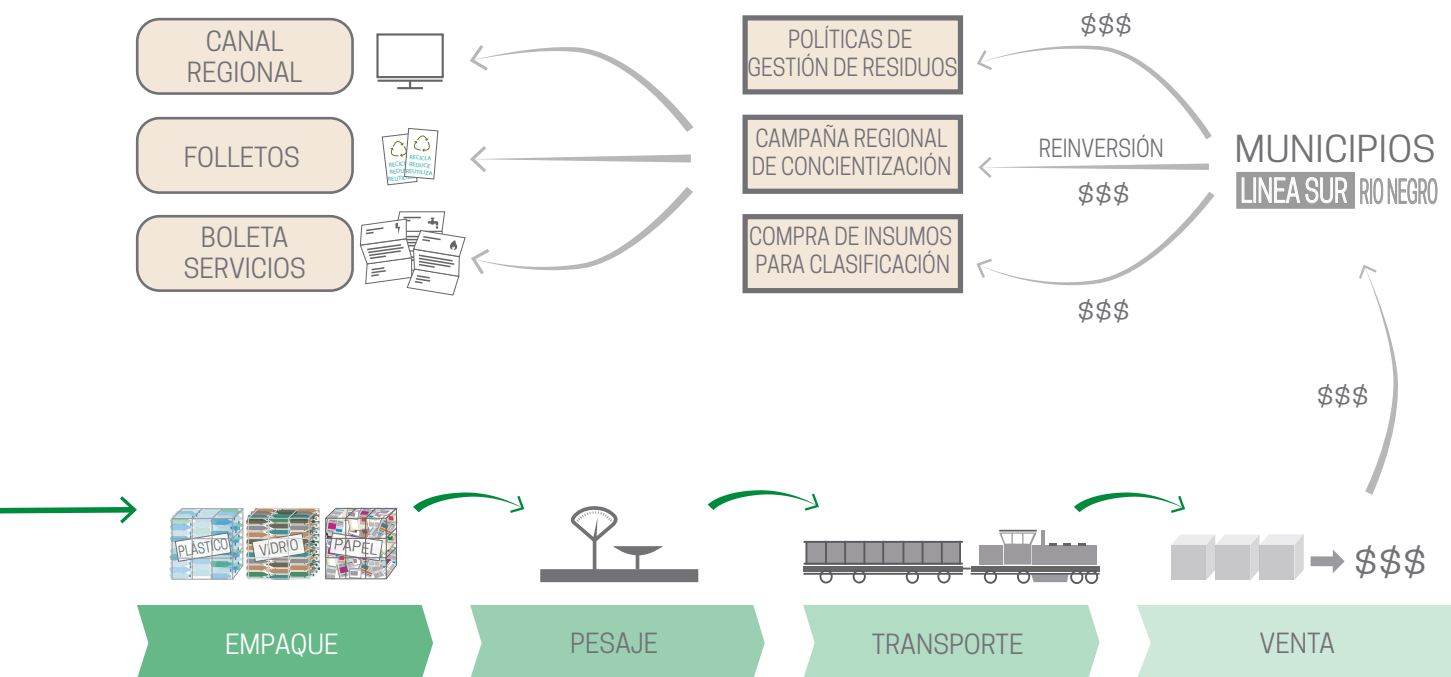
drio por equipo. Dada la escasa producción de residuos de la Línea Sur, resulta necesario reunir la producción de todas las localidades, para garantizar regularidad de oferta al transportista y al comprador del material. Frecuentemente, el precio es más alto cuanto mayor es el volumen de material acondicionado así como la regularidad en su provisión.

De este modo, el tren resulta la opción más económica para el transporte del material entre las localidades y el centro de acopio, que podría ubicarse en Viedma más cerca de los centros de consumo de material recuperado, la mayoría de ellos en la Provincia de Buenos Aires. En este sentido el espacio subutilizado de los cuadros de estación, parecen erigirse como el sitio más apropiado para la instalación de las facilidades necesarias para el acopio, transporte y oferta final de los materiales recuperados. Es importante destacar que resulta imprescindible mantener el cartón seco durante todo el proceso, incluido el transporte, ya que su precio se determina en el momento de la descarga en la papelera según el contenido de humedad (medido mediante instrumental electrónico en la playa de descarga), siendo incluso en algunos casos motivo de rechazo del producto.

La opción de comercializar los productos por parte del conjunto de localidades en lugar de hacerlo individualmente cada una, posee la ventaja de mayores volúmenes, más regularidad en la oferta y mejores precios. No obstante implica contar con un mínimo de gestión administrativa para la redistribución de los ingresos generados, en forma proporcional a los rendimientos de cada localidad, así como un acuerdo de los municipios o del ENTE con la empresa SEFEPA.

// ESQUEMA 10 - Circuito de flujos de los residuos sólidos urbanos





EL CARÁCTER BIOCEÁNICO DEL CORREDOR RN 23 Y LA INTEGRACIÓN PROVINCIAL

La RN 23 se erige como un importante articulador del sector sur del país en sentido oeste-este al tiempo que, como ya se dijo, facilita la conexión entre los puertos del sur de Chile con los puertos del Atlántico, especialmente San Antonio Oeste. No obstante la ubicación estratégica de la ruta en relación a la conectividad entre los dos océanos, está condicionada en alguna medida por las políticas que establezca el gobierno nacional respecto de la priorización de los pasos fronterizos, relacionado al transporte de cargas y aquellos con una vocación de carácter más turístico. En este sentido, el paso Internacional Cardenal Antonio Samoré, que es la conexión más directa entre los puertos del sur de Chile y el extremo occidental de la RN 23, muestra una fuerte impronta turística. Además, las cargas internacionales deben atravesar el Parque Nacional Nahuel Huapi donde el tránsito local, turistas y cargas nacionales comparten la RN 40 (Ex - RN 231).

En relación a esta circunstancia, existen diversas opiniones respecto de la conveniencia del transporte de cargas pesadas por dicho paso. Si bien esta controversia entre distintos actores políticos e institucionales no está definida, es importante destacar las oportunidades de conectividad regional que ofrece la finalización de las obras de la RN 23, tanto en términos de transporte internacional, como en relación a la articulación del territorio provincial, teniendo en cuenta la situación de indefinición respecto de los usos futuros del paso Samoré.

Los dos pasos más importantes en términos de cargas internacionales en el sector sur del país, son el paso Pino Hachado en la Provincia de Neuquén, que conecta en forma casi directa con la RN122 a la altura de la localidad de Zapala y el Paso Samoré que, como se dijo, conecta con la cabecera oeste de la RN 23, a través de la actual RN 40 (ex 231). Si bien ambos registran un importante tránsito internacional, el segundo posee el tránsito referido al transporte *Chile-Chile*, producto del acuerdo internacional firmado en el año 1979 entre Chile y Argentina, para la circulación de mercaderías internas de Chile por las rutas de vinculación norte-sur del oeste argentino. Esto se debe a la falta de infraestructura apropiada del lado chileno y la necesidad de usar ferris para sortear la geografía litoral de fiordos que caracteriza la Costa Sur del Pacífico, con la consecuente dificultad técnica y ambiental para materializar carreteras aptas para el tránsito de cargas pesadas. De este modo, también la Ruta 40 Sur

desde S. C. de Bariloche hasta la ciudad de Esquel, mantiene una convivencia intensa entre el tránsito turístico y el de cargas pesadas. Más allá de las cargas internacionales que provienen de los puertos del Pacífico, con diferentes destinos en el sector sur del continente, que utilizan varios de los pasos existentes, las cargas internas de Chile seguirán usando las rutas del sur argentino por un largo período.

Por otro lado, el éxito de la RN 23 como corredor internacional bi-oceánico de cargas, depende en principio de la capacidad de servicio del Paso Samoré para satisfacer la demanda de los transportes internacionales, al tiempo que atiende la demanda turística estival. Para mitigar esta vulnerabilidad, la puesta en valor y adecuación de las rutas en sentido norte-sur que conectan la RN 23 con otros corredores de carga parece ser una alternativa que merece ser analizada para fomentar el uso de la RN 23 como corredor Atlántico-Pacífico y mejorar las condiciones de tránsito en el oeste provincial en relación a la superposición de usos de la actual Ruta 40.

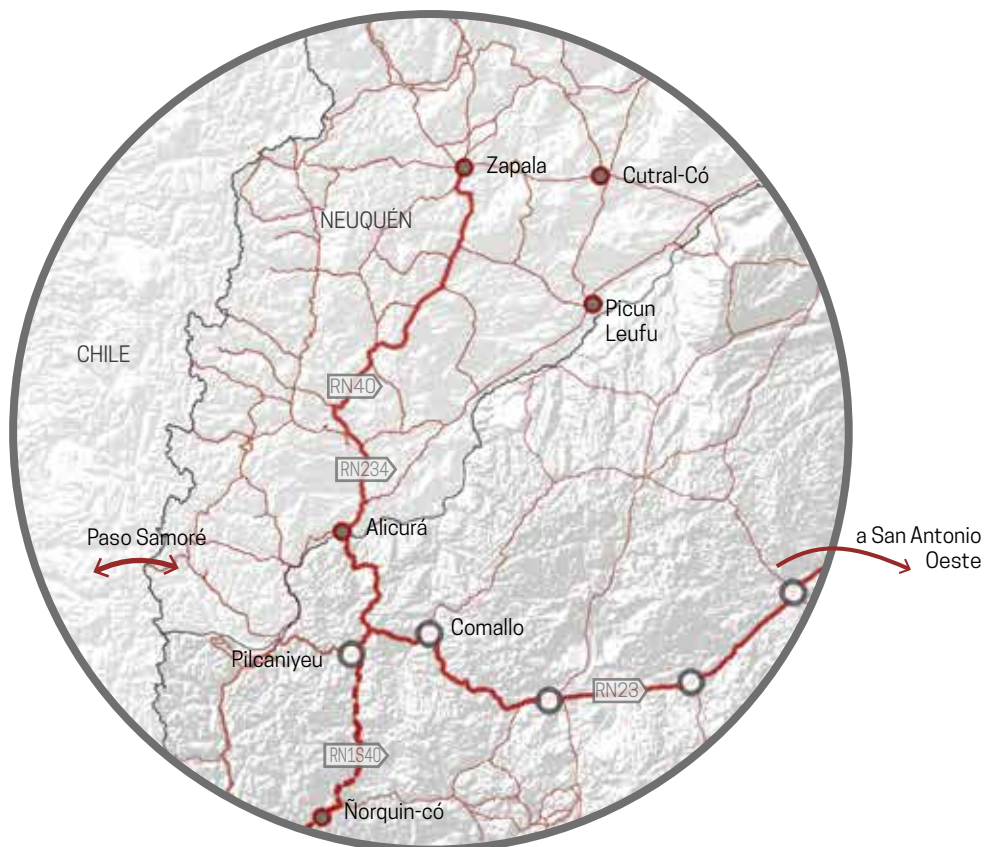
La opción que se propone consiste en mejorar y completar la vinculación del Paso Pino Hachado con la RN 23.

// Conexión Zapala - Pilcaniyeu

De norte a sur, por las Rutas 40; 234; 237 y cruzando el Río Limay por la represa de Alicurá, se puede conectar con la actual RN 1S 40 (Ex 40) a la altura de Pilcaniyeu, en el paraje conocido como *Pilca Viejo*. Esto implica la inversión de asfaltar el tramo entre Alicurá y la RN 23, generando así una conexión eficiente y segura de Pino Hachado con la RN 23, al tiempo que permite evitar un aumento de la carga de la RN 22 para acceder a puertos del Atlántico. La opción es un poco más larga que el corredor de la RN 22 pero resulta sumamente beneficiosa en términos de tránsito y de la distribución territorial de los beneficios asociados al transporte de cargas en la región. En forma complementaria, la opción de asfaltar la RN 1S 40 desde Pilcaniyeu pasando por Las Bayas y Ñorquinco hasta Leleque (Chubut), permitiría distribuir el tránsito Chile-Chile por dicha ruta, con mejores condiciones climáticas, menos días de nieve y lluvia, menores pendientes y, especialmente, sin la carga de tránsito turístico que registra la actual RN 40. Rehabilitar la antigua traza de la Ruta 40 ofrecería nuevas oportunidades de desarrollo a las localidades de la región sur de la Provincia. La propuesta se ha presentado también en la Agenda de Actuación Territorial para la Provincia de Río Negro¹

// ESQUEMA 11 - Corredor Bioceánico -
Alternativa Caminos existentes

- Conexión Zapala -
RN23 - SAO
- Completamiento
ex-RN40 hacia el Sur

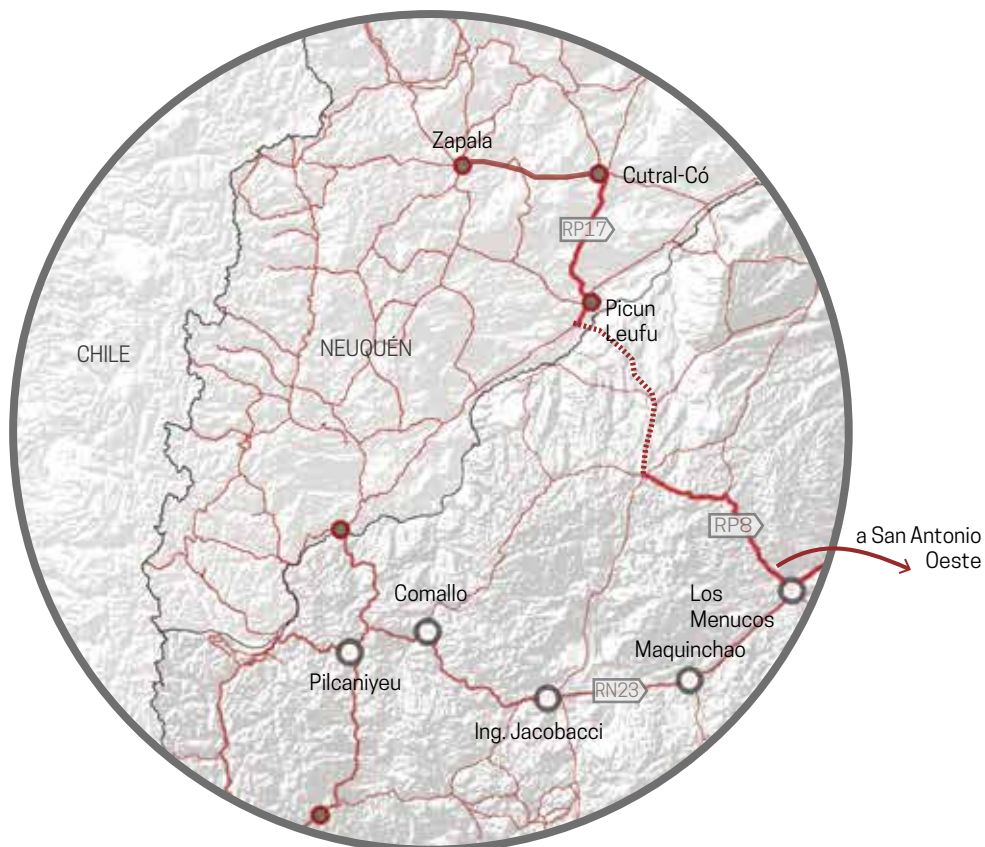


Independientemente de la conexión descrita, otra alternativa más corta pero más onerosa en términos de inversión pública, consiste en aprovechar la RP 17 que conecta Cutral-Có con Pincún Leufú, para cruzar el Limay aguas arriba de la cola del embalse Ezequiel Ramos Mejía y desde allí conectar la intersección de las Rutas Provinciales 6 y 8. Esto implica un nuevo puente sobre el Río Limay y aproximadamente 100 km de ruta nueva. No obstante resulta una alternativa interesante en referencia al desarrollo futuro de la margen sur del Río Limay y la vinculación de la zona de Cerro Policía y El Cuy.

Mas allá de estas propuestas que se refieren a la vinculación de la Región Sur con el resto del país y al transporte internacional de cargas, resulta necesario mejorar la articulación y la conectividad para la integración de la misma, con

// ESQUEMA 12 - Corredor Bioceánico -
Alternativa Ruta Nueva

— Conexión Zapala -
SAO por RP17
..... Ruta Nueva



el resto del territorio provincial, a través del conjunto de rutas que conectan la RN 23 con el corredor del Valle el Río Negro, más precisamente la RN 22, principal eje vial de la provincia en sentido este-oeste. Esta vinculación con el norte de la provincia resulta especialmente relevante teniendo en cuenta la escasa vinculación hacia el sur (corredor de la RN 25) que solo se materializa por la RN 40 en el oeste y la RN 3 en la costa.

Así el completamiento del asfalto sobre la RP 6 entre Gral. Roca y Jacobacci, como la vinculación de Valcheta con la RN 250 a través de la RP 4, resultan en obras necesarias para el desarrollo territorial de la provincia.

¹// IGC, CFI, Noviembre 2013

// CONTINUIDAD DE LA TAREA

CIRCUITOS DE INTEGRACIÓN MICROREGIONAL

El concepto de circuito de integración micro-regional, se encuentra íntimamente ligado a:

// Los resultados esperados para el programa de circuitos de conectividad interna.

// El carácter propio de la RN 23 como corredor turístico y de cargas entre la cordillera y la costa en el norte de la Patagonia.

La idea consiste en integrar la Región Sur, mejorando y potenciando un conjunto de conexiones viales que funcionen como una *red vial*, mitigando el carácter netamente lineal de la actual RN 23 como principal eje de integración del sector sur de la provincia. De este modo, se pretende que la RN 23 no oficie solamente de corredor sino, por el contrario, permita una mejor integración regional, con una opción de circuitos alternativos.

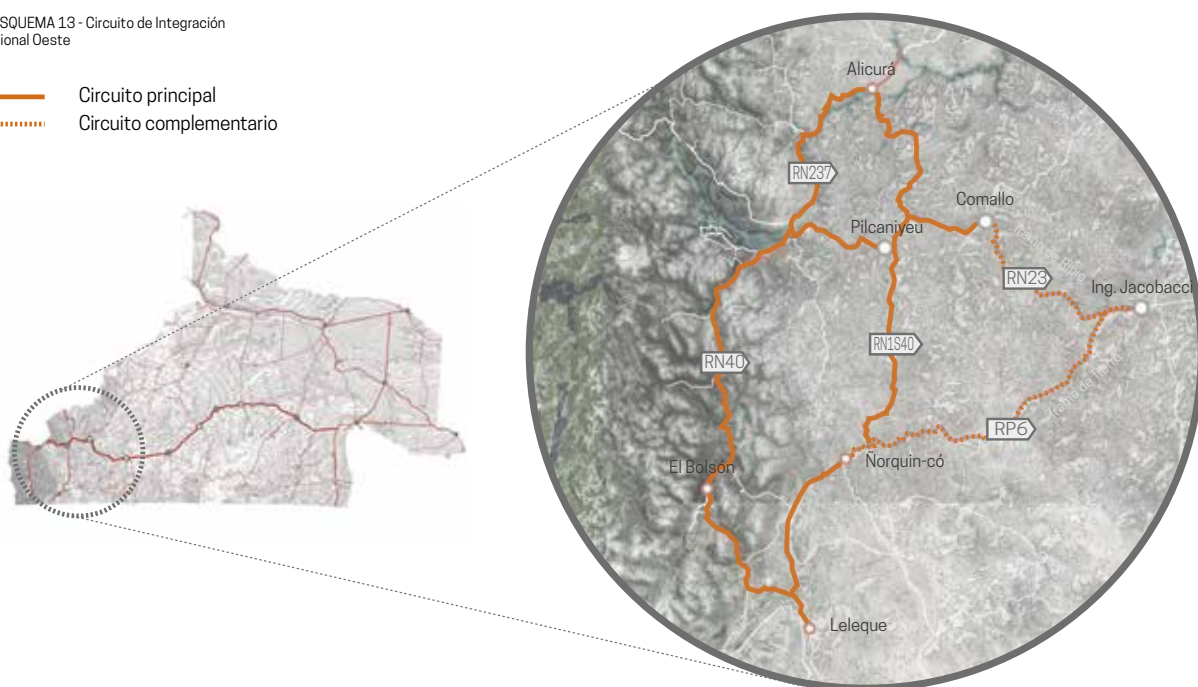
// El circuito de integración del Oeste

El mayor potencial productivo primario de la región se ubica en el sector occidental donde al mismo tiempo la actividad turística cobra mayor importancia. Así se evidencia un primer circuito de integración regional que involucra también parte del territorio del noroeste de Chubut, integrado a Río Negro en el marco de la Comarca del Paralelo 42. La posibilidad de asfaltar la RN 1S 40, tal como se explicó antes, facilita la conformación de un extenso circuito multipropósito que permite acercar los mercados a la producción, transportar cargas en forma más eficiente todo el año, especialmente el transporte Chile-Chile y un circuito turístico que integra la cordillera, el ecotono y la estepa en un derrotero de aproximadamente 550 km para completar todo el recorrido.

El circuito queda conformado por la actual Ruta 40 desde Nahuel Huapi hasta Leleque, la RN 1S 40 (ex - 40) desde Leleque a Alicurá y el mismo se cierra con la RN 237. Complementariamente la RP 6 entre Ñorquincó y Jacobacci abre una alternativa hacia el este sobre la RN 23, que corta el circuito a modo de *ocho*. Esta propuesta reafirma la oportunidad de asfaltar la RN 1S 40 entre Alicurá y Leleque.

// ESQUEMA 13 - Circuito de Integración Regional Oeste

- Circuito principal
- Circuito complementario



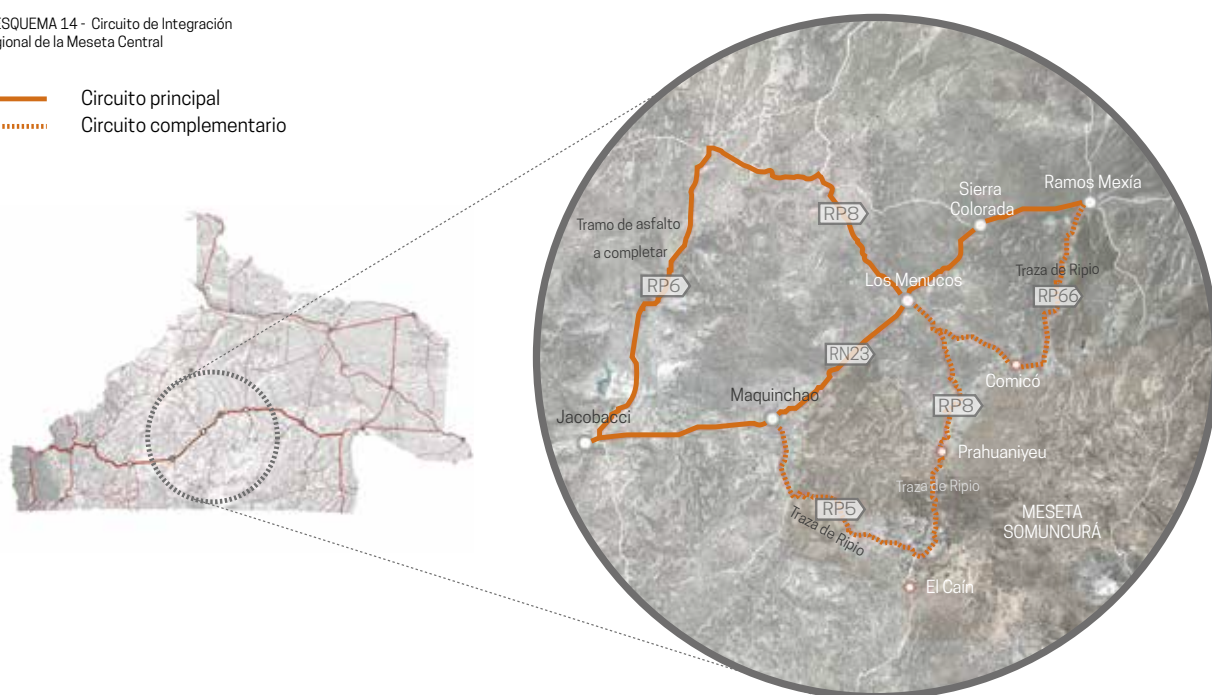
// El circuito de integración de la Meseta Central

Continuando con aspectos infraestructurales que hacen al aprovechamiento del potencial productivo y a la integración del territorio, el sector correspondiente a la Meseta Central también permite el desarrollo de un extenso circuito que potencia el turismo, mejora las condiciones de acceso a los mercados por parte de los productores y facilita el acceso a los yacimientos con potencial minero.

Con el completamiento del asfalto de la RP 6 desde el empalme con la Ruta 8 hasta Jacobacci y una inversión que mejore las condiciones de tránsito de la RP 5 hasta El Caín y del sector sur de las RP 8 y 66, se establece un circuito que da acceso franco a la Meseta de Somoncura, como principal atractivo turístico del área. Además, mejora sensiblemente la conectividad de la población estable de los parajes del pie de la meseta que, en virtud de la disponibilidad de agua, poseen condiciones apropiadas para la producción local.

// ESQUEMA 14 - Circuito de Integración Regional de la Meseta Central

— Circuito principal
- - - - - Circuito complementario

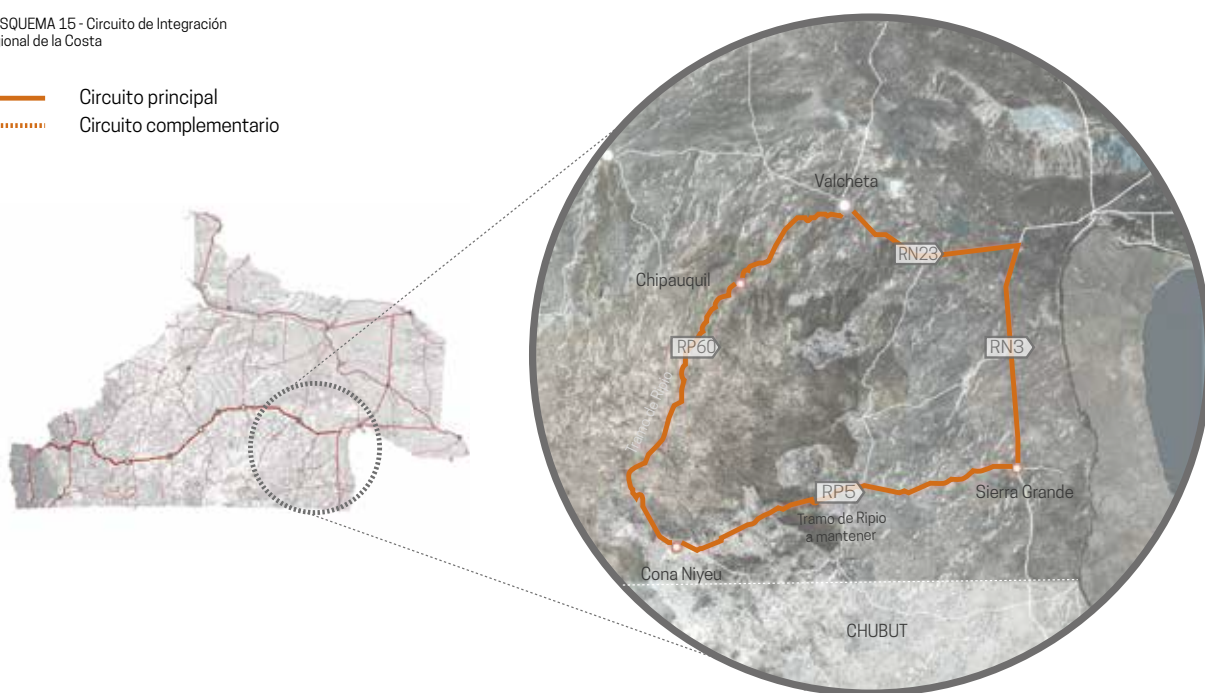


// El circuito de integración de la Costa

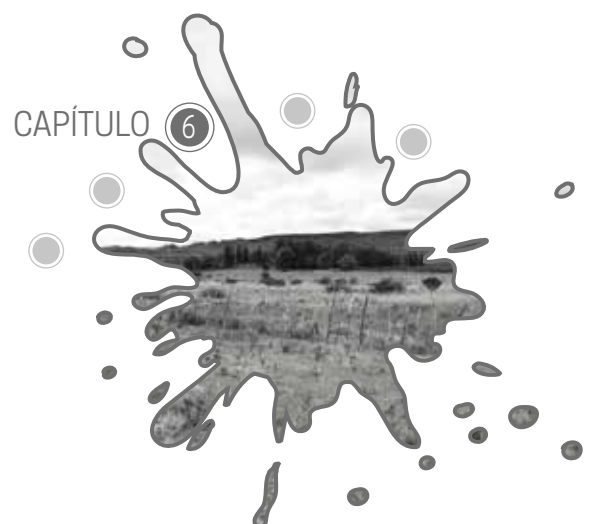
A largo plazo y teniendo en cuenta la posibilidad de diversificar las actividades del turismo estival de playa, se puede establecer un circuito poco asociado al transporte de cargas o a la producción, sino claramente enfocado a la actividad turística y la oportunidad de recorrer el sector oriental de la Meseta de Somoncura, sector a su vez asociado a un futuro núcleo de área protegida destinada a la conservación de los endemismos locales. Consiste en la puesta en valor de la RP 60 que une Valcheta con el paraje Cona Niyeu, por el sector oriental de la Meseta, a la que se accede desde el paraje Chipauquil. Se completa el circuito por la RP 5 hasta la RN 3, a la altura de Sierra Grande.

// ESQUEMA 15 - Circuito de Integración Regional de la Costa

— Circuito principal
- - - - - Circuito complementario



// ANEXOS



// ANEXOS

APUNTES METODOLÓGICOS

La participación de los actores sociales es imprescindible a la hora del diseño, implementación y evaluación de las políticas urbanas. Se trata de dar la palabra a los protagonistas. La clave está en promover metodologías y generar espacios de encuentro y diálogo entre los actores. Reconocemos facilitando la generación de entornos de diálogo y acuerdos. Se trata, en todos los casos, de promover y alentar la co-creación de políticas y con ello la construcción de una ciudadanía que supere (y fortalezca) los mecanismos delegativos de la democracia tradicional (Modo IGC).

Para el IGC resulta siempre un enorme desafío enfrentarnos a nuevos territorios donde generalmente se nos propone intervenirlos; plantear cambios, transformaciones y modificaciones que implican un despliegue ético, técnico y subjetivo desde una externalidad operativa.

No obstante, como principio estructurante de la tarea a emprender, nos proponemos ser parte del territorio en un proceso de implicación pero no nos obstruye la perspectiva necesaria para la propuesta.

La singularidad del *Modo IGC* es la cadencia entre proceso colectivo de aprendizaje y productos; conforme se desarrollan los procesos participativos, se avanza en la construcción de los productos. Aprendizajes y co-producción son componentes que hacen tanto al proceso como a los productos.



// El Modo IGC situado: *Las Directrices de Ordenamiento Territorial para las localidades de la Línea Sur de Río Negro*

La metodología y dinámicas llevadas adelante por el IGC en la construcción de las Directrices de Ordenamiento Territorial para las localidades de la Línea Sur de Río Negro constituyeron un proceso de aprendizaje innovador para todos los que participamos en él: intendentes, concejales, técnicos municipales y del Ente, responsables de programas nacionales y provinciales; quienes en un relacionamiento directo pudieron intercambiar miradas y propuestas en un tema estratégico para las localidades y la Región Sur. Todos tuvieron la posibilidad, desde racionalidades y urgencias diferentes, de escuchar, decir, ser escuchados, discutir, proponer, apoyar, disentir y construir.

Con un abordaje interdisciplinar y desde una perspectiva integral la metodología de trabajo responde al esquema R-P-C.



R/ RECOLECCIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DE INFORMACION DISPONIBLE

En este primer momento, el equipo IGC releva y compila información sobre el objeto de trabajo (la Línea Sur, sus localidades, dinámicas, historia, etc) tanto de carácter académico como aquella producida por los actores locales y regionales. Con esta primera información, se diseña un mapa de actores provisorio, los cuales formarán parte de la primera rueda de entrevistas. Éstas resultan relevantes, no sólo porque son una fuente de información estratégica sino que además, funcionan de primer acercamiento a las instituciones y a las personas que acompañarán el proceso. Asimismo, enriquece y ajusta el mapa de actores para sumar informantes y mejorar la calidad de la información.

La información disponible producida por los municipios y el Ente es clave, ya que es un indicador de las fortalezas y debilidades organizacionales y un elemento de significancia para el buen desarrollo del proceso y de los productos esperados. Para ese relevamiento, se diseñó una ficha de información disponible para cada municipio.

Se realizaron entrevistas grupales con todos los equipos municipales. Además, se efectuaron reuniones por áreas de gestión y con los intendentes de cada una de las localidades. Se entrevistó al Presidente del Ente Regional y también a sus técnicos. Se entrevistaron 47 personas y se utilizaron tres tipos de protocolo de entrevistas con preguntas mayoritariamente abiertas.

Se desarrollaron recorridos por las localidades y por la traza de la RN 23 para realizar relevamientos fotográficos y correcciones cartográficas, de modo de obtener una imagen precisa del territorio. Además, se practicaron observaciones de patrones de uso urbano y apropiación del espacio público que realizan las personas, para conocer la dinámica de las localidades.

P/ PRODUCCIÓN DE INFORMACIÓN

Sistematizada y problematizada la información obtenida en la etapa anterior, se discuten y ponen en cuestión los posibles esquemas conceptuales, abordajes y líneas de trabajo. Se ajusta la estrategia. Se diseña el esquema del proceso y se defienden los productos. En esta etapa el equipo elabora pre-maquetas de contenidos que serán objeto del trabajo colaborativo.

C/ CO-PRODUCCIÓN DE IDEAS, ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS

Es la etapa más movilizante del proceso donde se despliegan y se encuentran saberes y actores diferentes para la construcción y el aprendizaje colectivo; este espacio se materializa en las denominadas AULAS. Para el IGC las Aulas se orientan a: promover y generar confianza entre los actores locales; construir masa crítica en los equipos técnico-políticos del territorio que domine competencias conceptuales-metodológicas y herramientas de gestión urbana; avanzar en la formación-acción a modo de laboratorios de prácticas para el diseño e implementación de lineamientos estratégicos y el desarrollo de políticas participativas y sustentables; y producir experiencias de aprendizaje reflexivo y compartido para la innovación en la gestión. En ese espacio profundamente pedagógico, se elaboran colectivamente las DOT poniendo en juego saberes existentes con nuevos desafíos y problemáticas.

El proceso general de las Aulas fue concebido de manera sistémica e incremental. Cada una de ellas se desarrolló con objetivos, momentos y dispositivos comunicacionales ad hoc; lo producido y elaborado en esos espacios se sistematizó y se publicó en el micrositio <http://lineasur.igc.ar/> diseñado especialmente para albergar producción, documentos de avance, imágenes y pre-

HOJA DE RUTA



- ¿Con quiénes y para qué nos relacionamos? Flujos Territoriales
- ¿Cómo se estructuran físicamente las localidades?
- ¿Cómo gestionamos? Estado organizacional y herramientas de gestión situadas



- ¿Hacia a dónde vamos? Horizonte - estrategia - líneas de actuación
- ¿Qué hacemos? Proyectos



- Precisamos las propuestas
- Enriquecimiento de los proyectos y revisar los ordenamientos locales
- ¿Qué hacer para implementar las directrices?

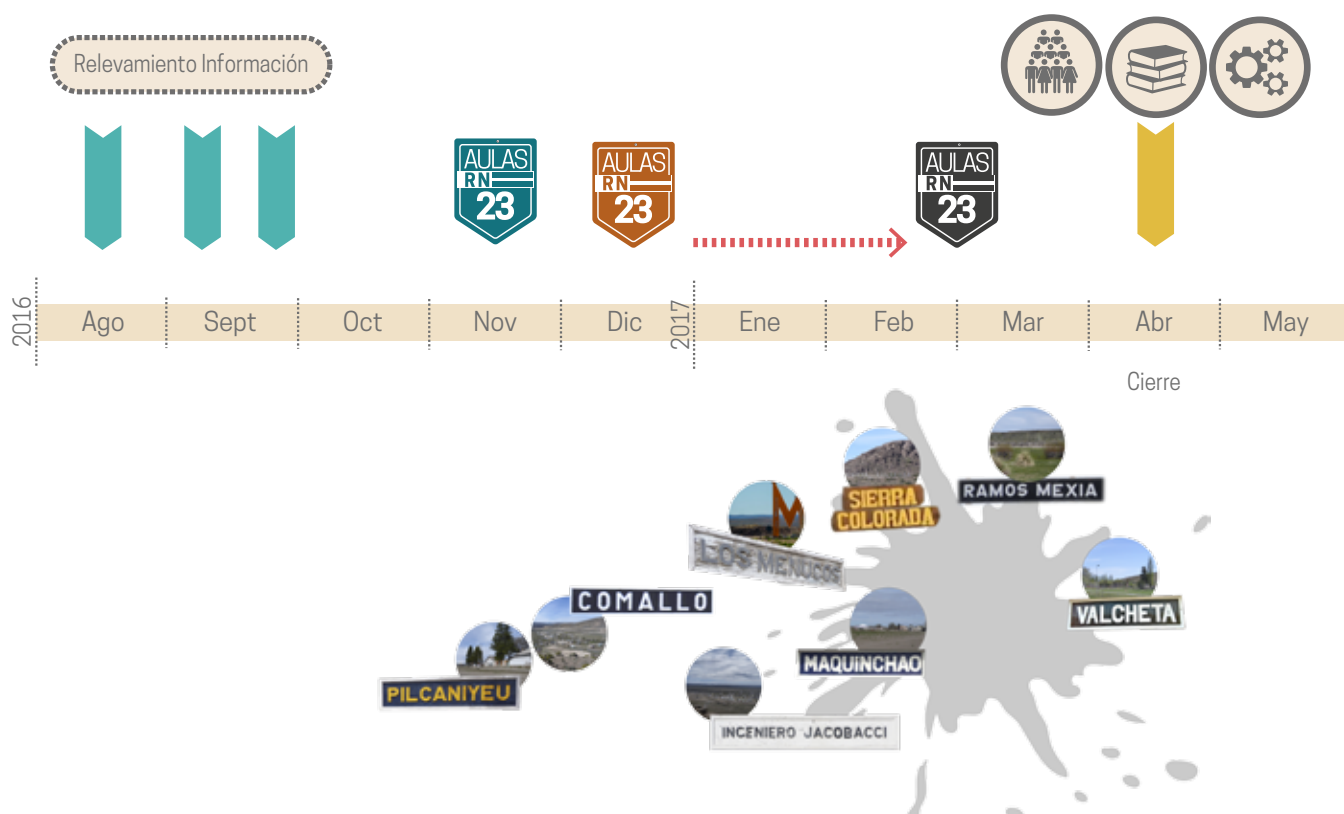
sentaciones. Se llevaron adelante tres aulas en las que participaron más de 110 personas y donde los contenidos y procesos se fueron articulando para llegar a los productos que se presentan en este libro.

La siguiente imagen presenta los interrogantes trabajados en cada una de las Aulas RN 23:

Finalmente podemos señalar algunas claves que aseguraron un proceso participativo sostenido y productivo.

- // Convicción que los saberes se construyen colectivamente.
- // Riguroso mapa de los actores
- // Cumplimiento estricto del plan de trabajo
- // Convocatorias con agenda específica
- // Encuentros con actividades minuciosamente diseñadas para obtener productos concretos
- // Sistematización y devolución de lo producido en las aulas.
- // Transparencia en la producción de información
- // Comunicación fluida y abierta con todos los actores

El desafío más importante de la experiencia es la continuidad y profundización de los procesos; y que los aprendizajes se consoliden, se expandan e impregnen las prácticas de los actores territoriales para avanzar la concreción de las iniciativas y los proyectos elaborados colectivamente.



// ANEXOS

PARTICIPANTES

ADAIME, Gonzalo	DIRENE, Yamil
ANTENAO, Andrea	ESPINDOLA, Juan Pablo
ANTENAO, Bettiana	FELICIANO, Cristina
ARMIDA, Ignacio	FERNÁNDEZ, Raúl
ARTONI, Karina	FORNASA, Alejandro
ÁVALOS, Ariel	FUENTES, Ramiro
AYUELEF, Néstor	GACITUA, Elizabeth
BALSEIRO, Mónica	GAETANO, Andrés
BEZIC, Miriam	GARCÍA BELVER, Juan
BRAVIL, Víctor	GARCÍA, Analía
BRUSSINO, Esteban	GASQUES, Silvio
BUYAYISQUI, Gabriela	GIORDANO, Luis
CALFUQUIR, Juan Carlos	GUERRERO, Walter
CALVO, Alejandro	HADAD, Maximiliano
CANULLÁN, Cintia	HALLER, Matías
CASTAÑEDA, Jorge	HERMOSILLA, Raúl
CAYUMAN, Miriam	HERMOSILLA, Federico
CEBALLOS, Guillermo	HUENELAF, Mónica
CHAMELI, Antonella	HUILLIQUEO, Iván
CHAMELI, Yamila	HUINCA, Ramiro
CHULIVER, Hugo	HUINCA, Victorino
COLIVERIA MATTOS, Claudia	IBÁÑEZ, Darío
COLIL, Patricio	IBÁÑEZ, Mariela
CÓRDOBA, Mariela	JALIL, Elías
CORNEJO, Daniela	LAMAS, Andrea
CUETO, Gabriel	LAMOT, Martín Nahuel
CUMILAF, Ana María	LAURENTIE, Rubén
D'ANGELO, Roque	LLANCA, Miguel Ángel
DI NARDO, Sebastián	LOCÓN, Marcela



LÓPEZ, José	PUCCIRRELLI, Pablo
LÓPEZ, Miriam	QUINTRILEF, Mario
LUZZARDI, Silvia	QUINTRILEF, Marco
MAGLIONE, Ulises	RAMIREZ, Bernardita
MANQUILEFF, Gustavo	RAMÍREZ, Mirta
MANQUILLAN, Margarita	RODRÍGUEZ, Ailén
MANTZ, Martin Guillermo	RODRÍGUEZ, Dante
MELINGUER, Eduardo	RODRÍGUEZ, Gerardo
MEREO, Enzo	RODRÍGUEZ, Gerónimo
MIGANI, Dina Lina	RODRÍGUEZ, Roberto
MINOR, Betiana	ROSSO, Heber
MILIPIL, Diego	RULLI, Martín
MONTELPARE, Juan Carlos	SANTIAGO, Pablo
MONTES, Analía	SOLARES, Roberto
MORALES, Luis	TELECHEA, Rodrigo
MULLER, Cristian	TORO, Carlos
MUÑOZ, José Ricardo	TORRES, Sergio
MUÑOZ, Saúl	TRONCOSO, Milton
NARDINI, Viviana	VEDIA, Mario
NASIF, Abdel	VEGGA, Marcelo
OLIVA TAGLE, Guillermo	VELASCO, Virginia
PAINEMAL, Juan	YAHUAR, Mabel
PALMA, Silvana Magali	YAHUAR, Soraya
PANA, Sandra	YÁÑEZ, María Laura
PÉREZ, Marcos	
PÉREZ, Silvana	
PERILLI, Laura	
PILQUINAO, Fabián	
PONCE, Omar	





ISBN 978-987-510-259-0



9 789875 102590

2017