

PLAN ESTRATÉGICO URBANO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE LANÚS

AUTORIDADES RESPONSABLES

INTENDENTE

Dr. Darío Díaz Pérez

JEFE DE GABINETE Y REPRESENTANTE TÉCNICO DEL ESTUDIO

Dr. Roberto Crespo Armengol

SUBSECRETARIA DE COORDINACIÓN LEGAL Y TÉCNICA

Dra. María Amelia Duarte

SECRETARIA DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y ORDENAMIENTO AMBIENTAL

Dra. Lara Dalina Villalba

DIRECTORA GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Arq. Griselda Galeano

DIRECTOR DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Arq. Juan Manuel Ruarte

Indice

Introducción

Conformación histórica del territorio

Introducción

Primer período de fundación de pueblos y loteos, 1872-1895

Fin de la crisis y desarrollo de nueva infraestructura, 1895-1910

Rápida expansión y creación del partido "4 de junio", 1910-1948

Consolidación del nuevo partido, 1948-1965

Fin de ciclo, 1965-1976

Diagnóstico de la situación actual

Situación Socioeconómica

Estructura demográfica y distribución territorial de la población

Condiciones de vulnerabilidad y marginalidad

Situación sanitaria, educativa y habitacional

Actividades económicas y situación de la PEA

Infraestructura de Servicios y Ambiente

Detección de áreas servidas por redes de infraestructura y servicios

Reconocimiento de áreas críticas en riesgo ambiental

Diagnóstico de la situación del área ribereña

Estructura Urbana y Morfológica

Características físicas del tejido urbano existente: ocupación edilicia y densidades

Patrones morfológicos de edificación

Estructura urbana

Movilidad, Conectividad y Transporte

Estructura de circulación

Estructura de transporte

- Transporte automotor

- Ferrocarril

Normativa Urbana y Catastro

Situación catastral

Normativa urbana

Uso y ocupación del suelo

Rol de Lanús dentro el Área Metropolitana

Introducción

El rol histórico de “Lanús” en el AMBA

Particularidades de la estructura y forma urbana de Lanús en el AMBA

Las centralidades de Lanús en relación a la región sur

Lineamientos Estratégicos para el desarrollo urbano territorial del Municipio de Lanús

Espacio Público

Movilidad / Conectividad

Vivienda / Hábitat

Centralidades

Infraestructura

Cuenca Matanza-Riachuelo

Gestión

Industria

Calidad Ambiental

Patrimonio

El Plan Estratégico Urbano Territorial

Criterios para la justificación de intervenciones en Lanús

Ejes y Corredores

Tramas y Tejidos

Grandes Predios

Programas de Actuación

Programa de modernización y fortalecimiento institucional

Programa de espacio público y movilidad sustentable

Programa de infraestructuras, servicios y equipamientos

Programa de ambiente y energía

Programa habitacional

Programa de renovación y calificación de tejidos urbanos

Corredores y opciones preliminares de proyectos urbanos

Par Hipólito Yrigoyen – Ffcc Roca / 25 De Mayo – 9 De Julio

Av. Remedios De Escalada – Gdor. Rodríguez

Marco Avellaneda

Par Ex Ffcc Provincial – Donato Álvarez

Costa del Riachuelo

Proyectos Prioritarios

Criterios de selección de proyectos prioritarios

Operación predio municipal

Renovación urbana del área de la estación Lanús

Proyecto urbano integral en el área ferroviaria y de equipamientos de Remedios de Escalada

Renovación urbana del área central de Villa Caraza

Renovación urbana del área central de Monte Chingolo

Creación de un organismo de planificación y gestión del desarrollo urbano

Costeo y estimación de la inversión

Marco normativo e institucional para la instrumentación del Plan

Empresa municipal de urbanización

Agencia de desarrollo local y urbanización de Lanús

Reforma normativa

Actualización catastral: evaluación de sistemas

Mecanismos Participativos del Plan Estratégico Urbano Territorial

Bibliografía

Autores



Introducción

Lanús es uno de los partidos que conforman el importante conglomerado urbano que rodea a la ciudad capital, conocido como "Gran Buenos Aires"¹. Limita al norte con la Ciudad de Buenos Aires, a través del Riachuelo, afluente del Río de la Plata, que constituye una verdadera barrera geográfica. Hacia el noreste limita con el Partido de Avellaneda, al sudeste con el Partido de Quilmes, y hacia el sur y oeste con el Partido de Lomas de Zamora.



La superficie total de Lanús es de 48,35 Km², siendo uno de los más pequeños municipios del Gran Buenos Aires, pero contando con la mayor densidad de población por kilómetro cuadrado. Según los datos del último Censo Nacional de Población del año 2010, tiene una población de 459.263 habitantes.

Lanús se divide en 6 localidades conformadas, cada una, por variedad de barrios. Ellas son: Lanús Oeste, Lanús Este, Remedios de Escalada, Gerli, Valentín Alsina y Monte Chingolo.

Lanús Oeste es la cabecera del Partido, en la que funciona la sede municipal. Ocupa el 30% de la superficie total de Lanús. Remedios de Escalada constituye el 21%, Monte Chingolo el 16%, Lanús Este el 13%, Valentín Alsina el 12%, y Gerli el 8%.

Está atravesado por dos ramales ferroviarios activos, el Ferrocarril Roca Ramal Temperley y el Ferrocarril Belgrano Sur, y un ramal hoy desactivado que es el ramal provincial, cuyo trazado unía la localidad de Avellaneda con La Plata.

La vía de conexión vehicular directa con la capital es el Puente Alsina.

A grandes rasgos la estructura territorial metropolitana evolucionó a partir de un centro que se expandía a medida que aglomeraba los municipios circundantes. El ferrocarril ha sido el elemento principal de estructuración de este crecimiento, en el que las estaciones fueron el punto de articulación entre medios de transporte, estableciéndose una jerarquía de centros suburbanos con diferentes niveles de complejidad. La expansión acompañó el anhelo de miles de inmigrantes por acceder a una casa propia, articulando los esfuerzos vecinales y municipales por materializar esa voluntad de progreso. Actualmente, en un contexto de profundas carencias, el suburbio presenta la imagen de una ciudad inacabada, donde las condiciones generales de desarrollo económico acotan la capacidad vecinal de consolidar los barrios, constatando un paulatino empeoramiento de los indicadores sociales y urbanísticos a medida que nos alejamos del centro de las estaciones.

El puerto y la localización de estructuras ferroviarias definieron la trama urbana atravesada por vías y centros logísticos. Junto a éstos y sobre los cursos de agua se localizaron a fines del siglo XIX los principales establecimientos industriales. Entre los años '30 y '70 (período de sustitución de importaciones)

Fig. 1 Municipios limítrofes
Fuente: Elaboración propia

Fig. 2 Localidades del Municipio de Lanús
Fuente: Elaboración propia

^{1/} El Gran Buenos Aires está compuesto por 24 partidos: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López.

la estructura productiva se localizó en el seno de grandes barriadas obreras en la zona sur de Capital, Chacarita y Mataderos, y en los municipios que conforman la primera periferia (San Martín, 3 de Febrero, Morón, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Avellaneda).

En las últimas décadas se viene experimentando un cambio en los criterios de localización industrial, con una tendencia a eliminar algunos procesos productivos del espacio de fábrica para distribuirlos en la ciudad en una red de pequeños talleres. Paralelamente, los sectores más tecnificados y con mayor inserción en el circuito internacional tienden a localizarse en parques industriales ubicados hacia el norte de la provincia sobre las grandes vías de comunicación. Por estas razones las antiguas áreas industriales presentan serios problemas como el cierre de fábricas, la migración de establecimientos o su transformación en depósitos, que van dejando edificios industriales en desuso o abandonados, provocando serios pasivos ambientales.

La situación medioambiental de mayor vulnerabilidad se presenta por el aporte de efluentes industriales y domiciliarios en la cuenca Matanza/Riachuelo que se halla con altos niveles de contaminación. La presencia de tierras vacantes de propiedad pública sobre los bordes inundables es percibida por sectores que carecen de tierra y vivienda como una oportunidad para asentarse. Lanús no escapa de la situación de escasas áreas verdes de uso activo, existente en el área metropolitana, siendo necesario revisar aquellas áreas que puedan servir para el uso y disfrute de la población.

La cercanía y límite tanto con la Ciudad de Buenos Aires (CABA) como con el Riachuelo, confieren a Lanús una posición estratégica en relación al Área Metropolitana de Buenos Aires.

El Plan Estratégico Urbano Territorial de Lanús

Lanús es un municipio caracterizado por fuertes contradicciones a lo largo de su historia: totalmente urbanizado y siendo el más densamente poblado de la Provincia de Buenos Aires, carece sin embargo de tradición planificadora y de antecedentes de ordenamiento territorial; cuenta con un pasado fuertemente ligado al desarrollo ferroviario e industrial, que persiste actualmente y se ve reflejado en las 500 grandes industrias y más de 3000 pymes ubicadas en el territorio, pero sufre a su vez la migración de establecimientos o su transformación en depósitos, que van dejando edificios industriales en desuso o abandonados y enormes pasivos y riesgos ambientales; asimismo es un territorio interdependiente respecto a una región metropolitana de compleja gestión y gobernabilidad, pero fragmentado en su interior.

Hoy, nos encontramos ante una coyuntura propicia para revertir esta situación, en la que se combinan un sostenido crecimiento económico y la iniciativa de la actual gestión para llevar adelante políticas territoriales que se articulen en forma permanente y dinámica con quienes lo habitan, recuperando la presencia del Estado como actor protagónico.

“En este marco es necesario definir los ejes estratégicos de intervención para el partido de Lanús, estableciendo prioridades que contribuyan a la consolidación del modelo territorial a proyectar en el corto, mediano y largo plazo, con el objeto de desarrollar un plan estratégico para Lanús.”²

Para tal fin el Municipio convocó a un equipo interdisciplinario de profesionales—historiadores urbanos, planificadores, arquitectos, economistas, sociólogos, expertos en transporte y movilidad, en infraestructuras, en ambiente—que realizaron un detallado diagnóstico de la situación actual del Partido, a partir del cual se elaboró el Plan Estratégico.

2/ Discurso de Asunción del Intendente
Díaz Pérez 10/12/2007
<http://www.lanus.gov.ar/discurso.php>)

El mismo constituye una herramienta que permitirá:

- construir un Estado previsible en sus normas, que impulse políticas equitativas y transparentes para asegurar los derechos y garantías de quienes deseen vivir e invertir en Lanús,
- encausar las políticas de ordenamiento urbano, uso del suelo, proyectos de inversión, programas y acciones prioritarias para un desarrollo sostenido del Municipio, generando los instrumentos administrativos, políticos y técnicos necesarios para tal fin.
- favorecer la preservación de los recursos ambientales, el desarrollo económico y la convivencia ordenada de las distintas actividades y
- contribuir a mejorar la calidad de vida de los Lanusenses.

Situación actual y antecedentes

El momento en que se lleva a cabo este Plan coincide con una particular situación del planeamiento urbano y territorial en el país y en la región. La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, por ejemplo, tiene en marcha el “**Plan Estratégico Territorial – Argentina 2016**” (PET), el cual procura la construcción de una estrategia de desarrollo territorial que implica la movilización institucional tanto de la Subsecretaría como de las respectivas áreas de planificación provinciales. El desarrollo del PET se centra por una parte, en la formación de consensos sociales en torno del “modelo territorial deseado”, y por otra en la producción de instrumentos de intervención en el territorio. Esto es sinónimo de abocarse a la consolidación del binomio planificación / ordenamiento territorial, conceptos estrechamente vinculados en tanto que mediante la planificación se logra construir una visión de futuro del territorio y mediante el ordenamiento territorial se despliegan un conjunto de medidas de diversa naturaleza -de inversión, normativas y de gestión-, destinadas a la adecuación del espacio para alcanzar las metas deseadas.

Por otro lado, en el marco de la causa “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/ Estado Nacional y otros s/ daños y perjuicios derivados de la contaminación ambiental”, el Juzgado Federal de Quilmes, a cargo de la ejecución de la sentencia respectiva por mandato de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (CSJN), intimó a la **Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo** (ACUMAR) para la planificación y adjunción de los proyectos integradores -**Plan Integral de Saneamiento Ambiental**_(PISA)- para toda la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, conforme el detalle efectuado en el considerando 2° de la citada resolución. El Juez dividió la cuestión en catorce mandas judiciales relacionadas con diferentes temáticas que, durante el último año, abrió en incidentes separados, a saber: a.- Sistema internacional de medición, b.- Información pública, c.- Contaminación de origen industrial, d.- Fortalecimiento Institucional, e.- Informe trimestral del estado del agua y napas subterráneas, además de la calidad del aire, f.- Proyecto de reconversión industrial y relocalización del polo petroquímico de Dock Sud, g.- Urbanización de Villas y Asentamientos precarios, h.- Saneamiento de basurales, i.- Limpieza de márgenes, j.- Ordenamiento Ambiental del Territorio, k.- Expansión de la red de agua potable, l.- Desagües pluviales, ll.- Saneamiento cloacal m.- Plan Sanitario de Emergencia. A las mandas citadas ACUMAR agregó “Educación ambiental” y un grupo de trabajo especial relacionado con el problema de las curtiembres nucleadas en **ACUBA**. El trabajo se inició inmediatamente y cada una de las tres Jurisdicciones nombró oficialmente personal técnico especializado en las respectivas Comisiones de trabajo relacionadas con los ejes temáticos anteriormente reseñados. Al mismo tiempo se conformó una Comisión de Coordinación política del trabajo. A inicios de diciembre de 2009

los grupos ya habían entregado sus trabajos, encuadrados dentro de un esquema consensuado de Marco Lógico, propio de la metodología internacional utilizada para los proyectos de desarrollo local. Los trabajos pasaron luego a una Comisión relatora que se ocupó de redactar la versión final, que fuera luego sometida a aprobación en general del Consejo Ejecutivo y finalmente del Consejo Directivo de la Autoridad. Los objetivos estratégicos del Plan se resumen en tres importantes puntos: mejorar la calidad de vida; recomponer el ambiente (agua, aire, suelo) y prevenir el daño con suficiente y razonable grado de predicción.

Se suma a este panorama el trabajo **Lineamientos Estratégicos para la región Metropolitana de Buenos Aires** elaborados entre 2006 y 2007 por la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, que genera una significativa variante respecto a propuestas anteriores de planeamiento metropolitano en la RMBA: el reconocimiento de la incertidumbre y la multiplicidad de actores intervinientes en la escala metropolitana del territorio. Lejos de implicar una renuncia a la planificación del territorio y a la voluntad propositiva de los cuerpos técnicos del estado (y más allá del tributo epocal al planeamiento estratégico como paradigma), el esquema de lineamientos despliega una estrategia de intervención en un contexto de fragmentación urbana y política, en donde el rol del planificador está desprovisto del aura despolitizada y tecnocrática que alguna vez tuvo (o supuso) tener. En este contexto, el esquema de lineamientos asume la imposibilidad de plantear mandatos de planeamiento y, en cambio, se dedica a establecer escenarios posibles en función de políticas sociales y económicas más amplias. Así se identifican un escenario reciente (marcado por las políticas de los '90), un escenario previsible en caso de continuar las decisiones recientes, un escenario basado en el desarrollo de la matriz productiva y un escenario de desarrollo social, en el que el rol asignado a la cuenca Matanza-Riachuelo es preponderante.

En una escala Municipal debemos sumar los aportes del documento **“Lineamientos de Ordenamiento Territorial y Criterios para la actualización de los instrumentos normativos del Partido de Lanús”** (en adelante “Lineamientos...”), elaborado en Mayo del 2009 por la Dirección de Planeamiento de la Secretaría de Planificación Urbana, Obras Públicas y Servicios de la Municipalidad de Lanús, con el objeto de caracterizar su situación urbana, para la posterior identificación de lineamientos de ordenamiento territorial y criterios orientadores que permitieran la actualización de la normativa urbanística del Partido y el impulso de instrumentos específicos de desarrollo urbano. El mismo se constituye un referente ineludible para la elaboración del Plan en tanto condensa los lineamientos que se buscan propulsar desde la actual gestión municipal.

Asimismo debemos sumar el “Proyecto Urbano Integral para el Área de Puente Alsina” impulsado por el Municipio en el año 2010 tendiente a formular un Master Plan para el área en cuestión.

Por último, recientemente el Intendente anunció un “Plan Quinquenal Urbano”³ que orientará la gestión urbana en el próximo lustro.

Estrategia metodológica

A efectos de integrar este trabajo en el contexto mencionado, se han tomado algunas decisiones respecto a la configuración de los equipos de consultores y al perfil del estudio.

En primer lugar, una de las decisiones más importantes fue la inclusión en el equipo de un consultor historiador de arquitectura y urbanismo, materia poco habitual en estudios de estas características. El objetivo ha sido profundizar la comprensión del proceso histórico de conformación territorial del municipio:

³ <http://www.lanus.gov.ar/planquinquenalurbano/index.php>

a diferencia de otras aglomeraciones urbanas, esta conformación no se realiza desde un centro original a una mancha urbana más o menos extendida sobre una periferia, sino que es el resultado desordenado de sucesivos loteos desconectados entre sí y extensiones y desmembramientos de otros municipios. Este proceso es fundamental para entender la fragmentación interna y contextual de Lanús, por lo cual su estudio detallado resulta determinante en la comprensión de su estructura urbana.

Respecto a esta, se ha procurado integrar para su comprensión los materiales producidos en el seno de los organismos técnicos del propio municipio, tanto por su pertinencia como por su influencia sobre las operaciones en marcha.

La gestión iniciada en 2007 encuentra el Municipio de Lanús con una significativa ausencia de desarrollo en materia de información y planeamiento para la gestión. La Secretaría de Planificación Estratégica y Ordenamiento Ambiental asume entonces la tarea de sistematizar y modernizar el área de planeamiento urbano, siendo el documento “**Lineamientos...**”, una resultante de dicha tarea, como también la realización del presente estudio.

En el documento “Plan Quinquenal Urbano” se reafirma esa voluntad a partir de la postulación de actividades de planificación del área central y de nodos estratégicos, la zonificación urbana y muy especialmente la creación de un Área Municipal de Planificación.

No obstante la información se halla aún dispersa y atrasada en cuanto a su informatización de manera que la recopilación de datos para completar la etapa de diagnóstico ha resultado sumamente dificultosa. De este modo gran parte de los esfuerzos debieron invertirse en la recopilación y sistematización de la información existente y la generación de nuevos datos a partir de relevamientos propios, con el objetivo final de dotar al Municipio de un punto de partida fiable para la construcción de una base de datos accesible y coordinada.

En segundo lugar se ha extendido el área de alcance territorial de la estructura urbana más allá de los límites jurisdiccionales del Municipio y se ha realizado una distinción entre la imagen de la estructura actual y la incorporación de las tendencias y proyectos en curso, que la modificarán a corto plazo.

Asimismo, se ha trabajado sobre los aspectos vinculados a la gestión urbana, considerando especialmente las complejidades de un municipio actualmente dependiente de los aportes técnicos y económicos de otras jurisdicciones y niveles de gobierno.

Las infraestructuras y servicios han merecido un especial interés, en particular por las situaciones de riesgo ambiental ya mencionadas y por las dificultades que su carencia u obsolescencia ocasionan al desarrollo virtuoso del territorio.

Con respecto al transporte y la movilidad se adoptó un enfoque centrado en el usuario y sus necesidades, más que en la oferta de servicios, condición esencial para determinar la verdadera naturaleza de los déficits en el sector. Por los mismos motivos, se requirió un particular esfuerzo en la caracterización de la situación ambiental del municipio.

1923

FRENTE
A LA
ESTACION

Lanús

Las Tierras de Martínez de Hoz

Propiedad de los Señores
GUILLERMO y FEDERICO MARTINEZ de HOZ
¡Es la mejor garantía para el comprador!

El Remate más importante de estos últimos tiempos

SON 26 MANZANAS EN 750 LOTES

Base \$ 10 Mensuales -- En 60 Meses, sin interés
Posesión y Escrituras inmediatamente

TERRENOS BIEN ALTOS

rente a la Avenida Pavón, con adoquinado y Tranvías Eléctricos, y al
Boulevard Buenos Aires y otros.



LA GRAN ESTACION LANUS

33 centavos diarios que Vd.
reserve, bastan para poseer
uno de estos notables lotes.

A 10 minutos de Constitución,
con 240 trenes diarios!



EDIFICIOS DE LA SUB INTENDENCIA, REGISTRO CIVIL, Etc.
Lindando con los Terrenos

Conformación histórica del territorio

Introducción

A principios del siglo XX el área abarcada por el actual partido de Lanús, como la inmensa mayoría de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) contemporánea y buena parte de la Ciudad de Buenos Aires, recientemente federalizada en 1880, continuaba siendo predominantemente rural. Siguiendo el estudio de César Vapñarsky (2000),⁴ los primeros poblados del actual Lanús que podrían considerarse urbanos corresponden al pueblo de Valentín Alsina, fundado en 1875, y al conjunto formado por Villa Gral. Paz y Villa Obrera fundados en 1888 y 1889 respectivamente.

Según Vapñarsky (2000, p. 102),⁵ Valentín Alsina en 1895, con aproximadamente 400 habitantes, formaba parte de la *Aglomeración Gran Buenos Aires*, cuya población superaba ya las 650.000 personas. Mientras que Villa Gral. Paz y Villa Obrera conformaban una pequeña aglomeración independiente que contaba con aproximadamente 300 habitantes.

En ese momento, en las últimas décadas del siglo XIX, el resto del territorio comprendido en el Lanús contemporáneo se encontraba dividido en estancias y chacras, que ya eran el resultado de sucesivas subdivisiones a partir de los primeros cuatro latifundios que se extendían más allá de las jurisdicciones actuales del partido, ocupando tierras dentro de los límites presentes de Lomas de Zamora, Avellaneda y Quilmes.

De Paula et al. (1974, p. 39) le asignan especial importancia al hecho de que “el territorio del actual partido de Lanús” estuviera repartido en estas “cuatro grandes heredades” y que ninguna de ellas tuviera sus cascos o algún “hecho físico significativo en torno al cual se definiera la historia lugareña a través de los siglos” dentro de la jurisdicción actual del partido.⁶ Según los autores de “Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús”, esta característica “hizo de lo que hoy es Lanús casi un lugar de tránsito”.

Sin acordar enteramente con este argumento, ya que no suscribimos la causalidad sugerida, que le confiere a un pasado rural-silvestre lejano la capacidad de definir la esencia de una localidad urbana actual, sí coincidimos en cierta medida con la lectura que los autores realizaban a mediados de los setenta acerca de la importancia del rol de Lanús como conector, o lugar de paso, en la primera corona de la RMBA. Aunque ésta no sea desde nuestro punto de vista la única característica saliente, ni la más importante –tal como veremos en la cuarta sección de este informe, en el análisis del “rol de Lanús en el AMBA”– el eje constituido por el par Av. Yrigoyen-Ferrocarril Roca, al que de Paula et al. seguramente se refieren, indudablemente ha sido a lo largo de la historia de este territorio una pieza fundamental en su estructura urbana. Por otro lado, también suscribimos la idea de que esta característica del Lanús contemporáneo, y la dificultad de sus centralidades de funcionar como tales, puede explicarse, hasta cierto punto, observando su pasado. Sin embargo, no es en el pasado lejano, en la repartición de las suertes de estancias⁷ efectuada por Garay, ni en la delimitación de los Pagos del Riachuelo, de la Matanza y de la Magdalena,⁸ donde a nuestro criterio se encuentran las claves para ex-

4/ El trabajo de Vapñarsky (2000) y el de Paula, Gutiérrez y Viñuales (1974) serán utilizados en esta sección del informe como referencias principales. En forma complementaria también utilizaremos fuentes primarias obtenidas del Archivo del Museo Juan Piñeiro, Archivo Histórico de Avellaneda, Instituto Geográfico Nacional y diversas referencias bibliográficas oportunamente citadas.

5/ La metodología propuesta por Vapñarsky para determinar y delimitar “aglomeraciones” fue adoptada por el INDEC, y desde 1991 es utilizada en los *Censos Nacionales de Población* para definir y mensurar las localidades en Argentina. Para que un poblado sea considerado una “aglomeración”, es decir un área en la que se concentran edificios vinculados entre sí por una red de calles cumpliendo una serie de requisitos físico-espaciales en términos de superficies y distancias mínimas, debe contar con al menos 100 habitantes. Para una explicación detallada de la metodología ver Vapñarsky, 2000, pp. 1-39.

6/ Como excepción de Paula et al. citan la existencia de un molino en la más chica de las cuatro estancias, “la ensenada de Juan Ruíz”, la única “que entra[ba] completa en el distrito”. Pero aclaran que luego de que dicho molino se derrumbara por el 1600, la estancia “no parece haber tenido importancia” en el desarrollo de la zona.

7/ Se denominaban “suertes de estancias” y “suertes de chacras” a los terrenos fuera del ejido fundacional dispuestos por Juan de Garay –segundo fundador de la Ciudad de Buenos Aires en 1580– para que “cada vecino y poblador de esta ciudad ... tenga un pedazo de tierra donde con facilidad lo pueda labrar y visitar cada día” (citado en Berjman y Schávelzon, 2010, p. 19). Eran llamadas “suertes” porque la repartición de estos solares entre colonos debía realizarse al azar.

8/ Antiguas delimitaciones del territorio al sur de Buenos Aires durante el primer período colonial.

9/ Hasta 1944, el territorio comprendido actualmente por el Partido de Lanús estaba incluido en el Partido de Avellaneda y en menor medida en el de Lomas de Zamora.

10/ Para una historia exhaustiva del pasado lejano de estas tierras, a partir de la llegada de la expedición de Pedro de Mendoza en 1536, hasta la creación, en 1944, del partido "4 de Junio" (primer nombre del partido de Lanús), ver de Paula et al. op. cit.

11/ De Paula et al. (1974, p. 124) aclaran que aunque Banfield también debería considerarse como un caso exitoso, en el sentido de que logró cierta densidad de población rápidamente, queda excluido de esta lista porque "en rigor pertenece a la traza del Pueblo de la Paz", primer nombre por el cual se denominó al pueblo de Lomas de Zamora.

12/ El partido de Barracas al Sud estaba formado por los actuales partidos de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora y la localidad de Adrogué. En 1861 Lomas de Zamora se separa, convirtiéndose en un municipio independiente, con el Pueblo de la Paz (luego Ciudad de Lomas de Zamora) como cabecera. En 1904 el nombre de Barracas al Sud fue cambiado por el actual Avellaneda.

13/ Ver nota al pie 2.

14/ Según estimaciones de Vapñarsky (2000, p. 102): la suma de habitantes de los nuevos pueblos ascendía a 600 personas, mientras que la población de Barracas al Sud alcanzaba los 9.585 habitantes.

15/ El aviso en referencia, que publicitaba el loteo de Villa Industriales, apareció en el diario "La Prensa", en Buenos Aires el 22 de noviembre 1888.

plicar el Lanús presente, sino en las características específicas del proceso de urbanización desencadenado a fines de siglo XIX y en la relación establecida con los localidades vecinas, especialmente con Avellaneda y Lomas de Zamora.⁹ Sobre este punto, y sobre la caracterización de Lanús como un caso emblemático y extremo de *urbanización intersticial*, un tipo de urbanización muy característico en la RMBA, nos extenderemos en las secciones dos y cuatro.

Por lo antes expuesto, y a los fines del presente estudio, no nos detendremos en las características del pasado remoto de Lanús.¹⁰ Nuestro análisis comienza en las últimas décadas del siglo XIX, a partir del inicio del primer ciclo de metropolización de Buenos Aires, y concluye a mediados del setenta, cuando la urbanización ya cubre completamente la superficie de Lanús y el número de habitantes del partido asciende casi a 450.000, prácticamente la misma población que conserva en la actualidad. Las próximas secciones continuarán con el estudio del Lanús contemporáneo y su pasado reciente. Las referencias al pasado rural se limitarán a someras descripciones de las configuraciones que antecedieron inmediatamente a la urbanización de nuestra área de estudio, ya que muchos de los antiguos límites entre estancias explican en alguna medida la geometría de la trama urbana del Lanús actual.

Primer período de fundación de pueblos y loteos, 1872-1895

Primer ciclo, 1872-1876

Vapñarsky (2000, pp. 107-108) y de Paula et al. (1974, pp. 123-125) concuerdan que el primer ciclo de intensa actividad inmobiliaria y emergencia de nuevos pueblos en esta zona, al sur de la Ciudad de Buenos Aires, comenzó en 1872. En ese año, Jorge Temperley fundó el pueblo que lleva su nombre y comenzó la venta de lotes –sin siquiera notificar al recientemente formado Concejo Municipal de Lomas de Zamora en cuya jurisdicción se encontraba su propiedad. Meses más tarde Esteban Adrogué realiza el trazado del "Pueblo Almirante Brown en las Lomas de Zamora", que luego fue conocido también por el nombre de su fundador. A estos pueblos se suman en los años siguientes: Banfield (1873), Edén Argentino (1873), Lanús (1873), La Economía (1874), el antes mencionado Valentín Alsina (1875) y Villa Elvira (1876). Sin embargo, de todos estos pueblos sólo Adrogué y Temperley "tuvieron éxito real"¹¹ mientras que el resto tuvo una "densidad de población mínima durante más de medio siglo", y "recién prosperarían francamente al pavimentarse el 'Camino al Puente La Noria'" a partir de 1964, aproximadamente un siglo más tarde de su fundación (ibid., p. 124).

De esta primera serie de pueblos fundados en el entonces partido de Barracas al Sud¹² y el recientemente escindido Lomas de Zamora, los más relevantes para el presente estudio son aquellos incluidos en el actual partido de Lanús: Valentín Alsina, el Edén Argentino y Lanús. Sobre Valentín Alsina, Vapñarsky (2000, p. 109) señala que en el censo de 1881 ya figuraba en la nómina de centros poblados. Aplicando su metodología,¹³ lo agrupa con Villa Pobladora, Piñeiro y Elortondo que, junto a Barracas al Sud (cabecera del partido homónimo), ya estaban funcional y materialmente integradas a la ciudad de Buenos Aires, aportando un total de aproximadamente 10,185 habitantes.¹⁴

El pueblo de Lanús contaba hacia 1880 con una capilla, una escuela, un hipódromo, y fundamentalmente una estación de tren, pero no tenía casi población, y consecuentemente no figuraba en la nómina del censo de 1881 (ibid.).

El caso de las crónicas del desarrollo urbano de la Villa Edén Argentino es interesante ya que según un aviso de remate¹⁵ citado por de Paula et al. (1974, p. 128), quince años luego de su fundación tenía ya 400 casas construidas.

Sin embargo, refiriéndose a la misma fuente, Vapñarsky (2000, p. 108) considera esa cifra “una grosera exageración, explicable por provenir de un aviso publicitario”, y junto a Rögind (1937, p. 45) sostiene que hasta al menos 1893 Edén Argentino se encontraba despoblado.

La referencia a los avisos de remates como fuente de investigación es oportuna, ya que si bien la información que ofrecen sólo puede ser considerada con cierta cautela, especialmente en lo que refiere a datos cuantitativos (el caso del Edén Argentino es elocuente), también habilita una atractiva ventana a este particular momento en que la urbanización comenzaba a materializarse, confiriéndole espesor a las fechas y sucesión de acontecimientos. De este modo son aquí utilizados, como viñetas que permiten imaginar el contexto en que surgían estos pueblos y caracterizar en parte a los actores principales en el negocio inmobiliario y su percepción del público a quienes se dirigían.

La comparación entre el aviso reproducido a continuación (Fig. 3) con los correspondientes a períodos posteriores es particularmente reveladora. El primer anuncio al que nos referimos data de 1873, año en que se inicia la venta de terrenos en la estancia de Anacarsis Lanús.¹⁶ El texto es elocuente acerca del tipo de destino que su propietario imaginaba para los terrenos de los que se desprendía. En los encabezados puede leerse: “lindos lotes aparentes [sic.] para casas de campo y en un punto pintoresco”; “terrenos rodeados de lindísimos edificios y chacras valiosas – mitad al contado, mitad a un año de plazo”. A los potenciales compradores se les ofrece: “Desde los terrenos se domina perfectamente el circo [de carreras o hipódromo], pues está muy cerca, así que a la par que se hace negocio, la concurrencia se podrá divertir”, en el “Día de la inauguración del Gran Circo de Carreras en Lanús”.¹⁷ Una oración en el texto chico del aviso –de las que comúnmente se incluyen para entusiasmar inversores– anticipa el desenlace de las aspiraciones de A. Lanús de convertir parte de su estancia en un elegante pueblo de recreo: “Procederemos a la venta a cualquier precio y por liquidación forzosa de negocio de estos lindos terrenos que habiendo vendido ya muchos lotes tienen un porvenir pronto y seguro.”

Las pocas ventas que A. Lanús logra realizar en 1873 no logran resolver su situación financiera. En este contexto, en 1878 debe negociar con el *Banco de la Provincia* los términos de ejecución de la hipoteca de su estancia.¹⁸ El resultado del remate es la división de su propiedad en tres predios (Fig. 4) que son comprados y subdivididos en lotes en el transcurso de las décadas posteriores (Borejko *et al.*, 1989, p. 26; de Paula *et al.*, 1974, pp. 124-126).



El hipódromo “Circo Santa Teresa”, ubicado en el centro de la propiedad de A. Lanús, fue finalmente cerrado en 1904, sólo tres décadas después de su inauguración, y su predio –comprendido en las actuales calles Carlos Casares, Gdor. General Juan José Viamonte y las avenidas Gral. José de San Martín y Máximo Paz– fue parcelado en 800 lotes (de Paula *et al.*, 1974, pp. 122-123).



Fig. 3 Aviso de loteo del Pueblo de Lanús, 1873. Fuente: Archivo Museo Juan Piñeiro

Fig. 4 Plano de las chacras de A. Lanús con el predio del hipódromo “Circo de Santa Teresa” en el centro. Fuente: Borejko *et al.* (1989, p. 26)

16/ Para apuntes biográficos de Anacarsis Lanús, ver de Paula *et al.* (1974, pp. 110-126) y Varela (2000, pp. 386-387)

17/ De Paula *et al.* (1974, p. 121) citan parte de la cobertura que el diario “La Nación” (3-10-1873) realizaba del evento: “a cortísima distancia de Barracas, el Sr. Lanús ha hecho construir un circo de carreras tan hermoso como el mejor que pueda hallarse en el país o fuera de él”.

18/ La hipoteca había sido contraída en 1858 (Borejko *et al.*, 1989, p. 26).

El predio principal en el que se encontraba la estación de tren, el gran aporte de Anacarsis Lanús al futuro de la localidad, fue comprado por Federico Martínez de Hoz para establecer allí su “residencia veraniega” (Borejko *et al.*, 1989, p. 1).

Segundo ciclo, 1887-1890

El segundo impulso de actividad inmobiliaria en la zona comenzó con la fundación de Villa Sarmiento en 1887 (Archivo Museo Piñeiro), las fundaciones de Villa Industriales y Villa General Paz en 1888 (Fig. 5), seguidas por Villa Obrera y Villa Argerich al año siguiente (Fernández Larrain, 1986, pp. 143-144). Los cinco nuevos pueblos fueron trazados en la jurisdicción actual del partido de Lanús. A éstos se suman El Recreo (1889), ubicado en el presente Lomas de Zamora, y Villa Barceló (1890) contiguo a éste pero del lado que en la actualidad corresponde a la localidad de Remedios de Escalada en el partido de Lanús. Cerca de Valentín Alsina, sobre la margen sur del Riachuelo (también dentro del actual Lanús), en 1889 la “Compañía Anónima Constructora de Villa Jardín” compró dos estancias que lindaban con un antiguo saladero con el fin de construir el pueblo Villa Jardín. Todos estos emprendimientos fueron atravesados por la crisis económica de 1890, que afectó especialmente a la mayoría de los ubicados en el centro de Lanús.¹⁹

De Paula *et al.* (1974, pp. 138-140) apuntan que la “Compañía Anónima Constructora de Villa Jardín llegaría a una situación de falencia [tal que] esta barriada demoraría todavía muchos años en ser una realidad”, y que “luego del éxito del primer loteo” de Villa General Paz en 1888, en el segundo remate de lotes, que tuvo lugar en 1893, “no hubo casi compradores”. Finalmente, la propiedad de Villa Industriales, incluyendo la antigua grasería en torno a la cual se realizó el trazado, fue vendida indivisa en 1920 –más de treinta años después de su fundación– a pesar del fraccionamiento que evidentemente no prosperó (*ibid.*, pp. 145-148).

De este grupo de nuevos pueblos en Lanús, aparentemente Villa Obrera fue el que más rápidamente creció,²⁰ aunque se haya constituido como una “mera extensión de Villa General Paz” (Vapñarsky, 2000, p. 109). Como su nombre sugiere, la fundación de esta villa expresa un cambio en el destino que los propietarios de la tierra pensaron para sus emprendimientos inmobiliarios. Del pueblo “para casas de campo en un punto pintoresco” que Anacarsis Lanús imaginaba como vecino de su estancia, al fundamento de la Compañía “La Obrera” –desarrolladora de la villa homónima: “fundar pueblos con ubicación y precios cómodos para obreros” (citado en de Paula *et al.*, 1974, p. 143).

La observación de los avisos que promocionaban los nuevos loteos también da pistas en este sentido. En el aviso reproducido a la izquierda en la figura 6, bajo el primer encabezado “con tren gratis y refrescos”, y a la derecha de la palabra “terreno” en grandes mayúsculas, puede leerse:

A las orillas del pueblo de Buenos Aires [...] a poca distancia del puente de Barracas, rodeados por puros boulevares, lindando con el circo de las carreras y con la Villa de los Industriales, donde se han construido y se construyen infinidad de casas,²¹ iglesia, colegio, juzgado de paz y pronto se colocará un tramway que unirá la ciudad de Buenos Aires con esa población, el terreno está a 6 kilómetros y medio de la Plaza Constitución, y será antes de poco tiempo el asiento de nuevas poblaciones y una actividad industrial desconocida en el país, será la nueva Liverpool, una vez construido el canal de Paul Angulo y rectificado el canal del Riachuelo hasta el río de Matanzas [...] Además nuevas líneas de tramway ya concedidas [...] y la prolongación de los ferrocarriles existentes [...] La altura es preciosa y llana como mesa de billar; es necesarios [*sic.*] que [*ininteligible*] los italianos que son mis amigos, no falten a este re-

19/ Según Vapñarsky (2000, p. 109): El Recreo y Villa Barceló “a partir de 1911 se afianzaron y, durante un nuevo período de auge de ventas de lotes, se conglutinaron con Banfield-Lomas de Zamora-Temperley”.

20/ De Paula *et al.* (1974, p. 144) confirman también que “Villa Obrera fue desde un comienzo ... un centro de población más denso que la villa General Paz, virtual prolongación una de otra”, y atribuyen este hecho “sin duda [a la mayor] altitud” de la villa fundada en 1889.

21/ Como hemos visto, ésta es cuanto menos otra “grosera exageración” como la que detectaba Vapñarsky acerca del Edén Argentino.

mate porque quiero que compren un lote barato a fin de que les sirva de recuerdo no sólo por el buen negocio que harán sino para que cuando muera el rematador les sirva de una memoria, también invitan todos los mangia macarrones [sic.] con la mano para que compren, porque el capital a emplearse es poco; figúrense que la base de la venta son 10 centavos vara cuadrada, precio que comprarán en la pampa florida. El que compre una manzana podrá reconocer una hipoteca que tiene en el Banco Hipotecario [...]. Albergo A. Argerich y Ca.

El cambio en el lenguaje es evidente, como lo es la notificación por parte de los rematadores de la aparición de un nuevo actor fundamental en el proceso de urbanización: el inmigrante italiano. Las estrategias de seducción –muy burdas a los ojos contemporáneos– llegan al paroxismo de la condescendencia con la frase: “los italianos que son mis amigos, no falten a este remate porque quiero que compren un lote barato a fin de que les sirva de recuerdo”; y luego el seguramente ofensivo: “todos los mangia macarrones con la mano para que compren, porque el capital a emplearse es poco”.



Fig. 5



Fig. 6



Sin embargo, y más allá de los prejuicios disfrazados de empatía que trunfa el aviso, también se advierte en el texto el tipo de urbanización que se estaba configurando. Las referencias a la accesibilidad a nuevas oportunidades de trabajo, los tranvías, el ferrocarril y la nueva infraestructura a la que se alude en general, dan cuenta del inicio de un proceso de urbanización popular que caracterizó el primer ciclo de metropolización de Buenos Aires²² –que se extendió sobre toda la Capital Federal y algunas localidades en torno a los ejes del ferrocarril en la Primera Corona, incluyendo buena parte del partido de Lanús– y fue cualitativamente muy diferente al tipo de urbanización que dominó la segunda mitad del siglo XX hasta mediados de los setenta: “un simple trazado sobre el suelo –sin construcciones materiales, pavimentos, ni la provisión de ningún tipo de servicio” ni “la reserva de espacios de uso común público”; la “urbanización salvaje” en palabras de Horacio Torres (1993, pp. 15-16).

De Paula et al. (1974, p. 144) resaltan que en el trazado de Villa Obrera aparecen manzanas asignadas para edificios públicos, una plaza (la actual “Plaza Mitre”) y estaciones de tranvía. Acerca del último punto los autores amplían: “precisamente el servicio de tranvías constituiría un aporte importante de la empresa fundadora, no sólo al desenvolvimiento de [Villa Obrera] sino también al del pueblo General Paz”.²³

Hacia el fin del período reseñado en este apartado, más allá de Valentín Alsina –cuyo desarrollo se movía en la órbita del dinamismo de Barracas al Sud– según Vapñarsky (2000, p. 109), la “pequeña aglomeración General Paz-Villa Obrera [era la] única que con seguridad ya existía en lo que hoy es el partido de Lanús”.²⁴ Las áreas consideradas como aglomeraciones dentro del territorio actual de Lanús sumaban en 1895 una extensión de 153 hectáreas: 123ha en Valentín Alsina y 30ha en la incipiente aglomeración en el centro de Lanús (ver Figs. 7 y 8).

Fig. 5 Primer plano de la fundación del Pueblo Gral. Paz.

Fuente: Espinosa y Torrente (1994, p. 13)

Fig. 6 Avisos de loteo del Pueblo General Paz, 1888 (izq.) y 1900 (der.).

Fuente: Archivo Museo Juan Píñeiro

22/ Ver Gorelik, 1998. En este caso, el carácter que el aviso le da a la zona está directamente vinculado con la idea de asociar la residencia al trabajo: las referencias a la nueva Liverpool y a los dos canales son muy significativas de un tipo de radicación “popular-industrial”, que constituye un elemento de distinción, no sólo en relación a los loteos posteriores, sino también en relación a otras zonas “populares” del suburbio de entonces.

23/ Sobre la red de tranvías ampliaremos en las secciones 1.3 y 1.4.

24/ Debe recordarse que para que un poblado sea considerado una “aglomeración” debe tener una población mínima de 100 habitantes (ver pie de página 2). Con lo cual se excluye aquí al resto de la población dispersa que existía en ese momento en el territorio del actual Lanús.

Fig. 7 Superficie urbanizada ca. 1895, con la trama actual de calles del partido de Lanús de base
Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000.

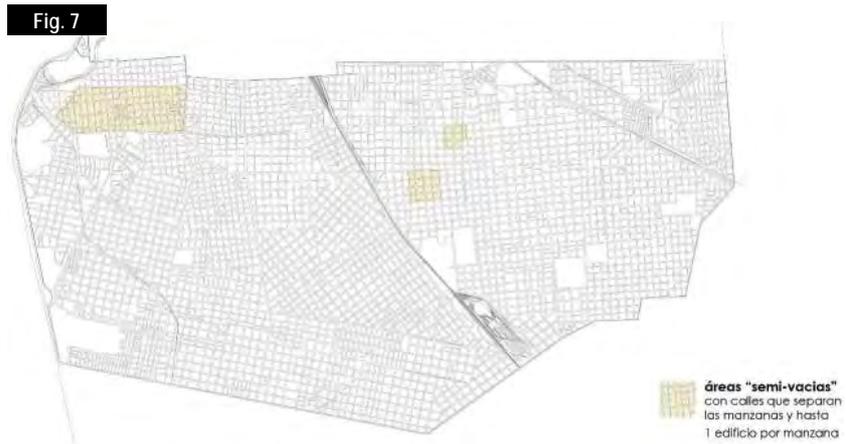


Fig. 8 RMBA: Superficie urbanizada ca. 1895 (izq.) y detalle del área al sur del Riachuelo (der.)
Fuente: Adaptado de Vapñarsky, 2000.



20

Fin de la crisis y desarrollo de nueva infraestructura, 1895-1910

Pasada la crisis económica de 1890, que había desacelerado el proceso de fundación de pueblos y loteos tras el auge del último lustro de la década anterior, el siglo XX comenzó con un nuevo impulso urbanizador y para 1910 la expansión urbana y demográfica en nuestra área de estudio –y en Buenos Aires en general– había aumentado sustancialmente.

La primera nueva localidad dentro del período de quince años reseñados en este punto, comenzó a configurarse antes del cambio de siglo y sus particularidades anticipan las características que en gran medida definieron al ciclo de urbanización completo –al que nos referíamos al final del punto 1.2.2– desde fines del siglo XIX hasta mediados del XX, y que prácticamente alcanzó a la totalidad del partido de Lanús. En 1897 la empresa *Ferrocarril Sud*²⁵ adquiere un predio de casi 1.300.000 metros cuadrados para la construcción de una estación intermedia entre Lanús y Banfield, una planta de talleres (Fig. 9), una serie de conjuntos de viviendas y un club para sus empleados (de Paula et al., 1974, pp. 150-151). En 1901 se inauguraron los talleres y éste es el nombre por el cual fue apodada esta zona en sus orígenes, hasta que en 1923 se la designó con el nombre oficial de Remedios de Escalada.

Uno de los barrios de viviendas construidos para los empleados ferroviarios, posteriormente conocido como “Las Colonias”, conserva hasta la actualidad bastante de su carácter original (Fig. 10) y refleja la calidad arquitectónica y las características del tipo de urbanización asociado al desarrollo del ferrocarril que tuvo lugar en estas décadas. En 1992 este conjunto fue declarado “patrimonio histórico provincial”.

25/ Actualmente Ferrocarril Roca.

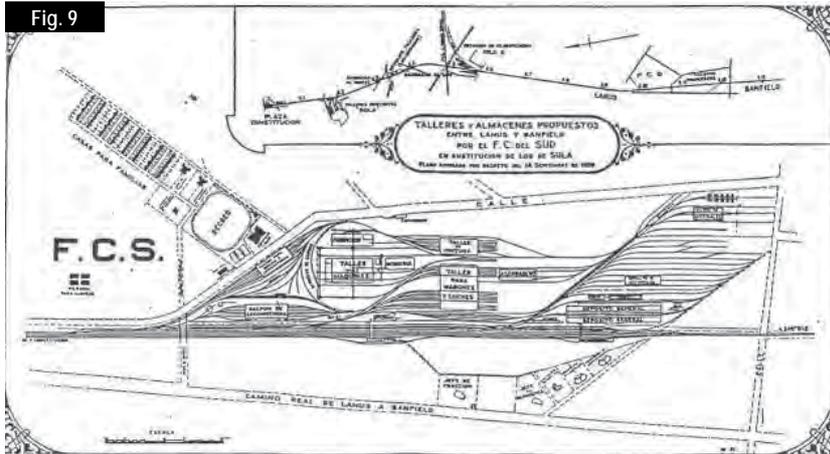


Fig. 9 Plano de talleres y almacenes propuestos el Ferrocarril Sud
Fuente: Espinosa y Torrente (1994, p. 49)



Fig. 10 Tipos de casas propuestas para la "colonia del Ferrocarril Sud" y fotografía actual
Fuentes: (izq.) Espinosa y Torrente (1994, p. 50); (der.) Daniel Kozak



Fig. 11 Barrio "Las Colonias" e inmediaciones en la actualidad
Fotografías: Daniel Kozak, 2011

La figura 11 también permite ver que algunas calles de Las Colonias, y en general su entorno inmediato, se encuentra en este momento en condiciones de franco deterioro.

Junto al desarrollo del sistema ferroviario, en estos años también creció aceleradamente otra infraestructura de transporte público que tuvo una incidencia fundamental en el primer ciclo de urbanización de Buenos Aires: la red tranviaria. A partir de 1904 los tranvías a caballo comenzaron a ser reemplazados por los tranvías eléctricos en la Ciudad de Buenos Aires, y consecuentemente el precio del boleto disminuyó significativamente. El primer tranvía eléctrico en Lanús es habilitado en 1908 con recorrido sobre la avenida Pavón²⁶ (de Paula *et al.*, 1974, p. 154).²⁷

Por otra parte, durante aquellos años el Ferrocarril Sud materializó una serie de mejoras y ampliaciones en la Estación Lanús y construyó una cuádruple vía, que fue inaugurada en 1912. En 1909 el *Ferrocarril Midland*²⁸ inauguró el primer tramo de la línea, que uniría Puente Alsina con Carhué a lo largo de 530 kilómetros (*ibid.*). Junto a Valentín Alsina también se construyeron en el actual territorio de Lanús las estaciones Villa Diamante y Villa Caraza.

26/ Actualmente Avenida Presidente Hipólito Yrigoyen, antiguamente conocida como Camino Real.

27/ Ver punto 4.2.3.

28/ Actualmente uno de los ramales del Ferrocarril Belgrano.

También tiene una fuerte incidencia en el desarrollo urbano a comienzos de siglo la construcción del segundo Puente Alsina en 1910 y la pavimentación de la Avenida Pavón entre Avellaneda y Lomas de Zamora, comenzada en 1909 y concluida en 1911 (ibid.).

En estos años de rápida consolidación se construyen también diversas entidades civiles con fuerte presencia en la cultura urbana en formación, entre las que se destaca el Club Atlético Lanús, fundado en 1915. Con menor desarrollo posterior, otra institución deportiva fundada en este ciclo también es particularmente significativa para ilustrar el alcance de la urbanización ferroviaria en nuestro país: en 1906 en torno a los recientemente inaugurados talleres del Ferrocarril Sud se funda el Club Atlético Talleres de Remedios de Escalada.

Acompañando al notable desarrollo de infraestructura de estos años, se suman las fundaciones de los pueblos Villa Besada en 1898 y Villa Fischer en 1900 (Fernández Larrain, 1986, pp. 145-146) dentro de lo que todavía era la jurisdicción de Barracas al Sud. El loteo de Villa Atlantida, en 1906, tiene lugar ya dos años después de que el partido adoptara el nombre oficial de Avellaneda. En 1908 se fundan Villa Emma (de Paula et al., p. 154), Villa Spinola, Villa Progreso, Villa Caraza y Villa Diamante (Archivo Museo Piñeiro). Las dos últimas en torno a las estaciones del Ferrocarril Midland antes mencionadas.

Al promediar la primera década del siglo, muchos de estos nuevos pueblos no alcanzaban la barrera de 100 habitantes y la masa crítica edificada suficiente para ser considerados dentro de la categoría “aglomeración”.²⁹ Sin embargo, algunos rápidamente se integraron a las villas fundadas en el ciclo anterior. A los 700 habitantes que Vapñarsky estimaba como la población total de Valentín Alsina junto al conjunto Villa Gral. Paz-Villa Obrera en 1895, se sumaron en el transcurso de nueve años unas 9.200 personas, un crecimiento del 1.314%. Según Vapñarsky (2000, p. 116), en 1904 Valentín Alsina-Villa Talleres³⁰ contaba con una población de 1.500 habitantes y en la pequeña aglomeración Villa Gral. Paz-Villa Obrera³¹ –a la que en estos años se añaden Villa Sarmiento, Villa Barceló y Talleres– vivían ya 8.400. La extensión de la superficie urbanizada en 1910 cubría 2.449 ha;³² había aumentado respecto de las 153 ha de 1895 un 1.500% (Figs. 12 y 13).

29/ Ver pie de página 2.

30/ Siguiendo el argumento reportado en 1.2.2 podemos suponer que la gran mayoría de esta población correspondía a Valentín Alsina. Ambos pueblos a la vez ya eran parte de la Aglomeración Gran Buenos Aires que en 1904 alcanzaba los 997.094 habitantes (Vapñarsky, 2000, p. 116).

31/ Esta constelación de pueblos “vino a engrosar por coalescencia, la preexistente aglomeración Banfield-Lomas de Zamora (antres La Paz)-Temperley” (Vapñarsky, 2000, p. 120).

32/ La magnitud de esta extensión urbanizada, en una fecha temprana como 1910 – que nos llamó la atención al comienzo de la investigación – pudo ser corroborada mediante el relevamiento de mapas históricos del Instituto Geográfico Nacional. En particular la “Carta Topográfica de la República Argentina” (1906-1912), escala 1:25.000 (IGM). El cálculo de la superficie urbanizada fue realizado mediante la digitalización de la cartografía de Vapñarsky (2000) y el empleo de programas gráficos vectoriales.

33/ El Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires de 1904 y el Censo Nacional de la República Argentina de 1914.

34/ Es decir, por un lado al tráfico fluvial (y a las promesas de canalización) y por otro, a la expansión suburbana de San Cristóbal al Sur (en la actualidad, Pompeya),

Rápida expansión y creación del partido “4 de junio”, 1910-1948

El decenio 1904-1914, puntuado por dos censos de población,³³ fue el período de más rápido crecimiento demográfico de la Aglomeración Gran Buenos Aires, y también el momento en el que la expansión espacial “se tornó cada vez más compleja” (Vapñarsky, 2000, p. 123). En el caso particular del territorio que luego formaría el partido de Lanús, la variación de población urbana en esos diez años fue del orden del 516%: de 9.900 habitantes en 1904 a 60.991 en 1914; sin contar la población rural dispersa que para 1904 Vapñarsky estimaba en 1.000 personas, de las que sólo contabilizaba la mitad en 1914.

En cuanto a la expansión espacial, en este período se terminan finalmente de unir las dos constelaciones más importantes de este territorio, alrededor de las cuales gravitaban y se integraban el resto de los nuevos pueblos: la de Valentín Alsina, asociada al cruce del puente por el Riachuelo³⁴, y el eje Villa Gral. Paz-Villa Obrera, envigorizado a partir de la coalescencia con Banfield, Temperley y fundamentalmente Lomas de Zamora.

Llamativamente, el área en torno a la Estación Lanús –las tierras que habían pertenecido a Anacarsis Lanús y en ese momento eran propiedad de la familia Martínez de Hoz– todavía seguía sin urbanizarse. En la figura 14 se

Fig. 12

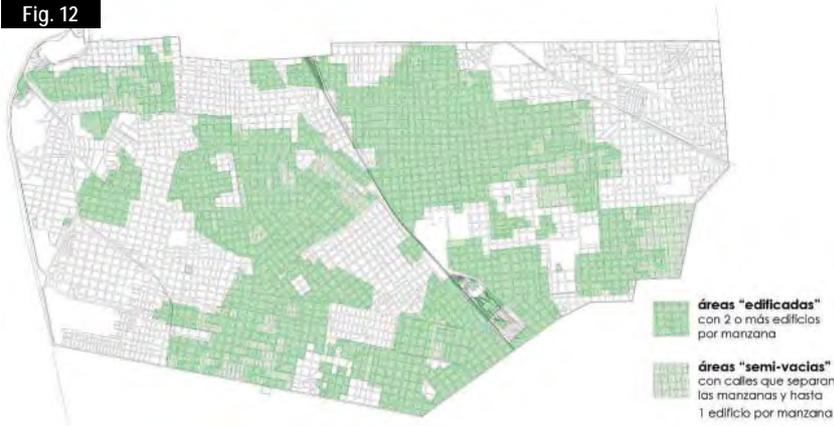


Fig. 12 Superficie urbanizada ca. 1910, con la trama actual de calles del partido de Lanús de base

Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000

Fig. 13



Fig. 13 RMBA: Superficie urbanizada ca. 1910 (izq.) y detalle del área al sur del Riachuelo (der.)

Fuente: Adaptado de Vapñarsky, 2000

pueden observar un afiche promocionando la venta de 164 lotes en estos terrenos en 1937 y el recorte de una publicidad sin fecha –que suponemos debe ser bastante anterior– difundiendo la venta de 750 lotes. La publicidad está encabezada por un párrafo que comienza con las palabras “Muchos Especuladores”, en triple tamaño, y continúa, “intentaron adquirir esta espléndida fracción para colocarla después a elevadas sumas. Sus dueños han resistido a toda tentación para responder al propósito altruista de entregarlo a ínfimos precios, al alcance de todos, y en condiciones excepcionalmente liberales. ¡Es una verdadera obra de progreso social!”.

Fig. 14



Fig. 14 Aviso de loteos de época: Pueblo de Lanús, 1937 (izq.) y Pueblo de Lanús, *sin fecha* (der)

Fuente: Archivo Museo Juan Piñeiro

En el recuadro bajo el título “LEA”, el texto prosigue y ofrece nuevas pistas para caracterizar el contexto de estos loteos y compararlos con los reseñados en los puntos anteriores:

Diez pesos por mes. Frente a la Estación Lanús. Los terrenos de Martínez de Hoz. 750 lotes de 300 a 500 varas. Son 26 manzanas que han estado conteniendo como verdaderas murallas chinas el desenvolvimiento edilicio de esa progresista localidad. Con frente a la Ave-

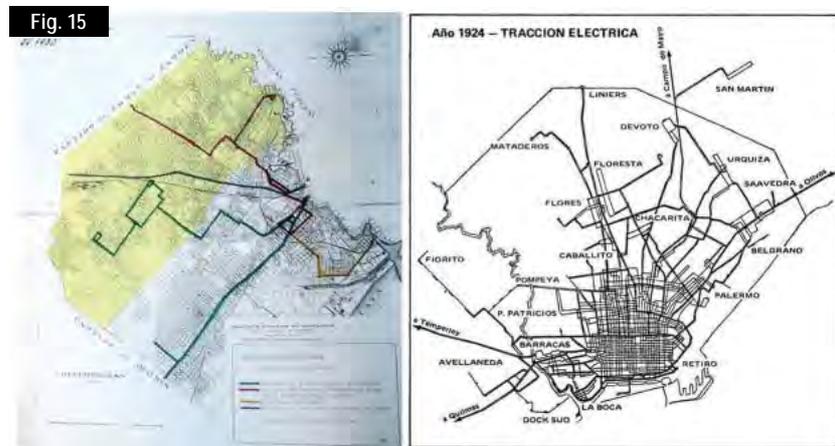
nida Pavón, adoquinada con [tranvías] eléctricos, de y a Plaza Mayo, líneas 102, 103, 104 y 105 ... Se trata de los terrenos más altos de ahí. Lanús cuenta con 95.000 habitantes. Tiene Bancos, Escuelas y Colegios, Asociaciones mutualistas y de recreo, Tranvías locales, Servicios de ómnibus, Salas de diversiones públicas, Comercio nutrido de todos los ramos, Luz eléctrica, Calles asfaltadas y otras adoquinadas ... pero lo que destaca a este Remate como una nota realmente de actualidad, son estos detalles: Lanús queda a 10 minutos de Constitución, tiene 240 trenes diarios de ida y vuelta, su personal de Talleres es de unos 4.000 obreros. Diariamente viajan entre Constitución-Lanús y viceversa 18.000 pasajeros ... Los tranvías transportan 4.000 pasajeros diarios ... El abono mensual del tren Constitución-Lanús vale \$7,60. El boleto de tranvía Lanús-Plaza de Mayo vale veinte centavos ... Por la proximidad de la capital y por [ininteligible] progresos alcanzados, a Lanús le está reservado un brillante e inmediato porvenir ... Muchos hombres que han llegado a florecientes situaciones, deben su bienestar a la circunstancia de haber comenzado adquiriendo un lote [ininteligible]. Así, unos pocos centavos se han convertido en muchos pesos ... ¡Compré un lote!

Nuevamente, podemos descontar que muchas de las aseveraciones del anuncio son seguramente exageraciones descaradas. Sin embargo, en lo que a la infraestructura ferroviaria y tranviaria refiere, el aviso no debe estar muy lejos de la realidad de aquellos años.

En 1927 otro ramal ferroviario que atravesaba el actual Lanús fue inaugurado: el Ferrocarril Provincial. Incluyendo la Estación Monte Chingolo y la parada Angel A. Fernández dentro del partido (de Paula, et al. 1974, pp. 154-155).

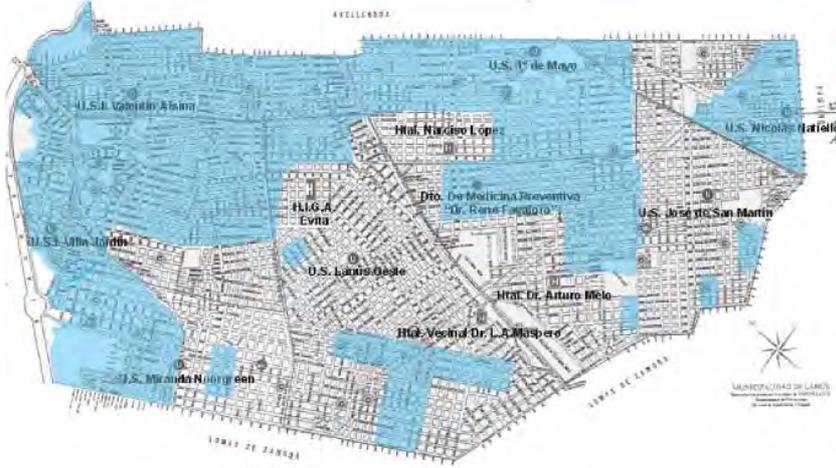
La figura 15 ilustra el estado de la red de tranvías en 1930, a poco más de dos décadas de la electrificación del sistema.

Fig. 15 Red tranviaria en el Partido de Avellaneda en 1930, con el área correspondiente a Lanús resaltada (izq.) y red tranviaria en la Capital Federal en 1924 (der.).
Fuente: Elaboración propia en base a documentación del Archivo Histórico de Avellaneda y González López (2008)



En cuanto a la cota de nivel de los lotes entorno a la Estación Lanús, no son “los terrenos más altos de ahí”, como afirmaba la publicidad, pero están dentro de los más altos del partido (Fig. 16), y en la gran inundación de 1985, por ejemplo, estuvieron dentro de las áreas a las que no llegó el agua (Fig.17). A 7,50 metros sobre el nivel del mar (msnm) los terrenos inmediatos a la estación, tienen una ventaja de 2,5m respecto de los ubicados en torno a Valentín Alsina y la mayoría de Lanús Oeste hacia el Riachuelo, pero están por debajo de buena parte de Remedios de Escalada que ronda los 10 msnm y en general de los terrenos que lindan con Lomas de Zamora, cuya ciudad cabecera se encuentra a aproximadamente 20 msnm. Seguramente, sumado a la fecha tardía en que fueron puestos a la venta, la desventaja relativa respecto de otras zonas más altas explica también el retraso de la urbanización del epicentro histórico de la localidad.

Fig. 17



En 1944 el partido de Avellaneda (del que ya se había separado Lomas de Zamora³⁵) vuelve a dividirse y surge el partido "4 de Junio".³⁶ Al año siguiente se incorporó también el sector de Remedios Escalada que permanecía dentro de la jurisdicción de Lomas de Zamora, junto a partes de las villas Edén Argentino y Emma (de Paula, et al. 1974, pp. 160-161).

Promediando el siglo XX, la población total del nuevo municipio oficial llegaba aproximadamente a los 245.000 habitantes (Vapñarsky, 200, p. 143) y la extensión de su superficie urbanizada alcanzaba las 3.742 ha (Figs. 18 y 19).

Fig. 18

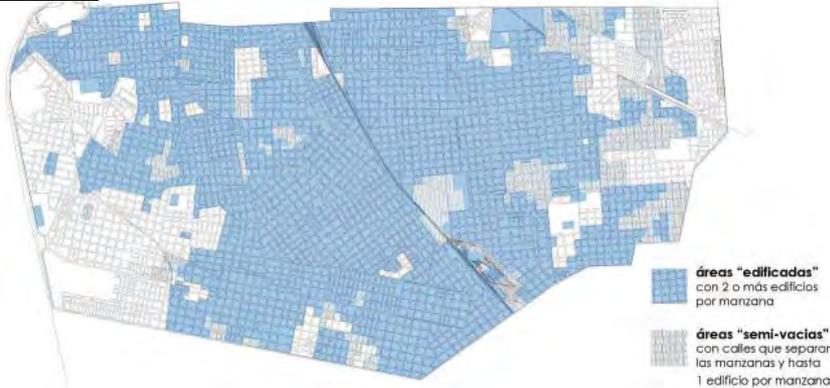


Fig. 16

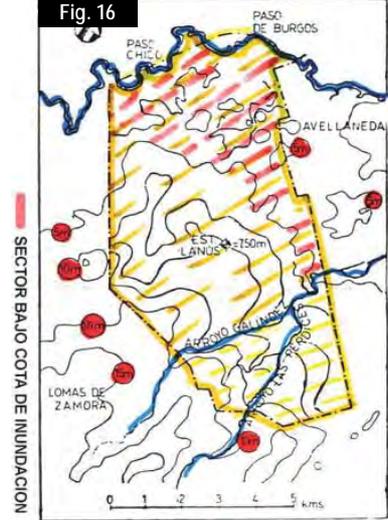


Fig. 16 Mapa topográfico del partido de Lanús con cotas de nivel
Fuente: elaboración propia en base a de Paula et al. (1974, p. 12) y Torrente (2004, p. 54).

Fig. 17 Área afectada por las inundaciones record de 1985
Fuente: Torrente (2004, p. 12).

Fig. 18 Superficie urbanizada ca. 1948, con la trama actual de calles del partido de Lanús de base
Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000

Fig. 19

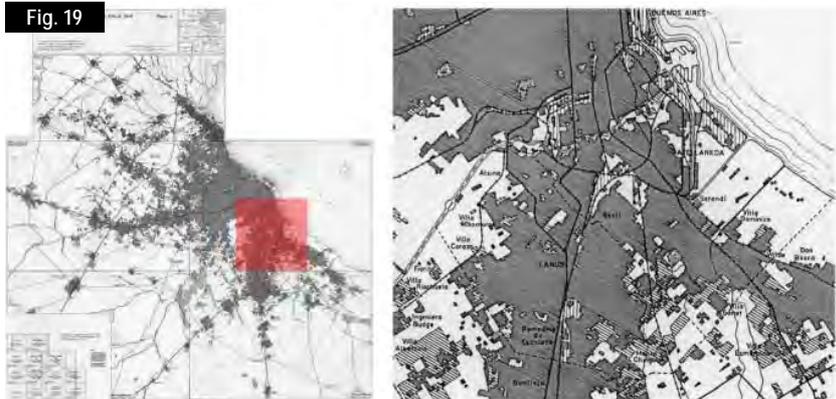


Fig. 19 RMBA: Superficie urbanizada ca. 1948 (izq.) y detalle del área al sur del Riachuelo (der.)
Fuente: Adaptado de Vapñarsky, 2000

35/ Ver nota al pie 9.

36/ El nombre conmemoraba el 4 de junio de 1943, día del golpe de Estado encabezado por Edelmiro Farrell, impulsor de la autonomía lanusense y antiguo vecino de la localidad. Esta denominación fue mantenida durante los dos primeros gobiernos de Perón y luego del golpe de Estado de 1955, conocido como Revolución Libertadora, fue cambiado definitivamente por su nombre actual.

Consolidación del nuevo partido, 1948-1965

En la figura 18 se puede observar que durante los primeros años del partido 4 de Junio la extensión de la superficie urbanizada cubría casi completamente toda la nueva jurisdicción. Quedaban todavía por ser ocupadas algunas pequeñas zonas dispersas, y especialmente un sector importante de Monte Chingolo y las zonas contiguas al Riachuelo en Lanús Oeste y Valentín Alsina. Como veremos en la próxima sección del informe, en estos sectores se localizó posteriormente la mayor concentración de pobreza del partido y también es donde se registran los mayores niveles de densidad de población. En este período, en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo pasado, termina de conformarse el tejido urbano consolidado del partido, al que caracterizamos –tal como adelantábamos en la introducción– como un caso paradigmático de urbanización intersticial.³⁷

La urbanización de Lanús, desde sus orígenes a fines del siglo XIX, estuvo signada por su vecindad con las dos localidades de mayor consolidación al sur de Buenos Aires: Barracas al Sud (Avellaneda) y La Paz (Lomas de Zamora), así como por la expansión sudoeste de la Capital. Cada sector de lo que luego conformaría Lanús tuvo un origen urbano diferente: de Avellaneda (Barracas al Sud) provinieron poblados como Fiorito, y luego Gerli; de Pompeya (San Cristóbal Sur), Valentín Alsina; y de Lomas de Zamora, Remedios de Escalada. La aparición de un centro urbano intermedio entre los centros de gravedad de estas localidades, se debió en gran medida a la construcción de una estación ferroviaria temprana, como producto de la gestión de un solo hombre con gran llegada al poder político.³⁸ La Estación Lanús fue la primera establecida fuera del diagrama inicial del Ferrocarril Sud. Pero como todavía no existía allí una población estable, funcionaba como un apeadero: quienes quisieran descender en Lanús debían comunicárselo al guarda-tren; y para que el tren se detuviera en la estación, los eventuales viajeros que allí estuvieran debían colocar una bandera (de Paula et al., 1974, pp. 116-117).

La urbanización de los primeros pueblos que crecieron en torno a la estación, Villa Gral. Paz y Villa Obrera, realmente tomó impulso cuando éstos se integraron espacial y funcionalmente con el eje Lomas de Zamora-Banfield-Temperley. Desde el otro extremo, el crecimiento a partir de Valentín Alsina, inicialmente relacionado con el sudoeste de la ciudad de Buenos Aires (y la actividad del Matadero), avanzó hacia el sudeste del partido arrastrando los patrones industriales de urbanización, y dando origen a una larga tradición de curtiembres y graserías que caracteriza ese sector del Riachuelo.

En el medio de ambos frentes urbanizadores, el resto del partido de Lanús fue construyéndose en los intersticios. Sin dudas, esta forma característica de construcción de ciudad no fue exclusiva a nuestro caso. Al contrario, la urbanización de buena parte de la Región Metropolitana de Buenos Aires se desarrolló de este modo. No obstante, el caso de Lanús es probablemente un ejemplo extremo ya que “lo intersticial” no se limita al modo de crecimiento urbano entre esos núcleos preexistentes, sino que todo el Partido fue un recorte arbitrario de núcleos disímiles, con lógicas de generación externas, que funcionaban de modo desconectado entre ellos.

Esta característica de la formación histórica de Lanús puede leerse en la irregularidad de su tejido urbano, en donde coexisten muy diversas variaciones geométricas de la grilla, y hay una notable falta de conectividad en algunas secciones de la trama. También es probable que la capacidad reducida de la cabecera del municipio de funcionar como centralidad para todo el partido se explique por estas razones históricas y la cercanía a centralidades más robustas como Avellaneda y Lomas de Zamora por un lado, y Barracas y Pompeya en el sur de la Ciudad de Buenos Aires por el otro. Posiblemente la única institución lanusense con presencia real en todo el territorio del partido sea el Club Atlético Lanús.

37/ En general, nos referiremos al proceso de “urbanización” como a la transformación del suelo rural o vacante a urbano.

38/ Sobre Anacarsis Lanús, de Paula et al. (1974, p. 111) escriben: “de militancia política mitrista, íntimo amigo del caudillo porteño – se decía que ‘era más mitrista que Don Bartolo’”.

La irregularidad del tejido, especialmente en Lanús Oeste, puede explicarse también observando la secuencia de subdivisiones del territorio, y las formas que éstas adquirieron, desde las delimitaciones de estancias y chacras a mediados del siglo XIX hasta la realización de los loteos en los ciclos de fundaciones de villas reseñados en los puntos anteriores. La figura 20 ilustra uno caso emblemático en este sentido: la subdivisión de la antigua Estancia de Aoíz en 46 chacras y estancias menores en 1818.

La forma de este fraccionamiento, que quizás obedeció a pequeños accidentes del suelo o a caminos internos de la estancia, en muchos casos determinó el trazado actual de calles y avenidas, así como el perímetro de las fracciones que en muchos casos prefiguraron los loteos que fijaron la geometría de los distintos tipos de amanzanamientos yuxtapuestos. En este delineado ya se alcanzan a ver la actual Avenida Remedios de Escalada y tramos importantes de San Martín, Osorio y Rivadavia, entre otras.

Como advierten de Paula et al. (1974, p. 76), es llamativo que el Camino Real (Avenida Pavón/Hipólito Yrigoyen) no apareciera en este trazado, ya que consta que era un camino importante en esos años. En 1821, por ejemplo, se utilizó como eje para la primera demarcación de Lomas de Zamora.

Sobre la división de la Estancia de Aoíz de Paula et al. —exponiendo un disgusto excesivo por la irregularidad de la forma urbana que quizás sea un rasgo epocal— también sostenían:

Evidentemente la distribución no era pareja, pues quedaban contrastando chacras grandes y pequeñas, sin un centro de confluencia comunitaria, ya fuese una capilla u otra entidad significativa, por eso la estancia de Aoíz se dividió sin pena ni gloria, generando un loteo amorfo, sin fundar ni aún el germen de una aldea sobre aquel lugar tan próximo a la capital cruzado por rutas importantes. También la geometría estuvo ausente en el trazado de aquellas chacras y de ahí que, con el correr del tiempo, se genera sobre esta zona un tejido urbano poco regular (de Paula et al., 1974, p. 77).



Fig. 20

En 1960 la población del partido de Lanús había crecido un 54% respecto de la última medición en 1947 y superaba los 375.000 habitantes. En el último mapa de la secuencia cartográfica de Vapñarsky, en el que delimita la extensión de la Aglomeración Gran Buenos Aires en 1965, la superficie urbanizada de Lanús cubre 4.690ha, el 99% del total del partido (Figs. 21 y 22).

Fig. 20 Subdivisión de la “Estancia de Aoíz” en 1818.
Fuente: elaboración propia en base a de Paula et al. (1974, p. 76) y plano catastral suministrado por el Municipio de Lanús.

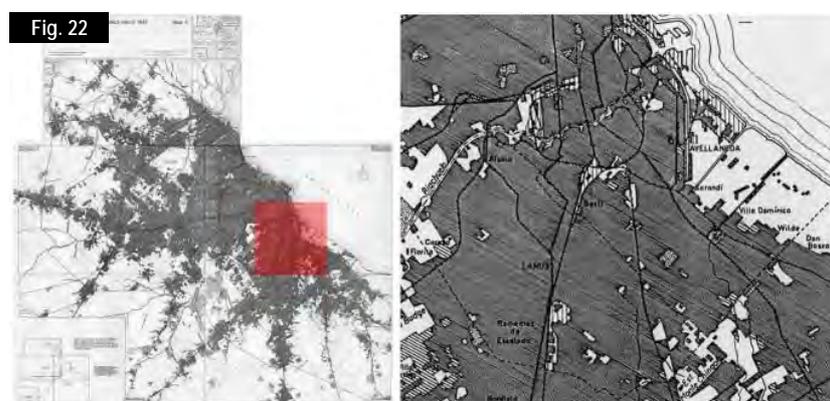
Fig. 21 Superficie urbanizada ca. 1965, con la trama actual de calles del partido de Lanús de base

Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000



Fig. 22 RMBA: Superficie urbanizada ca. 1965 (izq.) y detalle del área al sur del Riachuelo (der.)

Fuente: Adaptado de Vapñarsky, 2000



Fin de ciclo, 1965-1976

El último de los períodos reseñados en esta sección del informe no está puntuado como los anteriores con las fechas seleccionadas por Vapñarsky para ilustrar la extensión de la Aglomeración Gran Buenos Aires. Desde nuestro punto de vista el año 1976, fecha del último y más terrible golpe de Estado de la Argentina, representa con mayor capacidad simbólica la idea de "fin de ciclo". A mediados de los setenta concluye el ciclo expansivo de Lanús, cuando todo su territorio ya está urbanizado y su crecimiento demográfico llega a una meseta, pero también es "el fin de la expansión" no sólo de Lanús, sino de toda la metrópolis de Buenos Aires,³⁹ en el sentido que Bernardo Secchi le otorga al término: el fin de "la triple tensión, hacia afuera en el territorio, hacia adentro en la sociedad y hacia adelante en el tiempo" (Silvestri y Gorelik, 2000, p. 462). Es el comienzo de la desindustrialización, que en la RMBA afectó especialmente a los partidos como Lanús en el sur en la primera corona, y de la política de la "ciudad blanca" (Oszlack, 1983) que durante la dictadura militar pretendió vallar la Capital Federal, restringiéndola sólo para aquellos que "merecieran vivir en ella", expulsando a la población de las villas miserias de la Ciudad de Buenos Aires y consecuentemente aumentando la concentración de la pobreza en el resto de la RMBA.

Terminado el ciclo de consolidación de la trama urbana formal del partido de Lanús, revisado en el punto anterior, el crecimiento urbano tendrá lugar fundamentalmente a partir de la construcción informal en los sitios que seguían desocupados principalmente por sus malas condiciones ambientales (antiguos sitios industriales con suelo contaminado, ex predios de quema de basura, terrenos sobre las márgenes altamente poluídas del Riachuelo).

A la decadencia industrial se le suma también la de la infraestructura de transporte. En 1977 se clausura un sector del antiguo Ferrocarril Midland, desactivando el tramo que unía Merlo (Apeadero km38) con Adolfo Alsina (Es-

39/ Y no sólo de la metrópolis de Buenos Aires, sino de "la ciudad occidental" en general.

tación Carhué), y se termina de desactivar el servicio Avellaneda-La Plata del Ferrocarril Provincial, incluyendo la Estación Monte Chingolo, en un proceso de desmantelamiento que ya había comenzado en la década anterior.

La red tranviaria de Buenos Aires, una de las más extensas y con mayor nivel de capilaridad que han sido construidas en el mundo, fue desmantelada a mediados de la década del sesenta. Los tranvías en Lanús dejaron de funcionar en 1964 (de Paula et al., 1974, p. 144). Este hecho sin embargo guarda mayor relación con las teorías de planificación urbana predominantes en ese período y la capacidad de lobby de la industria automotriz. En el transcurso de esa década la mayoría de los sistemas de tranvías fueron desmontados en las grandes ciudades del mundo.

Los gráficos en la figura 26 y las Tablas 23, 24 y 25 ilustran la trayectoria del ciclo de urbanización completo de Lanús, desde el último lustro del siglo XIX hasta fines de la década de 1970. En la figura 27, sintetizando los mapas incluidos en el final de los puntos anteriores en base a la cartografía de Vapñarsky, se puede observar la secuencia de crecimiento de la superficie urbanizada desde 1895 hasta 1965. Finalmente en la figura 28, en una fotografía aérea de 1977, se puede ya observar el tejido urbano consolidado completo –que en décadas posteriores se verticalizaría en ciertos puntos del partido– y la aparición de villas miseria, especialmente junto al Riachuelo. En la próxima sección del informe estas cuestiones, junto a otras consideraciones del tejido urbano actual de Lanús son examinadas en profundidad.

Fig. 23

	1895	1910	1948	1965
Sup. Urb. (km ²)	1,53	24,49	37,42	46,9
Sup. Urb. (ha)	153	2449	3742	4690
Crecimiento respecto del valor anterior (%)		1500	53	25
Porcentaje de la superficie total actual del Municipio (%)	3,2	50,7	77,4	97

Fig. 23 Superficie Urbanizada en el territorio del actual partido de Lanús (1895-1965)*

Fuente: elaboración propia

* Según cálculos propios sobre cartografía de Vapñarsky (2000)

Fig. 24

	1895	1904	1914	1938	1947	1960	1970
Población (hab)	700	9.900	60.991	141.948	244.473	375.428	449.824
Crecimiento respecto del valor anterior (%)		1314	516	133	72	54	20

Fig. 24 Población Urbana en el territorio del actual partido de Lanús (1895-1970)**

Fuente: elaboración propia

** Estimaciones de Vapñarsky (2000) en base a datos censales y registros disponibles, salvo 1960 y 1970 en los que se utilizaron datos directos del Censo de Población Nacional (INDEC)

Fig. 25

	1895	1914	1947	1960	1970
Densidad (hab/ha)	5	24	66	85	95
Densidad (hab/km ²)	458	2359	6593	8511	9469
Crecimiento respecto del valor anterior (%)		416%	179%	29%	11%

Fig. 25 Densidad de Población Urbana en el territorio del actual partido de Lanús (1895-1970)***

Fuente: elaboración propia

*** Cálculos realizados en base a datos de población suministrados por Vapñarsky (2000) y cálculos propios de superficies

Fig. 26

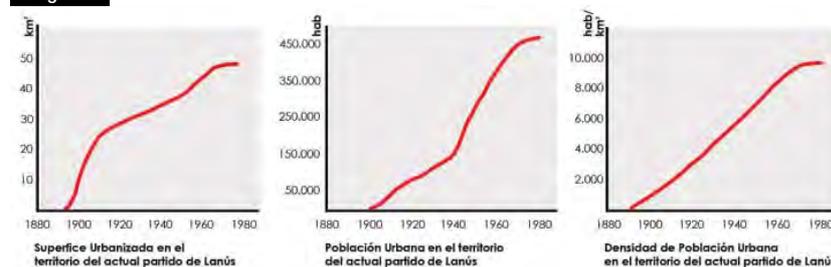
Fig. 26 Superficie Urbanizada (izq.), Población Urbana (centro) y Densidad de Población Urbana (der.) en el territorio del actual partido de Lanús, desde 1895 a 1980
Fuente: Elaboración propia

Fig. 27 Desarrollo urbano del partido de Lanús desde 1895 hasta 1965
Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000

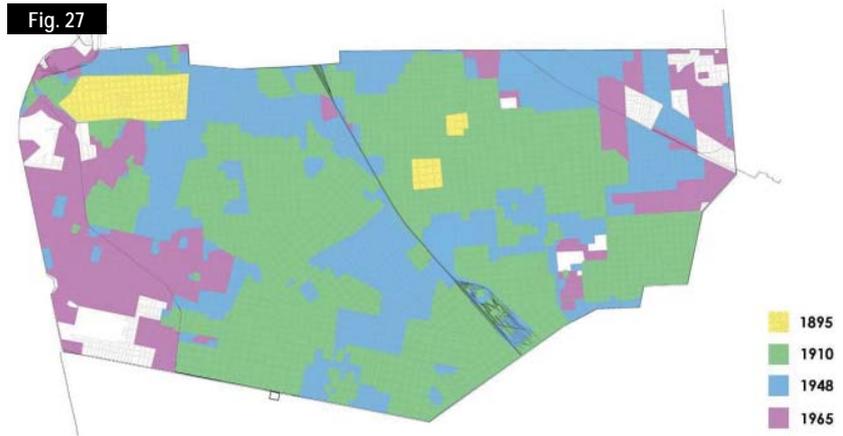
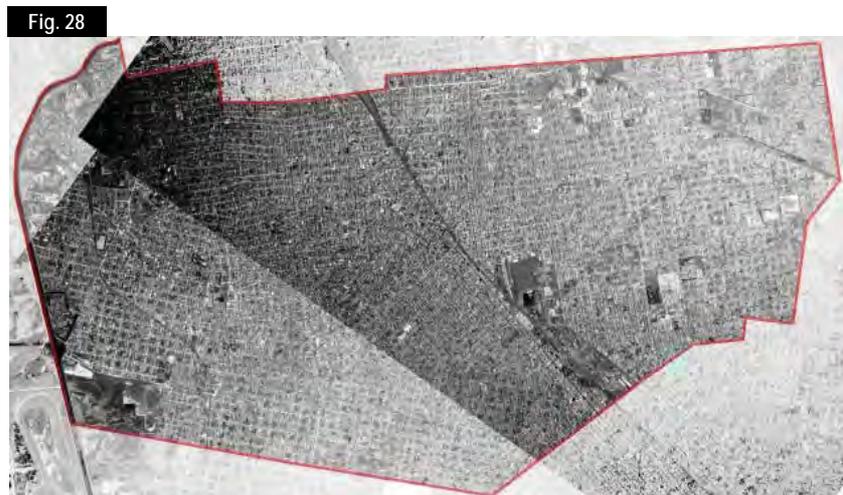


Fig.28 Fotografía aérea del partido de Lanús, 1977
Fuente: elaboración propia en base a fotogramas suministrados por el Instituto Geográfico Nacional



Diagnóstico de la situación actual



Situación socioeconómica

Estructura demográfica y distribución territorial de la población⁴⁰

La población del Municipio de Lanús en contexto

Muchos de los indicadores del Municipio, a lo largo del presente estudio, se presentan en relación a los promedios provinciales o de agregados mayores, lo cual permite establecer un parámetro comparativo de la situación al momento del análisis.

Respecto de la población del Municipio de Lanús, ésta representa el 2,9 por ciento de la población total de la Provincia de Buenos Aires en el año 2010. Su peso relativo ha ido disminuyendo durante las últimas décadas, producto del crecimiento diferencial de la población de la Provincia (Fig. 1).

Fig. 1

Participación relativa en la población provincial (años censales)	%
Peso relativo en 1970	5,1
Peso relativo en 1980	4,3
Peso relativo en 1991	3,7
Peso relativo en 2001	3,3
Peso relativo en 2010	2,9

Fig. 1 Participación relativa de la población del Partido de Lanús sobre el total de población de la Provincia de Buenos Aires. Años censales 1970-2010.

Fuente: Elaboración en base a Censos Nacionales de Población 1970-2010 (INDEC)

El cien por ciento de la población de Lanús es "urbana" y la densidad poblacional del Partido es de 10.068 habitantes por kilómetro cuadrado en el año 2001; como se señaló antes, la más alta de la Provincia de Buenos Aires.

Las siete localidades principales del Municipio de Lanús difieren en su tamaño demográfico, tal como muestra el Fig. 2, con una población cuyo crecimiento absoluto intercensal fue relativamente bajo durante los últimos diez años.

No obstante, existe una distribución muy uniforme entre las densidades de las distintas localidades. La localidad más extensa, Lanús Oeste, reproduce casi con exactitud la densidad media del municipio. Las localidades menos densas, Remedios de Escalada y Valentín Alsina, se caracterizan por la existencia de grandes polígonos con usos no residenciales, lo cual tiende a reducir notoriamente la densidad bruta.

Fig. 2

Localidad	Hectáreas	Población 2001	Población 2010 (provisorios)	% del Municipio	Hab/Ha
Gerli	386,1	33.250	32.983	7,3	85,4
Lanús Este	635,7	55.199	55.938	12,2	88,0
Lanús Oeste	1.584,1	156.953	159.941	34,6	101,0
Monte Chingolo	788,9	85.060	88.102	18,8	111,7
Remedios de Escalada de S. M.	1.060,7	81.465	79.067	18,0	74,5
Valentín Alsina	585,7	41.155	42.713	9,1	72,9
Total	-	453.082	458.744	100,0	-

40/ El Partido de Lanús integra distintos agregados geográficos que suelen utilizarse con fines estadísticos, socio-políticos, educativos, de salud o jurídicos, entre otros. Estadísticamente, para las mediciones que se efectúan con la Encuesta Permanente de Hogares integra el dominio "Partidos del Gran Buenos Aires" y el "Conurbano Bonaerense", siendo uno de los catorce partidos cuya superficie y población integran de forma total el aglomerado Gran Buenos Aires³. Esta encuesta no permite realizar desagregaciones a nivel local, y los datos específicos que aporta la población de Partido de Lanús no pueden conocerse. Para las estadísticas educativas, Lanús integra la Región Educativa II, que comparte con otros dos partidos (Avellaneda y Lomas de Zamora). En este caso, es posible conocer diferentes aspectos educativos del Partido gracias al diseño de recolección de datos y al tipo de instrumentos que conforman esta fuente (no se trata

Fig. 2 Localidades del Municipio de Lanús, población en el año 2001, 2010, distribución porcentual de las localidades y densidades por hectárea

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2001 y 2010. INDEC.

Según los datos del último Censo, la localidad que cuenta con mayor cantidad de habitantes es Lanús Oeste, donde vive cerca del 35 por ciento de la población del Partido. Monte Chingolo y Remedios de Escala censada de San Martín albergan alrededor del 37 por ciento de la población entre los dos y Gerli es la de menor tamaño poblacional, que representa el 7,3 por ciento de la población total del Partido.

Fig. 3 Escala de densidades según Localidad
Elaboración propia de acuerdo a los datos de la precedente tabla

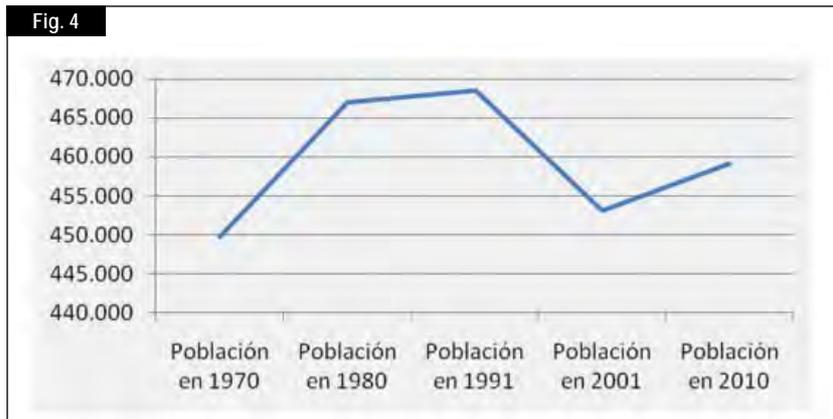


Estructura demográfica (años 2001 y 2010)

El Censo Nacional de Población del año 2010 contabilizó un total de 459.263 personas, con apenas alrededor de 6.000 personas más que en el año 2001. Esto indica que su crecimiento demográfico (resultado del balance entre crecimiento vegetativo y migratorio) durante la última década fue muy bajo. De hecho, durante las últimas décadas, Lanús solamente registró un incremento de población considerable entre 1970 y 1980 (variación intercensal de 3,7 por ciento). La década siguiente el crecimiento poblacional fue prácticamente nulo (variación de 0,3 por ciento) y entre 1991 y 2001 registra una caída en población del 3,2 por ciento (Fig. 4).

34

Fig. 4 Población de Lanús según años censales. 1970-2010.
Fuente: Elaboración propia en base a Censos Nacionales de Población y Vivienda (INDEC)



de encuestas sino de registros). Las estadísticas vitales y la información relativa al ámbito de la salud también se presentan con desagregación local. Al igual que las estadísticas educativas, al no tratarse de encuestas resulta más accesible contar con este tipo de información en un nivel de representación municipal. Lanús pertenece a la Región Sanitaria VI, conformada por 9 Municipios en total. Además de todas estas fuentes, existen por su puesto los Censos Nacionales de Población y Vivienda, cuyo nivel de desagregación supera a los anteriores, pudiendo llegar a identificar radios censales (disponible para 2001). A la fecha y tal como se verá en este informe, se encuentra disponible información parcial del Censo del año 2010 e información completa de los anteriores.

La población de Lanús tiene un predominio de mujeres (52,3 por ciento) y un índice de masculinidad de 91. Es decir, hay 91 varones por cada 100 mujeres. En cuanto a su distribución por grupos de edad, esta población se presenta en forma piramidal de base angosta, mostrando niveles de fecundidad todavía algo elevados, pero en marcada tendencia al descenso, tal como sucede en la población general de la Argentina. El angostamiento de la pirámide en las edades superiores indica una población aún poco envejecida (Fig. 5). El gran grupo de edad 20-39 tiene un leve ensanchamiento, producto del crecimiento poblacional antes señalado entre las décadas de 1970 y 1980.

Los grupos de edad predominantes se encuentran en las edades adultas de 30 a 64 años, tal como sucede en la población de la Provincia de Buenos Aires. Los adultos, que en 2010 alcanzan 196.122 personas, representan el 42,7 por ciento del total de la población de Lanús. Por su parte, los niños, niñas y adolescentes de 0 a 14 años representan el 21 por ciento de la población. Con todo esto, la población de Lanús tiene un promedio de edad de 36,3 años; algo superior al promedio provincial (Datos Censales año 2010).

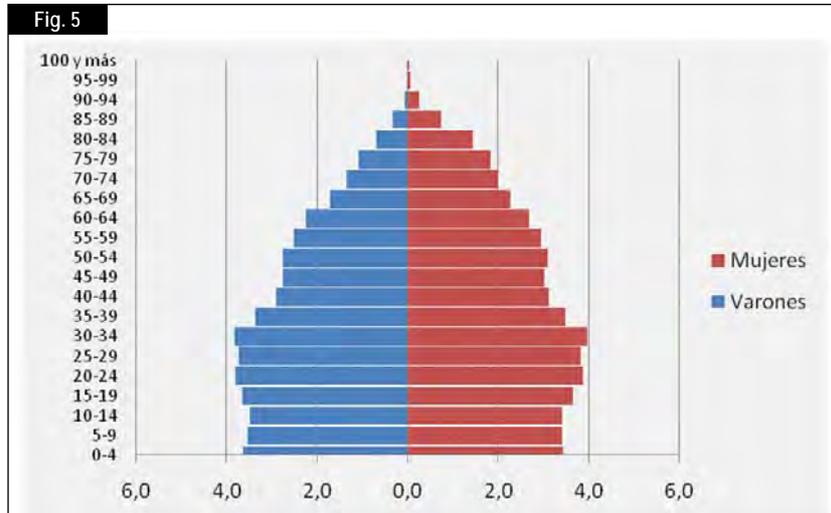


Fig. 5 Pirámide de población. Municipio de Lanús. Año 2010.
Fuente: Elaboración propia en base a Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010 (INDEC).

Composición según lugar de nacimiento

Es sabido que el municipio de Lanús ha sido escenario de distintos procesos migratorios. Por un lado, fue una zona receptora de migración interna durante las décadas del 60 y 70 (lo cual se refleja, en parte, en su pirámide de población). Por otro, al igual que otros municipios lindantes –como Lomas de Zamora- fue receptor de migración internacional.

El Censo 2010 ofrece datos acerca de las personas nacidas en el extranjero residiendo al momento del censo en el municipio de Lanús.

Fueron contabilizadas 33.017 personas nacidas en el extranjero, lo cual refleja una Tasa de Migración Neta (migrantes sobre total de población) del 7,2 por ciento; algo superior al promedio Provincial (6,0 por ciento)

En su mayoría, son personas en edad activa (15-64 años) aunque no debemos desatender que alrededor de un tercio tiene 65 años y más. Posiblemente, se trata de los inmigrantes que llegaron en la última oleada transoceánica de mediados de siglo. Cabe recordar que durante el período industrializador, Lanús fue un centro de gran importancia en el área metropolitana de Buenos Aires, reclutando enorme cantidad de mano de obra industrial.

La población extranjera en Lanús está marcadamente feminizada en prácticamente todos los grupos de edad y en comparación con los nativos. Esto responde a la confluencia de diversos fenómenos. Por un lado, la mayor presencia de mujeres entre los grupos migratorios americanos. Por otro lado, la sobrevivencia de las mujeres de las cohortes migratorias más antiguas (europeas) que, como se verá más adelante, tienen un peso relativo importante.

Al igual que en la Provincia de Buenos, y en la Argentina en general, los inmigrantes de origen Americano tienen mayor representación que los provenientes de Europa ó Asia (véase Fig.7). Dentro del grupo migratorio americano, se observa que dos tercios de los inmigrantes nacieron en Paraguay y uno de cada diez en Bolivia. Los inmigrantes Americanos provenientes de países no limítrofes son, en su enorme mayoría, peruanos. Llama la atención que este grupo, de relativa poca experiencia migratoria a la Argentina, se

compone de una cantidad significativa de personas (2616) que supera a los oriundos de Bolivia (1788), Brasil y Chile (296 y 911 respectivamente). Por lo tanto, en términos absolutos podemos decir que el colectivo paraguayo es el más grande entre los inmigrantes americanos, seguido por el de uruguayos, peruanos y bolivianos.

Fig. 6 Índice de masculinidad según grupos quinquenales de edad, nativos y extranjeros. Lanús, 2010.

Fuente: Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

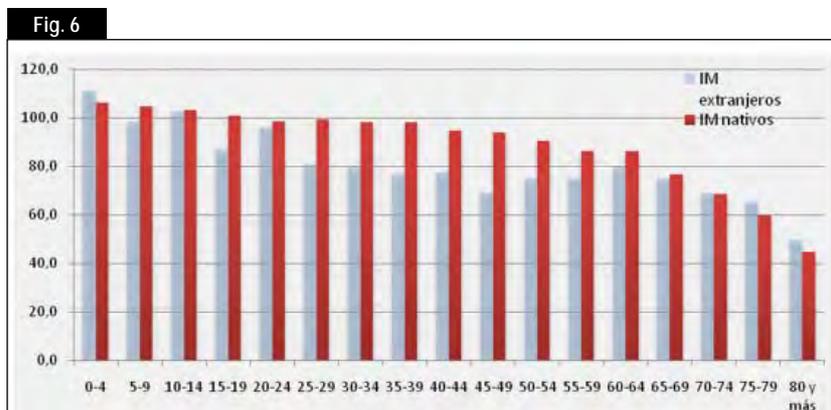


Fig. 7 Población nacida en el extranjero, por región y país según grupos de edad. Lanús, 2010.

Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Fig. 7

Región y país de origen (lugar de nacimiento)	Frecuencias				Distribución porcentual			Distribución porcentual (sobre el total de migrantes)	Distribución porcentual (sobre cada grupo)
	TOTAL	0 - 14	15 - 64	65 y más	0 - 14	15 - 64	65 y más		
Total	33.017	1.638	20.165	11.214	5,0	61,1	34,0		
AMÉRICA	21.123	1.533	16.846	2.744	7,3	79,8	13,0	64,0	--
Países limítrofes (PL)	18.003	1.209	14.133	2.661	6,7	78,5	14,8	54,5	PL
Bolivia	1.788	146	1.474	168	8,2	82,4	9,4	5,4	9,9
Brasil	296	31	223	42	10,5	75,3	14,2	0,9	1,6
Chile	911	32	677	202	3,5	74,3	22,2	2,8	5,1
Paraguay	11.993	922	9.343	1.728	7,7	77,9	14,4	36,3	66,6
Uruguay	3.015	78	2.416	521	2,6	80,1	17,3	9,1	16,7
Países no limítrofes (América) (PNLA)	3.120	324	2.713	83	10,4	87,0	2,7	9,4	PNLA
Perú	2.616	242	2.318	56	9,3	88,6	2,1	7,9	83,8
Resto de América	504	82	395	27	16,3	78,4	5,4	1,5	16,2
EUROPA	11.566	91	3.079	8.396	0,8	26,6	72,6	35,0	Europa
Alemania	48	5	27	16	10,4	56,3	33,3	0,1	0,4
España	3.548	47	871	2.630	1,3	24,5	74,1	10,7	30,7
Francia	36	2	17	17	5,6	47,2	47,2	0,1	0,3
Italia	6.498	22	1.807	4.669	0,3	27,8	71,9	19,7	56,2
Resto de Europa	1.436	15	357	1.064	1,0	24,9	74,1	4,3	12,4
ASIA	298	14	222	62	--	--	--	0,9	--
China	138	4	132	2	--	--	--	0,4	--
Corea	17	0	14	3	--	--	--	0,1	--
Japón	49	6	26	17	--	--	--	0,1	--
Líbano	25	0	5	20	--	--	--	0,1	--
Siría	9	0	1	8	--	--	--	0,0	--
Taiwán	6	0	6	0	--	--	--	0,0	--
Resto de Asia	54	4	38	12	--	--	--	0,2	--
ÁFRICA	19	0	7	12	--	--	--	0,1	--
OCEANÍA	11	0	11	0	--	--	--	0,0	--

Por otro lado, se observa que los extranjeros nacidos en Europa, si bien constituyen poco más de un tercio del total de inmigrantes, tienen características distintivas. Italianos y Españoles son los dos grupos de mayor peso relativo entre los europeos y, excluyendo a los paraguayos, entre el total de extranjeros. Son alrededor de 10.000 personas donde tres de cada cuatro tienen 65 años y más. Es altamente probable que no participen del mercado laboral o lo hagan de forma marginal debido a la edad avanzada.

La importancia de este grupo de extranjeros “distorsiona”, de algún modo, la pirámide poblacional de inmigrantes. Como puede observarse, se trata de una pirámide envejecida, con significativa presencia de mujeres en edades avanzadas. El peso relativo y la importancia de los inmigrantes en edad productiva queda “escondido” en una estructura etaria sesgada por la presencia de inmigrantes europeos. De mantenerse las condiciones migratorias, en las próximas décadas la pirámide debería ensancharse por el medio, mostrando los patrones clásicos de migración laboral que caracterizan a otros municipios de la Provincia de Buenos Aires.

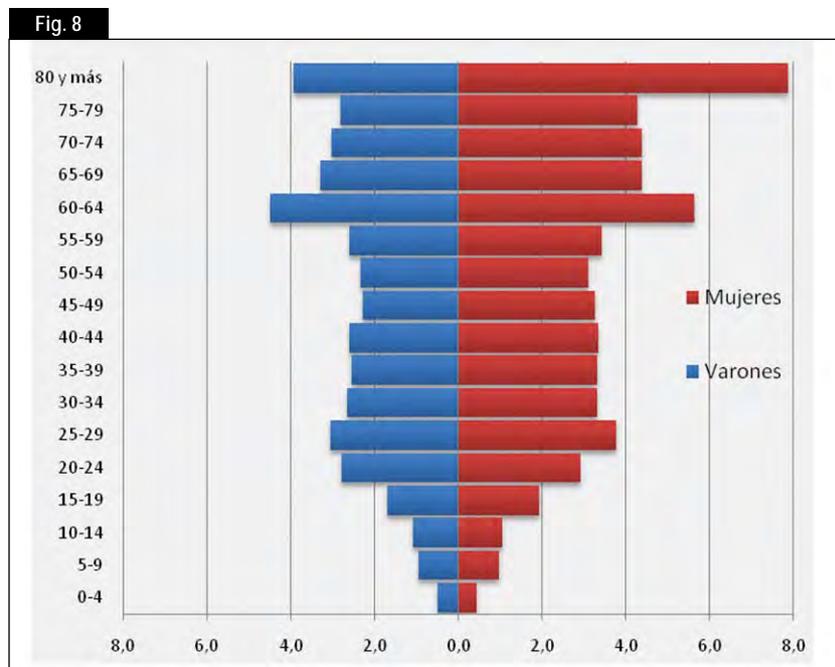


Fig. 8 Pirámide de población extranjera en Lanús, 2010.

Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Condiciones de vulnerabilidad y marginalidad

Condiciones de vida

Existen al menos dos formas de medir estadísticamente las condiciones de vida de una población, y las fuentes disponibles presentan ventajas y limitaciones para hacerlo. Los datos obtenidos a partir de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) no pueden ser desagregados a nivel municipal para calcular los indicadores de pobreza habituales. Por eso se suele acudir al NBI, que se trata de un indicador combinado que puede obtenerse a partir de los datos censales. Este indicador capta la “pobreza dura” ya que consiste en identificar al menos un indicador de privación relacionado con distintas dimensiones: si un hogar tiene hacinamiento⁴¹, vivienda inconveniente⁴², condiciones sanitarias deficientes⁴³, déficit educativo⁴⁴, o con capacidad de subsistencia limitada⁴⁵; entonces el hogar y las personas que lo conforman tienen NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas).

41/ El hacinamiento se define a partir de las viviendas que tienen más de tres personas del hogar por cuarto.

42/ La vivienda inconveniente se define como pieza de inquilinato, vivienda precaria u otro tipo, lo que excluye casa, departamento y rancho. Debe tenerse en cuenta que para el cálculo del NBI se incluyen a las personas censadas que viven en situación de calle.

43/ Hogares que no tuvieran ningún tipo de retrete incluyendo a los hogares que no tienen baño, no tienen inodoro o tienen inodoro pero no tienen descarga de agua por botón, cadena o mochila.

44/ Hogares con niños en edad escolar (6 a 12 años) que no asisten a la escuela.

45/ Refiere a hogares que tuvieran cuatro o más personas por cada miembro ocupado y, además, cuyo jefe no haya completado tercer grado de escolaridad primaria.

En Lanús, el 11,7 por ciento de su población presentaba en el año 2001 algún rasgo deficitario que permitía identificar las NBI. Este valor, sin embargo, es relativamente menor al promedio provincial (15,8 por ciento) separados por una brecha de alrededor de 4 puntos porcentuales. Una brecha similar separa al promedio de Hogares de Lanús con NBI del promedio Provincial.

Fig. 9 Porcentaje de Hogares y Personas con NBI en el Municipio de Lanús y en la Provincia de Buenos Aires. Año 2001.

Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001.

INDICADORES	Lanús	Provincia de Buenos Aires
Porcentaje de población con NBI (2001)	11,7	15,8
Porcentaje de hogares con NBI (2001)	9,9	13,0

Al interior del Municipio, las localidades también presentan disparidades –en algunos casos significativas- en las condiciones de vida de la población. Con los datos censales del año 2001 puede observarse que el porcentaje de hogares con NBI en la localidad de Monte Chingolo más que triplica al de la localidad de Gerli y de Lanús Este, mostrando una brecha que pone de manifiesto la heterogeneidad interna del Municipio en relación a las condiciones materiales de vida de su población (Fig.10).

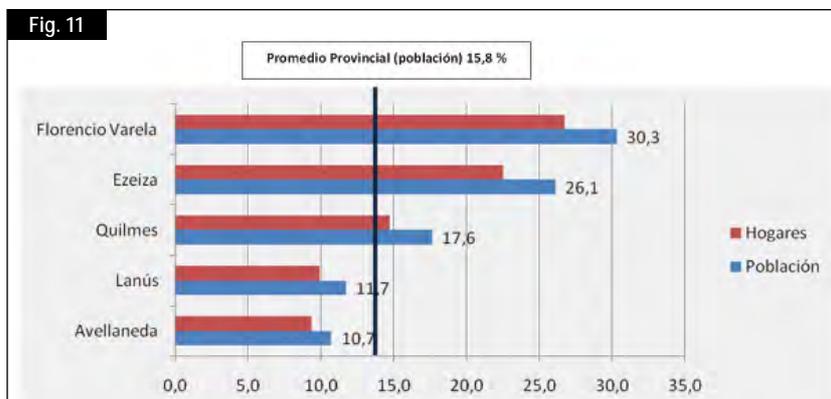
Fig. 10 NBI por localidad. Municipio de Lanús. Año 2001.
Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda, 2001 (INDEC)

Localidad	Hogares con NBI
Gerli	5,4
Lanús Este	5,6
Lanús Oeste	9,7
Monte Chingolo	18,4
Remedios de Escalada de San Martín	8,0
Valentín Alsina	8,6
Total	11,7

Las condiciones de vida también presentan bastante heterogeneidad si se comparan los algunos municipios de la Provincia. Ejemplo de lo primero se muestra en el gráfico6 donde se observa que, mientras los municipios limítrofes de Quilmes y Lomas de Zamora presentan cifras cercanas a las de Lanús, Florencio Varela y Ezeiza -que se encuentran geográficamente cerca de Lanús- tienen un significativo porcentaje de población y hogares con NBI.

Fig. 11 Población y Hogares con NBI. Municipios seleccionados y promedio provincial. Año 2001.

Fuente: Elaboración propia en base a Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001.



Si bien el NBI es fundamental para conocer las condiciones de vida de una población, al momento de realizar diagnósticos para diseñar políticas públicas se debe tener en cuenta que es un indicador sensible a la heterogeneidad territorial. Por otro lado, es de esperar que los datos del Censo 2010 arrojen cifras inferiores, en sintonía con los profundos cambios económicos y las inversiones en política social que se han desarrollado a lo largo del período intercensal.

Situación socioeconómica

No existen muchas fuentes que permitan conocer la situación socioeconómica de una población a un nivel de desagregación local. Los censos ofrecen esta posibilidad, aunque con la limitación de presentar una “fotografía” del momento en que se relevan los datos. Es importante tener en cuenta que el mercado de trabajo tiene fluctuaciones estacionales y es sensible al ritmo de la economía (entre otros tantos factores) ante lo cual los datos que ofrece esta fuente tienen la función de orientar sobre la situación socioeconómica de la población local en un momento determinado. Como agravante a esta limitación, cabe señalar que el Censo 2001 se realizó en una coyuntura económica desfavorable que dista considerablemente de la realidad que podría encontrarse en la actualidad.

Aún así, los datos comparados pueden dar una somera imagen de la situación socioeconómica de la población de Lanús en relación a otras jurisdicciones.

En la figura 12 se presenta un conjunto de indicadores tomados del Censo 2001 donde se muestra la situación de Lanús con la del Conurbano y del total provincial. Allí puede observarse que la población de Lanús presenta características socioeconómicas similares al promedio del Conurbano Bonaerense y a la Provincia de Buenos Aires. Cabe destacar una leve sobre-representación de Lanús en la proporción de jefes de hogar inactivos.

Fig. 12

INDICADORES	Lanús	Conurbano	Pcia. Buenos Aires
Población económicamente activa (tasa refinada de actividad)	56,4	58,4	58,1
Tasa refinada de empleo	36,8	37,6	39,0
Proporción de desocupados	19,6	20,8	19,1
Población NO económicamente activa	43,6	41,6	41,9
Jefes económicamente activos	65,8	71,0	70,6
Jefes de hogar ocupados	49,8	52,8	54,2

Fig. 12 Indicadores seleccionados sobre situación socioeconómica. Lanús, Conurbano y Provincia de Buenos Aires. Año 2001. Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001 (INDEC)

Situación sanitaria, educativa y habitacional

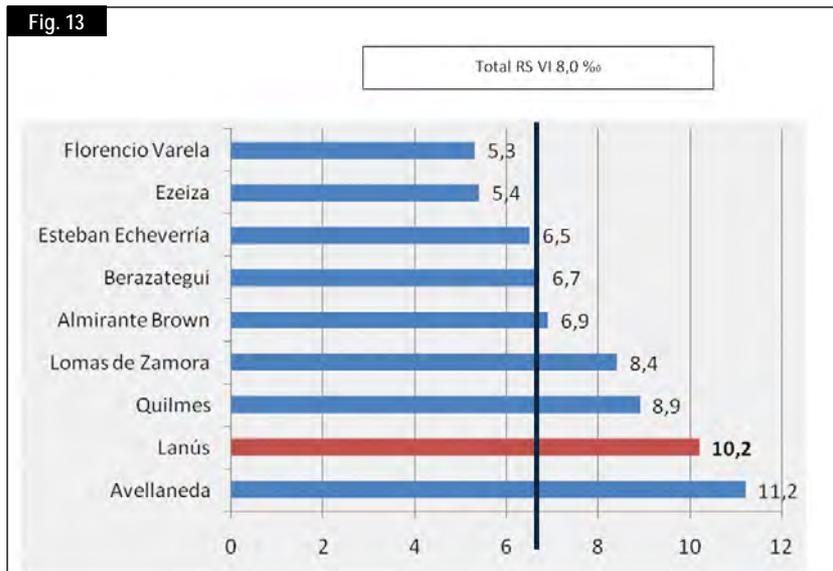
Salud

La Región Sanitaria que integra Lanús (VI) está conformada por nueve partidos que también integran el Conurbano Bonaerense; y es la Región Sanitaria más poblada de Buenos Aires, a pesar de que solamente ocupa el 0,3 por ciento de la superficie total de la Provincia. Algunos de los indicadores de esta Región Sanitaria presentan valores muy similares al promedio provincial, debido al peso relativo de esta población sobre el total y a la similitud de su estructura demográfica.

La mortalidad general de la población de Lanús se enmarca en una Región Sanitaria cuyas tasas son similares al promedio provincial. En efecto, la Región Sanitaria VI tenía hacia el año 2008 una Tasa de Mortalidad General de 8,0 por mil; muy similar al promedio provincial (8,1 por mil). Sin embargo, al interior de esta región se observa cierta heterogeneidad, donde además el municipio de Lanús se destaca por poseer una de las tasas de mortalidad general más elevada. Como puede observarse en la figura 13 la población de Avellaneda es donde mayor proporción de defunciones se registran (TMG = 11,2‰), debido a la estructura envejecida de esta población (Ministerio de Salud, 2008). Seguidamente, se encuentra el Municipio de Lanús con una tasa de 10,2‰ a 1,3 puntos por mil del Municipio de Quilmes.

Fig. 13 Tasa de Mortalidad General de los Municipios de la VI Región Sanitaria. Año 2008.

Fuente: Elaboración en base a datos del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.



En términos absolutos, la mortalidad de la población de Lanús representó, en el año 2008, un total de 4.740 defunciones (Ministerio de Salud, 2008), con un patrón de distribución diferencial por sexo, edad y causas propio de este fenómeno demográfico⁴⁶.

Anteriormente se observó la situación de la población de Lanús en relación a las condiciones de vida. Un indicador de salud clave, relacionado a dichas condiciones y al bienestar de su población es la tasa de mortalidad infantil (TMI), que alude a la muerte de personas menores de un año.

La Región Sanitaria VI tiene hacia el año 2009 una TMI de 12,9 por mil, mientras que el promedio de la Provincia de Buenos Aires (que incluye a las RS VI) es de 12,4 por mil (Fig. 14). Como se señaló antes, no existe una brecha significativa entre ambas regiones, aunque la heterogeneidad provincial sigue siendo bastante llamativa. La RS IX tiene una TMI de 8,7 por mil, mientras que las RS III y IV tienen un 13,9 por mil. En síntesis, la RS VI que integra Lanús es una de las siete regiones con una tasa de mortalidad infantil de dos dígitos.

Al interior de la RS VI se observa que los municipios también presentan algunas diferencias, con tasas que oscilan entre 11,2 por mil (Quilmes) y 14,3 por mil (Berazategui). El municipio de Lanús se ubica en la 5° posición relativa de la región con una tasa de 13,1 por mil (Fig. 15).

La tasa de mortalidad infantil, que refiere a las muertes de menores de un año, se compone de otras dos tasas, la neonatal y la post-neonatal. La primera representa muertes durante el primer mes de vida y se asocia a factores biológicos, difíciles de modificar. La mortalidad post-neonatal representa las defunciones de niños de entre 28 días y 1 año y está mayormente afectada por condiciones ambientales y materiales, incluyendo en mayor medida muertes evitables.

Los datos muestran tasas bastante elevadas en el año 2001, en el contexto de la crisis económica y social de la Argentina, y luego una tendencia de descenso a partir del año 2003, momento que coincide con la recuperación económica del conjunto de la sociedad. Con fluctuaciones propias del indicador, hacia el año 2009 se vislumbra un nuevo ascenso de la mortalidad infantil, aunque mayormente explicada por la brecha de mortalidad neonatal.

46/ Un análisis detallado de los patrones de mortalidad exceden los límites del presente estudio, sin embargo cabe señalar que en la Provincia de Buenos Aires, la mortalidad alcanza más tempranamente a los varones, las muertes por causas externas tiene mayor impacto entre los varones, y la curva de mortalidad por edad "... tiene una forma suavizada en "jota", con un inicio en menores de un año, que desciende rápidamente hasta alcanzar su mínimo entre los 5 y 9 años, elevándose lentamente hasta los 50 años y en forma más abrupta a partir de los 70" (Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, 2008)

Fig. 14

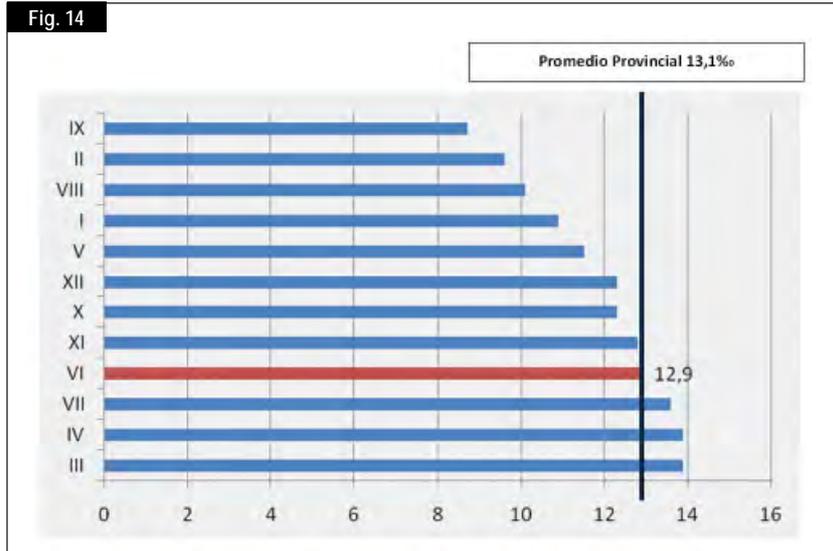


Fig. 14 Tasa de mortalidad infantil (por mil nacidos vivos). Regiones Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires y promedio provincial. Año 2009.

Fuente: Elaboración en base a datos del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

Fig. 15

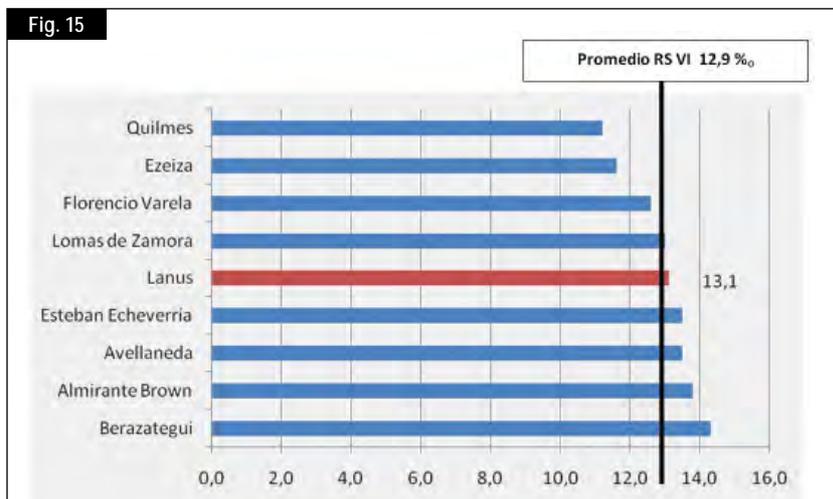


Fig. 15 Tasa de mortalidad infantil (por mil nacidos vivos). Municipios de la Región Sanitaria VI y promedio regional. Año 2009.

Fuente: Elaboración en base a datos del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

Fig. 16

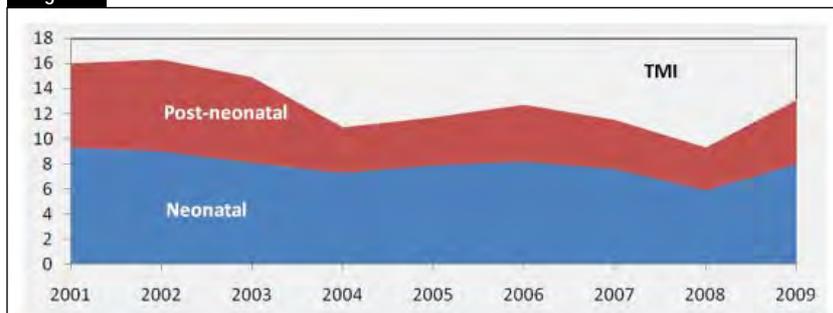


Fig. 16 Tasa de mortalidad infantil, Tasa de mortalidad neonatal y Tasa de mortalidad post-neonatal. VI Región Sanitaria. Año 2009.

Fuente: Elaboración en base a datos del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

Según señala un informe del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires, en el año 2008 aumentó la cantidad de nacimientos a lo largo de toda la provincia. Especialmente, en dos regiones sanitarias, la VI (a la cual pertenece Lanús) y la XII. Las tasas de natalidad en la provincia siguen siendo dispares, con aumentos más significativos en los municipios del Conurbano Bonaerense.

Con una Tasa de Natalidad general de 18,6‰ en la Provincia, la VI Región Sanitaria se ubica por encima, con 19,9‰ y el Municipio de Lanús por debajo del promedio regional con 16,5‰.

Las diferencias al interior de la región son marcadas, como puede observarse en la figura 17.

Fig. 17 Tasa de Natalidad, Nacidos vivos y Peso relativo Municipio según región de referencia. Municipios de la VI Región Sanitaria y Provincia de Buenos Aires. Año 2008.

Fuente. Elaboración en base a Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

Municipios de la Región VI	Tasa	Nacidos vivos	Peso relativo Municipio/RS VI
Almirante Brown	18,3	10.387	14,2
Avellaneda	17,9	6.126	8,4
Berazategui	19,2	6.125	8,4
Esteban Echeverría	22,2	6.039	8,3
Florencio Varela	21,6	8.797	12,0
Ezeiza	24,4	3.509	4,8
Lanús	16,5	7.643	10,4
Lomas de Zamora	20,8	12.928	17,7
Quilmes	21,2	11.598	15,9
Región Sanitaria VI	19,9	73.152	100,0
Total Provincia de Buenos Aires	18,6	280.294	

En términos absolutos, para el Municipio de Lanús la tasa de natalidad representa 7.643 nacidos vivos, aportando el 10,4 por ciento de los nacimientos de la VI Región Sanitaria.

Por su parte, la Tasa de Fecundidad -que es una medida más precisa del crecimiento de la población- no presenta diferencias significativas entre la VI Región Sanitaria y el promedio Provincial. Para la Región, su valor de 2,46 la ubica cercana a la Provincia (2,37) pero al mismo tiempo, junto con la Región Sanitaria XII, entre las dos de mayor magnitud (ésta última 2,52).

En relación al acceso al Servicio de Salud, los datos muestran que en el año 2001, poco menos de la mitad de la población de Lanús no contaba con otra cobertura de salud más que los servicios públicos (Figura 18) siendo éste otro indicador relativo a las condiciones de vida. Si bien esta cifra parece elevada, es algo inferior al promedio provincial, donde para el mismo año -según los datos censales de 2001- la cifra alcanzaba casi la mitad de la población de la provincia.

El acceso a sistemas alternativos de salud varía con la edad de las personas, observando que los adultos mayores son quienes poseen coberturas privadas o de obra social en mayor proporción (cuadro 16) Este fenómeno se observa en Lanús, así como en el total provincial, reflejando una mayor predisposición de las personas de este grupo etario a utilizar coberturas alternativas.

Fig. 18 Indicadores seleccionados sobre salud. Lanús. Año 2001. Fuente. Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001.

INDICADORES	Lanús	Provincia de Buenos Aires
Población sin cobertura en salud (2001)	45,6	48,8
Población de 0-14 años sin cobertura de salud (2001)	53,1	55,5
Población de 15-64 años sin cobertura de salud (2001)	49,2	51,1
Población de 65 años o más sin cobertura de salud (2001)	17,3	18,4

Respecto de la infraestructura del servicio público de salud local, la estructura prestacional de Lanús se compone de 56 establecimientos en total, de los cuales solamente 4 tiene internación. El resto de los establecimientos sin internación son de dependencia municipal.

En la Región Sanitaria a la que pertenece Lanús, alrededor del 70 por ciento de las consultas realizadas en el año 2007 correspondieron a establecimientos de dependencia municipal (Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires), mostrando el importante peso que tiene la salud pública a nivel local.

La cantidad de camas y la relación de camas por habitante son indicadores relevantes para conocer las posibilidades de acceso de la población al sistema de salud. En la VI RS había 3.877 camas en el año 2008, y el 11,7 por ciento se encontraban en el municipio de Lanús (456 en total).

Los Municipios absorben una parte del gasto total en salud destinado a aquellas personas que no cuentan con cobertura. En la VI Región Sanitaria, el promedio es de 32 por ciento hacia el año 2007, mientras que el 68 por ciento restante era sobrellevado por la Provincia.

Fig. 19

INDICADORES (2008)	Lanús	RS VI	1° Cordón Conurbano**
Cantidad de establecimientos total*	56	364	234
con internación	4	27	25
sin internación	51	337	209
Cantidad de camas	456	3.877	3.553
Relación camas x habitantes (c/1000)	1,0	1,0	1,2

* Sin discriminación de dependencia

** Avellaneda, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingo, Lanús, Morón, San Isidro, Tres de Febrero, Vicente López

Educación

La provincia de Buenos Aires posee el subsistema educativo más importante del país en términos de tamaño y matrícula. Organizada en 25 Regiones Educativas, esta provincia presenta un peso relativo importantísimo sobre los resultados a nivel país.

En un mayor nivel de desagregación, encontramos que Lanús, junto con Lomas de Zamora y Quilmes conforman la II Región Educativa (en adelante, II RE). Esta Región cuenta con un total de 1.591 unidades educativas, que representan el 7,5 por ciento del total provincial; y con alrededor de 420.000 alumnos, representando el 9 por ciento de la matrícula provincial.

Si se toma como referencia a los partidos del Conurbano (cuyo conjunto representa casi la mitad de las unidades educativas de la Provincia, y el 58,7 por ciento de la matrícula) lógicamente el peso relativo de la II RE aumenta: allí se encuentran el 16 por ciento de las escuelas y el 15,3 por ciento de la matrícula.

Cabe destacar que la II RE es la mayor de toda la provincia, tanto en matrícula como en unidades educativas. Asimismo, el conjunto de Regiones Educativas con una matrícula mayor a 300.000 alumnos se conforma con los Municipios del Conurbano (Figs. 21 y 22).

Por su parte, de las 489 unidades educativas del Municipio de Lanús, y de las 21.185 de la Provincia de Buenos Aires, la mayoría son, en ambos casos, de gestión Estatal; aunque como muestra la figura 22 el peso relativo es diferente en cada agregado. En Lanús, las escuelas de gestión privada están sobre-representadas respecto de la Provincia de Buenos Aires.

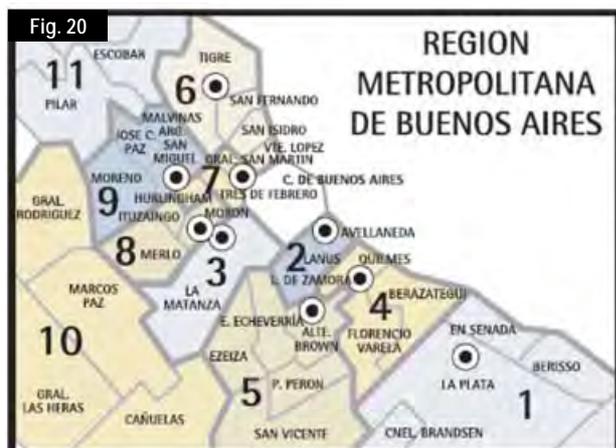


Fig. 19 Indicadores del sistema de salud en Lanús, VI Región Sanitaria y 1° Cordón del Conurbano. Año 2008

Fig. 20 Regiones Educativas del Área Metropolitana de Buenos Aires. Año 2011.

Fuente: Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

Fig. 21 Regiones Educativas de la Provincia de Buenos Aires con matrícula mayor a 300.000 alumnos. Año 2010.

Fuente: Elaboración en base a Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

Fig. 22 Distribución de las unidades educativas según sector de gestión. Lanús y Provincia de Buenos Aires. Año 2010.

Fuente: Elaboración en base a Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

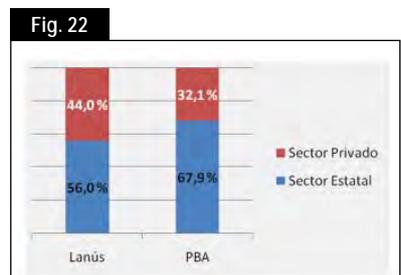
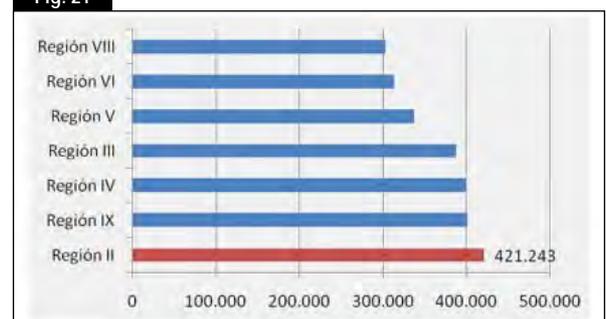


Fig. 21



El Municipio de Lanús, al igual que la Provincia de Buenos Aires, tiene una tasa de analfabetismo relativamente baja, mostrando la gran cobertura y alcance que tienen el sistema educativo en toda la Argentina. En el caso de Lanús representa el 1,2 por ciento, mientras que en la Provincia de Buenos Aires el 1,6 por ciento. Ambos valores están por debajo del promedio Nacional (2,6 por ciento).

Con los datos del Censo 2001 es posible observar y comparar la distribución de la población del Municipio según su máximo nivel de instrucción. Poco más de la mitad de la población local cuenta con estudios de hasta secundario incompleto (Fig. 23). Esto significa que las personas pueden haber completado el ciclo primario únicamente (sin haber iniciado el secundario), o bien pueden haber comenzado el secundario sin haberlo finalizado. Esto representa al grueso de la población de Lanús al igual que la del Conurbano y la Provincia de Buenos Aires, respondiendo a la estructura demográfica general de estas poblaciones. Seguidamente, alrededor de un tercio de la población se encuentra en la categoría siguiente, secundaria completa y más.

Fig. 23 Nivel de instrucción de la población, Lanús, Conurbano y Provincia de Buenos Aires. Año 2001.

Fuente: Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

Fig. 23

Nivel de instrucción de la población	Lanús	Conurbano	Provincia de Buenos Aires
Sin instrucción - Primaria incompleta	14,1	15,3	15,6
Primaria completa - Secundaria incompleta	52,5	53,1	53,2
Secundaria completa y más	33,4	31,6	31,2

47/ En la modalidad **Jóvenes y adultos** hay una matrícula inicial de 9.573; en la modalidad **Especial** 2.430; en **Psicología comunitaria y Pedagogía** 405 alumnos.

Datos del año 2010 provistos por la Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

En síntesis, los datos del Censo muestran que en el Municipio de Lanús – cuya estructura demográfica no difiere significativamente de la del Conurbano y de la Provincia- la cobertura y el alcance del sistema educativo se corresponde a los parámetros más generales.

Al observar el grupo específico de alumnos que asiste a la escuela en el año 2010, encontramos en Lanús una matrícula de 115.877 alumnos, la mayoría concentrada en la modalidad de educación común (103.469 alumnos). Las otras modalidades educativas tienen, al igual que en otras jurisdicciones, menor cantidad de alumnos⁴⁷.

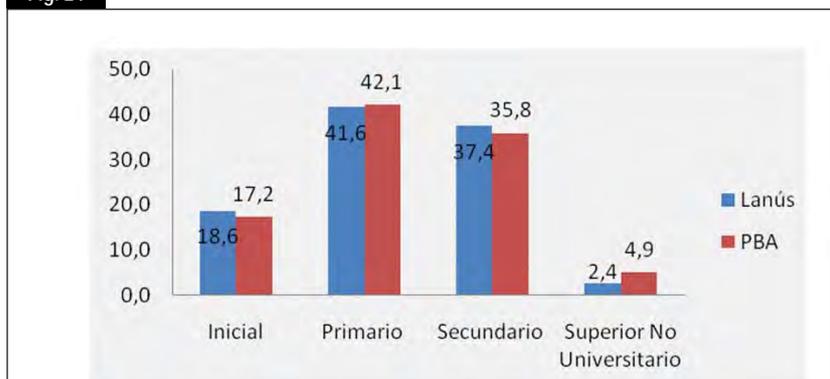
Dentro de la modalidad de educación común, el peso relativo del alumnado por nivel responde a dos factores: la estructura demográfica y el rendimiento⁴⁸. Respecto del factor demográfico, contando con que la distribución por sexo y edad de Lanús es similar al promedio provincial, se observa que el nivel primario absorbe la mayor cantidad de matrícula (alrededor del 40 por ciento) seguido por el nivel secundario con más de un tercio. Como puede observarse, la distribución del alumnado de Lanús por nivel es similar al de la Provincia de Buenos Aires.

44/ Los límites del presente estudio exceden la posibilidad de un análisis minucioso de estos indicadores, aunque cabe señalar que, por ejemplo, en la Provincia de Buenos Aires, en el año 2009, la promoción de alumnos de un nivel al siguiente fue del 94,8 por ciento en la escuela primaria, 77,7 por ciento en la secundaria y 70,1 por ciento en el nivel secundario superior. Estos datos se construyen siguiendo la trayectoria educativa del alumnado de manera longitudinal. Fuente: Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

Fig. 24 Distribución del alumnado según nivel al que asiste, Lanús y Provincia de Buenos Aires. Año 2010.

Fuente: Dirección General de Cultura y Educación. Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

Fig. 24



La vulnerabilidad social y educativa

El concepto de vulnerabilidad educativa ha sido recientemente desarrollado y comprende un "...conjunto de condiciones (materiales y simbólicas, de orden objetivo y subjetivo) que debilitan el vínculo de escolarización de un alumno" y tiene el propósito de "... prestar particular atención a lo que sucede en las escuelas, al momento de definir políticas de inclusión educativa"⁴⁹

La Vulnerabilidad educativa puede ser medida a través de un índice que busca, además, identificar áreas críticas a partir del uso de información a nivel de fracción censal. Este enfoque favorece la desagregación territorial a un máximo nivel, permitiendo la generación de una herramienta de análisis afín a los objetivos de las políticas educativas⁵⁰.

Entonces, el índice de vulnerabilidad social (IVS) ponderado se construye a partir de cinco dimensiones: hacinamiento moderado y crítico de los hogares, condiciones deficitarias en la calidad de los materiales del hogar, dependencia de los miembros del hogar respecto de jubilados, ocupados y miembros sin ocupación ni jubilación, hogares con sistema de salud pública como única cobertura y bajo clima educativo.

Los resultados generales arrojan tres datos de relevancia: la cantidad de hogares, el promedio del índice y un ranking entre los Municipios de la Provincia de Buenos Aires (Fig. 25).

Fig. 25

Departamento	Hogares	Promedio	Ranking
Provincia de Bs.As.	3.544.423	0,328	
25 de Mayo	9.885	0,327	102
9 de Julio	12.976	0,283	37
Adolfo Alsina	4.928	0,293	54
Adolfo González Chaves	3.435	0,276	27
Alberti	2.982	0,265	12
Almirante Brown	121.774	0,372	117
Avellaneda	89.114	0,286	41
Ayacucho	5.513	0,283	35
Azul	17.567	0,277	29
Bahía Blanca	79.756	0,262	11
Balcarce	11.441	0,319	95
Baradero	7.865	0,313	86
Bartolomé Mitre	7.511	0,315	90
Benito Juárez	5.551	0,287	45
Berazategui	69.152	0,382	121
Berisso	19.944	0,313	85
Bolívar	9.783	0,304	74
Bragado	11.165	0,294	55
Brandsen	6.098	0,300	68
Campana	20.693	0,323	99
Cañuelas	10.408	0,338	108
Capitán Sarmiento	3.445	0,292	49
Carlos Casares	6.070	0,296	61
Carlos Tejedor	3.262	0,292	50
Carmen de Areco	3.773	0,317	92
Castelli	2.174	0,284	38
Chacabuco	12.515	0,301	70
Chascomús	9.985	0,283	36
Chivilcoy	17.135	0,286	42
Colón	6.245	0,311	83
Coronel de Marina L. Rosales	15.341	0,227	3
Coronel Dorrego	4.822	0,279	32
Coronel Pringles	6.844	0,296	60
Coronel Suárez	10.727	0,273	23
Daíreaux	4.296	0,308	79
Dolores	6.805	0,296	57
Ensenada	12.968	0,311	84
Escobar	42.618	0,396	125
Esteban Echeverría	58.177	0,379	118
Exaltación de la Cruz	6.158	0,314	89
Ezeiza	27.676	0,418	129
Florencio Varela	79.912	0,459	133
Florentino Ameghino	2.294	0,305	77
General Alvarado	9.504	0,325	100
General Alvear	2.542	0,298	64

Fig. 25 Cantidad de Hogares, promedio del Índice de Vulnerabilidad Social y Ranking provincial por Departamento. Municipios de la II RE y demás Municipios de la Provincia de Buenos Aires.

Fuente: Provisto por la DGCE de la Provincia de Buenos Aires.

49/ Definiciones de Vulnerabilidad Educativa. Dirección General de Cultura y Educación, año 2010.

50/ Las áreas críticas se identifican con información del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2001 (INDEC) y las estadísticas educativas. El informe disponible a la fecha producido por la Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires utilizó estadísticas del relevamiento inicial 2008 y el relevamiento anual 2007, definiendo la construcción del indicador para distritos considerados prioritarios política y socialmente. Fuente: DGCE-PBA.

Departamento	Hogares	Promedio	Ranking
Provincia de Bs.As.	3.544.423	0,328	
General Arenales	4.302	0,304	75
General Belgrano	4.464	0,319	97
General Guido	851	0,281	33
General Juan Madariaga	4.972	0,337	106
General La Madrid	3.198	0,277	28
General Las Heras	3.297	0,281	34
General Lavalle	797	0,380	119
General Paz	2.880	0,305	76
General Pinto	3.151	0,302	71
General Pueyrredón	159.581	0,271	19
General Rodríguez	16.774	0,387	122
General San Martín	106.160	0,306	78
General Viamonte	5.042	0,351	112
General Villegas	8.192	0,297	63
Guaminí	3.449	0,275	26
Hipólito Yrigoyen	2.578	0,292	52
Hurlingham	42.790	0,319	96
Ituzaingó	39.825	0,296	62
José C. Paz	52.440	0,454	132
Junín	23.876	0,273	22
La Costa	17.417	0,328	104
La Matanza	305.992	0,392	123
La Plata	157.347	0,237	4
Lanús	119.415	0,309	80
Laprida	2.801	0,284	39
Las Flores	6.675	0,314	87
Leandro N. Alem	4.594	0,321	98
Lincoln	11.682	0,287	44
Lobería	4.870	0,299	65
Lobos	8.870	0,317	94
Lomas de Zamora	148.358	0,348	110
Luján	23.206	0,296	58
Magdalena	3.862	0,292	53
Maipú	2.846	0,300	67
Malvinas Argentinas	67.375	0,401	126
Mar Chiquita	4.938	0,317	93
Marcos Paz	9.999	0,411	128
Mercedes	15.358	0,269	18
Merlo	110.783	0,420	130
Monte	4.481	0,302	72
Monte Hermoso	1.659	0,253	7
Moreno	89.832	0,440	131
Morón	82.596	0,254	8
Navarro	3.972	0,309	81
Necochea	24.895	0,299	66

Departamento	Hogares	Promedio	Ranking
Provincia de Bs.As.	3.544.423	0,328	
Olavarría	28.531	0,278	30
Patagones	7.672	0,338	107
Pehuajó	11.252	0,304	73
Pellegri	1.705	0,274	25
Pergamino	26.939	0,290	47
Pila	966	0,272	20
Pilar	55.057	0,394	124
Pinamar	5.633	0,267	16
Presidente Perón	13.540	0,459	134
Puán	5.337	0,262	10
Punta Indio	2.698	0,265	13
Quilmes	130.026	0,345	109
Ramallo	7.415	0,332	105
Rauch	4.119	0,274	24
Rivadavia	4.260	0,295	56
Rojas	6.383	0,286	43
Roque Pérez	3.066	0,327	103
Saavedra	5.866	0,244	6
Saladillo	8.104	0,292	51
Salliqueló	2.541	0,272	21
Salto	7.981	0,314	88
San Andrés de Giles	5.439	0,310	82
San Antonio de Areco	5.346	0,267	14
San Cayetano	2.431	0,291	48
San Fernando	37.682	0,315	91
San Isidro	77.658	0,209	2
San Miguel	60.157	0,359	115
San Nicolás	34.044	0,327	101
San Pedro	14.285	0,351	111
San Vicente	10.882	0,403	127
Suipacha	2.287	0,288	46
Tandil	30.284	0,269	17
Tapalqué	2.366	0,301	69
Tigre	73.139	0,360	116
Tordillo	446	0,357	113
Tornquist	3.392	0,259	9
Trenque Lauquen	11.149	0,243	5
Tres Arroyos	16.613	0,267	15
Tres de Febrero	90.438	0,278	31
Tres Lomas	2.219	0,284	40
Vicente López	80.767	0,172	1
Villa Gesell	6.820	0,296	59
Villarino	7.237	0,381	120
Zárate	24.980	0,358	114

De la clasificación de Municipios según el valor del IVS (que va entre 0 y 1) se desprende que el Municipio con menor vulnerabilidad social y educativa es San Isidro, seguido de Vicente López y de Rosales en tercer lugar. Los municipios de la II RE (señalados en la Fig. 20) tienen una ubicación bastante distante respecto de los recién señalados. Avellaneda arroja un valor que lo ubica en la posición 40, mientras que Lanús le sigue en la 80 y Lomas de Zamora en la 110.

Hogares y viviendas

La información sobre hogares y viviendas de la que se dispone corresponde a los Censos Nacionales de Población 2001 y 2010. Por un lado, se presentan una serie de indicadores elaborados con datos del 2001, y en virtud de la reciente disponibilidad de datos más actuales, se muestra información que, si bien no será directamente comparativa, aportará al diagnóstico de situación.

El tamaño promedio de los hogares en Lanús (teniendo en cuenta las heterogeneidades internas a nivel de localidades) es de 3,3 personas; y se ubica cercano al promedio provincial (3,5). También, la distribución de los hogares según su composición es similar al promedio provincial, tal como se puede observar en la Fig. 26.

Fig. 26

INDICADORES	Lanús	Provincia de Bs. As.
Tamaño promedio de los hogares	3,3	3,5
<i>Tamaño de los hogares según cantidad de miembros</i>		
Hogares unipersonales	14,5	14,0
Hogares de 2 miembros	23,0	21,1
Hogares de 3 miembros	20,4	19,4
Hogares de 4 miembros	20,3	19,7
Hogares de 5 o más miembros	21,9	25,8
Hogares con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto)	2,6	4,0
Hogares con jefatura femenina	28,8	27,0
Hogares con jefatura de 65 años y más	27,1	22,2

Fig. 26 Indicadores sobre Hogares y Vivienda. Municipio de Lanús y Provincia de Buenos Aires. Año 2001.

Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001 (INDEC)

Una diferencia relativamente significativa entre Lanús y el promedio Provincial se observa en los hogares de mayor tamaño (5 o más miembros) donde Lanús cuenta con menor representación.

Cabe señalar que, si bien la de Lanús no es una población “envejecida”, el promedio de hogares con jefes de 65 años y más es levemente superior al promedio provincial, y representa al 27,1 por ciento del total de los hogares del Municipio.

Los indicadores referidos a Vivienda muestran algunas diferencias sustanciales respecto del promedio provincial, colocando al Municipio en una situación de aparente ventaja relativa; aunque sin considerar la heterogeneidad interna del municipio.

Los hogares que residen en vivienda deficitaria son, en el año 2001, el 11,7 por ciento del total, cifra bastante inferior al promedio provincial (19,7 por ciento). La situación de tenencia de la vivienda se muestra más acorde a la Provincia, y la calidad de las viviendas puede ser calificada como aceptable en relación al promedio (Fig. 27).

El municipio de Lanús cuenta con una cobertura muy elevada de viviendas con agua de red pública, ya que solamente el 1,2 por ciento de las viviendas no tenía este servicio en el año 2001. Al mismo tiempo, prácticamente un cuarto de los hogares del Municipio residen en viviendas sin servicio de gas por red (Fig. 27).

Fig. 27

INDICADORES	Lanús	Provincia de Buenos Aires
Hogares que residen en vivienda deficitaria (1)	11,7	19,7
Hogares con tenencia precaria de sus vivienda	16,2	14,6
Hogares que residen en vivienda de baja calidad por sus materiales	11,7	14,9
Porcentaje de hogares sin agua potable de red pública	1,2	29,7
Hogares con sistema sanitario precario (2)	71,4	56,9
Hogares que no disponen de gas por red	24,1	39,2

Fig. 27 Indicadores de vivienda. Hogares del Municipio de Lanús y la Provincia de Buenos Aires. Año 2001.

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda, 2001 (INDEC).

(1) Vivienda deficitaria: Incluye las casas tipo B, las piezas en inquilinato, ranchos, casillas, locales no construidos para habitación, y viviendas móviles.

(2) Inodoro con descarga pero no a red pública; inodoro sin descarga; sin inodoro.

En el año 2010, la calidad y el tipo de viviendas en Lanús parece mostrar un sostenimiento de las ventajas relativas respecto del promedio provincial de la década anterior. Si bien difieren en los porcentajes más significativos (Casa y Departamento) debe señalarse que las viviendas más deficitarias como el rancho y la casilla muestran frecuencias relativas menores a las provinciales (Fig. 28).

Fig. 28 Hogares en tipo de vivienda, Lanús y Provincia de Buenos Aires, 2010.
Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Tipo de vivienda	Lanús		Provincia de Buenos Aires	
	Total de hogares	Distribución porcentual	Total de hogares	Distribución porcentual
Casa	119.490	79,9	4.021.102	84,0
Rancho	411	0,3	35.174	0,7
Casilla	1.308	0,9	125.879	2,6
Departamento	27.464	18,4	571.272	11,9
Pieza/s en inquilinato	606	0,4	22.280	0,5
Pieza/s en hotel o pensión	122	0,1	3.445	0,1
Local no construido para habitación	188	0,1	8.801	0,2
Vivienda móvil	5	0,0	1.531	0,0
Total	149.594	100,0	4.789.484	100,0

En cuanto a la calidad de las viviendas, los materiales predominantes, ya sea del piso como del techo reflejan un nivel promedio aceptable. El 87,2 por ciento de las viviendas tiene pisos realizados con materiales sólidos como cerámica, baldosa, mosaico, madera o alfombrado, mientras que el 12,3 por ciento restante con materiales también sólidos pero sin revestir (cemento o ladrillo fijo). Debido a que se trata de promedios provinciales, es posible que estas situaciones tengan otro peso relativo en determinadas zonas del municipio.

Fig. 29 Material predominante de los pisos, Lanús 2010.
Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Material predominante de los pisos	Total de hogares	Distribución porcentual
Total	149.594	100,0
Cerámica, baldosa, mosaico, mármol, madera o alfombrado	130.404	87,2
Cemento o ladrillo fijo	18.368	12,3
Tierra o ladrillo suelto	565	0,4
Otros	257	0,2

Para el caso del material de los techos, se cuenta con un listado algo más detallado, aunque en conjunto, puede observarse que alrededor del 22 por ciento de las viviendas no cuentan con cielorraso, independientemente del tipo de cubierta que tenga. Los materiales menos “nobles”, como la chapa (cierto tipo de chapa) y la caña presentan porcentajes marginales.

Ya en el año 2001 se observaba la notable diferencia entre Lanús y el promedio provincial en materia de agua potable. Los datos más actuales aportan información complementaria (Fig. 31). La enorme mayoría de las viviendas cuentan con agua procedente de la red pública, y provista por cañerías dentro de la vivienda. Aún entre aquellas viviendas cuya procedencia sea fuera de la vivienda y/o del terreno, es provista por la red pública.

Fig. 30

Material predominante de la cubierta exterior del techo y presencia de cielorraso	Total de hogares	Distribución porcentual
Total	149.594	100,0
Cubierta asfáltica o membrana con cielorraso	23.769	15,9
Cubierta asfáltica o membrana sin cielorraso	3.973	2,7
Baldosa o losa con cielorraso	53.827	36,0
Baldosa o losa sin cielorraso	14.164	9,5
Pizarra o teja con cielorraso	14.881	9,9
Pizarra o teja sin cielorraso	1.737	1,2
Chapa de metal con cielorraso	21.458	14,3
Chapa de metal sin cielorraso	11.310	7,6
Chapa de fibrocemento o plástico con cielorraso	2.289	1,5
Chapa de fibrocemento o plástico sin cielorraso	1.011	0,7
Chapa de cartón con cielorraso	90	0,1
Chapa de cartón sin cielorraso	167	0,1
Caña, tabla o paja con barro, paja sola con cielorraso	10	0,0
Caña, tabla o paja con barro, paja sola sin cielorraso	23	0,0
Otros con cielorraso	612	0,4
Otros sin cielorraso	273	0,2

Fig. 30 Material predominante de la cubierta exterior del techo y presencia de cielorraso. Lanús, 2010.

Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Fig. 31

Provisión y procedencia del agua	Total	Distribución porcentual
Total	149.594	100,0
Por cañería dentro de la vivienda	143.748	96,1
Red pública	142.966	99,5
Otros	782	0,5
Fuera de la vivienda pero dentro del terreno	5.354	3,6
Red pública	5.245	98,0
Otros	109	2,0
Fuera del terreno	492	0,3
Red pública	454	92,3
Otros	38	7,7

Fig. 31 Provisión y procedencia del agua. Lanús, 2010.

Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Otro indicador elaborado con datos del 2001 apuntaba a captar las características del baño, asumiendo que permite aproximarnos a las condiciones de la vivienda. Por entonces, alrededor del 71 por ciento de los hogares residían en viviendas con sistema de sanitario precario (inodoro con descarga pero no a red pública, inodoro sin descarga, sin inodoro). En 2010, puede observarse que hogares en vivienda que no tiene descarga a red pública suman, en conjunto, un 62,2 por ciento, siendo la mayoría a pozo ciego y en similar medida a cámara séptica y pozo ciego.

Fig. 32

Tipo de desagüe del inodoro	Total	Distribución porcentual
Total	149.594	100,0
A red pública (cloaca)	56.567	37,8
A cámara séptica y pozo ciego	42.581	28,5
A pozo ciego	48.445	32,4
A hoyo, excavación en la tierra	254	0,2
Hogares sin baño/letrina	1.747	1,2

Fig. 32 Tipo de desagüe del inodoro. Lanús, 2010.

Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

En cuanto al tipo de combustible principalmente utilizado para cocinar, los datos del año 2010 muestran un avance en la cobertura del gas de red a nivel provincial y municipal. En Lanús, según los datos más actuales, hay cerca de 32.000 hogares en viviendas que no tienen gas de red. En estos casos, el recurso más utilizado es el gas en garrafa (20,4 por ciento sobre el total)

Fig. 33 Combustible utilizado principalmente para cocinar. Lanús, 2010.
Fuente: Elaboración propia en base a CNPHV 2010 (INDEC)

Combustible utilizado principalmente para cocinar	Lanús		Provincia de Buenos Aires	
	Total de hogares	Distribución porcentual	Total de hogares	Distribución porcentual
Total	149.594	100,0	4.789.484	100,0
Con gas de red	117.624	78,6	3.110.444	64,9
Sin gas de red	31.970	21,4	1.679.040	35,1
<i>Gas a granel (zeppelin)</i>	132	0,1	20.578	0,4
<i>Gas en tubo</i>	1.014	0,7	95.822	2,0
<i>Gas en garrafa</i>	30.466	20,4	1.542.440	32,2
<i>Electricidad</i>	181	0,1	7.974	0,2
<i>Leña o carbón</i>	59	0,0	7.463	0,2
<i>Otro</i>	118	0,1	4.763	0,1

Condición habitacional

Situación habitacional en el conurbano bonaerense

Las dos modalidades en que se registra la producción informal de viviendas en la metrópolis bonaerense son las villas de emergencia o villas miseria, predominantes en sitios centrales de la conurbación, y los asentamientos, ubicados en general en zonas periféricas. En tanto que “las villas se caracterizan por ser un conjunto altamente hacinado de viviendas muy precarias distribuidas en el terreno casi unas sobre otras a las cuales se llega por medio de pasillos estrechos” (UTPMP, 2011), sin integración actual ni potencial con la trama urbana formal, los asentamientos constituyen “ocupaciones que intentan mantener la trama urbana, donde los terrenos ocupados se hayan subdivididos en lotes y manzanas y donde se respeta el trazado de las calles y espacios destinados para distintas actividades o servicios (cancha de fútbol, salita médica, escuela, entre otros). La configuración espacial resultante toma como modelo el loteo popular distanciándose del trazado espacial que presenta la villa” (UTPMP, 2011, Merklen: 1997; Cravino: 2009a).

El cuadro de la figura 107 (reproducido del INDEC) indica la situación de la vivienda en los 24 partidos del Gran Buenos Aires según la información del Censo 2010. De su lectura, surge para todo el conurbano una población de 499.743 personas habitando en viviendas tipo rancho, casilla, pieza de inquilinato, hotel o pensión, locales no construidos para habitación o viviendas móviles, lo cual representa un 5,07 del total provincial, agrupados en 135.125 hogares (4,57% del total). Los indicadores de Lanús son sensiblemente mejores al del total del conurbano: 8.538 personas (1,87 % del total de habitantes) viviendo en 2.640 hogares (1,76% del total).

En cambio, el relevamiento de Villas y Asentamientos en el Gran Buenos Aires, realizado por la ONG Un Techo para mi País Argentina (2011) para 30 Partidos del Aglomerado del Gran Buenos Aires, existen en dicho recorte territorial 864 villas y asentamientos. en los que residen 508.144 familias. Según dicho estudio, “la distribución de las urbanizaciones informales no es homogénea hacia el interior del conurbano. De este modo los datos relevados indican que en la primera corona las villas y los asentamientos se distribuyen en proporciones semejantes (las villas representan el 55,1% y los asentamientos el 44,9%). En la segunda y tercera corona las villas van perdiendo importancia predominando los asentamientos como forma principal de ocupación del suelo”.

Entre los programas que intentan paliar los problemas de vivienda de los sectores populares, se destaca por su magnitud cuantitativa el Programa Federal de Construcción de Viviendas, implementado por el gobierno nacional. Según UTPMP (2011) “se encuentran en implementación programas anteriores al 2004 como el Programa de Mejoramiento de Barrios (Promeba) o el Programa de Emergencia Habitacional (conocido como “Techo y Trabajo”), y otros programas de regularización dominial (como el Plan Arraigo), entre otros. Del conjunto de los programas mencionados el Programa Federal de Emergencia Habitacional tiene por objetivo fomentar la utilización de mano de obra mediante la formación de cooperativas de trabajo (integradas por los beneficiarios del programa “Jefas y Jefes de Hogar”) y la construcción de viviendas en pequeña escala, el Programa de Mejoramiento de Barrios tiene por finalidad proveer de infraestructura urbana y/o equipamiento social mientras que los programas que continúan al Plan Arraigo se centran en la regularización dominial”.

Figura 107. Provincia de Buenos Aires, 24 partidos del Gran Buenos Aires. Viviendas particulares habitadas, hogares y población censada por tipo de vivienda, según partido. Año 2010

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Fig. 34

Partido	Total	Tipo de vivienda							
		Casa	Rancho	Casilla	Departamento	Pieza/s en inquilinato	Pieza/s en hotel o pensión	Local no construido para habitación	Vivienda móvil
Total									
Viviendas	2.653.288	2.212.645	17.794	73.827	329.731	12.452	1.405	5.091	343
Hogares	2.934.373	2.447.992	21.904	86.897	352.256	17.244	2.036	5.601	443
Población	9.859.658	8.440.752	86.347	345.438	919.163	47.897	4.952	14.102	1.007
Almirante Brown									
Viviendas	142.614	121.679	1.109	5.608	13.607	350	17	213	31
Hogares	156.918	133.895	1.325	6.394	14.591	426	24	231	32
Población	550.322	473.926	5.217	24.454	44.826	1.123	56	654	66
Avellaneda									
Viviendas	103.661	69.989	487	1.134	30.936	663	105	341	6
Hogares	113.142	77.147	606	1.421	32.531	891	156	384	6
Población	340.258	242.991	2.258	5.105	86.333	2.135	433	991	12
Berazategui									
Viviendas	86.248	77.244	628	3.278	4.665	284	21	118	10
Hogares	93.164	83.356	713	3.635	4.947	347	24	131	11
Población	321.612	289.525	2.753	13.951	14.028	936	66	337	16
Esteban Echeverría									
Viviendas	77.955	69.899	708	1.908	4.870	402	40	115	13
Hogares	85.952	76.169	1.164	2.175	5.720	503	48	133	40
Población	300.256	271.313	3.656	8.117	15.257	1.337	140	372	64
Ezeiza									
Viviendas	41.661	37.586	494	1.949	1.370	175	2	77	8
Hogares	44.487	40.085	534	2.106	1.453	215	3	80	11
Población	160.254	145.421	2.076	8.147	3.825	559	4	208	14
Florencio Varela									
Viviendas	104.128	90.486	1.208	7.807	4.036	364	20	194	13
Hogares	113.135	98.486	1.305	8.391	4.263	431	35	210	14
Población	421.795	369.658	5.274	32.453	12.633	1.102	88	557	30
General San Martín									
Viviendas	121.392	95.041	680	1.867	22.499	779	164	355	7
Hogares	133.202	104.541	777	2.155	24.012	1.150	185	375	7
Población	411.786	333.485	2.953	8.233	62.919	2.880	378	925	13
Hurlingham									
Viviendas	50.403	45.302	193	891	3.641	214	54	105	3
Hogares	55.122	49.442	228	1.054	3.972	245	57	121	3
Población	180.360	163.082	828	3.944	11.524	577	149	248	8

Ituzaingó									
Viviendas	48.074	45.473	143	748	1.522	92	1	95	-
Hogares	51.444	48.594	172	838	1.619	111	9	101	-
Población	164.759	156.584	602	2.973	4.082	280	19	219	-
José C. Paz									
Viviendas	65.708	61.336	603	2.382	1.004	236	29	109	9
Hogares	71.722	66.868	693	2.636	1.080	285	35	116	9
Población	265.167	248.039	2.681	10.364	2.923	728	79	330	23
La Matanza									
Viviendas	405.338	329.735	3.941	13.849	53.879	2.891	149	848	46
Hogares	484.909	392.986	5.624	19.929	60.486	4.651	228	958	47
Población	1.771.261	1.459.535	25.304	91.349	176.039	15.425	736	2.737	136
Lanús									
Viviendas	137.132	109.253	352	1.135	25.735	425	60	167	5
Hogares	149.594	119.490	411	1.308	27.464	606	122	188	5
Población	457.032	377.179	1.446	4.702	71.315	1.546	362	470	12
Lomas de Zamora									
Viviendas	167.304	144.194	1.231	3.014	17.496	1.087	42	230	10
Hogares	188.844	163.365	1.494	3.519	18.507	1.578	106	263	12
Población	611.559	544.915	5.216	12.373	43.551	4.565	268	637	34
Malvinas Argentinas									
Viviendas	80.186	73.960	687	2.945	1.878	488	51	171	6
Hogares	89.338	82.251	799	3.305	2.090	637	58	192	6
Población	320.647	296.673	3.146	12.782	5.658	1.715	146	516	11
Merlo									
Viviendas	135.383	122.412	1.110	5.433	5.744	410	15	254	5
Hogares	147.716	133.503	1.231	5.965	6.218	498	29	267	5
Población	526.908	479.994	4.830	23.504	16.405	1.371	83	711	10
Moreno									
Viviendas	114.125	103.136	1.014	5.251	4.123	342	14	192	53
Hogares	124.016	111.937	1.104	5.677	4.538	429	15	210	106
Población	451.170	410.673	4.015	21.539	12.902	1.114	34	572	321
Morón									
Viviendas	100.936	84.082	157	754	15.394	166	166	210	7
Hogares	106.902	89.226	185	845	15.956	242	210	231	7
Población	317.820	273.187	620	2.950	39.669	492	324	556	22
Quilmes									
Viviendas	163.717	140.172	1.072	5.229	16.214	669	102	246	13
Hogares	177.110	151.891	1.197	5.742	17.009	863	136	258	14
Población	579.961	509.412	4.599	21.760	41.147	2.136	304	565	38
San Fernando									
Viviendas	44.745	34.633	232	807	8.520	405	34	93	21
Hogares	49.384	38.519	289	921	8.998	473	50	109	25
Población	161.673	132.386	1.111	3.420	23.127	1.234	96	263	36
San Isidro									
Viviendas	91.830	69.648	189	790	20.811	181	59	128	24
Hogares	97.213	74.156	223	891	21.455	250	77	137	24
Población	290.675	236.369	797	3.280	49.143	632	131	287	36
San Miguel									
Viviendas	72.989	63.603	492	1.596	6.788	370	27	111	2
Hogares	80.627	70.322	603	1.834	7.220	475	38	133	2
Población	274.613	246.863	2.347	6.851	16.962	1.154	77	353	6

Tigre									
Viviendas	98.616	87.139	763	3.895	5.808	750	49	168	44
Hogares	108.558	95.508	886	4.386	6.451	995	105	177	50
Población	375.042	335.173	3.393	16.723	16.324	2.621	299	418	91
Tres de Febrero									
Viviendas	104.154	75.794	233	858	26.457	460	97	250	5
Hogares	112.588	82.347	259	976	27.960	598	168	275	5
Población	337.408	255.950	934	3.661	74.353	1.455	415	635	5
Vicente López									
Viviendas	94.989	60.849	68	699	32.734	249	87	301	2
Hogares	99.286	63.908	82	794	33.716	345	118	321	2
Población	267.320	188.419	291	2.803	74.218	780	265	541	3

Áreas en situación de precariedad habitacional

El municipio de Lanús presenta numerosos sectores residenciales en situación de informalidad, los cuales surgen, en gran medida, a partir del progresivo desmantelamiento de antiguas zonas industriales, razón por la cual aparecen concentrados especialmente en la ribera del Riachuelo y el noreste del partido, destacando también aquellos localizados en la ex traza de la Avenida General Paz y antiguo ferrocarril provincial.

Tal como se mencionara anteriormente, al año 2001 se registraba que el 11,7% de los hogares residían en vivienda deficitaria. El concepto de vivienda deficitaria incluye las denominadas casas tipo B, piezas en inquilinato, ranchos, casillas, locales no construidos para habitación, y viviendas móviles. En total, se registran 11.808 Casas tipo B, 468 ranchos y 2.853 casillas. Estas cifras ubican a Lanús en una aparente ventaja relativa respecto del promedio provincial (19,7%). La situación de tenencia de la vivienda se muestra más acorde a la Provincia, y la calidad de las viviendas puede ser calificada como aceptable en relación al promedio (Fig. 27)". Cabe destacar que dichos datos están desactualizados, pero no han sido publicadas aún las cifras correspondientes al censo del año 2010.

Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en el Censo 2010, el partido de Lanús registra un 2,6% de hogares con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto).

En la figura 67 se indican las villas de emergencia y otros asentamientos de precariedad habitacional en el partido, localizados en su mayor parte en los alrededores del Riachuelo, en el otro extremo del partido, en Monte Chingolo, y en la traza desafectada para la prolongación de la Avenida General Paz.

Según el relevamiento llevado a cabo por la ONG "Un techo para mi país" en Lanús se registran 4 Asentamientos, 17 Villas y un barrio "Indefinido", en total 22 barrios (2,5% del total de la región), habitadas por 19.187 familias (3,8% del total de la región).⁵¹ La unidad de análisis de dicha investigación son las villas y los asentamientos, definidos como "un conjunto de un mínimo de 8 familias agrupadas o contiguas, que no cuenten con acceso regular a al menos uno de los servicios básicos (agua potable, luz eléctrica y alcantarillado público) y que se encuentren en una situación irregular de tenencia del terreno".

En tanto, una investigación del equipo INFOHABITAT, de la Universidad Nacional de General Sarmiento, registra para el Municipio de Lanús 30 villas y asentamientos informales que ocupan aproximadamente 265 hectáreas -alrededor de del 6% de la superficie del partido-, conformadas por 16.898 viviendas donde habitan 67.826 (INFOHABITAT, 2011). Esta cifra representa casi el 15% de la población del partido. Ver figura 35.

51/ Entre las villas Figuran: Barrio Pampa, Barrio Talleres (o Villa Los Chaqueños), General Belgrano (o Sapito), La Fe, La Maquinita, Los Ceibos, Puente Alsina, Santa María, Urquiza, Vías Muertas, Villa Arias (o General Paz), Villa Balcarce, Villa de Luján, Villa Esperanza, Villa Jardín (o Villa Diamante), Villa Monte Chingolo, Villa Ofelia. Los asentamientos relevados incluyen: Eva Perón, Primero de Mayo (o Tala / Talita), Tres de Febrero, Villa Obrera (o El Morro). Finalmente se identifica a Villa White (Ponderosa) como conjunto indefinido.

Fig. 35 Información de Villas y asentamientos de Lanús, 2001.

* La posesión del predio ACUBA fue reintegrada al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, luego de que el Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes (responsable del seguimiento de la causa Mendoza – Cuenca Matanza Riachuelo) constatará que no se había cumplido con el destino para el cual se le había cedido el citado predio a la Asociación de Curtidores de la Provincia de Buenos Aires (ACUBA).

Fuente: Elaboración propia en base a datos de INFOHABITAT, Universidad Nacional de General Sarmiento.
<http://www.infohabitat.com.ar/web/>

Fig. 35					
Localidad	Villa o Asentamiento	Superficie (ha)	Cantidad de viviendas	Cantidad de habitantes	Dominio
Remedios de Escalada	1° de Mayo	5.2	135	395	Fiscal Nacional
	Tala 1	2.5	81	234	Fiscal Nacional
	Esperanza	8.7	603	2287	Fiscal Nacional
	Balcarce	4.4	401	1514	Fiscal Nacional
	Tres de febrero	5.1	335	1021	Fiscal Nacional
	Talleres	4.2	159	534	Fiscal Nacional
	Melo	5.4	14	60	Fiscal Nacional
Lanús Oeste	Luján	7.1	197	642	Fiscal Nacional
	S/n	1.6	s/d	s/d	s/d
	ACUBA	17.6	332	1552	Privado*
	9 de Julio	47.1	1304	5723	Fiscal Provincial
	Eva Perón	15.1	875	1038	Fiscal Nacional
	San Martín	2.7	513	2173	Fiscal Provincial
	San José Obrero	21.3	991	4151	Fiscal Provincial
Lanús Este	Ciudad Perdida	4.4	255	911	Privado
	B° Jardín	51.7	4547	17238	Mixto
	Gral. Belgrano	4.6	991	4151	Fiscal Provincial
Valentín Alsina	Pora	1.2	146	715	Privado
	Iliasa	7.3	369	1603	Privado
	La Pampa	3.9	229	970	Fiscal Municipal
	Radio El Puente	1.7	36	157	Privado
	San Francisco de Asís	1.5	109	475	Fiscal Nacional
Monte Chingolo	Campomar	0.3	17	70	s/d
	Los Ceibos	5.2	469	2044	Fiscal Municipal
	Corvalán	1	77	255	Privado
	La Fe	20.1	808	3347	Fiscal Nacional
	Urquiza	6.5	676	2748	Fiscal Nacional
Gerli	Vías Muertas	1.6	470	1759	Privado
	Santa María	4.3	1555	6452	Fiscal Nacional
Total	La Máquina	1.6	204	607	Privado
		264.9	16.898	67.826	-

El documento “Lineamientos...” por su parte sostiene que “hasta el año 1996 había 28 villas de emergencia, y en la actualidad han sido relevadas 68 zonas marginales y/o de gran vulnerabilidad socio económica, tales como los sectores denominados Barrios 9 de Julio, San José Obrero, Santa María, 1° de Mayo, Barrio Los Ceibos, Melo y San Martín, las Villas San Francisco de Asís, Barrio Pampa, Iliasa, Villa Jardín, Talleres, Balcarce, Tala I y II, Luján, Corvalán, Charcas, Vías Muertas, Monte Chingolo, Gral. Belgrano, La Máquina, Urquiza, Arias, Pora, Radio del Puente, Campomar, La Colonia, El Triángulo, 10 de Enero, y los asentamientos Acuba, Esperanza, Eva Perón y La Fe”.

Es posible que la diferencia de numérica en cuanto a la cantidad de asentamientos y villas sea en realidad producto de una divergencia en la manera de considerar administrativamente los límites y denominaciones de áreas que en general presentan soluciones de continuidad con ciertos grados de ambigüedad o solapamiento.

Se están llevando a cabo actualmente programas de urbanización y relocalización de villas y asentamientos, los cuales en su mayoría benefician al sector ribereño del Riachuelo: Proyecto Villa jardín (urbanización), Predio Vialidad (relocalización), Barrio Pampa (reordenamiento) y Área FFCC (reordenamiento). También se incluye el programa de renovación urbana ejecutado en el marco del PROMEBA (Programa de Mejoramiento de Barrios), que beneficia a los barrios Gaita, ACUBA, 10 de Enero, Eva Perón, 9 de Julio y San Martín. Las posibilidades de gestión y financiamiento que brinda ACUMAR a partir del denominado “Fallo Mendoza” de la Corte Suprema de Justicia explican esta concentración de soluciones de diverso tipo en el área mencionada. Según un documento oficial sobre los resultados de la gestión 2007-2011, la cantidad de viviendas gestionadas en estas operatorias asciende a 500.

Otros problemas en relación a la vivienda.

Al margen de las villas y asentamientos, enclaves particularizados de vivienda precaria, se identifican en el municipio otros problemas en relación a la situación habitacional, que ya hemos desarrollado anteriormente, como por ejemplo:

1. Conjuntos de vivienda social con distintos grados de deterioro.
2. Deterioro de viviendas de sectores de clase media sin capacidad de mantenimiento ni renovación
3. Problemas económicos financieros en el acceso a la vivienda por parte de sectores no considerados en los programas oficiales de vivienda social: trabajadores autónomos o precarizados, jóvenes, clase media baja, etc.
4. Convivencia de vivienda con industria
5. Problemas de tejido en convivencia de vivienda unifamiliar con edificios en altura

Por otro lado, se observan dos carencias significativas:

- tenencia precaria
- sistema sanitario precario.

Por un lado, el Municipio enfrenta un déficit de casi 14.000 viviendas (solo para cubrir el problema de los hogares en situación de extrema precariedad) y una combinación de problemas de tipo dominial, infraestructural, económico - financiero y urbanístico para el conjunto de la vivienda existente. Pero por otro lado, el problema resulta acotado en relación al de otros municipios de conurbano bonaerense, y existen programas de vivienda, regularización dominial y dotación de infraestructuras y servicios que cuentan con adecuados y sostenibles niveles de financiación en otros niveles del Estado (provincial, nacional e incluso suprajurisdiccional, como en el caso de ACUMAR).

Actividades económicas y situación de la PEA

En primer lugar, podemos decir que la ubicación geográfica de Lanús -al limitar con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo la frontera el Riachuelo, afluente del Río de la Plata-, y al ser uno de los principales accesos al sur de conurbano bonaerense-, se traduce en vínculos y posibilidades económicas muy significativas. No obstante, el hecho de pertenecer a la Cuenca Matanza Riachuelo, altamente deteriorada en términos ambientales, también tiene por efecto un incremento en los costos de producción.

Empresas y actividades

En el partido hay actualmente en actividad 500 empresas grandes, 3 mil medianas y pequeñas y 13 mil locales comerciales. Se ubica en el décimo lugar en cuanto a la producción de bienes y servicios. En cuanto a la cantidad de locales cada 10.000 habitantes, Lanús está en el 18° lugar respecto al total de partidos del AMBA y en el 5° en cuanto a cantidad de locales industriales, contabilizando 17.000 locales y ocupando 14 mil trabajadores. 15% de los mismos son PYMES y el resto se distribuye entre micro y grandes empresas.

En el período 1985-2004 se verifica una tendencia a la reducción en el número de locales industriales, tanto por km² (44%) como en relación a la población (42%) y disminuye en dos empleados el promedio de ocupación por local industrial. Así, el índice de industrialización, que evidencia el nivel de industrialización en relación al nivel general de la provincia de Buenos Aires,

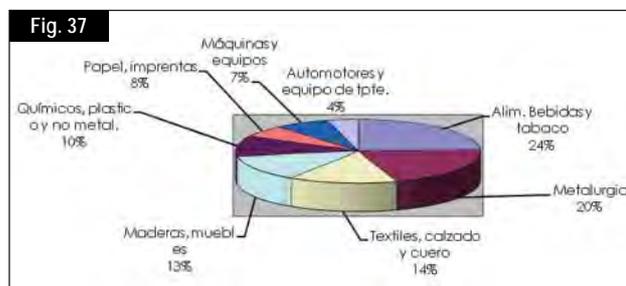
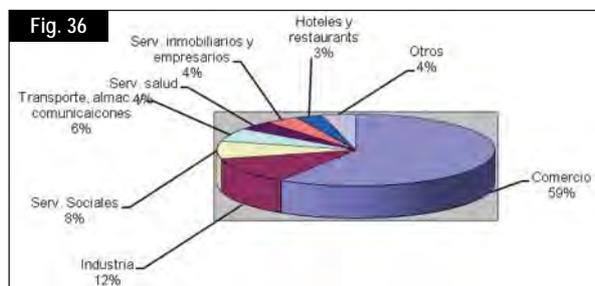
se reduce en 0,4 puntos entre 1994 y 2004, posicionando al municipio muy cerca del promedio provincial.

Según la encuesta del 2006 del observatorio PYME bonaerense se verifica que una de cada cuatro PYMES industriales del conurbano sur están achicándose o en estancamiento, y 70% de las PYMES tienen alta dificultad para contratar operarios calificados. A su vez, el 60% brindó capacitación a su personal -21% más que durante el 2003- y entre ellos el 10,2% lo ha hecho a través de la utilización de algún programa público destinado a tales fines. El 85% de las empresas cuenta con una constitución jurídica formal, ya sea Sociedad anónima o de responsabilidad limitada.

En cuanto al empleo industrial se evidencia que 72% de las industrias emplean entre 1 a 4 operarios y el 21% entre 5 y 19 operarios, por lo que puede afirmarse que predominan los establecimientos familiares o PYMES, en tanto que el 7% restante se distribuye en establecimientos que emplean entre 20 y 49 operarios y más de 50 personas, los cuales representan el 5% y el 2% respectivamente.

Fig.36 Locales por actividad. En %

Fig. 37 Locales industriales por subsector. En %



Valor agregado

Según datos del Censo Nacional Económico 2004/5 Lanús está en el décimo lugar en cuanto al valor agregado bruto de producción (VABP) de bienes (\$1.483,9 millones), dentro de los 40 partidos que conforman el AMBA considerada por el censo -. A su vez, está en el octavo lugar en cuanto al VABP de servicios (\$1.736 millones). Sin embargo, a pesar de estar posicionado entre los diez primeros tanto en producción de bienes como de servicios, si se calcula el valor total de la producción (\$3.219,9 millones) en relación a la cantidad de habitantes Lanús ocupa un bajo lugar, el 24°, con un valor bruto agregado de \$7.100 anuales por habitante cuando el promedio para el AMBA es \$9.500⁵².

De lo antedicho se desprende que Lanús posee significancia en la industria, dada la cantidad de locales industriales por habitante, pero el partido no es significativo con relación el AMBA en su generación de valor por habitante.

Actividades económicas agregadas

En base al Producto Bruto Geográfico (PBG) del año 2003, cuatro sectores son predominantes en la economía de Lanús abarcando el 77,7% del producto:

- Industria manufacturera, 40,6%
- Servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler, 16,4%
- Transporte, almacenamiento y comunicaciones, 12,1%
- Comercio al por mayor, por menor y reparaciones, 8,6%.

De estos cuatro sectores el transporte, almacenamiento y comunicaciones mostró un incremento del 28% en el período intercensal 1993-2003; la industria manufacturera creció al 17% y los sectores de servicios disminuyeron en 28%.

Fig. 38

Indicador	Puesto
Densidad (hab/km2)	2°
Locales industriales/10 mil hab	5°
VABP bienes y servicios	10°
Locales/10 mil habitantes	18°
VABP/habitante	24°

Fig. 38 Puestos de Lanús en los partidos del AMBA

52/ Para este cálculo se utilizaron las cifras poblacionales de 2001, ya que los datos de producción son de 2003.

PEA, empleo y nivel de ingresos

Se estiman⁵³ 17.590 desempleados, o casi el 8% de la población económicamente activa. Por su parte la subocupación alcanza a 20.260 personas, o el 9,1% de los activos del partido.

Fig. 39

	Población	PEA - Actividad	Empleo	Desocupación	Subocupación	Subocupación demandante	Subocupación no demandante
%	100,0	49,1	45,2	7,9	9,1	5,7	3,4
Población	453.500	222.669	204.982	17.591	20.263	12.692	7.571

En materia de ingreso y empleo podemos decir en primer lugar que existe un estancamiento del producto por habitante en tanto el ingreso por habitante es menor al del 1993. Creemos que esto puede explicarse por el proceso de desindustrialización que se vivió en los 90. Concomitantemente se dio un aumento en el nivel y participación en ciertas ramas de servicios. Asimismo, las PYMES se expanden pero en ramas que pierden peso: son pequeñas unidades familiares, mayormente no registradas. En este sentido se da también un proceso de precarización del empleo: el empleo en negro supera el 50%, alcanzando cerca del 70% en el sector textil. A esto se superpone una pérdida de empleo visto que la ocupación por local pasó de 10,1 empleados en 1994 a 8,3 diez años después, y un aumento del desempleo abierto, en sus diversas formas e impactando mayormente en los jóvenes.

Análisis por sector y rubro de actividad

En el partido existen un parque industrial, el CEPILE "Polo Industrial Lanús", que está ubicado en la localidad de Lanús Este, a 30 Km. del puerto de Dock Sud y 35 Km. del aeropuerto de Ezeiza. Es de propiedad mixta, estatal y privada. Ocupa 49 manzanas en precinto, con 39 empresas y se encuentra actualmente completo. En 2008 recibió subsidios provinciales para pavimentar sus calles internas como parte de la política del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires para la apertura y consolidación de parques industriales. El parque por una parte presenta una concentración de empresas dedicadas a la producción de aceites y grasas, plásticos, metales, papel y cartón, lo cual brinda oportunidades para el fomento de políticas de cooperación y asociación entre empresas y el aprovechamiento de economías de escala e internas. Por otra parte, se da una diversificación en varios rubros: fabricación de productos de limpieza, sustancias y productos químicos en general, productos comestibles, fundición de metales, reciclados de plástico y vidrios y servicios de transporte de carga-logística.

Existe una segunda zona de concentración industrial en la ribera del Riachuelo, al noroeste del partido con establecimientos en grandes predios.

Actualmente el Municipio de Lanús está elaborando un proyecto para construir un nuevo Parque Industrial en el predio de la ex ACUBA, donde se localizarán las curtiembres, actualmente diseminadas por todo el Partido. El mismo se describirá en detalle más adelante.

Los sectores predominantes en la economía de Lanús

Las principales aglomeraciones productivas del partido son las curtiembres y productos de cuero y calzado, los productos de papel –ambas concentradas en Valentín Alsina-, el sector metalmeccánico -distribuido en todo el partido, aunque existe cierta concentración en el parque industrial CEPILE ubicado en Lanús este - y la industria autopartista.

Fig. 39 Partido de Lanús. Tasa de empleo y desempleo. En % y habitantes. 2do trimestre 2011

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos EPDH 2011, INDEC.

53/ Según Encuesta Permanente de Hogares EPDH del INDEC y con los datos correspondientes al Gran Buenos Aires del 2do trimestre del 2011

- **Curtiembres**

Existen 150 curtiembres en Lanús -de las cuales 140 son PYMES- que llevan a cabo etapas intermedias del proceso completo. Dicha industria genera 40 mil empleos en el partido – 15 mil empleos directos y 25 mil indirectos, la gran mayoría formales - empleando al 80% de la PEA de Valentín Alsina y Villa Jardín. Las curtiembres están nucleadas en la Unión de Curtiembres Argentinos (UCA). Las principales son Arley, Pantín, Fontenla, Pisacreta, Gaiti, Ursioli, La Teresa, Marcelo Luciano.

El principal problema asociado a las curtiembres es que generan una gran contaminación en un sector en el que no existen cloacas, y los desechos se vuelcan directamente al Riachuelo. Solucionar este problema medioambiental requiere de una fuerte inversión: las plantas de tratamiento grandes tienen un costo de 4 millones de pesos, y las chicas 450.000 pesos (fuente: entrevista a IMDELA).

No obstante, muchas curtiembres cumplen la normativa ambiental a través del ISO 14000 y pocas curten cueros que es la parte más contaminante del proceso debido al uso de cromo: Arley, Fonseca y Ursuili. Se está considerando construir un sistema común de cañerías que transporte los desechos a la planta de tratamiento de ACUBA.

Un segundo problema es que la industria del cuero local no está pudiendo competir con las importaciones de países como Marruecos, India, y China. Dos incertidumbres aquejan a las empresas: (i) qué tecnología incorporar por cada establecimiento y su financiamiento; y (ii) si conviene una ribera común con concentración para curtiembres.

Algunas empresas se relocalizan: parte en Bolívar, Provincia de Buenos Aires; otra como Arley se muda a Santa Fe por ser originarios de allí; otras siete empresas no decidieron a qué lugar.

Las principales curtiembres son La Teresa, Arley, Gaita, Isacreta, Pantin SA, Fontenla.

- **Industria Textil**

La industria textil no presenta problemas respecto a la necesidad de relocalizarse. Al igual que la industria del cuero, está amenazada por la competencia de las importaciones. Un ejemplo es la empresa mayor en el rubro camisería que importa todos los componentes, pero si empezara a fabricar localmente emplearía a 250 personas. Además tiene altos costos en cargas sociales y presenta una alta tasa de informalidad laboral – aproximadamente del 70% - ya que gran parte del trabajo se realiza en talleres clandestinos. No obstante la industria textil en el partido se encuentra en una etapa de inversión y crecimiento con muy buenas perspectivas.

Las principales empresas textiles son Caimari y la Cardeuse.

- **Calzado**

Se importaron 4 millones de pares de zapatos menos que en años anteriores, lo que repercutió en la generación de empleos. Sin embargo falta mano de obra capacitada para aparadores (oficio de los que arman el zapato), quienes además sufren muchas veces la informalidad laboral. Esta industria no genera problemas de medio ambiente ya que sólo es ensamble.

- **Alimenticias**

La industria alimenticia presenta buen nivel de inversión y tecnología, aun-

que algunas empresas sufren la falta de acceso al crédito. Hay poca informalidad laboral en el sector.

Las principales empresas son Kaisa; Lipo; Ojalmar, Mendía.

- **Papel y Gráfica**

Las empresas del rubro presentan graves dificultades para acceder al crédito, altas tasas de informalidad laboral y maquinaria obsoleta. Cabe destacar que Lanús cuenta con la única empresa en el país que fabrica las planchas offset utilizadas en la edición de diarios.

La principal empresa es Osvaldo Palmieri (única de placas Offset).

- **Metalmecánica**

El sector está en crecimiento, pero las perspectivas a futuro son dudosas por una problemática relación bilateral con Brasil: los autopartistas tienen problemas para ajustar los precios a causa de la inflación y la devaluación del real (12% durante 2011), ya que no pueden trasladar los incrementos en los gastos a las automotrices. Además, el chaperío – su materia prima - aumentó los precios en dólares.

Las principales empresas del sector son Marcelo Lucioni, Fursioli.



Infraestructura de servicios y ambiente

DetECCIÓN DE ÁREAS SERVIDAS POR REDES DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.

En esta unidad temática se presenta la infraestructura de los servicios urbanos existentes en el área de estudio, considerando **sus características, su incidencia sobre el bienestar de la población y su déficit.**

A tal fin se analizan los servicios de saneamiento (abastecimiento de agua potable y evacuación de efluentes cloacales, desagües pluviales y control de ascenso de la napa freática), de provisión de energía (eléctrica y gasífera), de gestión de los residuos sólidos, considerando el transporte, tratamiento y disposición final de los mismos, del estado de conservación y mantenimiento del pavimento, el alumbrado público y del acceso a la comunicación (telefonía e internet).

En el territorio municipal hay una marcada diferencia en cuanto al grado de cobertura de servicios e infraestructura pública.

Provisión de energía

- **Energía eléctrica**

El presente análisis se dedica a la realización de un diagnóstico del servicio de energía eléctrica de la RMBA, con precisiones sobre el municipio de Lanús cuando la información disponible lo permita.

Se puede caracterizar a la región metropolitana como una importadora neta de energía, dado que casi un 40% de la energía que consume le es provista a través del Sistema Interconectado Nacional, tanto desde las centrales hidroeléctricas de Yacypetá, de Salto Grande y de las ubicadas en la región del Comahue, como de las centrales nucleares (Ambiental de Buenos Aires - <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/>).

En relación a la infraestructura eléctrica, la región metropolitana es la región del país con más densidad de líneas eléctricas. La electrificación es prácticamente total, abasteciendo al 98,6% de la población del Municipio de Lanús y el servicio está a cargo de las empresas concesionarias EDESUR (INDEC Censo 2001).

Para cubrir la demanda, la Región Metropolitana depende totalmente del sistema interconectado nacional - MEM-. Por lo tanto, los tres nodos troncales (Abasto, Ezeiza y Gral. Rodríguez) a través de los cuales ingresa la energía, son de fundamental importancia para el municipio.

En lo que respecta a la distribución, EDESUR constituyen monopolios físicos, siendo concesionario del sistema de distribución, lo cual determina que el abastecimiento de la demanda esté atado exclusivamente a esta empresa. La participación del ENRE como ente regulador es esencial para preservar los intereses de los usuarios, en el más amplio de los sentidos. El mismo deberá considerar no sólo los aspectos que hacen al corto plazo, sino también aquellas decisiones del presente con incidencia futura.

El servicio no presenta restricciones desde el punto de vista de la generación, en tanto que los posibles cuellos de botella se sitúan a nivel de la distribución, a cargo de Edesur, más aun cuando se producen picos de demanda.

Del análisis de la capacidad remanente del sistema de transmisión se observa que, en la zona de EDESUR, existen ternas de unión entre subestaciones con nula o muy baja capacidad para cubrir aumentos futuros en su demanda local. Esta precariedad del sistema tiene manifestaciones visibles en el presente, cuando se producen picos de consumo estivales que determinan la interrupción del servicio, situación denunciada en muchos de los reclamos que los usuarios han realizado ante el ENRE.

De acuerdo al Marco Regulatorio de la concesión de la generación, transporte y distribución de energía eléctrica a nivel nacional (Ley 24.065/92), en el que se incluye el caso del Municipio de Lanús, la empresa concesionaria de la distribución de electricidad está obligada a satisfacer la totalidad de la demanda que le sea requerida en su jurisdicción, en la calidad adecuada.

Los parámetros de calidad están definidos en los contratos y en la normativa y aumentan en forma progresiva. En lo que respecta a las condiciones contractuales de inversión y si bien no Figuran planes de cumplimiento obligatorio, el ENRE como organismo de control, debería vigilar el cumplimiento de las normativas mencionadas.

Lo anterior indica, que no debieran existir situaciones de déficit entre oferta y demanda de energía eléctrica en los sistemas de distribución. Sin embargo, el sostenido incremento de demanda en el municipio ha producido ya un desbalance negativo en el sistema, expresión de lo cual son los cortes de energía registrados a fines del año 2010, en el barrio de Remedios de Escalada.

Las obras comprometidas, por la empresa privada EDESUR apuntaban a superar este desajuste entre oferta y demanda, extendiendo y reforzando las líneas de distribución en Remedios de Escalada, una de las zonas más afectadas por los cortes de luz. Sin embargo este grave incidente lleva a reflexionar sobre diferentes aspectos de la calidad, seguridad y regulación y control del servicio.

Las obras que permitirán mejorar la distribución de energía eléctrica en el área serán la colocación de un nuevo cable con capacidad para transportar 6000 KW en Remedios de Escalada Oeste.

El municipio de Lanús ha presentado en su evolución algunas características particulares, las cuales enmarcaron la evolución de la demanda y el desarrollo de la infraestructura de abastecimiento eléctrico. Entre las mismas merecen mencionarse que:

- La población del municipio ha permanecido casi invariable en la última década;
- Existieron cambios en la disposición espacial de la población; retiro de algunas industrias y fuerte crecimiento de otras actividades económicas vinculadas al sector servicios;
- El "blanqueo" de consumos eléctricos ilegales;

Estos importantes cambios hacen suponer probables deficiencias en la adaptación de la infraestructura destinada al abastecimiento del servicio eléctrico. Estas deficiencias se ven en parte corroboradas por el número (casi creciente) de reclamos de los usuarios sobre el producto técnico, comercial y falta de suministro.

Dentro de la órbita del municipio de Lanús, en el año 2009, el consumo se concentró en los sectores residencial y comercial. Ambos sectores consumieron el 64.5% de la energía total (646 GWh) y agruparon el 97,5% del total de

los usuarios (163.766). El sector industrial, con una creciente participación en los últimos años, ocupó en ese área, un 26.7% del total de la energía consumida en el municipio (Secretaría de Energía de la Nación 2009).

Dentro de los Grandes Usuarios, el sector industrial y el comercial representan el 80.2% del total (Secretaría de Energía de la Nación 2009).

Fig. 40

Fuente: Secretaría de Energía de la Nación - <http://energia3.mecon.gov.ar>

Fig. 40
Año 2009
Capital Federal y GBA
EDESUR - Empresa Distribuidora SUR
Cantidad de usuarios

Departamento	Ente	Total	Residencial	Comercial	Industrial	Serv. Sanit.	Al Público	Tracción	Riego	Oficial	E. Rural	Otros
Lanús	EDESUR	167.975	149.264	14.502	3.570	3	1	69	0	566	0	0
TOTAL ÁREA EDESUR		2.305.061	2.007.305	263.346	23.541	561	14	1.345	0	8.949	0	0

Grandes usuarios del MEM- Cantidad de usuarios
Área EDESUR

Departamento	Ente	Total	Residencial	Comercial	Industrial	Serv. Sanit.	Al Público	Tracción	Riego	Oficial	E. Rural	Otros
Lanús	EDESUR	38	0	8	28	2	0	0	0	0	0	0
TOTAL ÁREA EDESUR		628	0	318	293	17	14	0	0	0	0	0

Fig. 41
Año 2009
Capital Federal y GBA
EDESUR - Empresa Distribuidora SUR
Facturado a Usuario final
Valores expresados en MWh

Departamento	Ente	Total	Residencial	Comercial	Industrial	Serv. Sanit.	Al Público	Tracción	Riego	Oficial	E. Rural	Otros
Lanús	EDESUR	1.001.708	494.734	151.425	267.265	28.241	38.549	5.493	0	16.001	0	0
TOTAL ÁREA EDESUR		16.071.500	6.478.044	4.778.510	2.766.052	337.967	470.215	458.547	0	782.166	0	0

Facturado de Grandes Usuarios el MEM
Área EDESUR- Valores expresados MWhh

Departamento	Ente	Total	Residencial	Comercial	Industrial	Serv. Sanit.	Al Público	Tracción	Riego	Oficial	E. Rural	Otros
Lanús	EDESUR	140.481	0	18.643	93.986	27.852	0	0	0	0	0	0
TOTAL ÁREA EDESUR		2.701.608	0	932.211	1.504.216	265.181	0	0	0	0	0	0

Los consumos de los Servicios Sanitarios corresponden fundamentalmente al bombeo para la producción y distribución de agua potable y estaciones elevadoras de líquidos cloacales. El total del consumo de este sector representa el 2,8% de la demanda total del municipio. El consumo de los grandes usuarios de este sector representa el 19,8% del total (Secretaría de Energía de la Nación 2009).

Fig. 41

Fuente: Secretaría de Energía de la Nación - <http://energia3.mecon.gov.ar>

El alumbrado público explica más de un 3.85% de la energía facturada. Es notable la ausencia de grandes usuarios con contratos en este sector, ya que la demanda se encuentra fuertemente concentrada por usuario, lo que les permitiría obtener un elevado margen de negociación con el generador (Secretaría de Energía de la Nación 2009).

El sector oficial corresponde a los consumos de los organismos públicos, representa en el ámbito del municipio casi el 1,6% (16 GWh) de la facturación total. Este sector es muy heterogéneo ya que del mismo participan: establecimientos educativos, hospitales y oficinas correspondientes a diversos organismos, todos ellos afectados a diferentes jurisdicciones (e.g. municipal, provincial o nacional) (Secretaría de Energía de la Nación 2009).

• **Gas**

La industria del gas natural en la Argentina está organizada en tres segmentos bien diferenciados: producción, transporte y distribución⁵⁴.

La cobertura de gas por red en el Municipio de Lanús alcanza al 87,6% de la población, con 122.277 (hogares) usuarios servidos. El servicio de distribución de gas natural por redes está a cargo de la empresa concesionaria Metrogas (INDEC Censo 2001).

54/ Para mayores detalles a nivel regional remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini, del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

Todavía existe en el municipio alrededor de 56.000 habitantes (12,4%), asociada al sector de bajos recursos, que no tienen acceso al servicio de gas de red, debiendo abastecerse de este vital insumo a partir del gas natural licuado en garrafas (INDEC 2001).

La condición de monopolio que asume la empresa de distribución, resultante de la desarticulación de Gas del Estado (empresa única monopólica) obligó a la creación de un marco regulatorio y de un ente encargado de su cumplimiento, que simula situaciones de mercado competitivo. Nació así el Ente Nacional Regulador del Gas, ENARGAS, organismo descentralizado autárquico que tiene la misión de promover/simular la competencia del sector, alentar las inversiones para asegurar la expansión del sistema en el largo plazo, promover el uso generalizado del gas y garantizar su acceso por parte de los usuarios.

Servicios de saneamiento

• **Instalaciones sanitarias**

Existen distintas realidades respecto de las instalaciones sanitarias:

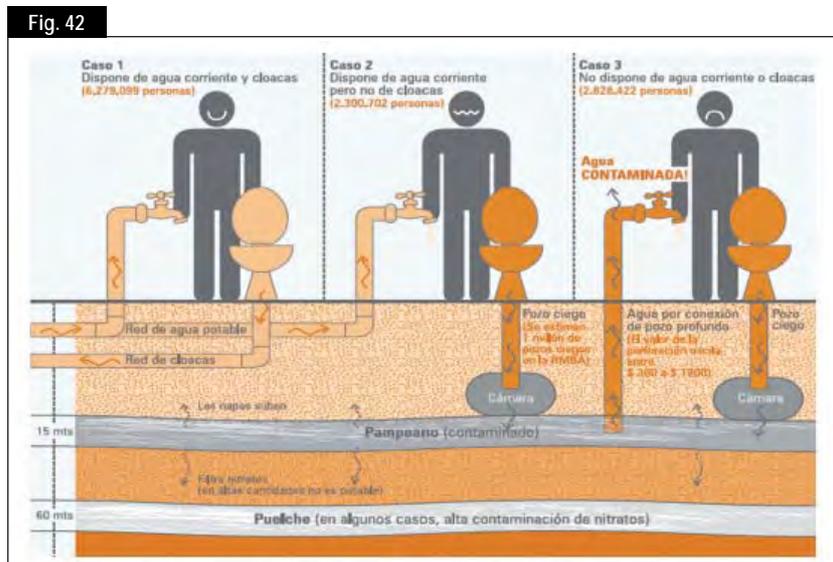
a. Disponer de agua corriente y cloacas, significa que todos los habitantes pueden acceder a la red de cloacas y agua potable, ya que existe instalada la infraestructura de servicios, aunque no implica que todos los habitantes sean usuarios.

b. Disponer de agua corriente pero no de cloacas, es decir que si bien existe infraestructura de acceso a la red de agua potable, no se cuenta con infraestructura de cloacas, por lo tanto se realizan pozos ciegos para desagotar las aguas residuales y excretas, con el consiguiente riesgo de contaminación de las aguas subterráneas.

c. No disponer de ninguna de las dos; esta situación es la más complicada, ya que al no existir infraestructura de agua potable y cloacas, se obliga a la población a realizar perforaciones para extraer agua y para desagotar las excretas, con el consiguiente riesgo de contaminación de las aguas subterráneas y afectación a la salud en el caso de contaminación cruzada (pozo ciego/ negro hacia la toma de agua).

Estas diferentes realidades en la Región Metropolitana pueden apreciarse inmediatamente en el siguiente gráfico:

Fig. 42 Situación sanitaria, Región Metropolitana
Fuente: Fundación Metropolitana, La Gran Ciudad, 2005, Nro. 5.



Provisión de agua potable⁵⁵

La **producción de agua superficial** proviene de dos grandes plantas potabilizadoras que captan el agua del Río de La Plata: el establecimiento Gral. Belgrano ubicado en el partido de Quilmes, y el Gral. San Martín que se encuentra en el tradicional barrio de Palermo, en la Ciudad de Buenos Aires. A través del proceso de potabilización que se realiza en estas plantas, la empresa transforma el agua cruda, obtenida del río, en agua apta para el consumo. La empresa la almacena en reservas para su posterior distribución a través de ríos subterráneos hacia cisternas subterráneas periféricas desde donde es elevada e impulsada a las redes de distribución.

En cuanto a la **producción de agua subterránea**, ésta se realiza a través de perforaciones, ya sea en forma puntual o en forma de baterías. El recurso subterráneo representa algo menos del 4% del total del agua producida.

El **sistema de distribución** está integrado por: ríos subterráneos, una red troncal y líneas de impulsión, la red primaria y la red secundaria, compuesta por distribuidoras y subsidiarias. La longitud total de esta enorme red de distribución es de 16.942,63 km. Las plantas potabilizadoras alimentan los ríos subterráneos, que transportan el agua potable por gravedad hacia cisternas subterráneas periféricas desde donde es elevada e impulsada a las redes de distribución.

- **Capacidad Instalada**

El servicio de agua potable de la provincia es, en líneas generales, uno de los componentes de mejor prestación por cuanto alcanza a la casi totalidad de la población bajo formas sistematizadas y garantidas en cuanto a cantidad y calidad del suministro. Este servicio alcanza en el Municipio de Lanús al 99,9 % de la población (INDEC Censo 2001). El área actualmente sin servicio de agua potable por red es el denominado Barrio San Martín con una población de 1944 habitantes y 583 viviendas alojadas en 14 manzanas (INDEC Censo 2001).

Fuentes de agua seguras, sistemas de captación, de tratamiento y de distribución efectivos y controlados, reflejan un grado de calidad en el servicio que si bien puede ser mejorado, tal alternativa representa una tarea a cumplir a partir de una muy buena base estructural y operativa.

El análisis de las demandas y ofertas de agua potable muestra que los esfuerzos públicos y privados en este sentido garantizan el abastecimiento de prácticamente la totalidad de los requerimientos de los habitantes del municipio.

La forma organizativa de abastecimiento y distribución de este elemento vital está a cargo de organismos estatales, que en el caso del Municipio de Lanús está en manos de AySA.

La percepción que tiene la población respecto de la importancia del servicio de acceso al agua es mayor que la del acceso al servicio de red cloacal y en general en el caso del Área Metropolitana por una cuestión de demanda, tiempos políticos y rentabilidad económica, el servicio de agua potable ha llegado antes que el servicio cloacal (Mazucchelli, S., 1998)

La provisión de agua potable implica un costo menor para las empresas en relación al alto nivel de inversiones que se requiere para realizar la provisión de servicios cloacales. En esos términos, las empresas privatizadas han optado por extender rápidamente el servicio de agua potable dado que ello implica incrementar en un corto plazo de tiempo el nivel de facturación.

Esto ha tenido a su vez, consecuencias ambientales importantes, dado que la llegada independiente del agua sin adecuados servicios de evacuación ha contribuido a incrementar el volumen de agua en la cuenca, y por consiguiente

55/ Para conocer los detalles de la infraestructura de los Servicios de Agua Potable a nivel Metropolitano remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús" , Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

se ha producido una elevación el nivel de agua de la napa freática, originando inundaciones con agua contaminada en el interior de las viviendas (Merlinsky G., 2003), como fue planteado anteriormente.

• **Estado de Mantenimiento y Conservación**

En lo atinente al mantenimiento y conservación, las acciones comprenden obras de infraestructura para asegurar la gradual cobertura de nuevos usuarios no abastecidos o los consecuentes del crecimiento vegetativo de las poblaciones surtidas.

En ciertos casos, estas obras de adecuación de servicios, a pesar de encontrarse los mismos a cargo de empresas cooperativas, cuentan con una importante participación del Estado Provincial tanto en lo referente a las acciones de proyecto, como asimismo a la consecución de financiamientos y administración de las obras necesarias.

Los resultados de estos mecanismos de procedimiento, han demostrado de todas maneras contar con buenos niveles de efectividad, dando lugar a las calidades de prestaciones reseñadas anteriormente.

Con respecto a los servicios de abastecimiento de agua, los Censos Nacionales de Población, Familias y Vivienda proveen dos tipos de datos: el origen o la procedencia del agua y las instalaciones o disponibilidad que se tiene para hacer uso de ella. Ambos aspectos son de indudable importancia, dado que conforman el nivel de calidad con que es prestado el servicio a la población.

Respecto a la procedencia del agua, estos son los datos que arroja el Censo 2001, para el Municipio de Lanús.

Fig. 43

JURISDICCIÓN	POR RED PÚBLICA (%)	POR BOMBA A MOTOR (%)	POR OTROS MEDIOS (%)
AMBA	71	23	6
Lanús	99,9	0,1	0

Fig. 43 Agua potable. Población servida según forma de abastecimiento (2001)
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2001 - INDEC

Independientemente de los sistemas de extracción, potabilización y conducción utilizados, así como de la eficiencia de gestión, es posible reconocer en principio una responsabilidad asumida por parte del Estado, y un resultado aceptable en cuanto a la calidad del agua puesta a disposición de los usuarios, lo cual permite situarla como la alternativa de procedencia de mayor deseabilidad.

Las restantes formas de procedencia implican generalmente resoluciones no institucionales, asumidas privadamente por cada uno de los hogares. De todas ellas, la “perforación con bomba a motor”, que es usada por alrededor del 0,1% de la población del Municipio de Lanús, es la más aceptable.

Todas las restantes formas de procedencia reseñadas por los Censos, a las que acude un porcentaje ínfimo de la población del municipio, se alejan sensiblemente de condiciones que garanticen calidad de composición y potabilidad apropiadas, razón por la cual han sido consideradas, sin distinción entre ellas, en un tercer y último nivel de aceptabilidad.

Respecto a la “provisión del agua” o tipos de instalaciones, estos son los datos del Censo 2001, para el municipio de Lanús.

Fig. 44

JURISDICCIÓN	DENTRO DE LA VIVIENDA (%)	FUERA DE LA VIVIENDA, DENTRO DEL TERRENO (%)	FUERA DEL TERRENO (%)
AMBA	85	13	2
Lanús	94	6	0

Fig. 44 Agua potable. Población servida según tipo de instalaciones (2001)
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2001 - INDEC

Durante los años transcurridos desde el Censo 2001 a esta parte ha habido cambios, tanto en las cuantías de población como en los servicios de provisión de agua, lo cual pueden implicar variaciones en los porcentajes de ambos aspectos de la cobertura del servicio de agua. En esos años se han producido además los cambios de entes prestatarios, en especial, la re-estatización de los servicios concesionados a Aguas Argentinas y la creación del ente nacional Agua y Saneamiento Argentino (AYSA S.A.) en el año 2006.

Evidentemente deberá esperarse hasta que los datos del último Censo Nacional del año 2010 estén disponibles, para tener información certera de la situación sanitaria en cuanto a provisión de agua en general, y según procedencia de la fuente y disponibilidad de instalaciones, en particular.

Cloacas

• Capacidad instalada

Con respecto al servicio de tratamiento de excretas, el mismo comprende las etapas de recolección de efluentes cloacales, tratamiento y disposición final de los mismos.

Para la realización de una caracterización de la situación en esta materia, es válido considerar por separado estas prestaciones, encontrándose en tal sentido indicadores que luego pueden ser combinados para la realización de las siguientes interpretaciones.

Respecto de la colección de efluentes cloacales, es decir, de la existencia de redes colectoras que liberen a los pobladores del manejo domiciliario de los líquidos desechados, los valores de población servida de este modo alcanzan en el municipio de Lanús a niveles próximos al 38%. El 62 % de la población que no cuenta con servicio de desagüe a red cloacal (INDEC, 2001) vierte sus residuos en pozos ciegos, desagües pluviales o directamente en los cursos de agua.

Fig. 45



Fig. 45 Área conectada a la red cloacal, Municipio de Lanús (2009)

Fuente: http://www.lanus.gov.ar/planificacion_hurbana

Si se tiene en cuenta que cerca del 38% cuenta con redes colectoras, lo cual constituye un bajo índice, la posibilidad de mejora en la temática de la gestión de excretas pasa, muy firmemente por la dotación del servicio de colección a través de la intensificación de las conexiones a la red pública y su envío a plantas de tratamiento para su correcta disposición.

La red cloacal está constituida por redes colectoras, grandes conductos llamados cloacas máximas -cuyo diámetro varía entre 2 y 4 metros-, colectores principales y colectoras, así como también estaciones de bombeo de mayor o menor envergadura y plantas depuradoras. El sistema de saneamiento está actualmente dividido en cuatro cuencas: Sudoeste, Norte, Ezeiza y Berazategui (AySA, 2011).

La cuenca Berazategui drena los efluentes cloacales hasta la estación elevadora de Wilde, de allí, son enviados a través de cloacas máximas a un gran emisario ubicado en la localidad de Berazategui, que se interna 2,5 kilómetros a partir de la costa y vierte los líquidos mediante 10 difusores en el Río de la Plata. Cabe aclarar que una cloaca máxima atraviesa el territorio de Lanús transportando parte de los efluentes cloacales de San Isidro, Vicente López, Ciudad de Buenos Aires, Tres de Febrero, San Martín, Morón y parte de La Matanza.

• **Estado de Mantenimiento y Conservación**

Los servicios de desagües cloacales requieren continuos trabajos de mantenimientos y conservación de la infraestructura existente, así como de la proyección de nuevas obras para la cobertura de nuevas áreas en las que el servicio es deficiente o inexistente y para satisfacer los crecimientos vegetativos de la población.

Al igual que en los casos de las prestaciones del servicio de agua potable, el avance de las prestaciones en materia de servicios cloacales, se realiza casi sin exclusiones con una fuerte participación del Estado en lo que hace a la elaboración de proyectos, obtención de financiamientos y administración de las tramitaciones para la concreción de las obras proyectadas.

Los resultados de estos mecanismos de procedimiento van permitiendo un gradual crecimiento en este importante tipo de servicio, avanzándose en mejoras a los actuales sistemas de colección, tratamiento y disposición final segura de los efluentes cloacales.

• **Servicios de Desagües Cloacales** ⁵⁶

Con respecto a los servicios de desagües cloacales, los Censos Nacionales de Población, Familias y Vivienda proveen dos tipos de datos: los distintos sistemas de eliminación de las aguas servidas y la disponibilidad de instalaciones con que cuentan los hogares para hacer uso de ellos. Ambos aspectos son de indudable importancia, dado que conforman el nivel de calidad con que es prestado el servicio a la población.

Con respecto a los sistemas de eliminación de las aguas servidas, los Censos reconocen cuatro alternativas: red pública (cloacas); a cámara séptica y pozo ciego; sólo a pozo ciego; a hoyo, excavación, etc.

Fig. 46 Desagües cloacales. Población servida según forma de eliminación (2001)
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2001 - INDEC

JURISDICCIÓN	RED PÚBLICA (%)	OTRAS FORMAS DE ELIMINACIÓN (%)
AMBA	47	53
Lanús	38	62

Al igual que para el agua corriente, la presencia de una red pública de desagües cloacales, que en el caso del Municipio de Lanús alcanza al 38% de su población, implica la existencia de un sistema centralizado de gestión institucional que, a la fecha del Censo, correspondía a los mismos organismos abocados al abastecimiento de agua.

La recolección y alejamiento de las aguas servidas por medio de un servicio centralizado asegura eliminar la posibilidad de que éstas contaminen los suelos, los cursos de agua y/o las napas subterráneas en el área cubierta por el servicio, salvo las excepciones originadas por pérdidas debidas a roturas o filtraciones, o la posibilidad de contaminación que provenga de hogares no conectados al servicio. Al respecto debe señalarse la escasa proporción de depu-

^{56/} Para conocer los detalles de la infraestructura de los Servicios de Cloacas a nivel Metropolitano remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

ración de las aguas conducidas por la red cloacal. Dada la poca capacidad de las actuales Plantas de Tratamiento, se depura una escasa proporción de los efluentes. Con respecto al resto de los efluentes, se realiza su volcado masivo en el Río de la Plata sólo con un pretratamiento primario (no en todos los casos) que no erradica las posibilidades de contaminación de nivel metropolitano.

A pesar de estas salvedades, es evidente que las redes cloacales constituyen el sistema de eliminación más seguro.

Las tres formas restantes de eliminación dejan de ser institucionales y descansan en la iniciativa y capacidad económica y de gestión de los usuarios. El sistema de cámara séptica y pozo ciego, suponiendo un correcto diseño y control de funcionamiento, es un sistema aceptable que, en vez de alejar a grandes distancias las aguas servidas sin tratar, como hace la red cloacal, las vuelca al subsuelo ya tratadas. A partir de ello se lo considera en un segundo nivel de aceptabilidad, en cuanto a la eliminación de la peligrosidad sanitaria de dichas aguas. Se estima que un poco menos del 29% de la población total (o sea, poco menos de la mitad de la población sin acceso a las redes públicas de eliminación de aguas servidas), se sirve de este sistema de evacuación de excretas (INDEC Censo 2001).

El siguiente sistema de eliminación es el de pozo ciego sin cámara séptica, que constituye una solución altamente contaminante del medio, dado que consiste en una corta profundización de los desechos (aguas y sólidos) sin previa licuación ni descontaminación biológica, razón por la cual se lo ubica en un tercer rango de aceptabilidad. Este sistema de eliminación es el que aún utiliza poco menos del 42% de la población del municipio (o sea, más de la mitad de la población sin acceso a las redes públicas de eliminación de aguas servidas) (INDEC Censo 2001).

La cuarta alternativa de eliminación es la más riesgosa. Consisten en el volcado en hoyos o excavaciones, o en la mera disposición superficial de los desechos. Recurre a ella un porcentaje ínfimo cercano al 0% del total de la población del municipio.

En cuanto a la disponibilidad de instalaciones sanitarias, el censo brinda información sobre la existencia por hogar de "inodoros o retretes con descarga de agua"; o sea de los artefactos que, por estar destinados a eliminar las deyecciones humanas, son los más comprometidos con la salubridad ambiental. Puede establecerse un obvio ordenamiento de deseabilidad consistente en: existencia y de uso exclusivo; existencia pero de uso compartido; inexistencia.

Fig. 47

JURISDICCIÓN	INODORO CON DESCARGA DE AGUA Y DESAGÜE A RED PÚBLICA		OTROS TIPOS DE INSTALACIONES (%)
	RED PÚBLICA (%)	CÁMARA SÉPTICA Y POZO CIEGO (%)	
AMBA	47	23	30
Lanús	29	29	42

Fig. 47 Desagües cloacales. Hogares servidos según tipo de instalaciones (2001)
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2001 - INDEC

Alrededor de un 50% de la población cuenta con instalaciones de uso exclusivo, lo cual implica severos niveles de riesgo sanitario, los que tienen correlato en la mayor prevalencia de enfermedades gastrointestinales en las poblaciones que se encuentran en estas situaciones.

La ausencia de formas apropiadas de eliminación de las aguas servidas, es un problema que no sólo está correlacionado con los asentamientos irregulares (como era el caso de la provisión de agua bajo formas deficitarias); también inciden formas subóptimas pero no irregulares de hábitat y, en especial, la menor expansión de los servicios de red que requieren instalaciones más importantes e inversiones más cuantiosas que la red de agua.

La información de que se brinda sobre cobertura de servicios, según formas de eliminación y tipo de instalaciones, se basa en la información relevada por el último Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas del año 2001 que, como en los inmediatos anteriores, brinda datos detallados al respecto. Lo mismo que dijimos anteriormente respecto a la variabilidad de los datos en la última década aplica también en este caso.

Desagües pluviales

Lanús se encuentra implantada al borde de la llanura pampeana, atravesada por dos cuencas importantes como son la del Río Matanza-Riachuelo y la del Río de la Plata, con una cantidad importante de arroyos que vierten sus aguas a dichas cuencas.

Durante los primeros tiempos creció bajo pautas urbanísticas que respetaban la altimetría, y por lo tanto la población se localizaba en sitios protegidos de las inundaciones y los movimientos del agua a través de la red hídrica natural estaban adecuadamente respetados. Con el pasar de los años esta situación se modificó por el fuerte crecimiento demográfico y de actividades productivas y las formas de ocupación del suelo.

La casi inexistencia de control estatal sobre la localización de loteos dio como resultado el parcelamiento de áreas inundables y sin obras de infraestructura básica y las industrias poseían asimismo, escasas limitaciones a su localización, en ambos casos sin contemplar en absoluto las condicionantes y/o limitantes del medio natural.

Lanús se convirtió así en una aglomeración edificada como si no estuviera localizada en una región inundable: como mínimo, un 30% del área urbanizada se ha realizado por el avance sobre zonas inundables no aptas. Los valles de las principales cuencas son áreas de expansión urbana a través de grandes loteos desde hace más de sesenta años.

Las inundaciones —por lluvia y desbordes— actualmente se producen debido a la existencia de actividades urbanas en zonas que siempre fueron inundables y la modificación del comportamiento del sistema hídrico por efecto, justamente, de nuevos asentamientos (barreras al movimiento original de las aguas por redes de infraestructura, impermeabilización del suelo, disminución de los cauces por la incorporación de desechos sólidos, etc.). Las precipitaciones intensas provocan inundaciones localizadas en los alrededores de los arroyos y las producidas por desborde se definen por elevación del nivel del Río de la Plata y el Riachuelo por sudestadas. También se ha producido una impermeabilización del suelo y una disminución de arbolado, que empeoran aun más la situación.

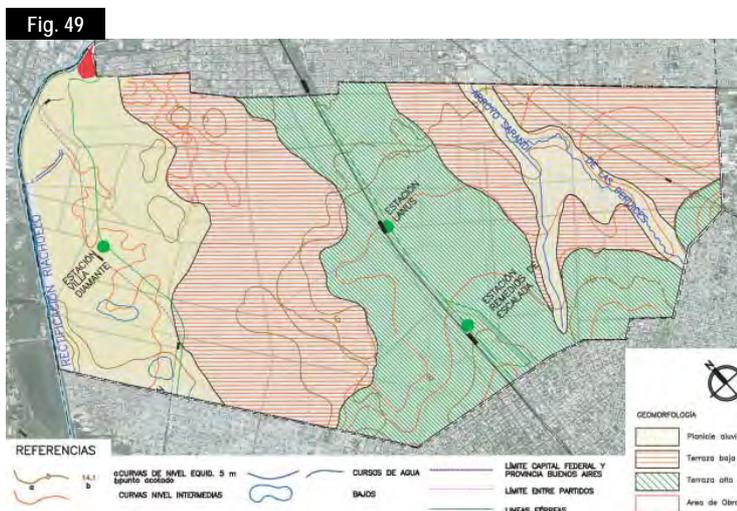
70

Fig. 48 Cuencas hídricas Gran Buenos Aires

Fuente: Plan Hidráulico de la Pcia de Bs. As. 2009 - Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas

Fig. 49 Curvas de Nivel

Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires



Se ha alterado el ciclo hidrológico, en especial en lo relativo a los procesos de infiltración, llegando a casi cero, y potenciando el escurrimiento superficial.

Un alto porcentaje del área identificada con villas dentro del conurbano bonaerense se encuentra en el partido de Lanús y está sujeta a las inundaciones dentro de la cuenca Matanza-Riachuelo. Las áreas deprimidas identificadas coinciden principalmente con Villa Diamante y Villa Caraza (CONAMBA, 1995).

Fig. 50

Partido	Manzanas inundables (recurrencia 10 años*)	Manzanas loteadas entre 1972	Manzanas loteadas entre 1972 - 1992	Villas miseria/ asent. (en manzanas)
Avellaneda	658	641	13	4
E. Echeverría	883	633	242	-
La Matanza	1.024	821	203	-
Lanús	1.106	1.002	36	65
L. de Zamora	1.435	1.171	217	49
Total	5.104	4.268	111	118

Fig. 50

Fuente: Elaboración propia en base a CONAMBA, 1995.

Las inundaciones tienen un particular impacto sobre los grupos en situación de pobreza dado que implican entre otros aspectos un agravamiento de la situación ya pre-existente de aislamiento territorial, la afectación de actividades comerciales y de servicios que muchas veces representan una parte importante de las fuentes de subsistencias informales de los residentes, la pérdida de activos físicos y familiares que componen muchas veces la totalidad del capital de los grupos más pobres y el daño de la infraestructura y equipamiento colectivo –en muchos casos costosamente logrados por reivindicaciones de muchas décadas.

El **diseño e implementación de las obras hídricas** tienen como objeto resolver las dificultades que acarrear los problemas de escurrimiento de aguas que son provocados por diversos factores: aumento de la densidad urbana; crecidas del Riachuelo por sudestadas; variación del régimen pluvial; falta de red cloacal; vuelco de efluentes industriales; necesidad de mayor mantenimiento del sistema (limpieza y desobstrucción); escasa pendiente y la presencia de residuos sólidos.

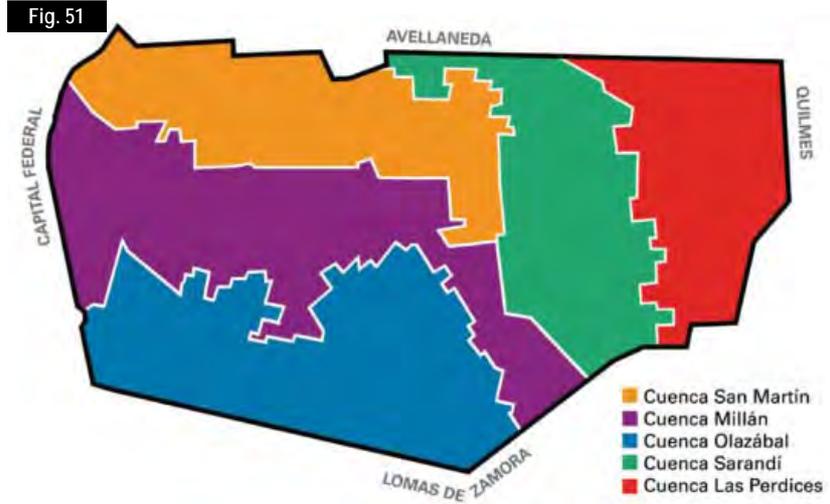
En Lanús la evacuación del agua de lluvia se realiza en el Río de la Plata, y en el Río Matanza, Riachuelo. Teniendo en cuenta el perfil hidráulico de los mismos, así como la sudestada en el caso del primero, se concluye que éstos, durante sus crecientes, funcionan como taponés hidráulicos a la salida de las aguas de red, oponiendo masas de aguas que dificultan la salida de las de lluvias.

Los actuales desagües para la evacuación de los excesos pluviales del municipio de Lanús son insuficientes debido al aumento de la esorrentía como consecuencia de la impermeabilidad urbana actual respecto de los parámetros de diseño de la red.

Las **cuencas** más importantes del municipio son Olazábal, Millán y San Martín, con descarga al sistema Matanza - Riachuelo. La red de drenaje del colector Olazábal se encuentra desarrollada en toda la cuenca excepto en la zona de Barracas del Sud donde es inexistente. La red del conducto General Millán evacua los excedentes de la zona central de Lanús y parte de Villa Caraza. La capacidad del conducto en su tramo inferior es actualmente insuficiente. El área de la cuenca troncal San Martín abarca importantes áreas urbanas. Se advierten sectores comprometidos en cercanías de las vías del F.C. Roca, y lo mismo sucede en inmediaciones del cruce del colector por la Avda. Pavón (MOSP, 2009).

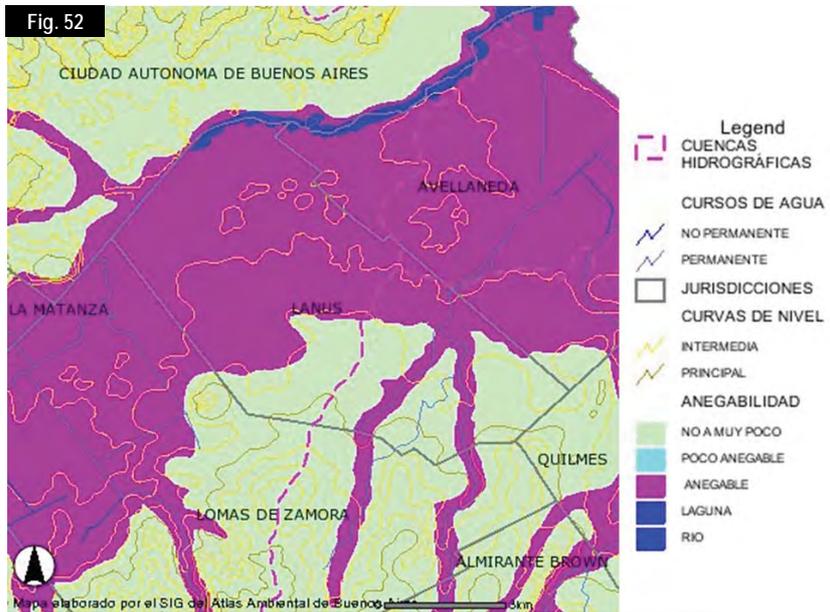
La recurrencia de las inundaciones ha aumentado en los últimos años, y la gravedad de las mismas también, ampliándose la superficie y el número de afectados.

Fig. 51 Cuencas Municipio de Lanús (2009)
Fuente: <http://www.lanus.gov.ar>



Asimismo, Lanús posee una escasa pendiente por lo cual las precipitaciones intensas generan inundaciones localizadas alrededor de los arroyos y los efectos de las mismas se ven maximizados debido a que algunos accidentes topográficos (terraplenes ferroviarios y carreteros) han sido dispuestos transversalmente a los arroyos y ocasionan alteraciones al funcionamiento de la cuenca natural y cuando ocurren Sudestadas, ya que la dirección y la intensidad del viento asociado a este fenómeno meteorológico dificulta el desagüe normal de las aguas del Río de la Plata y elevan el nivel de agua del Riachuelo, generando desbordes.

Fig. 52 Cuencas hidrográficas, cursos de agua, anegabilidad
Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires



El **Río Matanza Riachuelo** presenta inundaciones eventuales en su valle inferior que ocasionan enormes perjuicios a la comunidad llegando en casos a convertirse en verdaderos desastres, afectando poblaciones e industrias de los partidos de Avellaneda, Lanús, Almirante Brown, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, Matanza, Cañuelas, General Las Heras y Marcos Paz, como así también zonas de la Capital Federal (ACUMAR, 2009).

En Lanús el curso original del Río Matanza-Riachuelo fue rectificado y canalizado hasta Puente Alsina (Ex-Puente Uriburu) con el objeto de aumentar su capacidad de drenaje y, en consecuencia, disminuir los problemas derivados de las inundaciones.



Fig. 53 Rectificaciones proyectadas (rojo), ejecutada (verde). Único meandro remanente en el sector.

Fuente: Actualización Plan Director de Drenaje Pluvial, ACUMAR. 2009.

Hacia el sur se encuentran numerosos **cursos subparalelos** que desaguan directamente en el Río de la Plata. Estos arroyos se encuentran entubados en sus tramos superiores, en las zonas más densamente pobladas, apareciendo ocasionalmente en los cruces carreteros. Sus tramos inferiores, en la zona de la Planicie aluvial y Planicie estuárica del río de la Plata, se encuentran canalizados, pero no entubados. Se destaca dentro del sistema que desagua los excesos pluviales del municipio de Lanús la cuenca del arroyo Sarandí .

La **cuenca natural del arroyo Sarandí** se extiende hasta las proximidades de la localidad de Longchamps, donde nace el curso con el nombre de Arroyo de las Perdices. Está entubado desde sus nacientes y en alrededor del 80 % de su recorrido.

El Arroyo de las Perdices cuenta con un sistema de conductos rectangulares con 60 m³/seg de capacidad que permite transvasar hacia la cuenca del arroyo Santo Domingo las crecidas de baja recurrencia. En caso de grandes crecidas, la condición topográfica determina que el escurrimiento de los excedentes, que no pueden ser conducidos por estos conductos de desagüe, se orienten siguiendo el curso natural de las aguas hacia el canal Sarandí.

Luego de recibir como afluente al Arroyo Galíndez, hoy totalmente entubado, a la altura de Lanús se convierte en el Arroyo Sarandí. Desde su cruce con las vías del Ferrocarril General Roca, en la localidad de Sarandí, hasta su desembocadura en el río de la Plata, el arroyo se encuentra rectificado (Canal Sarandí). Esta cuenca comprende una superficie de 80 Km², y se extiende sobre los partidos de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora y Almirante Brown. La longitud de su cauce principal es de aproximadamente 20 Km. La cota de la divisoria de aguas, en las nacientes, es de alrededor de 25 m IGM, llegando a cotas inferiores a 2 m IGM en el extremo de aguas abajo. Su pendiente media es algo mayor que 1 m/Km.

Para **atender las deficiencias actuales** en cuanto a la capacidad de evacuación de los excesos pluviales, el municipio de Lanús desarrolla una serie de tareas de mantenimiento de la red pluvial secundaria (limpieza y desobstrucción de sumideros, construcción de sumideros nuevos y cordón cuneta, etc.), mientras que se apoyo en programas del gobierno nacional y provincial para mantenimiento y limpieza de conductos principales, como así tan bien el desarrollo y ampliación de las red pluvial.

La problemática en el municipio de Lanús presenta los mismos signos que en el resto de los municipios del AMBA. Básicamente nos encontramos con desagües actuales insuficientes debido al aumento de escorrentía por aumento de la impermeabilidad de las áreas respecto al proyecto que las concibió.

La red de drenaje del **colector Olazábal** se encuentra desarrollada en toda la cuenca excepto en la zona de Barracas del Sud donde es inexistente. La red del **conducto General Millán** evacua los excedentes de la zona central de Lanús y parte de Villa Caraza. La capacidad del conducto en su tramo inferior es insuficiente. El área de la cuenca troncal San Martín abarca importantes áreas urbanas.

Se advierten sectores comprometidos en cercanías de las vías del F.C.Roca, lo mismo sucede en inmediaciones del cruce del colector por la Avda. Pavón. En la parte baja se presentan inconvenientes por crecidas producto de las sudestadas.

Depresión de niveles de la Napa Freática

En los últimos 20 años comenzaron a evidenciarse inundaciones con agua contaminada provocadas por el ascenso del nivel de las napas en construcciones subterráneas (sótanos, cocheras subterráneas, etc.), que fueron detectados originalmente en Remedios de Escalada y Valentín Alsina, y luego fueron expandiéndose a sectores de los partidos de Avellaneda, Lomas de Zamora y Almirante Brown, entre otros. Se ha declarado la emergencia hídrica y sanitaria.

En el período 1970-1980 y a causa de la excesiva depresión del acuífero Puelche, de la intrusión de aguas salinas y/o de la presencia de nitratos por encima de las normas de potabilidad (asociada a falta de saneamiento básico o pérdida en los ductos cloacales), comenzó el abandono de pozos de captación con la consecuente recuperación de los niveles piezométricos.

Esta recuperación indujo a su vez la de los niveles freáticos, al reducirse notoriamente la filtración vertical descendente, retrotrayendo la situación casi al estado original. Dicho ascenso encontró a su paso instalada una nueva infraestructura edilicia subsuperficial, comenzando a producirse los anegamientos cada vez con más frecuencia. Por otro lado, el déficit de agua generado por la salida de servicio de diversos pozos fue sustituido por una dotación procedente de las Plantas externas a la cuenca. Estos aportes adicionales de aguas exógenas, como así también el déficit en las redes de evacuación cloacal, contribuyeron significativamente a los ascensos freáticos. También influyeron las pérdidas en las cañerías de agua corriente, cloacas y ductos pluviales (ACUMAR, 2009)

Los actuales desagües son insuficientes debido por un lado al aumento de la escorrentía como consecuencia de la impermeabilidad urbana actual respecto del proyecto inicial.

Evolución de la extracción de agua subterránea

A lo largo de muchas décadas, una parte importante del abastecimiento de agua potable del Conurbano Bonaerense provenía de agua subterránea (por pozos individuales privados, pozos de la empresa prestadora de servicio, industrias que se autoabastecen con agua subterránea, pozos para servicio de municipio vecino), lo que deprimió la superficie piezométrica del Acuífero Puelches entre -10 y -25 m nmm en una gran extensión.

Como resultado de la creciente preocupación sobre el nivel de contaminación dispersa del agua subterránea y, en menor grado, la intrusión salina, se requirió al nuevo concesionario (Aguas Argentinas) que importara grandes volúmenes de agua superficial tratada a partir de una toma fluvial aguas arriba y que cerrara progresivamente la mayoría de los pozos de agua de gran capacidad dentro del área urbana principal, con el fin de mejorar la calidad del suministro de agua potable para cumplir con las normas de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En la actualidad, AySA sólo tiene 30 pozos equipados para operar, y se usan para mantener presión y dar continuidad en el abastecimiento de agua potable en los extremos de la red. Desde principios de los 1990, esto ha llevado a un 'rebote' de los niveles de agua subterránea, aunque el cambio en el suministro de agua no es la única o principal causa de esto⁵⁷.

57/ Para mayor detalle remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

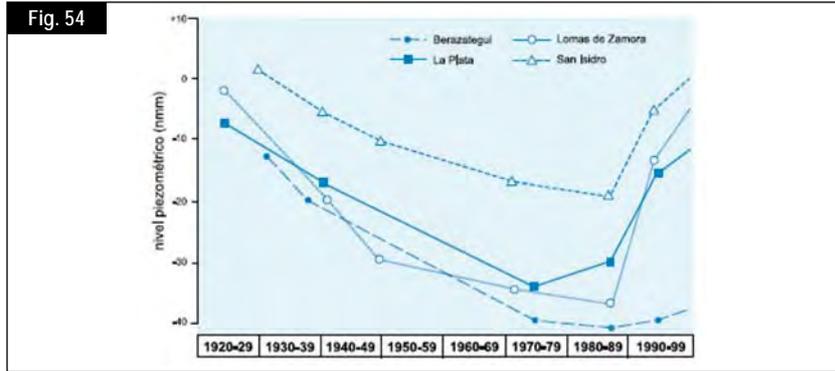


Fig. 54 Evolución típica de los niveles de agua subterránea en el Acuífero Puelches en varios distritos del Conurbano Bonaerense

Fuente: Mitigación de Problemas de Drenaje del Agua Subterránea en el Conurbano Bonaerense – Propuesta Técnica e Institucional – Banco Mundial Diciembre 2004

Estado de la Contaminación del Agua Subterránea

La vulnerabilidad del Acuífero Puelches a la contaminación es apenas de baja a moderada, pero las vías de flujo preferenciales desde la superficie del terreno pueden aumentarla localmente. Sin embargo, sería de esperar que el agua subterránea fuera contaminada por la descarga continua y/o intensa de contaminantes persistentes.

Por ende, no sorprende que se haya observado extensa contaminación por nitrato en aquellos distritos que dependen fuertemente del saneamiento *in situ*, con niveles que exceden por mucho los 50 mgNO₃/l y, en ciertos puntos, los 100 mgNO₃/l, y que también se haya registrado contaminación localizada por compuestos orgánicos industriales sintéticos [DNAPLs (líquidos densos no miscibles en agua, por sus siglas en inglés ‘Dense Non Aqueous Phase Liquids’)], tales como el TCE (tricloroetileno).

Alumbrado Público

El servicio de alumbrado público es un servicio público, no domiciliario, que tiene por objeto proporcionar la iluminación de los bienes públicos y demás espacios de libre circulación, con tránsito vehicular o peatonal dentro del perímetro del municipio, siendo este el responsable de velar y garantizar su prestación en condiciones óptimas. Este servicio constituye un indicador de bienestar, seguridad, inclusión social, crecimiento y desarrollo para la ciudad.

Actualmente, el servicio de mantenimiento del alumbrado público se viene suministrando a través de la empresa concesionaria Columbia Electrotecnica SC. Este servicio se presta sobre el 100% del espacio público formal del municipio conformado por las calzadas, plazas, plazoletas, bulevares, parques y plazas (Municipalidad de Lanús 2011). Todavía existen sectores de la población ubicados en urbanizaciones informales (villas y asentamientos), que no se encuentran alcanzados por este servicio, representando un 1,9% de la población del municipio (INDEC – Censo 2001)

De los relevamientos y censos periódicos realizados en el municipio existen un total de 31.070 luminarias (EDESUR - Columbia Electrotecnica SC - Fuente: Municipio de Lanús, http://www.lanus.gov.ar/jefatura_gabinete/)

El contrato de mantenimiento del alumbrado público no contempla mediciones de iluminación para la detección de deficiencia en los niveles iluminación, sobredimensionamiento en la prestación del servicio y consecuentemente su recambio, modernización o repotenciación. Por otro lado tampoco contempla la construcción de nueva infraestructura o la remodelación de la existente e instalación de nuevas redes para el servicio de alumbrado Público: postes, luminarias y demás equipos infraestructura asociados, por requerimiento del crecimiento de la ciudad, por remodelación o construcción del espacio público.

Estas deficiencias en este servicio público no pueden ser cubiertas por el municipio dado su ajustado presupuesto, y son cubiertas, en parte, por programas financiados por los gobiernos nacional y provincial.

La adecuada iluminación del espacio público apunta principalmente a favorecer la transitabilidad de las calles en las horas de la noche, mejorando la seguridad de los vecinos y transeúntes.

Desde febrero de 2009 y por un término de 3 años, el Municipio cuenta con un servicio de Mantenimiento de la Luminaria Pública. El contrato establece la prestación del servicio de mantenimiento por un canon mensual mediante el cual la empresa garantiza el mantenimiento del parque lumínico funcionando en perfecto estado, siendo la empresa concesionaria del mantenimiento del alumbrado público Columbia Electrotecnica SC.

El control formal del cumplimiento de los términos del contrato de concesión a la empresa prestadora del servicio de mantenimiento de luminaria pública es realizado directamente por personal del municipio, estableciendo además de estos, un control público a partir de la habilitación de un canal telefónico gratuito (0-800-333-5268) para la realización de reclamos de los vecinos por averías detectadas.

- **Principales aspectos del contrato mantenimiento de alumbrado público**

Estándares de calidad:

De acuerdo con el contrato

- La reparación de luminarias en avenidas o cuadras completas sin iluminación debe realizarse dentro de las 24 horas de su reclamo y/o detección.
- La reparación de luminarias en calles con iluminación en la cuadra debe ser realizada dentro de las 48 horas de su reclamo y/o detección.

Adicionalmente, se determinó que las nuevas lámparas a instalarse en reemplazo de las existentes deberán ser de sodio de 250W en todos los casos, con miras al ahorro de energía y de preservación del medio ambiente.

Desarrollo de mejoras:

- Durante los primeros 6 meses de vigencia del nuevo contrato se supervisó la presentación por parte de la empresa adjudicataria del servicio de un relevamiento completo de todas las luminarias, con la correspondiente identificación con números y ubicación georreferenciada.
- Se realizó la pintura a todos las columnas.
- Se realizó la instalación de 400 nuevas luminarias.

Supervisión del estado de las luminarias

El municipio dispone de un sistema de control del correcto funcionamiento de luminarias a través de una inspección del territorio en zonas. Los inspectores recorren todas las noches el sector de la zona asignada según un cronograma de control de planificación diaria. A partir de esa verificación ocular se detectan luminarias averiadas y se corrobora el resultado de la reparación de luminarias realizada por la empresa concesionaria.

Estándar de calidad:

- El municipio garantiza la supervisión del estado de funcionamiento del parque lumínico del Partido por lo menos 2 veces al mes.

Por otro lado el Municipio de Lanús realiza el reemplazo de antiguos artefactos de luz por unidades de pantalla doble y por lámparas de sodio, que permitirán mejorar la iluminación en la vía pública, haciendo a su vez más eficiente el uso de energía. Para ello el Municipio se apoya en fondos provinciales y en el Programa Nacional de Uso Racional y Eficiente de la Energía (PRONUREE).

Estado de conservación y mantenimiento del pavimento

El municipio de Lanús cuenta con el 100% de su urbanización formal con sus calles pavimentadas, las que se encuentran en distintos estados de conservación y mantenimiento (Municipalidad de Lanús 2011). No obstante lo anterior, todavía existen sectores de la población ubicados en urbanizaciones informales (villas y asentamientos), sin calles pavimentadas, representando un 1,6% de la población del municipio (INDEC – Censo 2001)

Se observa la ausencia de un sistema de gestión vial que integre las necesidades de todo el municipio, a la vez que no se conoce en detalle un inventario de la infraestructura disponible y el proyecto de inversiones a realizar resulta incierto.

La falta de mantenimiento y especialmente la ausencia de planificación urbana que sufrió la ciudad durante años provocaron una situación de gran deterioro de las calles del Partido que requieren de una fuerte inversión en Obra Pública.

El municipio no cuenta a la fecha con una evaluación del estado del pavimento, consistente en el relevamiento de las fallas más significativas que afectan al mismo. Este tipo de estudios son de fundamental importancia al momento de planificar y establecer los programas de repavimentación y bacheo, más aún en un contexto de escasez de recursos o dependencia de programas extra distritales. Entre las características que se deberían conocer de la red vial del municipio se encuentran: la regularidad superficial (Deformación longitudinal y Deformación transversal), degradación del pavimento (Fisuración y Desprendimiento) y los elementos que forman el inventario vial. En base a estas características se debería definir un índice indicativo del estado del pavimento, estableciendo a partir de él las prioridades de las obras.

No obstante lo anterior, el Municipio de Lanús, además de realizar un mantenimiento cotidiano con recursos propios y material que se elabora en la planta asfáltica municipal, lleva adelante un plan de pavimentación de hormigón simple en toda la ciudad. Por otro lado, el Estado Nacional financia las obras de pavimentación que corresponden a los programas “Rehabilitación de corredores urbanos -1ra etapa” y “Pavimentos nuevos y acceso a escuelas”.

Residuos sólidos urbanos

Los procesos de urbanización, periurbanización y crecimiento económico en los primeros años de la década del noventa, tuvieron como consecuencia inmediata tanto el incremento en la generación de residuos sólidos residenciales como industriales. En el municipio de Lanús en la última década (1999 – 2011) la generación de residuos se ha incrementado desde las 390 tn/día a 500 tn/día (28%) (Savino 1999 y CEAMSE 2011), siendo que el crecimiento registrado de la población por los últimos dos censos nacionales (2001 y 2010) ha indicado un crecimiento de solo el 1,8%.

La generación per cápita de residuos se encuentra influenciada fuertemente por circunstancias socioeconómicas. Esta relación es más estrecha en cuanto al volumen generado. A más alto desarrollo mayor será el volumen, que irá

disminuyendo conjuntamente con el descenso de dicho nivel. La adhesión a patrones culturales que fomentan el consumo tienen incidencia notoria en los volúmenes generados.

Hay una producción de basura residencial cada vez más diferenciada entre sectores sociales y, por lo tanto, entre áreas territoriales urbanas. En zonas o barrios de ingresos altos, en promedio se producen 1.65 Kg/persona por día, mientras que en áreas de ingresos medios, 1.02 Kg/persona; en áreas de ingresos medios bajos, se producen 0.66 Kg/persona y en áreas de ingresos bajos, se producen 0.37 Kg/persona. (Savino, 1999).

Fig. 55 Producción de residuos y cobertura de recolección

Fuente: "Diagnóstico de la situación del manejo de los Residuos Sólidos Municipales y Peligrosos en Argentina" Atilio Savino 1999

ÁREA GEOGRÁFICA	Habitantes	Promedio Tn x Día	kg./residuos per cápita	Cobertura Recolección %
Área Metropolitana	11.940.982	12.095,648	1,013	88
Lanús	464.762	390.54	0.84	95

La gestión de la recolección se encuentra bajo la órbita municipal (concesionada a la empresa COVELIA) y posee acuerdos con el CEAMSE para depositar la basura en las estaciones de transferencia y de allí el CEAMSE les da disposición final en los rellenos sanitarios. El servicio de recolección de residuos sólidos urbanos en el municipio de Lanús alcanza al 98,4 % de la población (INDEC – Censo 2001).

El municipio de Lanús envía sus residuos a una de las tres estaciones de transferencia ubicadas en la Capital Federal; el 100% de los residuos recolectados es receptado en dichas Estaciones y trasladados al centro de disposición final.

• **Gestión de residuos sólidos urbanos**

La generación de residuos sólidos urbanos es uno de los grandes desafíos de la gestión ambiental urbana en un municipio de las características de Lanús.

Con la creación del CEAMSE en 1977, la gestión de los residuos adquiere escala metropolitana, bajo la implementación del método de disposición final en rellenos sanitarios. Desde el punto de vista ambiental, se logró eliminar la utilización de combustible fósil y las emisiones de dióxido de carbono generado por la incineración de residuos, se impuso una metodología controlada de disposición de residuos y se recuperaron tierras para usos recreativos; pero se descartó la posibilidad de minimizar, recuperar y/o reciclar residuos.

Actualmente, luego de la emergencia del fenómeno cartonero, producto de la crisis económica del 2001 y la falta de disponibilidad de tierras para continuar con la disposición final en rellenos sanitarios, el sistema de gestión de los residuos se encuentra en transición hacia la implementación de la recuperación y el reciclado de residuos sólidos urbanos.

La provincia de Buenos Aires promulgó en diciembre de 2006 la "Ley 13.592", de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, que abarca a todos los Municipios de la Provincia. Esta Ley plantea como principal objetivo alcanzar una reducción del 30% del total de los residuos que tienen como destino la disposición final, en un lapso de 5 años. En dicho período los Municipios deben incorporar la separación en origen de como mínimo dos fracciones de residuos, la valorización, la reutilización y el reciclaje en su propia gestión de residuos, así como diseñar e instrumentar campañas de concientización e incorporar a los trabajadores de los circuitos informales de recolección y clasificación de residuos.

En cuanto a los sitios de disposición final, llamados en esta Ley "Polos Ambientales Provinciales", los Municipios deben seleccionar en forma individual

o regional, el lugar más adecuado para ubicarlo. En cuanto a éste punto, solo están exceptuados de cumplir con lo establecido, los Municipios que disponen sus residuos en el CEAMSE.

Finalmente, el circuito de disposición ilegal en basurales clandestinos es consecuencia de diferentes situaciones, como deficiencias en el servicio de recolección, y la desviación de residuos que deben disponerse en los Centros de Disposición Final.

- **Recolección**

En el Municipio de Lanús los servicios de Recolección domiciliaria de residuos, Barrido Manual de calles, Poda de calles y avenidas y recolección del producido de la poda, Barrido y desinfección de las ferias francas se encuentra tercerizado, siendo el prestador de dicho servicio la empresa Covelia SA, desde el año 2002.

Este servicio contempla la Recolección, Transporte y Disposición Final de Residuos de origen domiciliario, dispuesto en la vía pública y/o recipientes específicos ubicados en lugares estratégicos, siendo esta última modalidad solo a escala de prueba piloto en unas pocas esquinas del municipio.

La modalidad de la prestación del servicio es la de residuos cargados en forma manual o mecánica por personal de la empresa contratista en camiones compactadores. Este método, básicamente consiste en que el camión afectado al cumplimiento del servicio realiza el recorrido del 100% de las calles, pasajes, avenidas y otras vías de comunicación pertenecientes a la urbanización formal, recolectando la totalidad de los residuos dispuestos por la población (municipalidad de Lanús – 2011).

Para efectuar este tipo de servicios la empresa contratista cuenta con una amplia gama de camiones recolectores de última generación, provistos con cajas compactadoras acondicionadas para métodos de carga manual, mecanizada o mixta en la tolva de carga, de posición y acceso traseros, equipos aptos para la descarga en estaciones de transferencia y rellenos sanitarios. Cada equipo designado al servicio tiene la capacidad para realizar la recolección de al menos 15.000 habitantes por cada recorrido hacia el centro de disposición final o estación de transferencia.

La recolección se realiza 6 días a la semana y comprende todos los residuos domiciliarios depositados en la vía pública y los restos de poda de jardín (domiciliarios o comunitarios) siempre que éstos se encuentren debidamente embolsados.

De acuerdo al contrato, la cobertura del servicio de recolección debe alcanzar al 100% del ejido municipal. Sin embargo, en aquellas zonas ocupadas por población de bajos recursos (villas y/o asentamientos) donde se dificulta el acceso por cuestiones de seguridad o de topografía (presencia de calles de tierra o pasillos estrechos), el servicio de recolección es insuficiente. Así, se incrementa el riesgo ambiental y sanitario para las personas que ya viven en situación de pobreza.

Acceso a la comunicación

- **Telefonía fija y móvil⁵⁸**

Se entiende por servicio básico telefónico a la provisión de enlaces fijos de telecomunicaciones que forman parte de la red telefónica pública o que están conectados a dicha red y la provisión por estos medios del servicio de telefonía urbana, interurbana e internacional de voz viva.

^{58/} Para mayores detalles respecto al la evolución histórica de la prestación del servicio y a las empresas prestadoras remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

El modelo regulatorio emergente de la privatización de la ENTel ha permitido una fuerte expansión de la cobertura de los servicios telefónicos en la Argentina. Esto significa que la teledensidad que era de 10 teléfonos cada 100 habitantes cuando se privatizó ENTel, ha alcanzado un nivel de 62 teléfonos por cada 100 habitantes en la actualidad (La distribución territorial de la teledensidad presenta fuertes niveles de heterogeneidad a favor de los grandes centros urbanos).

El mercado de telefonía móvil ha experimentado un importante crecimiento en los últimos años basado en una fuerte incidencia, de aproximadamente el 60% de los abonados, de las modalidad prepaga (tarjetas) y el 40% restante correspondiente a la modalidad postpago. Estas tendencias nacionales coinciden con las que se evidencian a nivel internacional.

Conjuntamente con la expansión de la cobertura del servicio se produjo la modernización de la red telefónica pública nacional llevando el grado de digitalización de la misma del 13% (a inicios de la privatización) al 100% en la actualidad.

En relación a la infraestructura de telefonía fija, la cobertura de este servicio en el Municipio de Lanús alcanza al 92,2% de la población.

Evolución y penetración del servicio

En el año 2001, el total de viviendas con líneas fijas en el municipio de Lanús era de 125.561 (INDEC, Censo 2001). La participación de la Prestadora Histórica (Telefónica) era del 89%.

Penetración del Servicio – Teledensidad

Existe un indicador que relaciona la cantidad de líneas de telefonía fija en servicio, en un área geográfica determinada, de todos los licenciarios que prestan servicio en esa área, y la cantidad total de habitantes de la misma área. Se trata de la teledensidad y muestra la cantidad líneas de telefonía fija en servicio cada 100 habitantes, en determinada zona geográfica. En todo el territorio de la Argentina, la teledensidad a nivel nacional es de 24,5%; es decir que hay 24,5 líneas de telefonía fija en servicio por cada 100 habitantes. Este indicador medido en el territorio del municipio de Lanús y de acuerdo con los datos aportados por el INDEC a partir del censo 2001, indica una teledensidad de 27,72.

80

Fig. 56 Teledensidad por Provincia
Fuente: Comisión Nacional de Comunicaciones - www.cnc.gov.ar/



Instalación de Antenas para Telefonía Celular Móvil

La instalación de antenas para la prestación del servicio de transmisión de datos, comunicaciones, telefonía celular y radiofrecuencia del partido de Lanús se encuentra reglado según la Ordenanza 10.518 y modificatorias,

creando el Registro Municipal de Antenas (REMUAN), en el que deberán inscribirse todos los titulares de las instalaciones o instalaciones de antenas, soportes de antenas, equipos complementarios o equipos relacionados para la prestación del servicio.

La citada norma crea restricciones o condicionantes en función de parámetros: arquitectónicos, infraestructurales, tecnológicos, paisajísticos, patrimoniales, morfológicos, urbanísticos, y ambientales, a fin de minimizar efectos negativos, atenuar al máximo el impacto visual, y lograr una adecuada integración con el entorno.

Asimismo, la mencionada norma, prohíbe el emplazamiento de Torres Autoportantes para la instalación de antenas en las denominadas zonas residenciales en el Municipio de Lanús, pudiendo solo emplazarse en zonas industriales exclusivas y parque industrial.

La cantidad de antenas (sitios) inscriptas en el REMUAN son un Total: 53, pertenecientes a las siguientes Empresas:

- AMX,
- Nextel,
- Telefónica,
- Telecom y
- dos radioaficionados.

Internet⁵⁹

Pocas innovaciones tuvieron tanta repercusión para la vida cotidiana, el trabajo, el ocio, el conocimiento y las comunicaciones como lo tuvo la llegada de Internet. Hizo posible que millones de personas interactúen con el objetivo de compartir conocimientos, información, experiencias, opiniones, trabajos, juegos, etc.

Asimismo, ha crecido notablemente el acceso a Internet con un promedio mensual de 1,7 millones de usuarios residenciales y 130 mil organizaciones en el año 2004, según información del INDEC. Estas tendencias nacionales coinciden con las que se evidencian a nivel internacional.

El concepto "Internet" hace referencia a una gran red mundial de computadoras conectadas mediante diferentes tipos de enlaces (satelitales, por radio o, incluso, submarinos) y que utilizan los protocolos TCP/IP (Protocolo de Control de Transmisión y Protocolo de Internet) como método de comunicación.

- **Evolución y penetración del servicio**

Los Accesos Residenciales corresponden al uso hogareño o particular, mientras que los Accesos de Organizaciones son de uso de empresas, organismos de gobiernos, profesionales en el ejercicio de su actividad, organizaciones no gubernamentales, escuelas, universidades, etc. Tanto los Accesos Residenciales como los de Organizaciones están integrados por las "cuentas de abono" y por la cantidad de "usuarios gratuitos"

- **Listado de proveedores de internet**

La Secretaría de Comunicaciones otorga el registro de Valor Agregado que habilita a la prestación del Acceso a Internet. Actualmente un total de 14 empresas se encuentran con registro de Valor Agregado con permiso de operación en el Municipio de Lanús.

^{59/} Para conocer los detalles de las conexiones a Internet y su evolución, a nivel Metropolitano remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

Fig. 57 Listado de proveedores de internet
Fuente: www.cnc.gov.ar.

Empresa	Localidad	Provincia
CTI COMPAÑIA DE TELEFONOS DEL INTERIOR S.A. (CLARO)	Lanús	Buenos Aires
IMPSAT S.A. (hoy Global Crossing)	Lanús	Buenos Aires
SION S.A.	Lanús	Buenos Aires
TELECENTRO S.A.	Lanús	Buenos Aires
TELEFONICA DE ARGENTINA S.A. (SPEEDY)	Lanús	Buenos Aires
TELEFONICA MOVILES ARGENTINA S.A.(MOVISTAR)	Lanús	Buenos Aires
UOL SINECTIS S.A.	Lanús	Buenos Aires
C.P.S. COMUNICACIONES S.A. (METROTEL)	Lanús Este	Buenos Aires
IFX NETWORK ARGENTINA S.R.L	Lanús Este	Buenos Aires
TELECENTRO S.A.	Lanús Este	Buenos Aires
C.P.S. COMUNICACIONES S.A. (METROTEL)	Lanús Oeste	Buenos Aires
IFX NETWORK ARGENTINA S.R.L	Lanús Oeste	Buenos Aires
NETIZEN S.A.	Lanús Oeste	Buenos Aires
TELECENTRO S.A.	Lanús Oeste	Buenos Aires

Reconocimiento de áreas críticas en riesgo ambiental

Lanús ha sido desde principios del siglo pasado una zona mayormente industrial, donde la falta de regulación del uso de suelo sumado a escasos controles ambientales derivó en una combinación de zonas residenciales e industriales con el consecuente deterioro ambiental de una parte importante de su territorio. Esta situación de degradación derivó en una ocupación posterior del suelo - a final del siglo pasado- por parte de población de bajos recursos, lo que dio como resultado distintos grados de vulnerabilidad social.

En general las áreas críticas con riesgo ambiental en Lanús, corresponden a:

1. Áreas informalmente urbanizadas con escasa o nula infraestructura de servicios.
2. Áreas de ocupación en zonas bajas/inundables.
3. Ribera del Riachuelo degradada por contaminación hídrica y acumulación de residuos sobre el camino de sirga.
4. Sitios puntuales impactados por la presencia de basurales.
5. Zonas industriales o ex zonas industriales con distinto grado de pasivo ambiental.

A continuación se presentan los rasgos sobresalientes de cada una.

1. Áreas informalmente urbanizadas con escasa o nula infraestructura de servicios.

En Lanús se registra uno de los más altos grados de urbanización del país. Dicha urbanización dista de ser homogénea. Se aprecia una combinación de barrios marginales, villas y asentamientos, sectores residenciales de elevado poder adquisitivo e industrias (de obsoletas a modernas). Incluso es frecuente advertir estructuras abandonadas de establecimientos industriales.

Así, se yuxtaponen la ocupación urbana e industrial, intercalándose según las zonas o barrios, asentamientos urbanos precarios ubicados próximos a las márgenes del Riachuelo, que se mezclan con establecimientos industriales. Esta ocupación espontánea del territorio evidencia la grave ausencia de planificación urbana durante las últimas décadas.

Como mencionamos anteriormente, según Infohábitat en Lanús existen 30 villas y asentamientos que reúnen casi el 15% de la población del partido. Ver figura 68.

El 66% de las villas y asentamientos se encuentran ubicados en predios fiscales (nacionales, provinciales y municipales), si se agrega el predio ACUBA que figura como de dominio mixto pero que actualmente es del estado provincial, el porcentaje asciende a 80%. Esta situación se presenta claramente como una ventaja a la hora de impulsar políticas de urbanización o mejoramiento de villas y asentamientos.

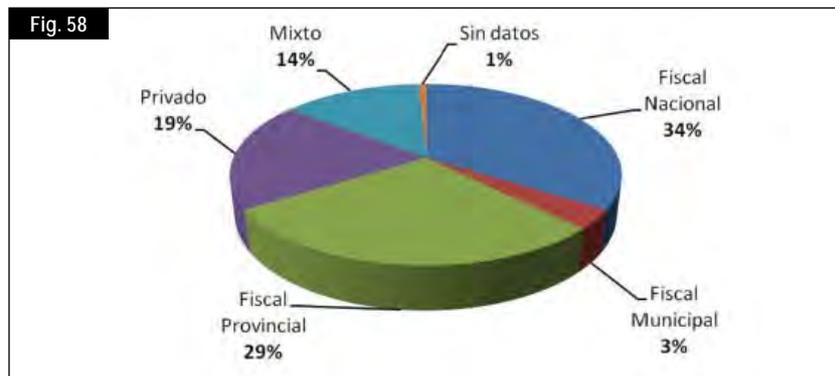


Fig. 58 Situación dominial predios de localización de villas y/o asentamientos
Fuente: Elaboración propia en base a datos de INFOHABITAT, Universidad Nacional de General Sarmiento.
<http://www.infohabitat.com.ar/web/>.

2. 3. Áreas de ocupación en zonas bajas/inundables

El Río Matanza Riachuelo presenta inundaciones eventuales en su valle inferior que ocasionan enormes perjuicios a la comunidad llegando en casos a convertirse en verdaderos desastres, afectando poblaciones, industrias y sectores agropecuarios de los partidos de Avellaneda, Lanús, Almirante Brown, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, Matanza, Cañuelas, General Las Heras y Marcos Paz, como así también zonas de la Capital Federal (ACUMAR, 2009).

En Lanús el curso original del Río Matanza-Riachuelo fue rectificado y canalizado hasta Puente Alsina (Ex-Puente Uriburu) con el objeto de aumentar su capacidad de drenaje y, en consecuencia, disminuir los problemas derivados de las inundaciones. Ver figura 53.

Sin embargo, el crecimiento de la población y de las actividades productivas dio lugar a la localización de población e industrias en zonas inundables (antiguos meandros), en el mapa anterior puede observarse que en las zonas donde antes se encontraban dos antiguos meandros, actualmente se encuentran las Villas Radio El Puente y San Francisco de Asís (en proceso de relocalización).

En adición a esta situación, como ya vimos, la combinación de distintos (impermeabilización de los suelos, el vuelco de residuos sólidos bloqueando los desagües, la elevación de las napas por causas naturales y antrópicas, la presencia de pozos negros por falta de infraestructura de servicios, entre otros, disminuyen el drenaje urbano, incrementando el riesgo de inundaciones.

Las áreas deprimidas de Lanús (Villa Diamante y Villa Caraza) y de Lomas de Zamora (Villa Fiorito y Villa La Salada) representan el 83% de las áreas inundables de las dos cuencas más importantes del AMBA (Cuenca del río Reconquista y Cuenca Matanza-Riachuelo) (Clichevsky N., 2002).

Cabe aclarar que la concurrencia de zonas inundables/anegables con asentamientos y villas con mayor o menor grado de precariedad, también incrementan la vulnerabilidad social en la zona.

Las consecuencias más importantes de esta situación en las zonas inundadas son: el aislamiento de sus residentes, la afectación de las actividades comerciales y de servicios por imposibilidad de acceso a bienes y personas, la afectación de bienes privados y públicos por destrucción o deterioro y el

quiebre de la continuidad del sistema vial y aún de otros sistemas de transporte público. Los efectos indicados, que transformaron a las inundaciones preexistentes en desastres, o que generaron inundaciones (y adicionales desastres) en nuevas áreas, resultaron de una urbanización que no tuvo en cuenta las limitaciones del medio natural, como el relieve, las características de absorción de los suelos, etc..

Por otro lado, como ya mencionamos, en los últimos 20 años comenzaron a evidenciarse inundaciones provocadas por el ascenso del nivel de las napas en construcciones subterráneas (sótanos, cocheras subterráneas, etc.).

Contaminación de aguas superficiales y subterráneas

En lo que respecta a la calidad del agua y el ambiente, cabe señalar que la cuenca es considerada unas de las más degradadas de Argentina en términos ambientales, fundamentalmente en las áreas urbanas de la cuenca baja. La diversidad de usos del territorio de la cuenca, junto con la histórica falta de control de descarga de efluentes industriales y domésticos y falencias de infraestructura de agua y saneamiento, entre otros, ha traído aparejado serios problemas en lo referente a la calidad del agua escurrida, fundamentalmente en el sector inferior de la cuenca, que precisamente posee el mayor grado de urbanización. Lo mismo puede decirse de los efluentes industriales y los líquidos cloacales y residuales de origen doméstico ilegales y legales (desbordes del sistema cloacal principal y descargas de camiones atmosféricos), el lixiviado de basurales y las aguas pluviales (ACUMAR, 2011).

La contaminación de las aguas superficiales del Río Matanza-Riachuelo alcanza niveles muy altos y la concentración de contaminantes orgánicos va acentuándose hacia su desembocadura en el Río de la Plata.

Respecto de las aguas subterráneas, también existen serios problemas de contaminación debido al uso intensivo de sistemas domiciliarios de eliminación de efluentes cloacales tanto en las aguas de la napa freática como del acuífero Pampeano.

4. Sitios puntuales impactados por la presencia de basurales

Según un relevamiento realizado por la Coordinación de Gestión Integral de Residuos de la ACUMAR, en el caso del municipio de Lanús, existen 32 puntos de arrojamiento y 27 basurales. De estos últimos se han erradicado 25, entre los cuales se encuentra un basural de grandes dimensiones ubicado en Otamendi al 1300 donde se extrajeron más de 35.000 m³ de residuos (ACUMAR, 2011).

Fig. 59 Mapa ubicación basurales y puntos de arrojamiento de Lanús
 Nota: Los puntos amarillos son puntos de arrojamiento y los puntos rojos son basurales
 Fuente: Coordinación de Gestión Integral de Residuos Sólidos, Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo. 2011.



Del mapa de ubicación de basurales se evidencia que casi un tercio de los basurales y puntos de arrojamiento se encuentran en la localidad de Valentín Alsina, en la zona próxima Puente Alsina, única conexión de Lanús con la Ciudad de Buenos Aires (Puente Alsina).

Existen dos sitios dentro de los predios afectados por basurales que han sido objeto de una atención especial, éstos son **ACUBA** y **Fabricaciones Militares**.

El predio **ACUBA** se localiza en Lanús Oeste, limitada inicialmente por las calles Gral. Olazábal, Boquerón, Hernando de Magallanes y el Camino de la Ribera Sur, fue otorgado por la Provincia de Buenos Aires en el año 1983, en tenencia precaria por el término de 50 años, a la Asociación de Curtidores de la Provincia de Buenos Aires (ACUBA), para la construcción de un polo curtiembre, que incluya la colección, el tratamiento y la evacuación de efluentes industriales y desagües cloacales. El predio cedido contaba con alrededor de 40 hectáreas, que fueron siendo ocupadas gradualmente por población de bajos recursos hasta reducirse a 28-30 hectáreas.

En el marco del Fallo Mendoza (Cuenca Matanza Riachuelo), el predio fue clausurado en febrero de 2008 luego de verificarse el vuelco ilegal de residuos. En abril del mismo año, la posesión del terreno fue reintegrada al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, luego de que el Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes (responsable del seguimiento de la causa) constatará que no se había cumplido con el destino para el cual se le había cedido el citado predio a **ACUBA**.

En enero de 2009, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS), la Provincia de Buenos Aires y el Municipio de Lanús a través de un convenio marco se comprometieron a realizar en el predio ACUBA, el **Parque Industrial Curtidor**, una planta de tratamiento de efluentes cloacales para servir a un sector de Lanús, una planta de tratamiento de efluentes industriales y un sector destinado al desarrollo habitacional y urbano contemplando los asentamientos existentes.

A lo largo del año 2009, comenzaron las obras de construcción de un muro perimetral para delimitar el área, encontrando la empresa constructora problemas de seguridad con la población ocupante del predio. Luego de varias negociaciones, se concluyó el muro perimetral.

Durante el año 2010 comenzaron las tareas de saneamiento de los residuos acumulados en el predio, en total se extrajeron aproximadamente 8000 m³ de residuos, pero considerando que el mismo se encuentra ubicado en una zona con elevada deficiencia en la recolección de residuos, por lo cual los vecinos que viven lindantes al muro arrojan sus residuos hacia el interior del predio, la ACUMAR lleva adelante tareas de mantenimiento. (ACUMAR, 2011).

5. Zonas industriales o ex zonas industriales con distinto grado de pasivo ambiental

Respecto de esta temática, si bien en la mayoría de las fuentes consultadas en general se plantea que la contaminación industrial es muy elevada y que existe un elevado incumplimiento de la normativa aplicable (en lo relativo a descargas de efluentes industriales líquidos, a la gestión de residuos sólidos y las emisiones de contaminantes en la atmósfera), es muy difícil identificar con precisión zonas críticas o de riesgo industriales en el municipio, sin llevar a cabo un relevamiento más extenso de las áreas identificadas como industriales, ya que la mayor parte de la información o publicaciones accesibles no localiza las áreas o ex áreas industriales específicamente del municipio.

Es interesante destacar que la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), por Resolución N° 7 /2009, estableció la obligación de empadro-

namiento de los establecimientos industriales radicados en la Cuenca Matanza Riachuelo en un **Registro de Industrias de la Cuenca**. A partir de este registro se llevan adelante tareas de fiscalización, que dan como resultado la declaración como *Agente Contaminante* a aquellas industrias que al momento de la inspección posean algún parámetro fuera de norma, y las obliga a presentar un **Programa de Reversión Industrial (PRI)** que debe ser aprobado por la Autoridad mencionada.

Al respecto, la ACUMAR publica mensualmente un listado de establecimientos declarados Agente Contaminante y de aquellos que han presentado un Programa de Reversión Industrial (PRI) pero estos listados no localizan geográficamente a las empresas, por lo cual cabe sugerir un análisis más exhaustivo para identificar a aquellas industrias localizadas en el municipio que considerado para este estudio.

El Municipio de Lanús posee un elevado uso de suelo industrial. Los rubros industriales más problemáticos que se encuentran radicados en la zona son: Industrias Químicas, Curtiembres y derivados del cuero, Metalúrgicas, Metal-mecánicas y acabados de metal (herramientas, maquinarias, etc.), Frigoríficos y chacinados, entre otras (Municipio de Lanús, 2011)

Evolución de ocupación del suelo en Predio ACUBA 2000-2010

Fig. 60 Evolución de ocupación del suelo en Predio ACUBA 2000-2010

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACUMAR e imágenes Google Earth (Marzo 2000, Abril 2005 y Septiembre 2010).

El predio Fabricaciones Militares se localiza en Lanús Oeste, limitado por las calles Cnel. Osorio, Pasaje Aguirre, José María Moreno y camino de la Ribera Sur. El predio fue cedido al municipio para la construcción de viviendas sociales para familias de los Barrios Villa Jardín, San Francisco de Asís, 10 de Enero y Puente Alsina.



Fig. 61 Predio Fabricaciones Militares

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ACUMAR e imágenes Google Earth (Septiembre 2010).



Diagnóstico de la situación del área ribereña

La ribera se extiende aproximadamente 5.400 metros. Desde el límite con Avellaneda hasta Puente Alsina no es posible transitar la ribera, a partir de Puente Alsina hacia el sur existe un camino de sirga con dos vías (ver Impacto en territorio de políticas medioambientales extramunicipales...), a excepción del área comprendida por el B° Jardín, donde solamente existe una vía, situación que dio lugar a la solicitud de relocalización de los frentistas de la calle De la Ribera Sur.

La ribera ha sido históricamente una zona de uso principalmente industrial, hoy en muchos casos se encuentra en estado de abandono. Muchos predios se convirtieron, durante los procesos de desindustrialización del territorio, en espacios oportunos para el asentamiento de población de bajos recursos, ya que las zonas aledañas al riachuelo debido a su degradación ambiental no fueron objeto de interés residencial, comercial, etc.

Asimismo, de las 30 Villas y/o Asentamientos existentes en el municipio, cinco -ACUBA, 9 de julio, B° Jardín, Radio El Puente y San Francisco de Asís- están asentadas sobre la ribera. En ellas habitan más de 25.000 personas.

En el mismo sentido, a lo largo de la ribera se encuentran varios basurales relevados por la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, 3 basurales (mayores a 15 m3) y 5 puntos de arrojado (menores a 15 m3). Este escenario indica la dificultad de controlar e impedir vuelcos de escombros, restos de poda y residuos domiciliarios producto de la población no servida por los sistemas formales de recolección, del rechazo de la clasificación de materiales que realizan vecinos que se sustentan económicamente a partir de los residuos, como también de prácticas clandestinas (ver Sitios Puntuales Impactados por la presencia de basurales).

A partir de finales de 2008, se comenzaron tareas de limpieza, forestación y colocación de defensas mediante mojoneras para impedir la descarga de residuos en las márgenes del Riachuelo en su cauce original y en el actual curso rectificado.

En el marco de un convenio con ACUMAR, en el Municipio de Lanús se llevan adelante tareas de limpieza y mantenimiento de la ribera del Riachuelo (desmalezamiento, levantamiento de residuos voluminosos no embolsables, etc.) con cooperativas, grupos de veinte personas, a las cuales se les provee ropa, calzado de trabajo, y herramientas adecuadas a la tarea asignada. ACUMAR realiza la limpieza del espejo de agua del Río Matanza Riachuelo, retirando residuos sólidos flotantes y residuos voluminosos (carrocerías, autopartes, línea blanca, neumáticos, troncos, etc.) que se encuentran semienterrados en las márgenes. Asimismo se está llevando adelante la del camino de sirga comprende la pavimentación y ensanche de la Av. Carlos Pellegrini, que bordea el Riachuelo entre el Puente La Noria hasta Puente Alsina, permitiendo mejorar la comunicación vehicular desde y hacia la Ciudad de Buenos Aires.

Fig. 62



Fig.62 Evolución de la ocupación del suelo en la ribera de Lanús 2000- 2010.



Estructura urbana y morfológica

Características físicas del tejido urbano existente: ocupación edilicia y densidades

Introducción

Mientras que en la primera sección nos concentramos en el análisis del proceso histórico de configuración y consolidación del tejido urbano de Lanús, desde el primer período de fundación de pueblos y loteos (1872-1895) hasta el fin del ciclo expansivo, (1965-1976), en este apartado y el siguiente abordaremos el estudio de las transformaciones urbanas más recientes, desde 1977 hasta la actualidad, tanto desde la identificación y caracterización de las diferentes modalidades y procesos de crecimiento a nivel municipal, como desde el estudio tipológico y de variación sobre la manzana y el parcelario tradicional.

Se trabaja sobre todo a partir en la interpretación y comparación del material gráfico disponible: foto aérea IGN (1977), imagen satelital *google earth* (2001 y 2010), trabajo de campo y relevamientos fotográficos.

La primera observación de estos materiales nos ofrece una imagen de “homogeneidad dentro de la heterogeneidad” del tejido. Esto se debe a que si bien la manzana característica de Lanús es en sí misma una unidad compleja formal y funcionalmente (alternando vivienda unifamiliar y multifamiliar con comercio, talleres, galpones y depósitos), su repetición y claro predominio sobre otras formas de crecimiento, aporta unidad a la configuración urbana del municipio. En términos generales, se trata de un tejido mixto, caracterizado por la variedad de usos y tipologías, con un alto grado de consolidación, donde los procesos de transformación se dan generalmente a nivel de parcela individual (micro transformaciones).

Este tipo de manzana dominante (a la que denominaremos “manzana suburbana”), convive con otras modalidades de crecimiento que, aunque en menor medida, colaboran en la configuración del tejido urbano de Lanús. Así, de manera preliminar, se identifican cinco categorías con características morfológicas y procesos de transformación específicos: las villas y asentamientos, la manzana suburbana, los tejidos centrales, los fragmentos (o conjuntos) urbanos residenciales, y las piezas industriales. A partir de un estudio más detallado de las mismas, se distinguen algunas variaciones (subcategorías) en función del tipo de uso dominante, regularidad del patrón geométrico, tipologías y densidad edilicia, etc.; y se analiza la relación con las normas urbanísticas vigentes.

Densidad de población vs densidad edilicia

Antes de abordar el estudio de cada modalidad en particular, las dinámicas de población a nivel municipal aportan algunos datos significativos.

Según el Censo 2010, el partido de Lanús cuenta en la actualidad con una población de 459.263 habitantes. Los datos provistos por los últimos tres censos nacionales (1991, 2001, 2010), marcan una tendencia negativa del creci-

miento poblacional en el primer período intercensal, con una variación relativa de -3.4 %, ⁶⁰ y una variación absoluta de 15.479 habitantes; mientras que en el segundo período se registra una leve tendencia positiva, con una variación absoluta de 6181 habitantes, lo que coloca al Municipio de Lanús en una situación de estancamiento poblacional (Fig. 63).

Fig. 63 Variación de la población en el municipio de Lanús 1991, 2001, 2010
Fuente: INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo). Censo Nacional 2001

Fig. 63	1991	2001	2010
Población	468.561	453.082	459.263
Superficie en km ²	45	45	45
Densidad	10.412,5	10.068,5	10.205,84

No obstante este retroceso y freno en el crecimiento, el partido presenta una fuerte densidad poblacional (la mayor de la 1º corona metropolitana), con una marcada concentración de habitantes en las localidades de Lanús Oeste, Monte Chingolo y Remedios de Escalada, seguidas en jerarquía por Lanús Este, Valentín Alsina y Gerli (Ver Figs. 64 y 65).

Fig. 64 Densidad de población. Habitantes por radio censal 2001
Fuente: DPOUyT en base a datos del INDEC

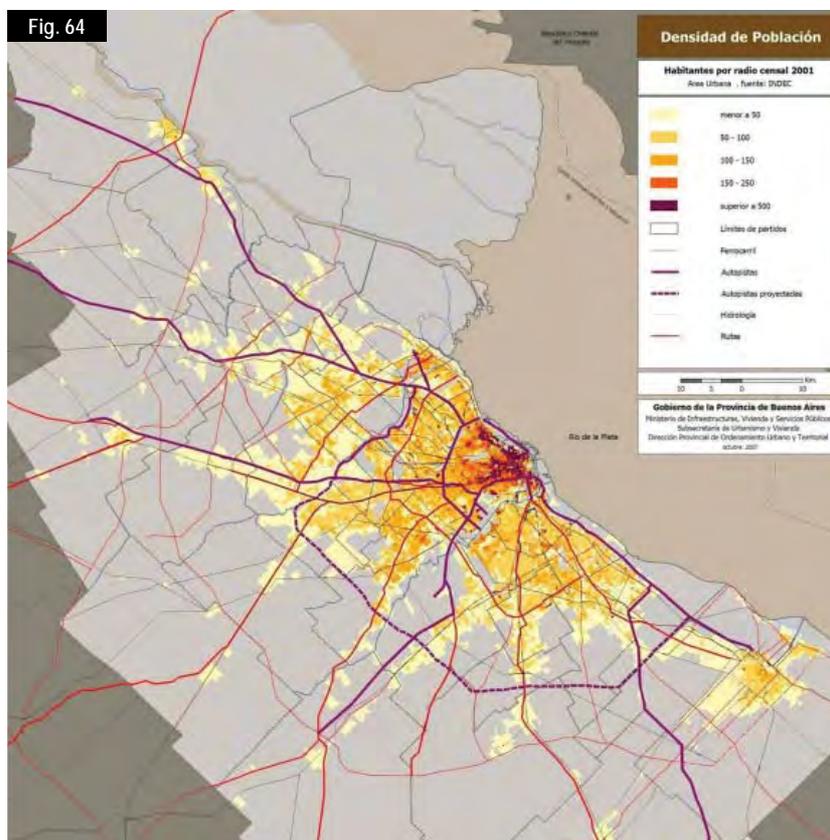


Fig. 65 Población por localidad del municipio.
Fuente: Elaboración propia en base al Censo del 2001

Fig. 65	Localidad	Total	Varones	Mujeres	Sup. km ²	Densidad
	Gerli	33.250	15.610	17.640	3,86	8.613,99
	Lanús Este	55.199	25.717	29.482	6,28	8.789,65
	Lanús Oeste	156.953	74.556	82.397	14,50	10.824,34
	Monte Chingolo	85.060	41.435	43.625	7,73	11.003,88
	Remedios Escalada de San Martín	81.465	38.426	43.039	10,15	8.026,11
	Valentín Alsina	41.155	19.471	21.684	5,80	7.095,69
		453.082	215.215	237.867	48,35	9.370,88

60/ También decreció la población del municipio vecino de Avellaneda un 4,6% y en el caso de Lomas de Zamora se incrementó en un 3%, con un marcado crecimiento de población NBI localizada en áreas periféricas

La falta de espacio urbano, el aumento de la renta urbana, y el traslado del crecimiento demográfico hacia los partidos más alejados de la Capital Federal, comprometieron el crecimiento demográfico de las áreas más próximas al centro metropolitano. Al mismo tiempo, las zonas vacías de éstas, típicamente caracterizadas por sus bajas condiciones de habitabilidad, se convirtieron en refugio de la población urbana empobrecida, muchas veces desplazadas de localizaciones previas (Torrente, 2004).

Así, las localidades que concentran las mayores densidades de población (Lanús Oeste, Monte Chingolo y Remedios de Escalada) coinciden con aquellas donde se localiza la mayor parte de villas y asentamientos del municipio, con un hacinamiento de habitantes y tasas promedio de densidad muy superiores a las de los tejidos urbanos tradicionales (manzana suburbana). Con excepción del sector central de Lanús Oeste, las densidades de población no parecen estar asociadas a las densidades edificatorias. De hecho, el mapeo de edificios en altura, nos enseña una distribución, concentrada especialmente en el área entorno a la Estación, entre los cruces Vicente Damonte y Gral O'Higgins, (Fig. 66), y en el sector urbano contiguo a los talleres ferroviarios y la Universidad de Lanús en Remedios de Escalada. En el resto del tejido predominan las áreas de densidad media, con algunos focos de mayor intensidad ligados a las principales arterias de comunicación (a lo largo de las avenidas Hipólito Yrigoyen, 9 de Julio y 25 de Mayo), y en la Av. Pte. Perón en Valentín Alsina.

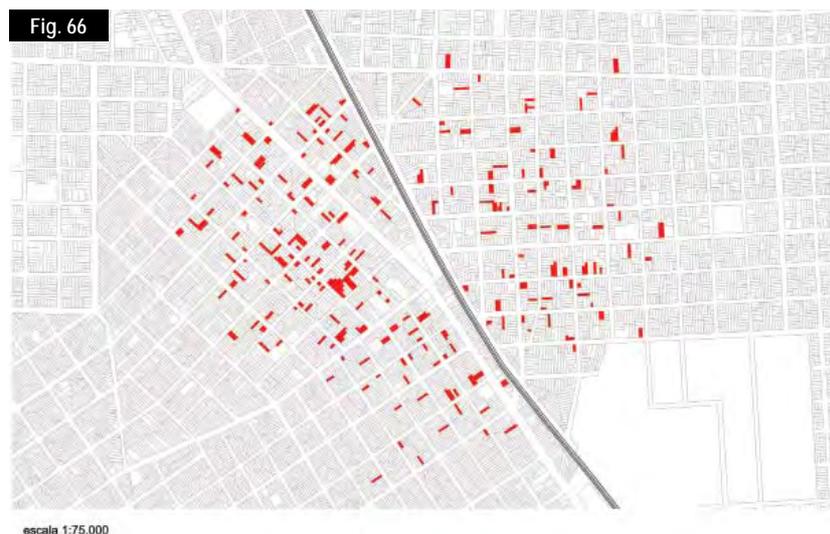


Fig.66 Edificios en altura en el área central del municipio de Lanús, 2011
Fuente: Elaboración propia

Las villas y asentamientos

En esta sección, a los fines de evaluar la capacidad de integración de villas y asentamientos al tejido urbano existente desde un punto de vista físico espacial, nos interesa distinguir sobre todo la localización de los sectores (riachuelo, reservas viarias o ferroviarias, continuo urbano) y su patrón de implantación (más o menos regular). Ver Fig. 67.

- **Trazado Irregular**

Algunas urbanizaciones informales del municipio se caracterizan por los trazados irregulares, en discontinuidad con la trama existente, y con un alto grado de ocupación de viviendas (de construcción generalmente muy precaria), a las cuales se accede a través de pasillos estrechos, desapareciendo por tanto la configuración tradicional de la calle y manzana de la grilla bonaerense.

En la zona de la ribera, dentro de esta categoría, de manera preliminar, incluimos: Villa Jardín (1), Villa Ilasa (5) y Barrio El Triángulo (6), Barrio Pampa (7). En el sector noreste del municipio (localidad de Monte Chingolo): Barrio La

Fe (18), Monte Chingolo (19), Villa Urquiza –sector oeste- (20), Barrio Gonnet (21), Santa María (22), Vías Muertas –sector norte- (23); y adyacente al Camino Gral. Belgrano entre Gral. Madariaga y Gral. Deheza: Gral. Belgrano (24).

- **Regular (o en cuadrícula)**

A diferencia de las anteriores, existen otras formas de ocupación que presentan continuidad (parcial o total) con la trama urbana existente, pudiendo reconocerse manzanas y lotes de trazado regular que ofrecen mayor permeabilidad y facilidad de integración (continuidad) con el damero existente.

La configuración espacial resultante se asemeja al modelo del “loteo popular”. Con calles en *cul de sac* (ej. San José Obrero) o pasajes interiores (ej. Eva Perón) que permiten un mejor aprovechamiento de la manzana con lotes de pequeñas dimensiones.

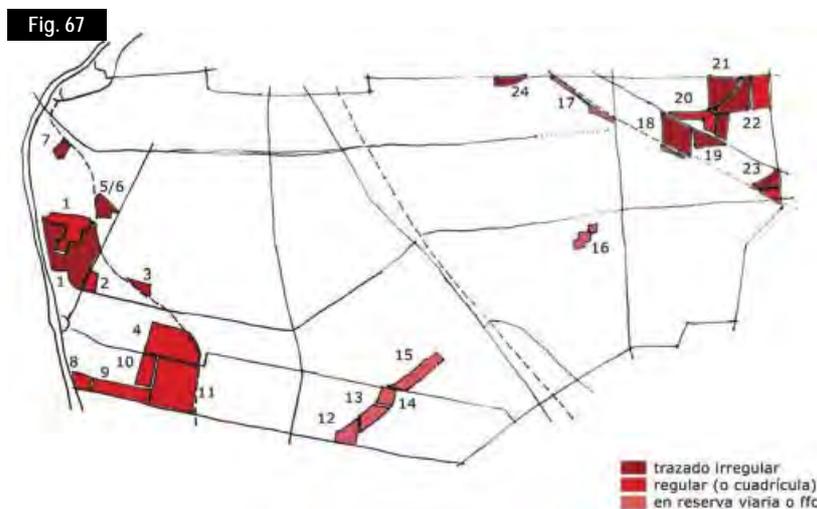
Siguiendo este patrón de ocupación, en el borde de Riachuelo se reconocen inicialmente los siguientes sectores: Villa Jardín –manzanas interiores- (1), Barrio Bancario N°1 (2), Barrio Bancario N°2 (3), San José Obrero (4), Villa 10 de Enero –El Milagro- (8), Eva Perón (9), Barrio Acuba (10), San Martín (11). En el sector noreste del municipio: Villa Urquiza (20), Santa María –sector adyacente al Parque Industrial Tecnológico de Quilmes- (23), Vías Muertas –sector sur- (24).

- **En reserva viaria o ferroviaria**

Un último tipo de implantación de villas y asentamientos se relaciona con su localización en reservas viarias o ferroviarias, ocupando porciones de manzana y adoptando lógicas que provienen tanto del trazado proyectado o desafectado, como del damero general.

Dentro del municipio de Lanús se detectan dos situaciones. Las urbanizaciones marginales implantadas en la reserva de la Autopista Sudeste (proyectada como continuación de la Avenida Gral. Paz, y desestimada desde el año 1955): 1° de Mayo (12), Tala I y II (13), Balcarce (14), 3 de Febrero (15), Villa Luján (16); y aquellas localizadas sobre la calle Gral. Pinto y el vacío del Ferrocarril Provincial, hoy desactivado⁶¹: Villa Pora (17) y Barrio La Fe (18). Mientras que en el primer caso, la reserva de la autopista se encuentra muy “borrada” y consolidada por edificación o espacios de uso recreativo o deportivo, la traza del ferrocarril que vinculaba Avellaneda con La Plata, plantea la oportunidad de recuperación de un vacío urbano de gran continuidad territorial como paseo y/o recorrido de transporte público (tranvía o tren ligero).

Fig. 67 Distribución territorial de villas y asentamientos según su patrón de implantación
Fuente: Elaboración propia



61/ Tal como se menciona, en 1977 se clausura un sector del antiguo Ferrocarril Midland, desactivando el tramo que unía Merlo (Apeadero km38) con Adolfo Alsina (Estación Caruhé), y se termina de desactivar el servicio Avellaneda-La Plata del Ferrocarril Provincial, incluyendo la Estación Monte Chingolo, en un proceso de desmantelamiento que ya había comenzado en la década anterior

Fig. 68

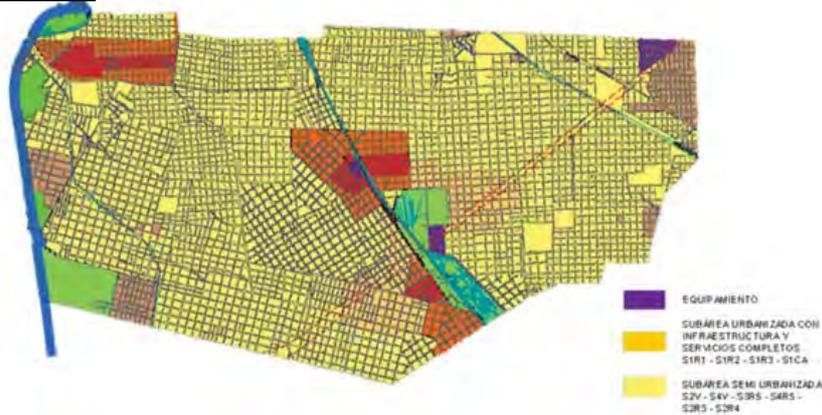


Fig. 68 Código de Planeamiento Urbano y Edificación municipal (Ordenanza 5672/83)
Fuente: Torrente, 2004

Gran parte de las villas y asentamientos mencionados están localizados, según el Código de Planeamiento Urbano y Edificación municipal (Ordenanza 5672/83 según Ley 8912) en “zonas de recuperación”, a mediano y largo plazo, de espacios verdes libres públicos, o bien quedan englobados bajo las categorías S3R5 y S4R5, ambas en “áreas semi-urbanizadas”, con indicadores de FOS 0,6 y FOT 1 (ver Fig.68).

La apertura de ventanas territoriales de 750 por 500 mts (Fig. 69) permite observar con más detalle los tipos reseñados, ejemplificados en este caso por los barrios Villa Jardín, Acuba y 3 de Febrero. Asimismo, se hace patente la diferente evolución temporal entre las ocupaciones más irregulares en el borde de Riachuelo y en la traza de la ex Autopista Sudeste, ya consolidadas en 1977; y aquellas de configuración reciente y trazado más regular, localizadas en el terreno de ACUBA (Asociación de Curtidores de la Provincia de Buenos Aires): Villa 10 de Enero, Eva Perón y Barrio Acuba.

Fig. 69



Fig.69 Extracto o “muestras” de tejido. 1977/2001/2010. Villa Jardín, Acuba y Reserva Autopista Sudeste
Fuente: IGN, Google earth

La manzana suburbana

El tejido característico del municipio está dado por esta modalidad de crecimiento urbano, en la que prevalece el uso mixto y donde se combinan las actividades residenciales de baja densidad, viviendas unifamiliares y multifamiliares, con industrias, talleres y pequeños establecimientos. Así, la complejidad de la manzana suburbana y las ventajas derivadas de la mixtura funcional, plantean paralelamente problemáticas específicas de regulación como la

compatibilidad de usos y tipologías disímiles, la adecuación de la infraestructura (servicio cloacal y red viaria), la correcta categorización de industrias más o menos contaminantes, los conflictos ambientales, etc.

Para avanzar en el análisis de esta forma de crecimiento, se realizó un estudio sobre las manzanas suburbanas de un fragmento del tejido urbano de Lanús Oeste, donde, a partir del relevamiento de los galpones existentes en el municipio (Fig. 71), se esquematizaron tres subtipos de manzana suburbana según el uso dominante (Fig. 72):

- **con predominio residencial:** comprende aquellas manzanas donde no se registra presencia de galpones
- **mixta:** manzanas donde se encuentran implantados hasta tres galpones,
- **con predominio industrial:** el resto de manzanas donde existen más de tres galpones en convivencia con otros usos (sin llegar a constituir industria dispersa)

Si comparamos el estudio anterior con la zonificación propuesta por la normativa vigente (Fig. 70), se hace evidente la falta de correspondencia entre el modelo propuesto y los usos reales del suelo y la edificación.

Para la regulación de este tejido, el municipio utiliza, de manera complementaria al Código de Planeamiento Urbano y Edificación, una antigua norma municipal: el Decreto 1038/70, modificado por los Decretos 1115/72 y 4475/75.⁶² Mientras que el Código no considera el uso industrial, el mencionado Decreto establece, además de una zona industrial exclusiva (I1), tres zonas de uso "mixto" dentro de las cuales quedan englobadas las manzanas suburbanas del municipio:

- Zona R2: Destinada a uso predominante residencial de densidad media, y talleres de poca envergadura.
- Zona RI3: Zona mixta destinada a uso residencial de baja densidad (vivienda unifamiliar) e industrial de pequeña magnitud, cuyo funcionamiento no dé lugar a factores de perturbación de ningún tipo, siendo por lo tanto su radicación compatible con las condiciones de habitabilidad propias de áreas residenciales.
- Zona I2: Destinada a uso predominante industrial y uso complementario residencial.

Fig. 70 Decreto 1038/70
Fuente: Torrente, 2004



^{62/} "Aun cuando presentan entre sí fuertes contradicciones que se subsana a través de 'interpretaciones' puntuales que realiza la Secretaría de Gobierno" (Fundación Ciudad, 2002: 35).

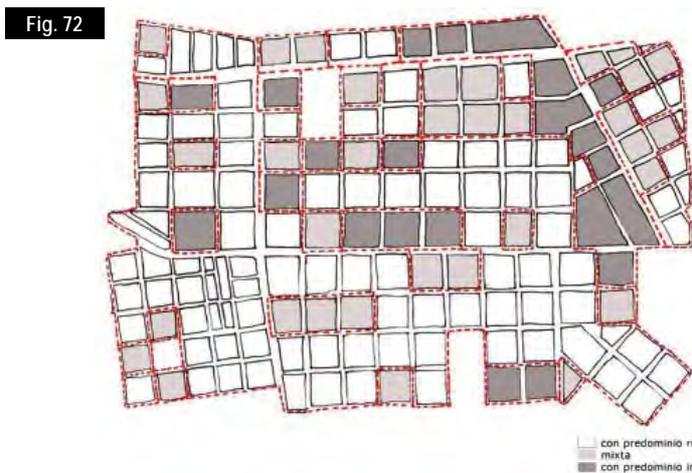
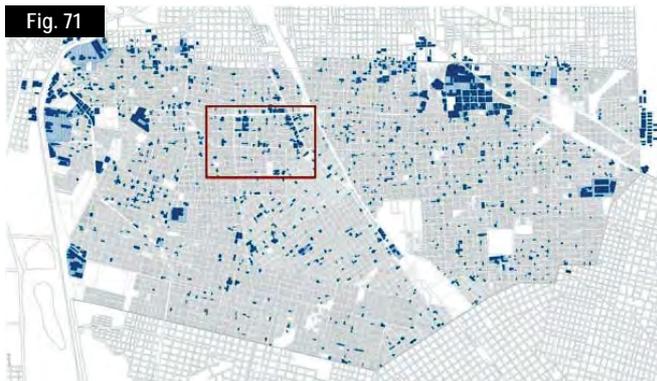


Fig. 71 Localización y fragmento del plano de relevamiento de galpones en el Municipio de Lanús (2010)
Fuente: Elaboración propia

Fig. 72 Estudio de la distribución territorial de manzana suburbana según uso dominante en el mismo fragmento urbano
Fuente: Elaboración propia

En este caso, la elección de zooms en el tejido del sector estudiado, con recortes de 255 m por 170 m, ilustran la clasificación anterior y su evolución temporal. En 1977 el tejido se encuentra prácticamente consolidado en los tres subtipos detectados de tejido urbano, el cual sufre actualmente procesos de renovación, sustitución, y puntualmente de verticalización sobre las principales arterias viales.



Fig. 73 Extracto o “muestras” de tejido. 1977/2001/2010
Fuente: IGN, Google earth

Los tejidos centrales

Utilizamos la categoría “tejido central” para denominar aquellos sectores urbanos que, desde un punto de vista funcional, tienden a aglomerar la actividad económica vinculada al comercio tradicional, la administración pública, los equipamientos de ocio y cultura, sedes bancarias, despachos y estudios profesionales. Desde el punto de vista morfológico, presentan marcadas tendencias hacia la consolidación y “verticalización” del tejido existente.

En el caso de Lanús, tal como se mencionaba anteriormente, concordamos en cierta medida con la lectura que algunos autores realizan de este municipio como conector o lugar de paso. Además hemos calificado su modelo de ocupación territorial como una “urbanización intersticial” que tiene origen en núcleos disímiles, con lógicas de generación externas, que no remiten a la existencia de una centralidad común o preponderante. De hecho, el entorno de la estación Lanús se urbaniza relativamente tarde, y pasará mucho tiempo hasta que comience a ser reconocida de algún modo como centro.⁶³

En los años 60-70 hubo una primera verticalización sobre la Av. Pavón (actualmente Av. Hipólito Yrigoyen) que resultó fallida, en el sentido que no logró configurar un tejido, sino que simplemente dio lugar a una serie de edificios aislados que seguramente aprovecharon las facilidades reglamentarias para una mayor altura.

Después de un periodo de estancamiento, durante los años 2000 se reactiva la actividad inmobiliaria, lo cual se evidencia en los numerosos edificios en altura relevados.

La figura 74 nos ilustra sobre las discrepancias que existen entre el área central marcada por el Código de Planeamiento Urbano y Edificación municipal, y la definición real del ámbito de centralidad.

El plano de zonificación del mencionado código marca tres sectores de centralidad (zona comercial administrativa, S1CA), con indicadores de ocupación del suelo (FOS) y ocupación total (FOT) de 0,6 y 3 respectivamente, y una densidad máxima de 2000 hab/ha. Estos sectores se ubican en:

- Al noroeste, en la localidad de Valentín Alsina (entre las calles Rivadavia, Portela, Armenia, Tuyutí, Darragueira, Portela, Remedios Escalada de San Martín, Coronel Luna, Jean Jaures, Darragueira, Curupaytí, Murguiondo y Jean Jaures)
- Con eje en el trazado ferroviario y la estación, del lado de Lanús Oeste (entre las calles Aristóbulo del Valle, Ministro Brin, 25 de Mayo, Ministro Brin, Carlos Gardel, Avenida Hipólito Yrigoyen hasta Aristóbulo del Valle); y hacia Lanús Este (entre Av. Hipólito Yrigoyen, Tucumán, Velez Sarsfield, Sitio de Montevideo, Córdoba, Margarita Weild, 29 de Setiembre y Margarita Weild)
- Finalmente, el sector adyacente a los talleres ferroviarios y Universidad de Lanús (UNLa) en la localidad de Remedios de Escalada (entre Av. H. Yrigoyen, Balbastro, Rosales, Lugones y Di Giorno)

Perimetralmente a los sectores anteriores, se establecen unas áreas residenciales de transición (S1R1 y S1R2) con indicadores de FOS 0,6 y FOT 2,5, y una densidad de 1000 hab./ha. La altura máxima de fachada (h) estará dada en función del ancho de la calle (a) medida entre líneas Municipales; que para las zonas S1CA, S1R1, y S1R2 está establecida en 2a (dos veces el ancho de la calle).

Por su parte, el Decreto 1038/70 delimita dos zonas de uso comercial (zona C1, destinada a uso predominante comercial e institucional a escala municipal, y zona C2, destinada a uso predominante comercial a escala de área significativa del partido), sumando a los anteriores sectores, el entorno de Estación Villa Caraza, ex estación Monte Chingolo, y calle Coronel D’Elia entre Av. Rivadavia y Av. Gral San Martín.

En este caso, la delimitación del sector entorno de la estación Lanús y el sector adyacente a los talleres ferroviarios y la UNLa se ajustan más a los tejidos centrales existentes, constituyendo las dos únicas áreas de centralidad del municipio de acuerdo a nuestra definición inicial (especialmente en el primer sector y de manera incipiente en el segundo).

63/ La menor importancia del área central de Lanús, respecto de algunos subcentros metropolitanos como los de Quilmes, Avellaneda o Lomas de Zamora, puede en parte atribuirse a la demora en la venta y urbanización de los terrenos entorno de la Estación (en aquel entonces propiedad de la familia Martínez de Hoz), así como a la desventaja relativa de su ubicación topográfica (cota de nivel) respecto de otras zonas más altas (ej. Remedios de Escalada y terrenos linderos con Lomas de Zamora).

Más allá de estas dos aglomeraciones de usos y tipologías de centralidad pueden observarse algunos ejes comerciales de escala local en Monte Chingolo (Av. Eva Perón), Valentín Alsina (Av. Pte. Perón) y Villa Caraza. A diferencia de los municipios vecinos (ej. Avellaneda), destaca la ausencia de shopping centers. El conjunto comercial que más se acerca a este formato es aquel configurado por el hipermercado Coto y multicines Hoyts sobre la Avenida Pres. Bernardino Rivadavia.

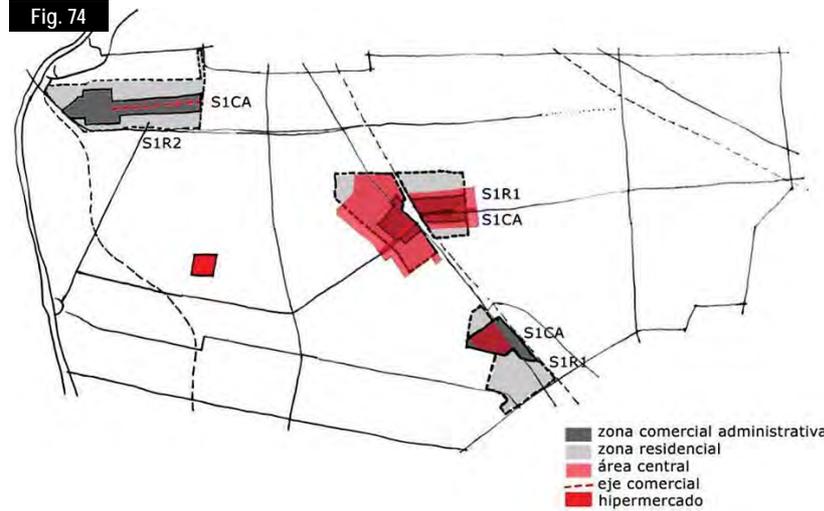


Fig. 74 Superposición de la distribución territorial de tejidos centrales y las zonas propuestas por el Código de Planeamiento Urbano y Edificación
Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con las hipótesis formuladas en trabajos anteriores (Vecslir y Baer, 2011; Ciccolella y Vecslir, 2011), fuera de la Ciudad de Buenos Aires la tendencia a la densificación, revitalización y verticalización del tejido existente en la RMBA pareciera corresponderse mayormente con las áreas centrales de algunos municipios del sur de la primera y segunda corona, como Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora y Esteban Echeverría.

Así, a semejanza de lo que sucede en otros subcentros del sur de la región, el crecimiento actual de los emprendimientos de vivienda multifamiliar en altura de Lanús manifiesta la existencia de una demanda inmobiliaria (en gran parte proveniente del propio municipio) que se inclina por estos subcentros tradicionales como alternativa residencial a las urbanizaciones cerradas y los centros barriales de la Ciudad de Buenos Aires. Los desarrolladores identifican la demanda de un segmento de la población que, si bien tendría acceso a vivir en un country o barrio cerrado, opta por “habitar los centros”, registrándose valores similares para una unidad en una torre residencial en el centro de Lanús, Quilmes y Lomas de Zamora, y una casa a estrenar en un barrio privado (ver Figs. 75 y 76).

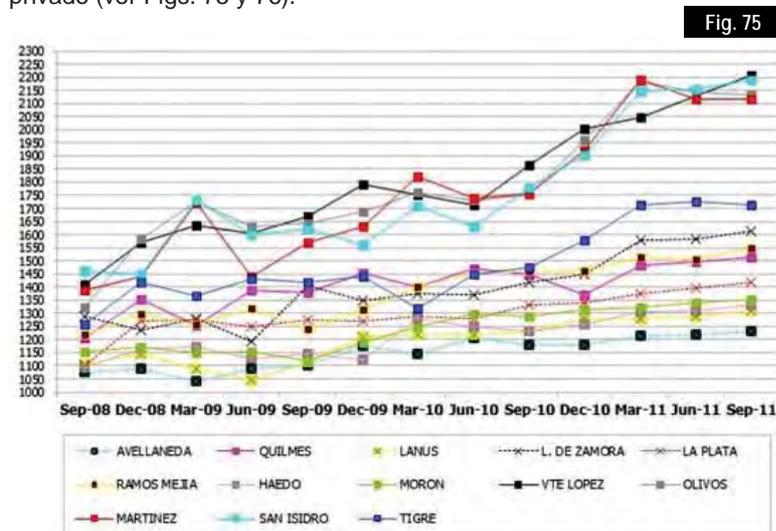


Fig. 75 Comportamiento trimestral del valor venta promedio en US\$ del m². Departamentos 2/3 ambientes –GBA (2008-2011)
Fuente: Reporte Inmobiliario

Fig. 76 Rango de valores en m² en US\$ a septiembre de 2011. Departamentos 2/3 ambientes - Zona Sur
Fuente: Reporte Inmobiliario

	MINIMO	MAXIMO	PROMEDIO
Avellaneda	1045	1695	1230
Quilmes	1105	1935	1515
Lanús	1085	1885	1310
Lomas de Zamora	1125	2110	1615
La Plata	1100	1770	1420
PROMEDIO ZONA	1090	1880	1415

En toda esta zona del Gran Buenos Aires parece existir una tendencia muy sostenida a la permanencia de la población. Aunque resultarían necesarios análisis sociológicos más detallados, se intuye que buena parte de la verticalización que comienza en los años 60/70, y que se radicaliza en los años 90 y 2000, tiene como destinatarios, gente del propio municipio. En este sentido, el mantenimiento de la escuela, el club, o la proximidad con la familia, resultan algunas de las razones que explican la búsqueda de permanencia espacial en las clases medias que conforman esos centros suburbanos tradicionales; y la valorización llamativamente alta -en términos meramente económicos- de esos nuevos productos verticalizados.

Sin embargo, aunque los valores por metro cuadrado en estos municipios resulten similares, las zonas centrales de los mismos presentan dinámicas inmobiliarias y signos de revitalización funcional y espacial con rasgos bastante diferentes (basta con comparar la zona de Las Lomitas en Lomas de Zamora con el área central o ejes comerciales de Lanús). La calidad de las construcciones, la sofisticación de las ofertas residenciales, comerciales (gastronomía especializada, café boutiques, diseño e indumentaria de primeras marcas), e incluso de oficinas, así como la propia calidad del espacio público, marcan la diferencia entre las zonas de “centralidad renovada” del sur de la región, lo cual reconoce una larga historia de diferencias (entre las ya mencionadas Lomas de Zamora y Lanús, pero también con Avellaneda, cuya cercanía directa con la Capital explica otro tipo de emprendimientos).

La selección de ventanas territoriales de 750 por 500 mts (Fig. 77) se refieren, en primer lugar, a las dos áreas con presencia de “tejido central”: el entorno de la Estación (Lanús Oeste), y el sector adyacente a los Talleres ferroviarios y la UNLa (Remedios de Escalada). Mientras que el tercer fragmento escogido pertenece al eje comercial de la Av. Pte. Perón en Valentín Alsina.

Tanto en esta área como la contigua a Talleres, llama la atención el proceso de verticalización de la década del '90, y especialmente del '00, apreciable desde la comparación entre las dos últimas imágenes satelitales. En el caso del eje comercial de la Av. Pte. Perón, en cambio, destaca la localización de nuevos usos de centralidad (ej. sede del Banco Francés).

Fig. 77 Extracto o “muestras” de tejido. 1977/2001/2010. Entorno estación (Lanús Oeste), entorno Talleres ferroviarios y UNLA (Remedios de Escalada) y Av. Pte. Perón (Valentín Alsina). Fuente: IGN, Google earth



Los fragmentos o conjuntos urbanos residenciales

Los conjuntos residenciales como modalidad de crecimiento urbano se refieren a aquellos fragmentos urbanos de proyecto, construcción y gestión uni-

taria, destinados a vivienda uni o multifamiliar, en general de carácter social,⁶⁴ Las principales características de este tipo de fragmentos suelen ser su singularidad dentro del tejido existente, la tendencia a la repetición de una misma tipología edificatoria, y los problemas de segregación social e integración con su contexto urbano inmediato.

Dentro de nuestra área de estudio podemos distinguir tres tipos de conjuntos residenciales:

- **Conjuntos residenciales de baja densidad:** entre los que se encuentran las manzanas perimetrales del barrio de Monte Aversa (1), la operación reciente de Villa Talleres (2) en la reserva de la prolongación de la Gral Paz, y el Barrio Los Ceibos (3) en proximidad del Cementerio municipal.
- **Conjuntos residenciales en bloque:** se incluyen el sector central del barrio Monte Aversa (1), el Barrio Guadalupe (4) y, en proximidad al Camino Gral. Belgrano (ruta provincial 14) en el noreste del municipio, el Barrio Obrero II (5) y Barrio Santa Teresita (6)
- **Barrios Ferroviarios:** se refieren al Barrio Ferroviario (7) y Barrio Las Colonias (8). Éste último, calificado como Distrito Especial (E.7) por el código, está integrado por 184 unidades de vivienda (en 87 casas y dos pabellones),⁶⁵ proyectadas a principios del SXX por los arquitectos Chambers y Nembery Thomas para los trabajadores del antiguo Ferrocarril Del Sud (hoy Ferrocarril Roca), y cuatro viviendas construidas en la década 1940-1950 en la manzana 27.

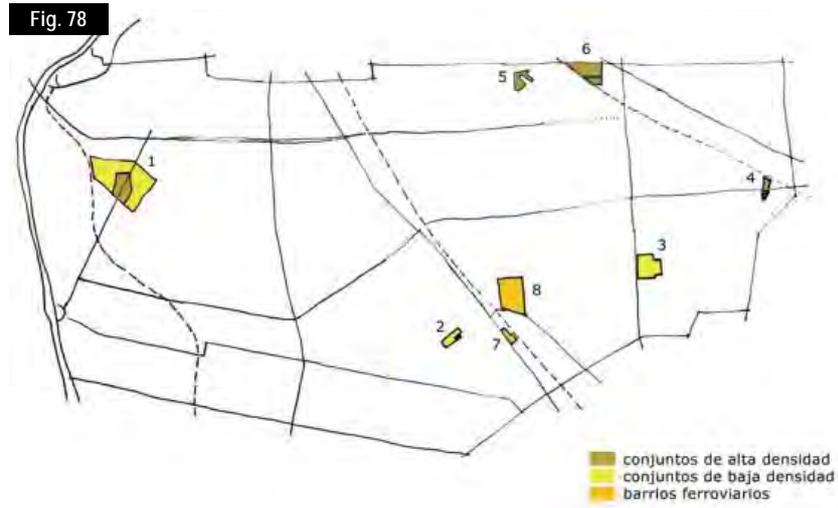


Fig. 78 Distribución territorial de conjuntos residenciales

Fuente: Elaboración propia

64/ Aunque actualmente empiezan a surgir conjuntos de estas características (en forma de condominio), destinados a sectores sociales medios-altos, en el corredor norte de la RMBA (municipio de Pilar).

65/ "Las viviendas se distribuían de la siguiente manera: para personal de locomotoras de primera clase, con familia, le correspondía 4 habitaciones, para segunda clase 3 habitaciones y para tercera clase 2 habitaciones. Al personal de tracción, solo le correspondía una casa para hombres solos de una habitación. De esta manera, la colonia para obreros quedó compuesta de la siguiente manera: 10 casas de primera clase, 10 casas de segunda clase, y 32 casas de tercera clase. Para los jefes se construyeron viviendas especiales. También se formó un club y una plaza de recreo para el descanso y entretenimiento de los empleados. La colonia para el personal del Departamento de Tracción, que estuvo compuesta de 90 casas de diferentes categorías, comenzó a ser habitada a mediados de 1907; y así fue que los domingos y feriados, el movimiento de pasajeros que iban a visitar a sus familiares y amigos en los suburbios, creció tan notablemente, que hubo necesidad de reforzar el servicio de trenes a Plaza Constitución" (Observatorio Turístico de Argentina, UNLa. Disponible en: http://www.observatur.edu.ar/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=259)

Las ventanas o muestras territoriales de tejido (Fig. 79) muestran en primer lugar, el conjunto Monte Aversa, con un corazón de bloques en altura, y 30 manzanas residenciales perimetrales, de baja densidad y configuración rectangular (150 por 60 mts aproximadamente).

En segundo lugar, una operación reciente de construcción de 200 viviendas sociales en Villa Talleres (Remedios de Escalada) bajo el Programa de Mejoramiento de Barrios (PROMEBA). Se trata de un barrio con más de 30 años de antigüedad, asentado en terrenos del Estado nacional (reserva de la Autopista Sudeste), con población en condiciones de hacinamiento y con necesidades sanitarias básicas insatisfechas, donde el programa contempló la relocalización de 32 familias, la construcción de viviendas, mejoramientos habitacionales, infraestructura pública y equipamiento urbano.

Por último, el mencionado Barrio Las Colonias, declarado en 1922 patrimonio histórico provincial, que en la actualidad continúa manteniendo las tipologías

originales pero en estado de progresivo deterioro, siendo de especial interés emprender acciones para la preservación de sus valores históricos y arquitectónicos/espaciales, como pieza singular dentro del tejido isótropo de Lanús.

Fig. 79 Extracto o "muestras" de tejido. 1977/2001/2010. Monte Aversa, Talleres, Barrio Las Colonias
Fuente: IGN, Google earth



Las piezas industriales

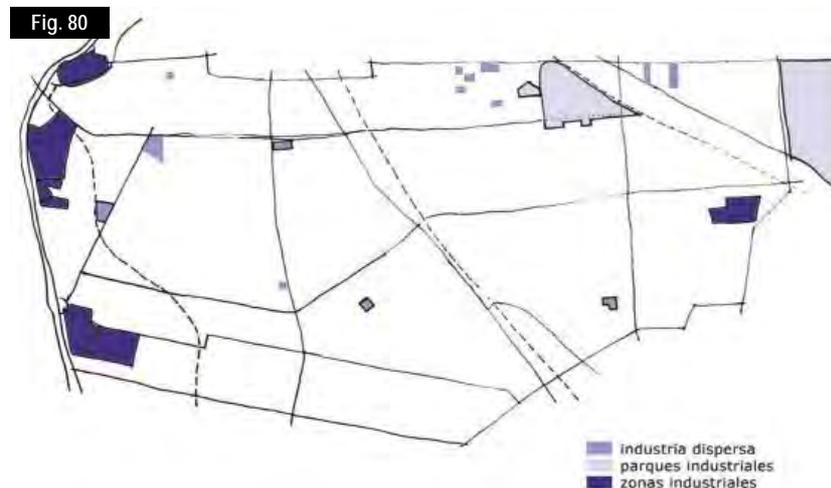
El municipio de Lanús cuenta con 14.156 locales que desarrollan actividad económica, una cifra semejante al partido de Almirante Brown y menor a las correspondientes a Lomas de Zamora y Quilmes, pero con características económicas que lo distinguen de otros municipios. A pesar de la gran pérdida de ocupados industriales entre 1994 y 2005 y la pronunciada reducción del índice de industrialización en ese período, según el estudio realizado por el Observatorio Pyme Regional Conurbano Bonaerense, en el año 2007 Lanús era conjuntamente con el partido de Avellaneda, el recorte territorial con mayor desarrollo de la "Industria manufacturera" de la región sur del Conurbano Bonaerense. En el caso de Lanús, con una fuerte presencia de la actividad dedicada a la producción de "Cuero y calzado", mientras que en Avellaneda la producción de "Maquinaria y equipo" resulta la principal actividad industrial (Donato, 2008).

En efecto, el análisis de la estructura productiva del municipio, realizado a partir de datos del Censo Nacional Económico 2004/2005, revela que la actividad industrial ocupa relativamente una importante porción de locales, representando el 11,8% del total. El resto de ramas o sectores de actividad representan los siguientes porcentajes: Comercio 58,6%, Hotelería y Restaurantes 3,2%, Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones 5,7%; Servicios Empresariales, Inmobiliarios y de Alquiler 3,9%, Servicios Sociales y de Salud 4,0%, Servicios Sociales, Comunitarios y Personales y otros 8,4%, Otros 4.4% (Atlas Ambiental, Gustavo Mosto).

En un tejido con esta importante presencia de la actividad industrial, tal como ya se había comentado, el Código de Planeamiento Urbano y Edificación no considera la regulación de este uso. El Decreto 1038-70, en cambio, establece, además de las zonas mixtas (I2 y R13), una zona destinada a uso predominante industrial y de almacenaje (I1), identificando con esta categoría sectores industriales localizados, por un lado, en el borde del Riachuelo y, por otro, en la localidad de Monte Chingolo, en coincidencia con el Polo Industrial y el sector adyacente a la calle Esteban Echeverría, en proximidad de la traza del ex Ferrocarril Provincial.

Se identifican inicialmente tres modalidades de ocupación industrial con problemáticas específicas de compatibilidad funcional, conflictos ambientales y capacidad de integración con su entorno (Fig. 80).

- **Industria dispersa:** Implantaciones productivas que ocupan la totalidad de una manzana (la convivencia con otros usos lleva a entender la manzana como unidad de tejido mixto con predominio industrial). En general, el tejido urbano del municipio se caracteriza por la presencia de Pymes, con una concentración de la industria de la construcción en Lanús Oeste en el entorno al área central. Destaca asimismo, la presencia de curtiembres en convivencia con otros usos en el sector comprendido entre las calles Cnel. Osorio, José María Moreno y Gral. Juan Farrell y Remedios de Escalada.
- **Parques industriales:** En la localidad de Lanús Este existe un parque industrial, denominado “Polo Industrial Lanús”, integrado por 23 manzanas en “precinto”, con establecimientos dedicados a actividades metalúrgicas, asfálticas, cerámicas, petroquímicas, curtiembres, de tratamiento sanitario, transporte y almacenaje. En el esquema adjunto aparece representado asimismo el Parque Industrial Tecnológico de Quilmes por su contigüidad con el tejido urbano de Lanús.
- **Zonas industriales:** Las principales zonas industriales están ubicadas en la ribera del Riachuelo (localidades de Valentín Alsina y Lanús Oeste), con establecimientos en grandes predios (mayoritariamente curtiembres), y condiciones ambientales variables, de acuerdo a la diferente provisión de redes de infraestructura (red de agua, cloacal y energía eléctrica de media tensión, sistema de tratamiento de efluentes, etc.). Existe otra zona industrial menor al noreste del partido, en la localidad de Monte Chingolo (donde actualmente se implanta una fábrica de envases).



Las ventanas territoriales en este caso nos muestran la regularidad de las manzanas y trazados viarios del Polo Industrial Lanús, que aunque en precinto, resultan de mayor continuidad con el tejido existente que las zonas industriales del Riachuelo. En contraposición a las anteriores, éstas se componen por grandes parcelas, patrones de ocupación irregulares, vacíos intermedios y trazados viarios sin planificación previa en relación al conjunto.

Por su parte, el ejemplo escogido para ilustrar la industria dispersa muestra la diferencia de grano entre una gran implantación productiva y la contigüidad de villas de emergencia, manzana suburbana y un pequeño conjunto residencial unitario.

Fig. 81 Extracto o “muestras” de tejido. 1977/2001/2010. Polo Industrial Lanús, zona industrial Riachuelo, industria dispersa
Fuente: IGN, Google earth



Patrones morfológicos de edificación

Introducción

En el apartado anterior nos concentramos en el estudio de las transformaciones urbanas recientes (desde 1977 hasta la actualidad) en el municipio de Lanús, diferenciando las formas y procesos de crecimiento más representativos que configuran el tejido urbano a escala municipal. Desde una misma perspectiva, esta sección tiene por objetivo el análisis de la manzana, las formas del parcelario y los patrones tipológicos.

Para este estudio más pormenorizado de las características físicas del tejido urbano existente se partió de algunos trabajos que suman a los tradicionales análisis morfotipológicos de tejido (Rossi, Aymonino, Castex, Panerai), la idea de “proceso” y la consideración independiente de las formas de edificación, urbanización (infraestructuras viarios, redes de servicio, espacio público), y parcelación (con geometrías acordes a las situaciones topográficas, agrícolas y catastrales precedentes). En sus diferentes combinaciones, ritmos de ejecución y momentos de origen, estos procesos dan lugar a modalidades específicas de producción de la ciudad que son estudiadas, entre otros, por Anne Vernez Moudon (1986) en el análisis de 60 manzanas entorno de Alamo Square (San Francisco); o por el Laboratorio de Urbanismo para el desarrollo del programa de Urbanística I (LAU, 1971) sobre “las formas de crecimiento urbano” de Barcelona (Solà Morales, 1993).

A partir de estos referentes, se realizó una lectura del tejido urbano de Lanús de base morfotipológica. Se considera que un estudio de estas características resulta fundamental, no solo a fin de perfilar una regulación más ajustada al tejido existente que las normas en vigor; sino también con el objetivo develar las características diferenciales de Lanús respecto de otros municipios de la primera corona metropolitana. En este sentido, en la sección “Rol de Lanús en el Área Metropolitana” se retoma el estudio sobre algunas especificidades del municipio, como la dificultad de consolidación de las centralidades, el patrón geométrico irregular de la grilla y el perfil industrial con impronta en el predominio de una manzana suburbana de uso mixto.

Bajo esta perspectiva, y a fin de explicar las relaciones dinámicas entre tejido y forma urbana, y entre las diferentes escalas del espacio construido, se propone un análisis segregado en tres capas de lectura: 1) la división del suelo

y forma del parcelario, 2) la estructura de espacios libres públicos y privados, y 3) los patrones edificatorios más relevantes.

Asimismo, se plantea una doble escala de observación de los *layers* seleccionados: a nivel de todo el municipio, y desde un *zoom* que focaliza el estudio en doce manzanas del área central, en torno a la estación de Lanús Oeste, limitadas por las calles 25 de Mayo, 2 de Mayo, Aristóbulo del Valle y Av. Hipólito Yrigoyen.

La división del suelo y el parcelario

La división del suelo a escala municipal evidencia un patrón de ocupación fragmentario, desarrollado por sectores con diferentes dinámicas y ejes de urbanización. Una secuencia de urbanización que, como se mencionaba en la primera sección “Conformación histórica del territorio”, puede explicarse, en gran medida, según la localización de los terrenos en relación a las cotas topográficas, con la ocupación discontinua inicial de las zonas más altas.

Retomando la idea de Lanús como caso paradigmático de “urbanización intersticial”, las subdivisiones del territorio (desde las delimitaciones de estancias y chacras a mediados del SXIX hasta la realización de los loteos en los ciclos de fundaciones de villas, reseñados anteriormente), marcan una serie de directrices territoriales (especialmente irregulares en Lanús Oeste), a las que se va adaptando la voluntad general de geometrizar el suelo, y que condicionan la regularidad de las manzanas, la continuidad de algunos viarios y la conectividad entre ciertas partes de la grilla.

En la siguiente imagen (Fig. 82) se dibujan (en rojo) las líneas donde se generan las principales discontinuidades o cambios en la orientación (direccionalidad) de la trama urbana. Éstas gozan, en general, de una mayor jerarquía viaria: Avenidas Cnel. Leonardo Rosales, Pte. Bernardino Rivadavia, y Gral. San Martín, calles 25 de mayo, y Centenario Uruguayo, etc. Las directrices de estos trazados delimitan sectores de tamaño variable y conforman un orden estructural superior dentro de la trama municipal.

En el esquema se representa asimismo la permeabilidad de los límites, con gran continuidad en el Camino Gral Belgrano (Ruta Provincial 14), calle Gral. Hornos y Presbítero Uriarte, y escasos puntos de contacto con la margen derecha del Riachuelo y el límite este con el partido de Quilmes (calle Cnel. Lynch).

Las alteraciones que no varían la geometría de la retícula, aparecen remarcadas en azul, así como las singularidades (pasajes, bulevares, etc.), y los trazados del ferrocarril Belgrano y ex Ferrocarril Provincial que si bien intersectan la trama, tampoco alteran la direccionalidad de la misma.

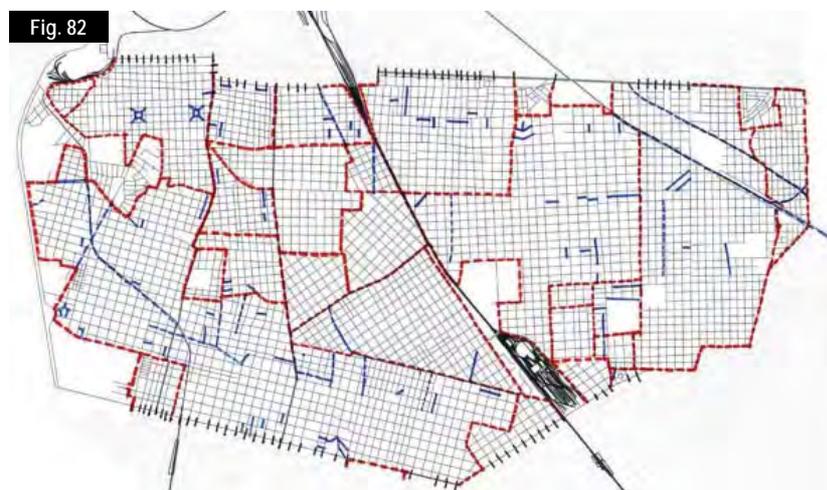


Fig. 82

Fig. 82 Variaciones geométricas de la grilla
Fuente: Elaboración propia

Fig. 83



Fig. 83 Forma y tamaño del parcelario
Fuente: Elaboración propia

Destaca el diferente rol de la avenida Hipólito Yrigoyen (antiguo Camino Real) a lo largo de su recorrido: primero como alteración a la geometría de la trama, luego acompañando la dirección de la misma y finalmente, junto al eje del Ferrocarril Roca, como límite de un sector de trazado homogéneo.

En el sector de estudio seleccionado, la división primaria del suelo se realiza en base a unas manzanas tendencialmente cuadradas, de aproximadamente 100 x 100 m, donde el cambio de direccionalidad marcado por el eje viario 25 de Mayo, determina un patrón irregular que varía entre los 85 y 135 m de lado. Las calles interiores son de ancho variable, con una media en torno a los 16 m, resultando una relación de 1/3 entre espacio público y privado.

La figura 83 muestra cómo la división original de la manzana en cuartos, se fue subdividiendo sucesivamente en lotes más pequeños, hasta llegar a un frente mínimo de 8,66 metros (10 varas) de ancho.

Al tratarse de una manzana con particiones entrelazadas, las parcelas adquieren mayor profundidad hacia el centro de la misma, siendo casi cuadradas y de dimensiones reducidas en las esquinas. En el dibujo (en color naranja) se hayan representadas los lotes menores a 200 m². Las parcelas entre 800 m² y 3.600 m² (en gris oscuro) presentan una localización más aleatoria pero con tendencia a ubicarse sobre las dos vías principales (25 de Mayo y Av. Hipólito Yrigoyen). Asimismo se muestran (en rojo) aquellas operaciones de "englobamiento" parcelario, destinadas a edificaciones en altura.

Dentro de la forma predominante de fragmentación parcelaria en cuartos (con esquemas relativamente simétricos respecto a los ejes vertical y horizontal), pueden observarse algunas variaciones. Estas surgen, en general, por la presencia de un lote de grandes dimensiones (media o un cuarto de manzana), que dan lugar a particiones más irregulares.

El sistema de espacios libres

El dibujo de los espacios libres actuales de Lanús (Fig. 84), muestra la escasa presencia de "verde" y, en general, de espacio público, en comparación a otros partidos del Conurbano Bonaerense.

Fuera del salpicado de plazas y plazoletas, el Parque Polideportivo (con una superficie de 27 has) se configura como el único espacio libre público a escala de todo el municipio (e incluso, desde el punto de vista institucional del Club Atlético Lanús, con presencia a nivel regional).

Fig. 84 Espacios verdes
Fuente: Elaboración propia



También se incluyen dentro del esquema de espacios libres, por su dimensión significativa, algunos espacios libres de propiedad privada (como los predios de Fabricaciones Militares y Acuba, y el Barrio Las Colonias), los vacíos

residuales de los trazados ferroviarios (activos o no), y aquellos espacios que tienen esta condición potencial (por ejemplo, debido al abandono de las edificaciones y/o la obsolescencia de sus usos).

El conjunto integrado de estos espacios, sumado a los vacíos remanentes en ambos márgenes del Riachuelo y los bulevares o avenidas arboladas, resultan así los principales elementos a partir de los cuales podría configurarse un sistema articulado de espacios libres, superando la fragmentariedad del esquema actual, y con capacidad de vincularse a otros sistemas supramunicipales, y por ende, con significancia a escala metropolitana.

En la Fig. 85 se representan, de manera esquemática, los espacios libres a escala de fragmento. Aparte de la plaza de la estación (en naranja), las aceras (en gris claro) se convierten en los principales espacios libres de uso colectivo. Especialmente, cuando éstas se acompañan de arbolado (de localización discontinua, indicado mediante puntos), o cuando se ensanchan por los retiros generados en los edificios en altura, la presencia de equipamientos (Iglesia San Judas Tadeo, Colegio Inmaculada Concepción), o edificaciones singulares (bingo, discoteca), ambos representados en azul. Esta ampliación “espontánea” (y relativamente recurrente) de las aceras configura espacios de transición entre lo público y lo privado, cuyo reconocimiento puede colaborar en la estructuración del perfil de los principales ejes viarios y compensación de la escasez de espacio verde (Fig. 86).

Con excepción de la manzana frente a la Estación, los patios interiores de manzana, retiros y pasajes laterales, u otros espacios intersticiales resultan, en cambio, de más difícil integración debido a sus reducidas dimensiones, irregularidad y fragmentariedad.



Fig. 86

Fig. 85



Fig. 85 Espacio libre público y privado.
Fuente: Elaboración propia.

Fig. 86 Fachada del eje comercial 25 de Mayo (esq. 2 de Mayo); retiros y jardines frontales (2 de Mayo y Valle)
Fotos: Daniel Kozak

Los tipos edificatorios y sus procesos de transformación

A partir de la simple interpretación de la imagen satelital, distinguimos los tres tipos edificatorios básicos que configuran el tejido de Lanús: la vivienda unifamiliar, la vivienda multifamiliar y el galpón o pequeña industria.

Mientras que la primera constituye el tipo dominante, “salpicada” por galpones, depósitos, talleres o pequeñas implantaciones productivas, las edifi-

caciones en altura, tal como se ha mencionado anteriormente, tienden a concentrarse en el área entorno a la Estación Lanús y en el sector colindante a los Talleres ferroviarios y el Parque Polideportivo.

Las mayores alturas corresponden, principalmente a la tipología de “edificio entre medianeras”, así como a los “bloques plurifamiliares” de algunos conjuntos residenciales unitarios (barrio Ferroviario, barrio Obrero, etc.), aunque también surgen progresivamente nuevas tipologías semiexentas o exentas (torres).

Dentro de la vivienda unifamiliar encontramos una gran variedad tipológica y estilística. Desde la “villa criolla”, pasando por su adaptación a lotes más reducidos en forma de “casa de medio jardín”, “casas cajón” construidas sobre la línea de edificación, hasta “chalets entre medianeras”,⁶⁶ y desde líneas racionalistas, hasta techos de tejas o pizarra y revestimientos de piedra tipo Mar del Plata. Estos tipos se suceden intermitentemente en una misma manzana, dando lugar a una variedad tipológica, característica y en cierta medida identitaria del tejido urbano municipal (Fig. 87)

Fig. 87 Mix tipológico (2 de Mayo y Miguel Cane; Iberlucea y Spano)
Fotos: Daniel Kozak



Fig. 87

En relación con lo anterior, destaca la correlación entre las áreas de mayor nivel socioeconómico poblacional y la localización de “tejidos centrales” (Fig. 88), donde se concentran los edificios en altura, los comercios y principales equipamientos municipales. La incidencia de las condiciones socioeconómicas sobre el tejido se hace evidente además en la calidad del espacio público, el surgimiento de garitas de vigilancia, así como en el tipo de comercios, y nivel de provisión de servicios.

Fig. 88 Mapa Nivel Socio Económico Alto
Fuente: Elaboración propia según Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001

66/ La “villa criolla”, un edificio exento en forma de H, constituye el tipo dominante de los alrededores de Buenos Aires en las quintas de las áreas rurales durante la segunda mitad del SXIX. La “casa de ½ jardín”, gracias a su retiro del frente, el fondo y uno de sus laterales, logra mantener la retórica exenta de la villa y su significado suburbano o rural. En la mayoría de los casos, un muro de mampostería con rejas separa el jardín del espacio público (Diez, 1996).

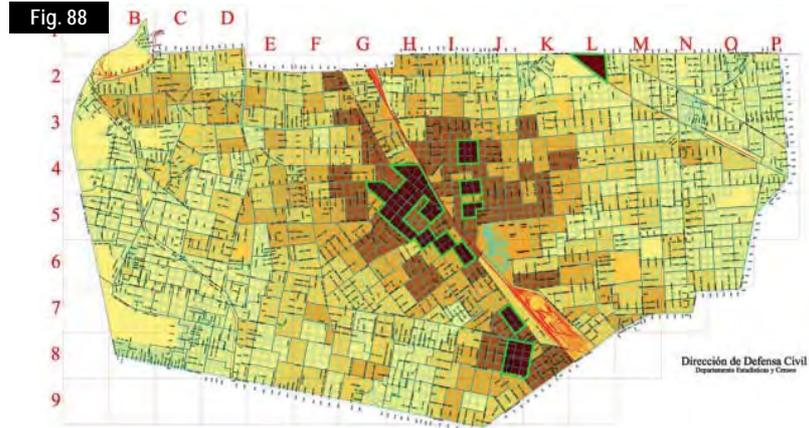


Fig. 88

Dirección de Defensa Civil
Departamento Patrimonial y Censos

Fig. 89

Fig. 89 Garita en la esq. Vidal y Castro
Fuente: Daniel Kozak

Estructura urbana

La determinación de la estructura urbana – territorial tiene por objeto final identificar piezas de relativa autonomía funcional y/o morfológica a fin de poder realizar diagnósticos parciales y propuestas concretas de intervención, y al mismo tiempo identificar las pautas de articulación entre piezas que permiten una acción global sobre la totalidad del área de estudio, considerada además en su interacción con su entorno en distintas escalas. Se habla de **piezas**, vale decir **partes integradas a un conjunto cuyo análisis particularizado no elude la articulación con la totalidad**, y no de fragmentos, concepto que remite a un funcionamiento autónomo y desconectado con respecto a dicho conjunto.

Sin embargo, una característica “estructural” del Municipio es la propia dificultad para definir una estructura urbana, dada la extremada fragmentación física y simbólica que presenta: por una parte la porción de Lanús que puede entenderse exclusivamente dentro de su jurisdicción es muy poco significativa respecto al conjunto, por otra, los barrios o ciudades que componen el municipio tienen en muchos casos serios problemas de conexión entre sí.

Como criterio de abordaje⁶⁷ puede establecerse a priori una superposición de distintas capas de análisis -que en su posterior superposición pueden componer una razonable determinación de piezas homogéneas- a saber, capas físicas-territoriales y capas sociopolíticas. Asimismo se tomará en consideración para la caracterización de esta estructura urbana un área mayor que la mera jurisdicción municipal y la existencia de tres instancias temporales, actual, tendencial y deseada.

La extensión territorial sobre la cual se realizará la determinación de la estructura urbana queda determinada en los siguientes términos: se tomarán como bordes, hacia el Noroeste (Ciudad de Buenos Aires) el del Riachuelo, incluida la margen izquierda de dicho curso de agua y la extensión lineal de los corredores circulatorios que atraviesan el Riachuelo hasta los centros de transferencia más cercanos (Puente Alsina), hacia el Nordeste (Avellaneda): el par ferroviario – vial hasta Constitución, y las tramas amanzanadas hasta las barreras representadas por las parrillas ferroviarias del ferrocarril Roca y el trazado del antiguo Ferrocarril Provincial, hacia el Sudeste (Quilmes) la barrera urbanística representada por el polígono del ex Batallón Monte Chingolo, hacia el sudoeste (Lomas de Zamora) el cementerio de dicha localidad y en las tramas amanzanadas, la Autopista Presidente Peron (ex “Camino Negro”).

De dicho abordaje se desprende que la **configuración territorial** se distingue por la concurrencia de **ejes y corredores** (que en sentido transversal a su desarrollo constituyen diversos tipos de barreras entre áreas urbanas), **áreas amanzanadas** (centralidades, zonas residenciales, zonas mixtas residenciales-industriales, industriales) y **grandes polígonos** (equipamientos, industrias, vacíos urbanos, barrios marginales, etc.).

67/ Para mayor detalle sobre los criterios metodológicos considerados referirse al informe final del consultor Arq. Marcelo Corti del Estudio 1.EG.159 “Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús” , Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

Ejes y corredores

Los ejes estructurales y conectores más importantes del municipio son:

El par vial ferroviario Norte-Sur constituido por la Avenida Hipólito Yrigoyen y el Ferrocarril Gral. Roca, los cuales conectan el partido con la Ciudad de Buenos Aires y con los municipios de Avellaneda, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Presidente Perón y Ezeiza. Este par se constituye en barrera en el sentido este oeste, debido al efecto del ancho y flujo vehicular de la avenida y de la impronta de la línea ferroviaria, incluyendo especialmente las parrillas de vías en los talleres de la estación Remedios de Escalada.

La Avenida H. Yrigoyen nuclea actividades comerciales y de servicio en la mayor parte de su desarrollo, conviviendo en algunos casos con vivienda en altura. Sobre ella se localizan algunos importantes equipamientos del distrito, en particular el Palacio Municipal y su plaza, la estación ferroviaria de Lanús y su centro de transferencia, y la Universidad de Lanús. No obstante, su resolución morfológica y paisajística es muy poco atractiva, presentando un alto grado de contaminación y/o degradación visual y un déficit casi total de arbolado urbano. Su capacidad está casi totalmente destinada a la circulación vehicular y presenta un escaso espacio, pobremente diseñado y equipado, para la circulación peatonal. Como veremos más adelante, son notorios la invasión de veredas con estacionamiento de vehículos y la desordenada actividad de carga y descarga.

Por otro lado, los equipamientos significativos mencionados tienen una serie de problemas en su articulación espacial y funcional con la ciudad: el predio donde se localiza la Municipalidad interrumpe la traza de varias calles y está destinado en gran parte a estacionamientos, la propia sede municipal tiene una pobre resolución arquitectónica; la plaza frente a la estación ferroviaria resuelve mal el acceso de usuarios y la transferencia con las distintas líneas de colectivos; la sede de la universidad, pese a sus méritos arquitectónicos, está poco articulada y relacionada con su entorno urbano. Como consecuencia de estas circunstancias, la avenida adolece de graves déficits en relación al potencial de uso, disfrute y significado que por su estratégico rol conectivo debería asumir.

Por su parte, el trazado ferroviario presenta un interesante potencial urbano en materia de dotación de espacios verdes con fines de uso público recreativo, deportivo y cultural y/o servicios ambientales.

El Riachuelo, sobre cuya margen derecha (correspondiente a Lanús) se está realizando la liberación de la traza y materialización del camino de sirga, en forma de una avenida, Carlos Pellegrini, que una vez completada comunicará el distrito con los partidos de Avellaneda hacia el Noreste y Lomas de Zamora hacia el sudoeste. El Riachuelo, que potencialmente constituye un curso de agua navegable es atravesado por el Puente Alsina, del cual se prevé su ampliación (a través de una "duplicación"). También está en proyecto la construcción de sendos puentes a la altura de las calles Millán (Lanús) y Culpina (CABA) y en la prolongación virtual de la Autopista H. J. Campora (AU7, CABA). Todo este sistema quedará conectado por la citada Avenida Carlos Pellegrini.

El Riachuelo ha sido históricamente un factor de degradación urbana y ambiental para Lanús. En la actualidad, el fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el llamado "caso Mendoza", referido a la obligación de constituir una autoridad de cuenca (ACUMAR) entre los distintos niveles del Estado con competencia en el área y proceder al saneamiento integral de la cuenca, ha activado una serie de acciones que pueden considerarse beneficiosas desde el punto de vista del desarrollo socio-territorial del distrito: urbanización de "villas", liberación de la traza del camino de sirga y su materialización, obras de infraestructura sanitaria (colector margen izquierda, planta de tratamiento

de curtiembres y concentración de estas en el predio de ACUBA, etc.). En el mediano y largo plazo, la continuidad y eficacia de estas tareas permitiría la conversión del Riachuelo en un eje de desarrollo virtuoso en términos productivos, ambientales, recreativos, simbólicos, etc., para el desarrollo de las áreas afluentes y en particular para Lanús.

Otros ejes y corredores importantes, aunque de menor importancia estructural que los anteriores, son:

La Av. Remedios de Escalada, que vincula Lanús Este y Oeste con un viaducto sobre el ferrocarril Roca y la Av. Hipólito Yrigoyen, y a todo el distrito con el sur de la Ciudad de Buenos Aires a través del Puente Alsina y la Av. Saenz. De escaso valor espacial y paisajístico, la Avenida sufre en algunos tramos situaciones de estrangulamiento de su capacidad vehicular. No obstante, resulta integrada a la trama urbana y no genera barreras en las áreas que atraviesa.

El **Ferrocarril Belgrano Sur**, que une las estaciones Puente Alsina y Aldo Bonzi. Presenta importantes problemas de infraestructura y un pobre servicio (ver sección "Movilidad, Conectividad y Transporte"). Su traza se continúa, aunque sin servicios, hasta las parrillas ferroviarias de Avellaneda.

El **ex ferrocarril provincial**, cuya traza vincula Avellaneda con La Plata y está actualmente afectada por numerosas ocupaciones de viviendas precarias a lo largo de todo su recorrido.

El **Camino del Centenario**, que une Avellaneda con La Plata.

Otras avenidas estructurantes a escala distrital, como Máximo Paz, 25 de Mayo, Donato Alvarez, etc.

Áreas amanzanadas

Se destacan como situaciones diferenciadas:

Áreas centrales, con predominio de usos comerciales y de servicios y, en algunos casos, mezcla con vivienda en altura. Se destaca el centro principal, a ambos lados de la estación Lanús y extendido sobre las calles 9 de Julio y 25 de Mayo y en especial sobre la Av. Irigoyen, y el corredor central de Valentín Alsina, sobre la Av. Juan D. Perón.

Áreas de vivienda predominante, desarrolladas en general en la franja central del partido, con distintos patrones morfológicos y de tejido y sin solución de continuidad con las áreas mixtas que se describen a continuación.

Áreas mixtas residenciales e industriales, con tejidos densos y compactos en los que conviven la actividad PyME con la residencia, en algunos casos de los propios trabajadores o emprendedores. Aun con las situaciones de pasivo ambiental que esta convivencia genera, este tipo de tejido constituye un potencial socio-económico de alto valor para el municipio.

Áreas de industria predominante, como el Parque Industrial Cepile, el complejo de Margarita Weild y Coronel Lynch en Monte Chingolo y las áreas industriales sobre el Riachuelo.

Áreas de marginalidad sociourbana, villas miseria y asentamientos ubicados en especial en las zonas aledañas al Riachuelo y en Monte Chingolo.

Polígonos y grandes equipamientos urbanos

Representan fuertes impactos en la trama y el tejido urbano. Se destacan:

- Sede de la Universidad Nacional de Lanús, en terrenos anteriormente de uso ferroviario en Remedios de Escalada.

- Municipalidad de Lanús, con su plaza;
- Club Atlético Lanús.
- Club Atlético Talleres, en Remedios de Escalada.
- Club Atlético El Porvenir, en Gerli.
- Predio del Hospital, en Lanús Oeste, entre las calles Ocampo, Río de Janeiro, Seguí y Bolivia.
- Cementerio, del cual se destaca su rol ambiental, por constituir uno de los espacios verdes más importantes del Municipio.
- El predio de ACUBA, que será destinado a la concentración de industrias curtidoras.
- El predio Ex Fabricaciones Militares, destinado a la relocalización de algunos sectores de Villa Jardín.
- Varios espacios aledaños o integrantes de las trazas ferroviarias, aparentemente fuera de uso o con posibilidades de desafectación.
- El predio Ex Campomar, en las cercanías de Puente Alsina, sobre el cual se encuentra en estudio el desarrollo de un proyecto de urbanización caracterizado como Proyecto Urbano Integral. Prevé recuperar para distintos usos toda la franja urbana aledaña a la Av. Remedios de Escalada de San Martín, con carácter de “nueva centralidad”. Los usos previstos incluyen residencia, oficinas, comercios, hotelería, educación y recreación, acompañados de una red de corredores ambientales y paisajísticos”, la conformación de frentes urbanos y el completamiento de las redes de cloacas, pluviales, agua y pavimentos⁶⁸.

Patrones de tejido urbano

En la primera sección “Conformación Histórica del Territorio” se ha realizado un análisis exhaustivo del proceso de conformación del tejido urbano de Lanús, al que remitimos. En términos generales, los patrones de tejido urbano de Lanús se caracterizan por su compacidad y consolidación, predominando los tejidos cerrados, de baja altura (con excepción de algunas zonas centrales alrededor de la estación Lanús y de la Av. Hipólito Yrigoyen, con alta ocupación del suelo y con densidades medias, medias altas y altas). No existen patrones de dispersión urbana ni hay posibilidad de generarlos.

Los patrones de tejido predominantes son

- Residencial individual entre medianeras en parcelas de frente angosto y ancho variable, en general con patios y jardines de fondo.
- Residencial en condominios o “PH” de baja altura sobre un pasillo conector, con pequeños patios. En buena parte se trata de conjuntos muy pequeños, de entre 2 y 4 unidades, producidos a partir de la ocupación de parcelas de gran profundidad para la renta de la familia que ocupa la unidad principal (generalmente delantera).
- Residencial en altura, en general entre medianeras, en parcelas estrechas de las áreas centrales.
- Mixto residencial industrial, en general con tinglados y galpones de industrias o actividades PyME, con alta ocupación del suelo. La vivienda puede ser vecina en la manzana o incluso compartir la misma parcela, en el caso de pequeños talleres o artesanados de economía familiar.
- Industrial sobre grandes parcelas o polígonos, con patrones propios de la ocupación industrial de la primera mitad del siglo XX.

Los problemas de tejido más habituales son, por un lado, la existencia de tejidos informales o precarios en asentamientos y villas y por otro lado, en manzanas consolidadas, la degradación de las construcciones por su obsolescencia material o tipológica⁶⁹ y/o falta de mantenimiento, los pasivos ambientales resultado de la convivencia de industria y residencia, y la coexistencia y proximidad de edificaciones en altura y construcciones bajas en parcelas de una misma manzana, afectando la privacidad, las condiciones de asoleamiento y la unidad morfológica y paisaje urbano.

Espacios verdes públicos y equipamientos

Espacios verdes y públicos

La superficie total ocupada por los espacios verdes y públicos es de 89,58 hectáreas (895.800 m²). Incluyen en general plazas, plazoletas y cancheros de bulevares insertos de manera dispersa en la trama urbana. Como casos especiales se destacan el parque Eva Perón, de 29,34 hectáreas de superficie y la plaza ubicada en el predio del Palacio Municipal. (Ver Fig. 84)

Según establece el Decreto Ley 8912 de la Provincia de Buenos Aires en el Artículo 13, considerando una población de 459.263 habitantes (censo 2010), se requieren un total de 1.607.420,5 m² para plazoletas y plazas y de 1.148.157,5 para parques urbanos, sumando en total 2.755.578 m² de espacios verdes requeridos. Considerando los 895.800 m² existentes, el déficit de espacios verdes y públicos alcanza a 1.860.578 m² (186,06 has).

Existen en el Municipio espacios de diverso tipo que pueden constituirse en oportunidades para la generación de espacios verdes y públicos. Se destacan de entre estos los espacios no utilizados del ferrocarril (ver por ejemplo el área aledaña a Estación Gerli), la antigua traza del Ferrocarril Provincial, el borde inmediato del Riachuelo y diversos predios de dominio privado donde podría ser factible realizar convenios urbanísticos que posibiliten la incorporación de espacio verde y público al patrimonio municipal.

Además del déficit cuantitativo, puede hablarse de un déficit cualitativo, expresado en dos aspectos:

- en relación a la interacción entre espacios verdes y trama y tejido urbano: es la situación del principal parque del distrito con la trama urbana general, en especial por la barrera que el par ferroviario – vial establece con relación al oeste del Partido; también caracteriza a los espacios públicos de la Universidad de Lanús y a la plaza ubicada en el predio del Palacio Municipal.
- en relación a los aspectos significativos e identitarios del espacio público, ausentes en general de los espacios existentes en el Municipio de Lanús.

Por último, cabe mencionar la existencia de algunos espacios de dominio privado y equipamientos que por distintos motivos cumplen funciones ambientales o representativas propias del espacio público y verde. Es por ejemplo el caso del Cementerio municipal, caracterizado por una significativa y frondosa arboleda. O los valores de identidad local asociados al Club Atlético Lanús, la Universidad de Lanús y otras instituciones del distrito. Este potencial simbólico y funcional puede ser potenciado a partir de operaciones de cooperación entre las áreas de gobierno municipal y las entidades involucradas.

Según el documento "Lineamientos...", *"en el Partido de Lanús los espacios verdes, se presentan en diversas situaciones de uso, tenencia y equipamiento. Existen algunos predios ferroviarios desactivados en las estaciones de Remedios de Escalada y Monte Chingolo con potencialidad para su desarrollo e integración jerarquizada como parques públicos"*.

⁶⁹ Se entiende por obsolescencia tipológica la de aquellos tipos edificatorios de vivienda que han quedado fuera del mercado inmobiliario por su escasa adecuación a las necesidades y costumbres contemporáneas (p. ej., la casa cajón, los dúplex superpuestos, los condominios en altura sin ascensor, etc.).

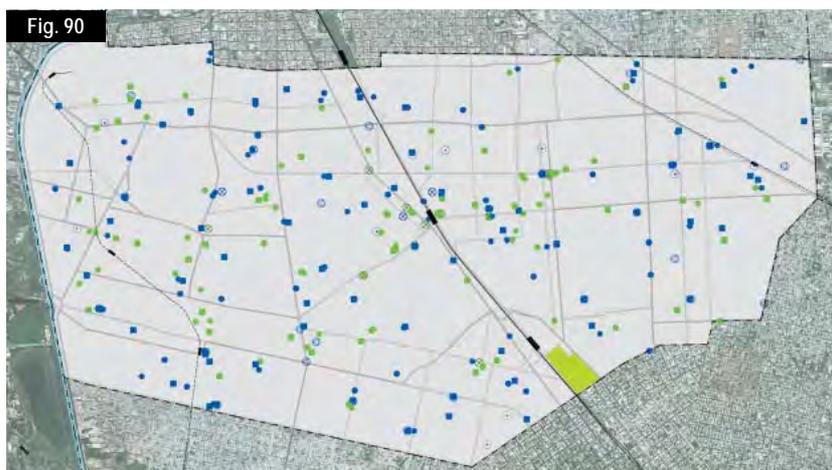
Oferta metropolitana

Dentro del ámbito de 60 km. establecido por el Decreto Ley 8912 para la consideración de parques comarcales o regionales computables a efectos de la provisión de espacios verdes requeridos, pueden señalarse importantes áreas verdes como las correspondientes al Parque Almirante Brown y otros parques del sur de la CABA, los Bosques de Ezeiza y el Parque Pereyra Iraola. No obstante, una consideración de la población existente en el conjunto del AMBA pone en cuestión la validez de esta asignación, si bien este es un problema que debe ser resuelto en otras instancias de gobierno.

Equipamiento educativo

Fig. 90 Equipamientos educativos
Fuente: Elaboración propia a partir de planos del municipio

- Escuelas si
Tipo_nº, Gestión
- Jardín de Infantes Público
 - Jardín de Infantes Privado
 - Primaria Pública
 - Primaria Privada
 - Educ. Especial Pública
 - Educ. Especial Privada
 - Secundaria Privada
 - Secundaria Pública
 - Form. Profesional Pública
 - Form. Profesional Privada
 - Adultos Público
 - Adultos Privado



La figura 90 indica la ubicación de los equipamientos educativos existentes en el Municipio, discriminados en función de su nivel educativo (preescolar, primario y secundario, no se incluye el equipamiento universitario). No fue posible determinar cuáles de estos establecimientos son de operación pública o privada.

En el siguiente cuadro se indica la totalidad de la oferta disponible para los distintos niveles educativos. No fue posible encontrar información acerca de la cantidad de aulas ofrecida por estos establecimientos. Según se desprende del análisis de la situación educativa en la sección “Situación Socioeconómica”, la matrícula en el municipio para las diferentes modalidades alcanza los 115.877 alumnos, número que se corresponde aproximadamente al de las franjas etarias correspondientes según la pirámide poblacional.

Fig. 91

Nivel	Operacion	Establecimientos
Maternal	Publica	9
	Privada	10
Preescolar	Publica	40
	Privada	58
Primaria	Publica	78
	Privada	46
Secundaria	Publica	26
	Privada	29

Estos datos están tomados del documento “Lineamientos...”, el cual indica que en el Partido de Lanús se localizan más de 300 establecimientos educativos, públicos y privados, correspondientes a niveles iniciales, primarios, secundarios y terciario. La fuente de la información es una publicación periódica, lo cual ejemplifica la precariedad del manejo de la información heredada por la gestión en curso. En tanto, la información recabada para la sección “Situación Socioeconómica” señala un total de 489 unidades educativas para

todo el Municipio de Lanús. Surge como dato a prever en materia de planificación del equipamiento físico la posibilidad latente de migraciones del sector privado al público.

Universidad nacional de lanús

Creada en 1995 por la Ley N° 24.496, la Universidad Nacional de Lanús “tiene como misión primaria contribuir a través de la producción y distribución de conocimiento y de innovaciones científico tecnológicas, al desarrollo económico, social y cultural de la región, a fin de mejorar su calidad de vida y fortalecer los valores democráticos en el conjunto de la sociedad, articulando el conocimiento universal con los saberes producidos por nuestra comunidad”. Su oferta educativa incluye Tecnicaturas, Licenciaturas y cursos de post-grado, en temas como Salud Comunitaria, Humanidades y Artes, Planificación y Políticas Públicas y Desarrollo Productivo y Tecnológico. Relacionado con el objetivo de este Informe, puede destacarse su Licenciatura en Gestión Ambiental y urbana y el Observatorio Urbano Ambiental.

Se encuentra localizada en la localidad de Remedios de Escalada, en predios anteriormente ferroviarios. Su configuración como “Campus” resulta algo segregatoria con respecto a la integración con su entorno urbano, aunque su resolución arquitectónica resulta de muy buena calidad. Presenta algunos equipamientos cuyo uso trasciende el interno universitario, como por ejemplo el Cine “Tita Merello”. Según información disponible en Internet, su matrícula supera los 4.000 estudiantes.

Oferta metropolitana

Dentro del área de extensión señalada para el territorio municipal, pueden contabilizarse una buena cantidad de establecimientos preescolares, primarios y secundarios, pudiendo presumirse la existencia de transferencias cruzadas entre las respectivas jurisdicciones.

Para el nivel universitario, puede destacarse la buena oferta universitaria pública y privada existente en los municipios de la región (Universidades Nacionales de Avellaneda, Quilmes y Lomas de Zamora) y en la CABA, en la cual se destaca la UBA.

Equipamiento en salud

En la figura 92 se registran los establecimientos sanitarios ubicados en el partido de Lanús, discriminados según su nivel de complejidad.



Fig. 92 Equipamientos para la salud
Fuente: Elaboración propia a partir de planos del municipio



Según “Lineamientos...”, el partido de Lanús cuenta con 90 establecimientos públicos y privados que prestan servicios médicos, en las seis localidades que conforman el Partido (nuevamente, la fuente es una publicación periodística del año 2001). En cambio, en la sección “Situación Socioeconómica” de este informe se señala que “la estructura prestacional de Lanús se compone de 56 establecimientos en total, de los cuales solamente 4 tiene internación. El resto de los establecimientos sin internación son de dependencia municipal.” Se señala un dato a considerar en la planificación del recurso físico en salud, como es el elevado porcentaje de habitantes sin cobertura alternativa al hospital público.

También según “Lineamientos...”, “La Secretaría de Salud implementa desde el año 2003 el Programa Materno Infantil, dirigido a mejorar la calidad de vida de todos los niños y adolescentes de 0 a 19 años y a las mujeres embarazadas que habitan en el Partido de Lanús, en el ámbito de las 10 Unidades Sanitarias y sus respectivos 32 Centros de Salud. Por otro lado se desarrolla el Programa Operativos Sanitarios Móviles que consiste en un sistema de atención primaria de la salud focalizado en la población por debajo de la línea de pobreza priorizando a los niños y a las mujeres embarazadas. No obstante el incremento poblacional en áreas marginales determina la existencia de áreas con déficit de cobertura de servicios de salud”.

En el mes de octubre se inauguró⁷⁰ una Unidad de Pronta Atención (UPA 24) en Villa Jardín, en la Ribera del Riachuelo. Es el tercer centro de su tipo en el Conurbano Bonaerense. Los mismos fueron concebidos para la atención de urgencias y casos de alto riesgo.

Si bien los 4 hospitales existentes en el Distrito son de gestión provincial, buena parte del personal médico y no médico de los mismos es contratado o revista en planta en el nivel municipal.

Oferta metropolitana

Pueden destacarse la oferta pública y privada existente en la región y particularmente en el UBA, especialmente los grandes Hospitales Nacionales (de los que se destaca el de Pediatría, muy accesible desde el Municipio).

Equipamiento recreativo, cultural y deportivo

En la figura 93 se identifican los equipamientos de índole social, cultural, recreativo y deportivo ubicados en el Municipio.

Fig. 93 Equipamiento recreativo, cultural y deportivo
Fuente: “Lineamientos...”



⁷⁰ http://www.lanus.gov.ar/comunicados_prensa/11_10_25_483.php

De entre estos, corresponde destacar especialmente al Club Atlético Lanús, tanto por su oferta de servicios (fútbol profesional y recreativo, basquetbol, atletismo, gimnasia, natación, artes marciales, tenis, voleibol, handbol, hockey, etc.) y su núcleo societario, estimado en más de 30.000 personas, como por la significación que ofrece en términos identitarios.

La Universidad de Lanús ofrece algunos servicios culturales significativos, de entre los cuales se destaca el Cine Teatro Tita Merello.

Según “Lineamientos...”: “Existen espacios destinados a la recreación, en donde se observa una carencia o deterioro de los equipamientos e instalaciones y asimismo se verifica que la tenencia y mantenimiento de los mismos a cargo de diversas instituciones barriales o deportivas de diversa jerarquía. En el partido existen 74 sociedades vecinales y de fomento, 140 clubes sociales y deportivos y 24 sociedades extranjeras mutuales y culturales. Existe una enorme diversidad de equipamientos culturales tales como el Museo y Archivo Histórico “Juan Piñeiro”, la Biblioteca “Juan Bautista Alberdi”; la Biblioteca Municipal “Mariano Moreno”, y la Biblioteca del Centro de Investigaciones Educativas, la Biblioteca de Villa Sarmiento y la Biblioteca Gral. San Martín. En Valentín Alsina funciona el Teatro Carlos Gardel y la Biblioteca Popular “Sarmiento”. En la localidad de Remedios de Escalada se localiza el Museo Abremate, que depende del rectorado de la Universidad Nacional de Lanús, es un centro interactivo destinado a la historia de la ciencia y el Museo Ferroclub Argentino. La Secretaría de Educación y Cultura Municipal sostiene siete escuelas dedicadas al arte, los idiomas, el teatro, la música, las danzas, la magia y la formación profesional y una Orquesta Municipal de Cámara y de Tango”.

Oferta metropolitana

La cercanía con la CABA permite un acceso relativamente sencillo a la extraordinaria oferta cultural de Buenos Aires.

Establecimientos productivos, comerciales y de servicios

En la figura 105 se identifican los establecimientos productivos y comerciales registrados en el Municipio de Lanús.

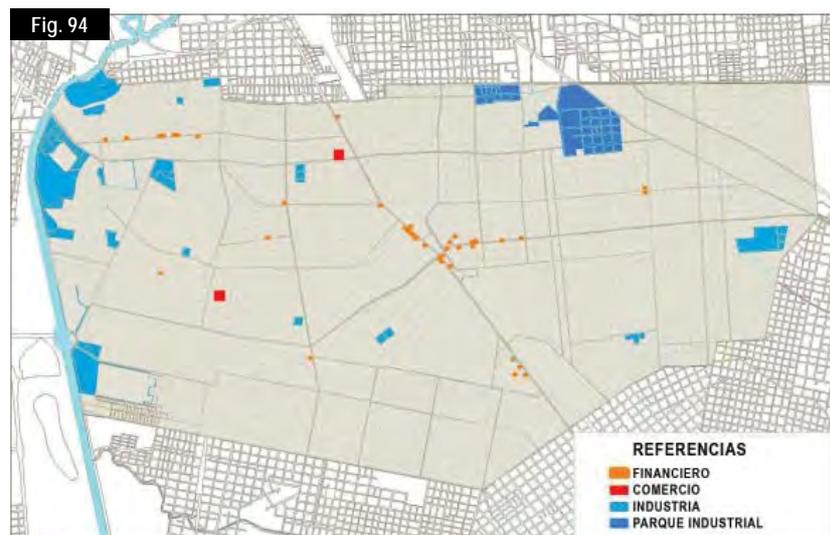


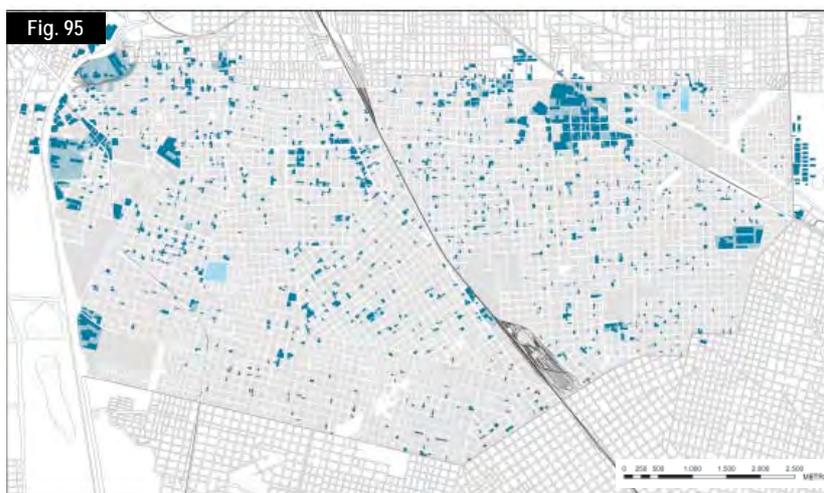
Fig. 94 Establecimientos productivos y financieros
Fuente: “Lineamientos...”

Fig. 95 Establecimientos industriales, supermercados y galpones dispersos.
Fuente: Elaboración propia a partir de relevamiento

Establecimientos del sector secundario

Establecimientos productivos - Grandes predios comerciales

Superficie Construida - Edificios industriales y galpones	[Color]
Predios	[Color]
Superficie construida Supermercados y mercados	[Color]
Predios supermercados y mercados	[Color]



Se registran aproximadamente 5.600 establecimientos, repartidos según los siguientes rubros: Productos Alimenticios (400), Bebidas (50), Textiles (140), Cuero (400), Papel y Derivados (300), Metalúrgicas en general (1000), Maderas (300), Plástico y derivados (400), Talleres (1700).

La fuente de esta información es el documento “Lineamientos...”. Por su parte, para el análisis de la situación socioeconómica se detectaron 500 empresas grandes y 3 mil medianas y pequeñas.

El uso industrial productivo se extiende en todo el municipio, pudiendo distinguirse entre:

- establecimientos de distinta envergadura y valor agregado ubicados en áreas exclusiva o predominantemente industriales, de entre las que se destacan el sector aledaño al Riachuelo y el “parque industrial”⁷¹ CEPILE, ubicado al nordeste del partido, en el límite con (y con continuidad hacia) el partido de Avellaneda. Cabe mencionar también el predio de ACUBA, en el cual se prevé la relocalización de las industrias curtidoras del partido, si bien algunas de ellas postulan como alternativa la realización de una red de desagües cuyo objetivo es canalizar los efluentes industriales hasta la planta de tratamiento ubicada en el predio.
- establecimientos PyMEs y microempresarios localizados en convivencia dentro del tejido urbano con áreas residenciales, e incluso con mezcla de ambos usos en el mismo predio.

Según el documento “Lineamientos...”, “El partido cuenta con un alto grado de industrialización y niveles de urbanización, por lo que posee un fuerte predominio del sector secundario, con un marcado perfil industrial y del sector terciario en la conformación de su estructura económica. En la composición del PBI el sector secundario representa un 38.45 % (DPDyPI, 1993) destacándose la presencia de grandes establecimientos que concentran la mayor parte de la mano de obra ocupada, predominando las industrias siderúrgicas, químicas y metalúrgicas”.

(...) “Con respecto al tamaño de los establecimientos el 72% de las industrias emplean entre 1 a 4 operarios, y el 21% entre 5 y 19 operarios, por lo que puede afirmarse que predominan los establecimientos familiares o pymes, en tanto que el 7% restante se distribuye en establecimientos que emplean entre 20 y 49 operarios, y más de 50 personas, los cuales representan el 5% y el 2% respectivamente. El sector terciario agrupa a actividades comerciales gastronomía, hotelería, almacenaje, transporte, comunicaciones, servicios financieros, seguros, inmobiliarios y de servicios comunales, sociales y personales, presenta un gran dinamismo. El comercio minorista representa un 56%, el

⁷¹ Se entrecorilla la definición parque Industrial, aun cuando CEPILE tiene dicha entidad legal reconocida por la autoridad provincial, debido a la carencia de algunos de los atributos que caracterizan a un enclave de esas características, como por ejemplo su segregación respecto al entorno urbano y su administración unitaria. Por otro lado, dicho parque cuenta con fuertes problemas en materia de accesibilidad de vehículos de carga.

mayorista el 3%, y los servicios personales el 26% del sector servicios”.

Del análisis realizado, cabe señalar la aparición de una agenda urbanística en relación a las cuestiones de desarrollo productivo, que involucra al menos los siguientes temas:

- Conformación de una red adecuada de transporte de cargas
- Resolución de pasivos ambientales
- Consolidación de parques industriales
- Compatibilidad entre establecimientos industriales y residencia en tejidos de uso mixto
- Generación de ambientes amigables a las “nuevas economías”, industrias creativas, Tecnologías de la Información y la Comunicación, etc.

Establecimientos comerciales y centralidades

Se registran en el municipio la cantidad de 13.000 locales comerciales. Las principales aglomeraciones sobre las cuales se densifica y complejiza la oferta comercial, gastronómica y de servicios son la Avenida H. Yrigoyen, el área central de Lanús, al este y oeste de la estación ferroviaria, y el centro de Valentín Alsina. El documento “Lineamientos...” identifica solamente dos locales comerciales de grandes superficies: el supermercado Vea de H. Yrigoyen y remedios de Escalada y el supermercado COTO de Lanus Oeste. No existen locales de la modalidad “shopping center”.

A efectos de determinar la importancia relativa de la agregación comercial y de servicios en la determinación de las centralidades, pueden tomarse como referencia la metodología desarrollada por Artemio Abba (1995) y algunos aspectos genéricos de la metodología desarrollada por Salvador Rueda y la escuela de Ecología Urbana de Barcelona, de la cual se tiene como ejemplo en Argentina la investigación de la Subsecretaría de Planeamiento de la CABA. A tal efecto, es posible jerarquizar el sistema de centralidades del municipio en función de su complejidad, considerando la localización de:

- Establecimientos comerciales de artículos de consumo cotidiano (básicamente alimentos)
- Establecimientos comerciales de artículos de consumo periódico u ocasional (básicamente indumentaria)
- Establecimientos gastronómicos
- Sucursales bancarias
- Sucursales de empresas de servicios, públicas o privadas

En función de los datos obtenidos por el Sistema de Información geográfica del Municipio puede determinarse el rango de centralidades.

Cabe destacar que en el área de extensión territorial indicado para el municipio existe una considerable oferta de centros comerciales, tanto a cielo abierto (destacándose los de Lomas de Zamora y Constitución) como de grandes superficies cerradas (Auchan, Alto Avellaneda, Jumbo de Av. Cruz, etc.) e incluso informales (como la Feria de La Salada). Si bien es de suponer que estos establecen una fuerte competencia con el comercio local, la dimensión real de esta competencia debe establecerse con metodologías que exceden el alcance de este trabajo, como por ejemplo la realización de encuestas. De todos modos, puede establecerse a priori que las deficiencias del sistema de centralidades locales en términos de espacio público, paisaje urbano, seguridad, etc., pueden ser determinantes en la pérdida de ventajas comparativas con respecto a algunos de los centros mencionados.

BOLETERIA



Movilidad, conectividad y transporte

Estructura de circulación

De acuerdo con Intrupuba, Lanús se encuentra entre los Municipios con mayores volúmenes de viajes locales (dentro del propio Municipio) y, si bien en los viajes entre corredores los flujos son en general poco significativos, el eje Lanús – Avellaneda es uno de los más destacables de la RMBA.

Circulación vehicular

En lo que respecta a la circulación vehicular, las arterias más importantes en cuanto a circulación y vinculación con el resto de la RMBA son la Av. Hipólito Yrigoyen y la Av. Remedios de Escalada.

La Av. Hipólito Yrigoyen (denominada mayoritariamente como “Avenida Pavón”) es la Ruta provincial 205, y es la arteria más transitada del Municipio. Nace en Avellaneda y atraviesa Lanús en forma longitudinal, siguiendo un recorrido paralelo a la traza del FC Roca. Esta avenida mantiene su importancia en el partido de Lomas de Zamora y más al sur, y constituye una de las principales rutas de acceso hacia la CABA.

En Lanús, a diferencia de lo que sucede en otros Municipios que atraviesa, la avenida cuenta con una separación en el medio con rejas y luminarias. Siguiendo el recorrido por la misma avenida, y luego de atravesar la Estación Lanús, se encuentra un anexo de la Universidad Nacional de Lanús y un Centro de Tecnología y Experimentación.

No fue posible obtener conteos de tránsito o mediciones de Tránsito Diario Medio Anual (TDMA) para esta arteria. El Municipio estima en 58.000 automóviles por día el tránsito en ambos sentidos de la avenida Hipólito Yrigoyen, siendo por lejos la de mayor tránsito del Partido, y una de las más relevantes en cuanto a la conexión con la CABA desde la zona Sur, tanto para la población local como para la de otros Partidos de la zona Sur, siendo su alternativa el Camino Presidente Perón (antiguamente conocido como “Camino Negro”).

La Av. Yrigoyen tiene un cordón central que divide ambas manos por lo que no puede cruzarse en las intersecciones donde no hay semáforos. Son muchas las cuadras consecutivas sin semáforos y nula la señalización por lo que pasar de un lado a otro puede ser complicado.

La Av. Remedios de Escalada presenta un volumen de tránsito importante: pasan por Puente Alsina, en dirección a la CABA, en hora pico matutina alrededor de 1968 vehículos/hora, y en dirección contraria (hacia provincia) un 25% menos, aproximadamente 1492 vehículos/hora, incluyendo en estos valores, colectivos, camiones, camionetas y autos⁷². Se destaca un importante caudal de tránsito pesado.

El Partido no cuenta con una red de tránsito pesado especialmente diseñada o definida. Sin embargo, los vehículos pesados tienden a circular por lo que sería su red de tránsito pesado “natural”, en tanto se observa que lo

⁷² Juan Carlos Angelomé, Proyecto urbano integral para el área de acceso al Puente Alsina, Estudio 1EE 487, Municipio de Lanús, Provincia de Buenos Aires, Componente de Infraestructura

hacen mayoritariamente por Hipólito Yrigoyen y Remedios de Escalada. Esto podría explicarse por dos motivos: el ancho de ambas arterias y la ausencia de peaje, en contrario a la alternativa de circulación por la Autopista Buenos Aires-La Plata. Hay circulación de vehículos pesados por calles menores pero para realizar el tramo inicial o final del viaje entre los depósitos y las arterias principales, no para tránsito de paso.

Fuera de las arterias principales (Hipólito Yrigoyen, Remedios de Escalada) no se perciben flujos significativos de tránsito en general. En las zonas menos densas, las calles con mayor circulación son las de doble mano. Se observa que muchos automovilistas no respetan la direccionalidad de las calles cuando son mano única, tal vez por la escasa visibilidad de los carteles.

La circulación en el Partido se ve obstaculizada en gran medida por el incorrecto estacionamiento y detención de vehículos particulares y de carga⁷³. En el orden interno, este problema es tanto o más significativo que la congestión.

En algunas zonas de galpones de Lanús Este se observan calles cerradas con paredes y rejas. Sin embargo, estas calles no figuran en los mapas como cortadas.

El Camino de la Ribera – Carlos Pellegrini se encuentra en proceso de renovación. Hay partes con dos carriles por mano con separación central, y otras con una sola mano de ida y vuelta separada por doble línea amarilla.

Lanús tiene una escasa participación en la estructura de autopistas y en la red de rutas secundarias. Es uno de los únicos partidos del Conurbano que no cuenta con alguna autopista de acceso al área central de la CABA y sólo recorren el partido las rutas provinciales 14 (Camino General Belgrano), 205 (Avenida Hipólito Yrigoyen) y 210 (Avenida 29 de Septiembre)⁷⁴.

Circulación peatonal

Respecto de la circulación peatonal, con excepción del entorno de la estación Lanús, no se perciben grandes cantidades de peatones. Considerando la alta densidad de población del partido, de las más altas de la RMBA, cabe preguntarse si esto tiene relación con el estado de las aceras y su permanente invasión o bien con cuestiones de seguridad⁷⁵.

Las veredas en el Partido son por lo general anchas, habilitando una correcta circulación peatonal. No obstante su estado de conservación es disímil: en zonas con propiedades cuidadas las veredas están en buen estado, mientras que en zonas menos favorecidas no lo están. Esto tiene relación con el hecho de que sea una tarea a cargo de los frentistas.

Es posible identificar en muchos sitios la acumulación de escombros producto de obras viales, a los que se suman desechos domiciliarios. En ningún caso se observan vallas o señalización que indicara su presencia.

Señalización

La señalización en el partido no es adecuada. Hay postes de luz en todas las calles, sin embargo, la señalización horizontal es casi inexistente. Los carteles suelen estar mal colocados, u obstruidos por afiches comerciales, políticos, etc.

Las lomas de burro y los denominados “serruchos” para aminorar la velocidad son frecuentes, pero suelen estar deteriorados y en su amplia mayoría no están señalizados.

Las paradas de colectivo en general no están señalizadas, y sólo pueden identificarse en algunos casos por los carteles que las empresas cuelgan de

73/ En las recorridas efectuadas se pudo observar, incluso, colectivos circulando por la vereda del boulevard de la calle Rivadavia, buscando evitar una camioneta estacionada en doble fila, que impedía el paso. Las ruedas izquierdas del colectivo circularon por más de media cuadra por la vereda del boulevard, hasta la esquina de Rivadavia y Perón.

74/ Guía Filcar 2011

75/ Diversas consultas efectuadas en el partido mencionaron que esto puede deberse a cuestiones de seguridad. Relatos de remiseros manifiestan que la gente a veces pide un auto para hacer sólo dos cuadras, alegando su preocupación por la inseguridad.

los postes luz, árboles, u otro elemento existente. Los pocos refugios que hay también están en mal estado.

No hay carteles que indiquen dónde se encuentran las avenidas importantes, los hospitales, los puentes, la Estación Lanús u otras estaciones del FC Roca, o las ciudades del partido. Esto dificulta la movilidad de quienes no conocen Lanús, pero también la de personas mayores o jóvenes con restricciones en el manejo del territorio.

Los semáforos o bien cuelgan de cables, o están sujetos a postes de madera (de teléfono), o cuentan con sus propios postes. La mayoría están deteriorados. Faltan semáforos en gran parte del partido, incluso en lugares “críticos”, como en hospitales o escuelas, o en cruces de calles con avenidas.

Pavimento

De acuerdo al relevamiento realizado, no pareciera haber una repavimentación integral, sino pequeñas intervenciones de bacheo: salvo en los casos de unas pocas calles, todos los arreglos en el pavimento son “parches”.

A esto se suma que el escurrimiento y los drenajes no son adecuados, por lo que en muchas calles hay agua estancada acumulada en zanjas y cunetas.

Es necesario aclarar que el Municipio declara haber realizado en el año 2010 más de 170 mil metros cuadrados de fresados y reencarpetados, 63.500 metros cuadrados de bacheo de hormigón, 18 mil metros cuadrados de pavimento asfáltico y 6.600 metros cuadrados de pavimento de hormigón. Asimismo, proyecta pavimentar 124 mil metros cuadrados durante 2011⁷⁶.

Accesos

La Avenida Sáenz, a través del Puente Alsina, representa uno de los principales accesos a la CABA, con un flujo de vehículos hacia la CABA estimado en 46.000 por día. Es el único acceso directo a la CABA.

Del mismo se puede trazar el siguiente diagnóstico:

- El Camino de Sirga se corta definitivamente en Puente Alsina.
- El puente es muy antiguo y no cuenta con la infraestructura adecuada: por ejemplo, tiene un paso peatonal, pero es inaccesible para gente mayor, o gente con alguna tipo de discapacidad motriz, por las importantes escaleras que hay que subir y bajar para transitarlo.
- Del lado de Capital se encuentra un centro de transbordo, Pompeya, uno de los pocos centros de transbordo del AMBA en donde el transbordo principal es colectivo – colectivo. En el futuro se prevé la llegada de la línea H de subte.
- El tránsito peatonal es escaso durante el día, pero aumenta de manera considerable durante la hora pico
- Hay tránsito de todo tipo (colectivos, automóviles, tránsito pesado, y hasta varios carros tirados por caballos).
- La señalización hacia la Ciudad de Buenos Aires se encuentra en buen estado.
- La zona bajo puente Alsina presenta un estado de la vía pública descuidado. Al llegar al puente desde el Camino de la Ribera es imposible tomar un camino directo hacia la CABA ya que hay que adentrarse en Lanús y retomar en alguna calle que lo permita. El señalamiento al respecto es inexistente.

⁷⁶/ El Periódico del municipio de Lanús, Plan integral de pavimentación, mayo 2011, nro. 21, páginas 08 y 09.

- En el sentido de ingreso a Lanús, hay un cartel en la bajada del puente, que indica que se ingresó en el partido. Ya debajo del Puente, hay otro que indica el camino a seguir para ir al centro de Lanús, para dirigirse a Avellaneda, etc.
- Sobre la Av. Remedios de Escalada se observaron agentes de tránsito mal identificados.
- El estado del pavimento es muy malo.
- En las esquinas en las que convergen varias calles, la circulación es desordenada.

Otro importante acceso a Lanús es por la Av. Yrigoyen, desde Avellaneda. El ingreso al partido no está indicado: hay un cartel que dice "Lanús" sobre Yrigoyen (en la cuadra de la Municipalidad) pero está 14 cuadras dentro del partido.

Estacionamiento

La invasión del espacio público (aceras principalmente, y calzadas en menor medida) es notable: carteles de negocios; escombros de obras; basura; autos, camionetas y camiones estacionados en las veredas obstaculizan y/o impiden, literalmente, el paso peatonal.

La cantidad de autos estacionados en las calles es significativa. Esto incluye no sólo a automóviles particulares, sino también a camiones de mediano y gran porte.

Estructura de transporte

Centros de transbordo

Lanús tiene pocos puntos en donde se producen transbordos entre servicios de transporte público, aunque uno de ellos tiene importancia regional: la estación Lanús del FC Roca. Según Intrapuba está catalogado como un centro de trasbordo de categoría extraordinaria, en tanto se producen 85.782 ascensos en el período de relevamiento (de 6:30 a 11:30 horas y de 15:30 a 20:30 horas) ubicándose en el 11° puesto en orden de importancia de todos los Centros de Traslado de la RMBA.

La Estación Lanús es la estación más importante de la Línea FC Roca en el partido de Lanús y en su entorno inmediato sólo es superada por la Estación Lomas de Zamora. Del lado Oeste el trasbordo está bien organizado, con paradas de colectivo sobre Yrigoyen y sobre otras dos dársenas. Del lado Este, hay varias paradas de colectivos, pero no están organizadas.

La estación Gerli (que está justo fuera de los límites del partido) y la estación Remedios de Escalada, carecen de volúmenes que pongan en consideración inversiones estructurales, aunque sí ameritan algunas de tipo "blando", como por ejemplo aquellas orientadas a mejorar la información al usuario. En el caso de la estación Gerli, podría considerarse la modificar la ubicación de las paradas de colectivo que actualmente están sobre el puente. Es necesario balancear la mayor distancia que tendrían que caminar los pasajeros, con los inconvenientes que genera que actualmente los colectivos que se detienen bloqueen la circulación en el puente.

En forma diaria, se producen 145.482 viajes con origen en Lanús por motivos laborales. Entre ellos, la mayoría tiene como destino el mismo partido de Lanús y el resto de la zona Sur, mientras que otras porciones significativas se dirigen a la zona Centro y al Sudeste.

En tanto, existen 140.030 viajes diarios con motivos laborales que tienen como destino Lanús. Casi un tercio de los mismos están originados en el partido. A su vez, los viajes originados en el resto de la zona Sur son muy significativos, mientras que los originados en el Centro y en el Sudeste revisten de relativa importancia.

En lo que respecta a los viajes con motivo de estudio, se observan comportamientos similares a los viajes con motivo laboral.

Entre aquellos viajes con origen en Lanús (15.644 en forma diaria), un tercio tiene como destino el mismo partido, y una porción significativa se dirige al resto de la zona Sur. En tanto, los destinos que le siguen son el Centro y la zona Sudeste. A su vez, los viajes con destino en el partido (13.407 de manera diaria) tienen como principal origen el mismo partido, y le siguen en orden de importancia el resto de la zona Sur, el Sudeste y el Centro.

Respecto a los viajes realizados con motivos alternativos a los laborales y de estudio, en Lanús se originan casi 65 mil de forma diaria. Entre estos, casi 26 mil tienen como destino el partido de Lanús, mientras que porción también significativa (17.665) tiene como destino el resto de la zona Sur.

De los viajes con origen en Lanús, casi el 65% tienen motivos laborales, casi el 7% tiene como motivación principal los estudios y algo menos del 30% tiene como motivo principal a los incluidos dentro de "otros". Entre los viajes con destino a Lanús, las proporciones son muy similares a aquellas de los viajes con origen en el partido.

- **Sistema de autotransporte público⁷⁷**

La amplia mayoría de las líneas de colectivos que circula por la avenida Yrigoyen es de jurisdicción nacional. En Remedios de Escalada la presencia de líneas de jurisdicción provincial es mucho más fuerte. En el entorno de Puente Alsina el tránsito de colectivos es intenso.

Al alejarse de la av. Yrigoyen, se observa una escala de operatoria mucho menor. Las unidades más chicas (denominadas "micrómnibus") indican la presencia de un sistema alimentador, no de uno troncal.

Según Intrupuba de los 825.802 viajes en colectivo que se generan por día en la zona Sur 192.943 (el 23,4%) son originados en Lanús. Asimismo, la zona Sur recibe 799.939 viajes por día desde la RMBA, de los cuales 190.221 (el 23,8%) se dirigen a Lanús. 73.485 viajes en colectivo tienen origen y destino en Lanús.

Transporte automotor

- **Jurisdicción Municipal**

En el Partido de Lanús operan siete líneas de transporte automotor de jurisdicción comunal, que se encuentran regularizadas en su totalidad. Por una reglamentación propia de la Municipalidad, deben contar con playones de estacionamiento, por lo que no suelen estacionar en las calles del Partido. Debido a que se homologa el convenio de la Provincia de Buenos Aires en lo que respecta a la antigüedad de las unidades, las mismas no pueden tener más de 20 años. Asimismo, las tarifas del transporte municipal se establecen por ordenanza municipal, pero la ordenanza provincial en este sentido aconseja adherir a sus aumentos.

La cobertura en el territorio de las líneas de jurisdicción municipal es buena y, tal como puede apreciarse en la figura 96 sus recorridos apuntan a articular el Este y el Oeste del Partido, divididos por la traza ferroviaria. La articulación

^{77/} Para mayores detalles respecto de las líneas municipales, provinciales y nacionales (cantidad de vehículos, antigüedad de los mismos, cantidad de pasajeros, IPK, etcétera) remitirse al informe del consultor Ing. Adrián Quaini del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

se da principalmente por los pasos bajo nivel Moisés Lebensohn (en la calle Tucumán) y Juan Manuel de Rosas (en la O'Higgins), en las inmediaciones de la Estación Lanús del FC Roca. Asimismo, se puede observar la existencia de recorridos de líneas municipales bordeando de manera paralela la traza ferroviaria, pero siempre en el entorno de la estación previamente mencionada. En este sentido, funcionan a modo de alimentadores de las líneas de jurisdicción provincial y nacional, así como del FC Roca, que muestran una direccionalidad más transversal en el Partido.

• **Jurisdicción Provincial**

La figura 96 muestra que las líneas de jurisdicción provincial tienen menor cobertura del territorio que las de jurisdicción municipal. Funcionan básicamente como articuladoras entre la Estación Lanús del FC Roca y los partidos contiguos a Lanús, siendo particularmente relevantes las conexiones con Avellaneda y Lomas de Zamora.

Asimismo, resulta importante verificar el carácter de centralidad de la Estación Lanús (así como de importante barrera urbana), siendo que las líneas provinciales por lo general no atraviesan la traza del FC Roca, sino que luego de llegar a la Estación, vuelven hacia sus lugares de origen, indicando que la misma es un punto de gran atracción y generación de viajes.

• **Jurisdicción Nacional**

La figura 96 muestra de manera clara la importancia de la Estación Lanús del FC Roca como punto central del Partido. Mientras la amplia mayoría de las líneas de jurisdicción nacional que circula tanto por la CABA y Lanús tiene como punto final de su recorrido esta estación, son muy pocas las que prosiguen su recorrido más allá de la misma.

Asimismo, el Mapa muestra la importancia de las avenidas Hipólito Yrigoyen y Remedios de Escalada como vías de acceso a la CABA, y el carácter de "paso" con el que cuenta el tránsito en el Partido, siendo muy pocas las líneas que efectúan al menos parte de su recorrido por fuera de estas arterias.

Otra cuestión interesante que se desprende del recorrido de las líneas de jurisdicción nacional es que la cobertura es mucho mayor al oeste de las vías del FC Roca que al este, zona donde la importancia relativa de las líneas provinciales y municipales es mayor.

124

Fig. 96 Líneas de jurisdicción municipal, provincial y nacional.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección de Planeamiento, Subsecretaría de Planeamiento, Municipio de Lanús



- **Taxis y Remises**

En el Partido existen 87 vehículos registrados para funcionar como taxis; en tanto, hay 100 vehículos registrados que funcionan como remises. En comparación, la flota de colectivos municipales es de 124 unidades.

En los últimos años, cada vez hay más viajes en remis, en relación con los viajes en taxi. Según consultas a remiseros, la causa principal, sería el precio de la bajada de bandera: mientras que en el taxi es de \$14, en remis es de \$12. Asimismo, existen importantes diferencias en la caída de las fichas.

Principalmente se realizan viajes a Banfield, Lomas de Zamora y Escalada, y, en menor medida, a Ezeiza o Puerto Madero.

La población utiliza remis dentro del partido por cuestiones de seguridad, sobre todo en lo que respecta a la necesidad de cruzar las vías del FC Roca, ya que mucha gente evita hacerlo caminando.

Sin embargo, pareciera ser que la proliferación de remises en los últimos años no fue acompañado por una capacitación acorde en los conductores, ya que no queda totalmente claro si los remiseros conocen los límites exactos del partido.

Ferrocarril



Fig. 97 Ferrocarril Roca, pasos bajo a nivel y puentes.
Fuente: elaboración propia

El partido de Lanús es atravesado por dos líneas de ferrocarril, la línea Roca (seis ramales que atraviesan el partido: Constitución-Ezeiza, Constitución-Glew, Constitución-Claypole, Constitución-General Alvear, Avellaneda-Alejandro Korn, Berazategui-Bosques-Temperly (ramal circuito)) y la línea Belgrano Sur (un ramal que conecta Puente Alsina con Aldo Bonzi, partido de La Matanza). Ambas son explotadas por el Estado Nacional (previamente concesionadas), creándose para su gestión la empresa UGOFE. En el Mapa N° 12 puede observarse la traza de ambos ferrocarriles en el territorio.

Antiguamente atravesaban el partido las vías de otro ramal del FC Belgrano Sur, siguiendo el trazado de la calle Gral. Pinto en Monte Chingolo. Los terrenos han sido en algunas zonas reconvertidos en espacios verdes de acceso público.

Según Intrupuba, se originan algo más de 28 mil viajes en ferrocarril por día en el partido de Lanús. De estos, la mayor parte se dirige a lo definido por Intrupuba como "Resto sur". En segundo lugar adquiere importancia la zona Centro, seguida por la zona Sudeste.

Entre los viajes con destino en el Partido, la mayor parte tiene origen en el resto de la zona sur. También son orígenes con importancia las zonas Centro, Sudeste y Sudoeste.

Los viajes con origen y destino en el partido de Lanús son muy poco significativos, de algo más del 2% de los viajes.

Es importante notar que, para la suma de los períodos bajo análisis, la cantidad de viajes que se realizan en ferrocarril, dentro del partido de Lanús es muy baja, de sólo 660⁷⁸. Por lo tanto, hay una clara “diferenciación de usos”, en tanto el tren se utiliza para la conexión con el “afuera”, mientras el colectivo se utiliza para hacer lo propio con el interior del partido.

- **Ferrocarril Roca**

La traza del ferrocarril Roca representa la barrera urbana más importante del partido. Esto es reforzado por el hecho de que el terreno ocupado por las instalaciones ferroviarias incluye, además de las vías y estaciones, playas de maniobras en la estación Gerli y talleres ferroviarios en la estación Remedios de Escalada. Parte de estos últimos terrenos se ha reconvertido para albergar a la Universidad Nacional de Lanús.

- **Ferrocarril Belgrano Sur Ramal Puente Alsina – Aldo Bonzi**

Este ramal corre en forma de pasadizo entre asentamientos precarios, con una única vía, y muy baja frecuencia del servicio: circulan sólo 5 trenes de dos vagones por día hábil en cada sentido. Presenta un estado de deterioro que se evidencia por la ausencia de barreras en los pasos a nivel, estaciones en estado precario y hasta parcialmente intrusadas, falta de separación con la vía pública mediante alambrados u otro tipo de vallas, y buena parte de la superficie tomada por viviendas precarias.

Las estaciones que se encuentran en el partido son Puente Alsina (cabecera del ramal), Villa Diamante y Villa Caraza.

- **Impacto de la traza ferroviaria**

Las vías del FC Roca corren de norte a sur de manera paralela a la Avenida Hipólito Yrigoyen, permitiendo una muy buena conectividad con la Ciudad de Buenos Aires y con varios partidos del sur del conurbano, pero a la vez partiendo la trama urbana de forma que el partido queda dividido en este y oeste en forma marcada.

En Lanús existen seis pasos sobre y bajo nivel, con aproximadamente 1km de separación entre sí, que evitan o reducen los problemas de saturación y seguridad vial que tienen los pasos a nivel.

La circulación peatonal entre los lados este y oeste es especialmente intensa en la zona de la Estación Lanús, que es también donde se observa el mayor movimiento al este de las vías, con una gran cantidad de comercios como parte de esta centralidad. En otros lugares, para cruzar la vía en forma peatonal hace falta efectuar recorridos más extensos en entornos mucho menos transitados y no se observa continuidad entre la dinámica de uno y otro lado de las vías. Esto tiene que ver con la mayor extensión de la barrera urbana, como en el caso de la zona de la Estación Remedios de Escalada donde se ubican los talleres ferroviarios, en la zona del Polideportivo Eva Perón, y más al norte en la zona de la Estación Gerli, en el límite con el Partido de Avellaneda.

Las vías remanentes del Ferrocarril Belgrano constituyen un caso especial. A pesar de la ausencia de pasos sobre o bajo nivel y de barreras en los cruces

a nivel, la frecuencia con la que circulan actualmente las formaciones es tan baja que el impacto sobre la circulación vehicular y peatonal o no motorizada, no es de importancia, y por ende los impactos negativos sobre la seguridad vial y peatonal son menores a los que podría suponerse por el estado de los cruces. El impacto principal viene dado por la proliferación de asentamientos precarios sin ningún tipo de orden o control.

El problema de la conectividad entre ambos lados no viene dado por las demoras e inseguridad que acarrearán las barreras, ya que los cruces están ubicados bajo o sobre nivel.

El puente de Av. Sánchez de Bustamante, lindero con la estación Gerli, tiene un carril por mano y cuenta con paradas de colectivo en ambos sentidos, con lo que si un colectivo se detiene, interrumpe el paso de todo el tránsito que circula en ese sentido. El puente de Remedios de Escalada es el único que pasa también por sobre la Av. Yrigoyen, con lo cual para el tráfico que ingresa desde Puente Alsina constituye la forma más directa para llegar a Lanús Este, evitando la congestión en sentido norte-sur. El puente de los Talleres ha sido construido recientemente y se encuentra pendiente de finalización, aunque el tránsito vehicular ya se encuentra habilitado. Presenta problemas para el acceso de los vehículos que circulan en sentido hacia Lomas de Zamora y no está preparado, ni fomenta a circulación de peatones por sus inmediaciones. La puesta en valor del viejo puente como paso peatonal, tal como está proyectada, probablemente mejore esta situación.

Retomando algo que mencionamos anteriormente podemos decir que la identidad de Lanús no está lo suficientemente presente en la señalética, y consecuentemente, en la vía pública. La sensación para quien circula por él es la de un “no lugar”, uno “no identificable”, oculto en la trama general de la conurbación. De no ser por los carteles de propaganda política o los nombres de algunos locales comerciales, nada indica que se está en Lanús.

La movilidad y el transporte son parte de la identidad de un territorio, la definen y es definida por ellos. Un conjunto coordinado de acciones realizables en el corto plazo, pequeñas y/o parciales pero estratégicamente concebidas, puede aportar resultados significativos al ordenamiento territorial de Lanús desde la movilidad.



Normativa urbana y catastro

Situación catastral

El catastro del Municipio de Lanús está a cargo de la Dirección de Obras Particulares y Catastro, dependiente de la Secretaría de Planificación Urbana, Obras Públicas y Servicios.⁷⁹

La Dirección tiene disponible en la Web una guía de trámites relacionados a sus misiones y funciones, como asimismo el plano de zonificación urbanística del municipio y una planilla con los indicadores de zonificación correspondientes.

El Municipio posee una superficie de 5.077,66 hectáreas, de las cuales 1514,58 están catastradas como de dominio público, mientras que 3.482,08 hectáreas pertenecen al dominio privado, divididas en un total de 106.893 parcelas.

Cantidad de parcelas según superficie

El siguiente Cuadro categoriza las parcelas del Municipio en función de su superficie. De su lectura se desprende que casi el 95% de las parcelas tienen una superficie menor a 500 m², y más del 99% una superficie menor a 1.000 m². Esto implica un modo de desarrollo urbano que estará mayormente limitado a la renovación por pequeñas operaciones, aunque existen sin embargo una cantidad de parcelas relativamente grandes sobre las que se podrían realizar intervenciones de cierta envergadura.

TOTAL	Cantidad	
Menor a 500 m ² *	227	
Entre 500 y 1000 m ²	181	
Entre 1000 y 2500 m ²	617	
Entre 2500 y 5000 m ²	4.370	
Mayor a 5000 m ²	101.498	
Superficie Parcelas	106.893	

* En el catastro digitalizado existen algunas parcelas de medidas mínimas que parecen responder a errores de dibujo. Se descartó a todas aquellas de menos de 40m².

Por otra parte, la información disponible por el Municipio no incluye la cantidad de parcelas consideradas baldías sobre el total de parcelas catastradas. De todas maneras, del relevamiento realizado in situ y del material satelital y aerofotográfico consultado se deduce la escasez de áreas vacantes, lo cual implica que la única manera posible de imaginar el desarrollo urbano a futuro es mediante la renovación del tejido existente.

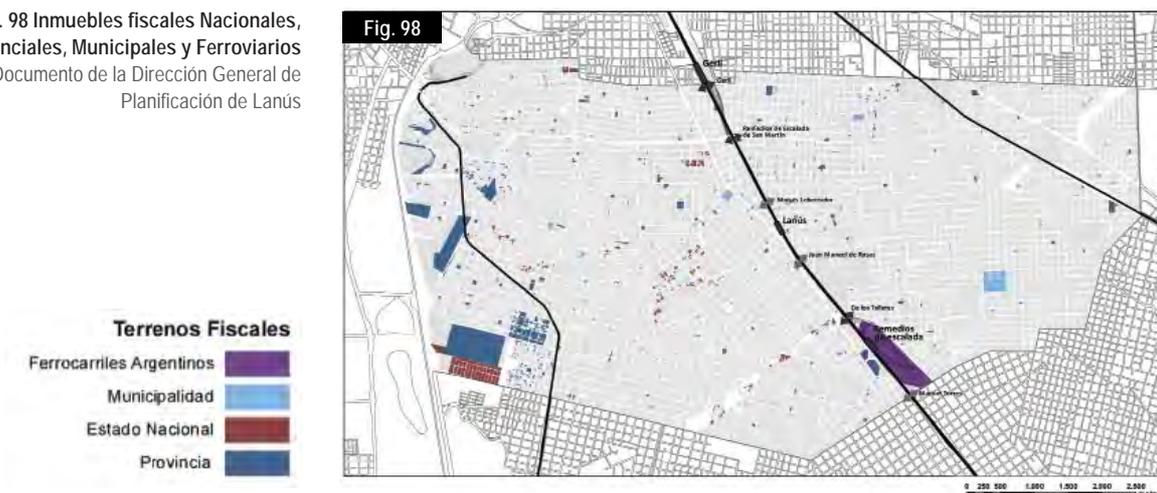
Las únicas áreas vacantes relevadas en las visitas de campo al Municipio corresponden a terrenos linderos al ferrocarril, tanto en la línea Roca, como en el Belgrano Sur y en el ex Provincial. Los terrenos son de propiedad de la ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado) y ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes), y algunos sectores específicos de la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia UGOFE (talleres en uso y fuera de actividad de Talleres Remedios de Escalada) y la empresa Ferrobaires (zona de depósitos de los Talleres Remedios de Escalada). En la costa del Riachuelo, la mayor parte de los terrenos vacantes y correspondientes a industrias desactivadas (Ex Campomar, Ex Fabricaciones Militares, ACUBA) están destinados actualmente a distintos proyectos de construcción de viviendas sociales y de mercado y a la construcción de un Parque Industrial Curtidor. En la zona del meandro del Riachuelo, donde se

79/ A partir de diciembre de 2011, a raíz del cambio en el organigrama luego de la reelección del intendente, se creó la Subdirección de Información Catastral y Cartográfica, dependiente de la Secretaría de Planificación Estratégica y Ordenamiento Ambiental

encuentra instalado un depósito de containers y un asentamiento, hay algunas áreas vacantes. Allí se está comenzando a llevar a cabo un proyecto de regularización dominial.

La Dirección General de Planificación de la Municipalidad de Lanús nos facilitó el listado de inmuebles fiscales –municipales, provinciales, nacionales y ferroviarios- del Municipio. Prácticamente todos corresponden a parcelas construidas. A partir del listado se elaboró el siguiente plano donde se localizaron las parcelas fiscales. Cabe aclarar que no todas las parcelas pudieron ubicarse ya que había algunos errores en los datos de catastro (códigos faltantes) que imposibilitaron la georreferenciación.

Fig. 98 Inmuebles fiscales Nacionales, Provinciales, Municipales y Ferroviarios
Fuente: Documento de la Dirección General de Planificación de Lanús



Normativa urbana

Como Municipio bonaerense, la normativa urbanística de Lanús esta regulada por el Decreto Ley 8912 (de Ordenamiento Urbano y Uso del Suelo) de la Pcia. de Buenos Aires, sancionada en 1977 bajo la última dictadura militar y modificado posteriormente en varias oportunidades.

El Decreto-Ley 8912 de la Provincia de Buenos Aires, al que se denomina Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo, constituye el marco normativo en la temática. Este tiene un carácter fuertemente centralista y resulta restrictivo de las capacidades locales. Esa norma común a todos sus municipios, más allá de dimensiones y particularidades específicas, rige el ordenamiento del territorio y regula el uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo, sosteniendo que la responsabilidad primaria del ordenamiento territorial recae en el nivel municipal y que será obligatorio para cada partido o distrito como instrumento sectorial. Concibe por proceso de planeamiento físico, al conjunto de acciones técnico-políticoadministrativas para la realización de estudios, la formulación de propuestas y la adopción de medidas específicas en relación con la organización de un territorio, a fin de adecuarlo a las políticas y objetivos de desarrollo general establecidos por los distintos niveles jurisdiccionales -Nación, Provincia, Municipio- y en concordancia con sus respectivas estrategias.

Dispone que el proceso de planeamiento se instrumenta mediante la elaboración de etapas sucesivas que se considerarán como partes integrantes del plan de ordenamiento, el cual organizará físicamente el territorio, estructurándolo en áreas, subáreas, zonas y distritos vinculados por la trama circulatoria, a la cual deberán encuadrarse obligatoriamente los programas de obras municipales, siendo indicativo para el sector privado.

La norma establece una amplia injerencia provincial en asuntos locales; al respecto establece que las ordenanzas municipales correspondientes a las dis-

tintas etapas de los planes de ordenamiento podrán ser sancionadas por el órgano deliberativo local, “una vez que dichas etapas fueren aprobadas por el Poder Ejecutivo, el que tomará intervención, previo dictamen de los organismos provinciales competentes”. Esta intervención se la justifica tanto, para la verificación del grado de concordancia con los objetivos y estrategias definidos por el gobierno provincial para el sector, con las orientaciones de los planes provinciales y regionales, el grado de compatibilidad de las mismas con las de los municipios linderos; como así también para comprobar si se ajustan al marco normativo referencial dado por la ley y sus disposiciones reglamentarias.

Se requiere también aprobación del Poder Ejecutivo provincial para distintas situaciones como, la modificación de la denominación de centros urbanos, la ampliación de áreas urbanas, creación o ampliación de zonas de usos específicos o reestructuración de áreas constitutivas de un núcleo urbano, entre otros; viene a consagrar así una tutela o control sobre los gobiernos locales claramente alejada de los principios de autonomía municipal.

Respecto de esta norma, vale señalar que el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires ha destacado determinados efectos negativos, carencias o aspectos obsoletos de este instrumento legal, como una atención diferenciada de la normativa respecto a las urbanizaciones especiales y al mismo tiempo la falta de toda mención explícita al uso del suelo por parte de sectores que construyen el hábitat social, la inexistencia de mecanismos de expropiación y recuperación de plusvalías y puntualmente “la centralización excesiva y burocrática en los mecanismos establecidos para la aprobación de los planes”, la cual ha conspirado contra la necesaria agilidad y adaptación a condiciones locales que requieren los procesos participativos de planeamiento, generando inseguridad jurídica, y colaborando con la dualización urbana entre la ciudad “formal” y la “informal”.

Según “Lineamientos...” “en el Partido no se ha implementado el proceso de planeamiento establecido en la ley provincial. No obstante en el transcurso de este lapso, han sido promulgadas una serie de ordenanzas de regulación urbanística. La normativa municipal vigente con relación a la reglamentación en el ámbito local la ley 8912, es la Ordenanza N° 5025/78 y la Ordenanza N° 1038/70, que establecen el régimen zonificación general y del uso industrial respectivamente. Las previsiones establecidas en la normativa urbanística permiten visualizar la predominancia del uso mixto residencial - industrial en la casi totalidad del territorio con diversos grados de concentraciones de usos administrativos y comerciales en Remedios de Escalada, Lanús Oeste y Valentín Alsina”.

Fig. 99



AREA	Zonas	Distritos	POS	POT	Densidad	Con cloacas
USOS MIXTOS URBANIZADA	S1-R1	0,6	2,5	1000 h/ha		
	S1-R2	0,6	2,5	1000h/ha		
	S1-R3	0,6	1	150 h/ha		
	S1-R3	0,6	1,5		400 h/ha	
	S1-CA	0,6	3	2000h/ha		
	E-7		Ver ORDENANZA 7023/91			
	E-8		Ver ORDENANZA 7230/91			
	E-9		Ver ORDENANZA 9264/01			
	E-10					
	E-11		Ver ORDENANZA 10744/09			
	E-12					
	USOS MIXTOS SUBURBANIZADA	S2-R1	0,6	1	150 h/ha	
S2-R3		0,6	1,8		800 h/ha	
S2-R4		0,6	1	150 h/ha		
S2-R4		0,6	1,8		800 h/ha	
S2V		0,6	1	0		
S4V		0,6	1	0		
S3-R5		0,6	1	0		
S4-R5		0,6	1	0		
AIU			Ver ORDENANZA 10743/09			

Fig. 99 Zonificación urbanística del Distrito. Fuente: Elaboración propia a partir de Normativa Vigente

El texto de la normativa vigente adolece de varios defectos, entre otros:

- Constituye una formulación genérica de escasa relación con la complejidad y heterogeneidad de la ciudad existente.
- No reconoce las diferencias de provisión de infraestructura entre las diversas áreas del partido.
- No adopta medidas frente a las distintas situaciones de riesgo ambiental.
- No adopta estrategias para la resolución del problema socio-habitacional.
- En áreas centrales permite alturas de manera genérica, incluso en parcelas no adecuadas para la construcción en altura, generando un serio problema de tejido.

Situaciones conflictivas de tejido urbano en Lanús

Precisamente esta falencia ha motivado un serio problema a partir del sostenido aumento de la construcción en los últimos años, ocasionando conflictos vecinales que llevaron a la sanción del Decreto 385/2011, el cual suspendió hasta el mes de octubre de 2011 el otorgamiento de permisos para la construcción de edificios de más de 12 metros de altura en las zonas centrales.

En el pasado mes de Noviembre el Consejo Deliberante aprobó la ordenanza n° 11.765 mediante la cual se reformó el Código de Planeamiento Urbano y Edificación. Esta norma viene a intentar actualizar y ordenar la normativa urbanística. En este sentido resulta auspicioso que la norma establezca la obligación del Departamento Ejecutivo de remitir al Concejo Deliberante proyecto de actualización integral de la Normativa Urbanística y de Edificación del Partido ya que contribuiría a achicar la disociación entre la ciudad “planificada” que sugiere el Código de Planeamiento Urbano y la ciudad “real” existente.

La misma establece la modificación de la Sección 2º, referida a las Tramitaciones (2.1.), los Propietarios y la Empresa (2.2.), la Policía de Obra (2.3.), del Uso y Habilitación de la Finca (2.4.), la Penalidades (2.5.), las Normas para la Presentación de Planos de Modificación y/o Ampliación en Edificios Subdivididos por el Régimen de Propiedad Horizontal (2.6.), de la Sección 3º, referida a la Zonificación del Partido, de la Sección 4º, referida a las Fachadas (4.4.), al Espacio Urbano y Clasificación de Patios, (4.5.), a los Locales (4.6.), a las obras que afecten a los linderos (4.9.) y a las Obras de Reforma y Ampliación (4.10.2) y de la Sección 7º del Código, referida a los Garajes, Cocheras, Espacios para estacionar y carga y descarga.

El artículo 7º dispone que el Departamento Ejecutivo, remitirá al Concejo Deliberante, un proyecto de actualización integral de la Normativa Urbanística y de Edificación del Partido.

Asimismo la nueva norma modifica el Procedimiento Administrativo de Aprobación de planos de obras a construir, autorizando al Departamento Ejecutivo, a otorgar un Permiso de Inicio de Obra, bajo responsabilidad de un profesional competente. Cumplido dicho procedimiento, la obra construida, podrá ser Aprobada, previa fiscalización y presentación del Plano Conforme a Obra.

El Artículo 9º autoriza al Departamento Ejecutivo a registrar los planos de obra construidos sin permiso, únicamente en los casos que la misma cumpla con el Código de Planeamiento Urbano y Edificación. El Artículo 10º autoriza al Departamento Ejecutivo, a registrar, al solo efecto de su empadronamiento, los planos de construcciones sin permiso, que no cumplan con el Código de Planeamiento Urbano y Edificación. El Artículo 11º autoriza al Departamento Ejecutivo a retener la carpeta de Obra, en los casos en que el Visado de Inspección o, el Informe Técnico municipal o de un profesional independiente, advierta la necesidad de introducir mejoras, refuerzos estructurales, o se

observen vicios de proyecto estructural o de construcción, que requieran demolición total o parcial, hasta tanto se restablezca la seguridad del mismo, intimándose a ello a través del procedimiento establecido.

El artículo 12 autoriza al Departamento Ejecutivo a registrar las construcciones, considerando el interés social que revisten las mismas, cuyos destinos sean los siguientes: A) Vivienda Unifamiliar; B) Vivienda Multifamiliar hasta 4 Unidades Funcionales; C) Local Comercial hasta 70 m² total; D) Sus combinaciones. En todos estos casos deberá acreditarse una antigüedad mayor a 10 años.

La nueva norma impone algunas restricciones y nuevas obligaciones para construir. Los edificios localizados en el área céntrica, que abarca alrededor de 50 manzanas, que en la actualidad alcanzan los 13 pisos, no podrán superar los 9 en calles, y los 11 en algunas avenidas. Además, si las construcciones empiezan a levantarse entre 3 y 5 metros hacia atrás de la línea municipal, obtienen la posibilidad de construir más metros de altura y pueden alcanzar los 11 pisos.

Por otra parte la norma promueve la localización de estacionamientos. Para fomentarlas y resolver el problema del tránsito, el Código eximirá a los nuevos inversores de pagar las tasas de construcción y Seguridad e Higiene durante 5 años si se trata de edificios destinados a garages.

Uso y ocupación del suelo

Los usos predominantes en el distrito son:

- Residencial individual para distintos niveles socioeconómicos y en diversos grados de mantenimiento y conservación
- Residencial multifamiliar en dúplex o Propiedad Horizontal de baja altura
- Residencial colectiva en altura, en general en el área central de Lanús o sobre el corredor de la Av. Hipólito Yrigoyen, sobre parcelas de pequeñas o medianas dimensiones
- Mixto residencial industrial
- Industrial predominante o exclusivo
- Comercial y servicios predominante
- Comercial mixto con residencia en altura

De las observaciones realizadas in situ y del análisis del material aero-fotográfico y satelital disponible, se verifica la existencia de patrones de ocupación caracterizados de la siguiente forma:

- Sobre el eje ferroviario – vial Línea Roca – Av. H. Irigoyen y en las áreas centrales, en especial alrededor de la estación Lanús, alta ocupación del suelo (en muchos casos por encima del FOS máximo admitido por el Decreto Ley 8912, del 60%) y altos valores de la relación entre la superficie construida y la superficie de parcela (conocida como FOT o capacidad constructiva, en términos normativos), La construcción en altura sobre parcelas de pequeñas o medianas dimensiones suele convivir con tejidos residenciales, comerciales o mixtos de baja altura, ocasionando problemas morfológicos (grandes paredes medianeras a la vista, invasiones a la privacidad, tendido de sombras, etc.).
- Estos valores de densidad disminuyen en las áreas alejadas de dicho eje, aunque en ningún caso llega a presentar patrones de dispersión urbana.

- En áreas de viviendas precarias y en áreas de usos industriales exclusivos o mixtos, se registran altos índices de ocupación de suelo, aunque no se acompañan en general con valores altos del indicador FOT.

Análisis del marco institucional existente para la implementación del Plan Urbano Territorial.

Como se ha señalado, la situación administrativa institucional heredada por la actual gestión estaba caracterizada por criterios organizativos y operativos y recursos tecnológicos muy precarios.

Esto ha derivado en insuficiencia normativa, irregularidad administrativa y un notable atraso en la instrumentación de esquemas y tecnologías propias de una administración contemporánea.

Esta situación caracteriza todas las áreas del gobierno municipal, pero resulta especialmente notoria en el área de planeamiento y gestión urbanística. A los efectos de desarrollar las estrategias necesarias para cumplir los objetivos del Plan resulta imprescindible que en forma simultánea se avance en una profunda modernización institucional, técnica y operativa (que no puede ser desarrollada previamente a otras acciones del Plan, pues esto implicaría el sacrificio de una gestión y la persistencia en el tiempo de los graves problemas territoriales que sufre el municipio).

Criterios organizativos

En lo que respecta a los criterios organizativos, el Municipio de Lanús, que presenta como marco jurídico la Ley Orgánica de Municipalidades (Decreto N° 6769/1958), tiene una estructura orgánico funcional, en la que, además de una Jefatura de Gabinete, hay siete Secretarías, a saber: Secretaría de Gobierno, una Secretaría de Planificación Estratégica y Ordenamiento Ambiental, una Secretaría de Salud, una **Secretaría de Protección Ciudadana, Convivencia y Acceso a la Justicia**, una Secretaría de Políticas Sociales, Cultura y Educación, una Secretaría de Economía, Finanzas y Producción y una Secretaría de Obras de Infraestructura.

De las mencionadas Secretarías, la de Planificación Estratégica y Ordenamiento Ambiental, tiene a su cargo todo lo relativo al mantenimiento urbano (higiene y limpieza urbana, arbolado, luminarias y semáforos la coordinación de los residuos urbanos) a la política ambiental, la Planificación (ordenamiento territorial, proyectos especiales y la de información catastral y cartográfica), el IMDELA (Instituto Municipal de Desarrollo Económico de Lanús). Vale destacar que este organigrama fue aprobado por el Concejo Deliberante en diciembre de 2011, mediante Ordenanza N° 11.175.

Sin embargo, entendemos que el sistema organizacional del Municipio debe contar con una estructura que debe ser concebida para hacer efectivo y eficiente su funcionamiento, y que articule racionalmente las áreas, de acuerdo con una concepción más o menos jerarquizada.

Efectuado un análisis del organigrama de esta Secretaría, observamos que la Planificación tiene rango de Dirección General y aquí detectamos una debilidad del marco institucional ya que esta área debe tener un rol fundamental en la puesta en marcha e implementación de un Plan Estratégico Urbano Territorial. La implementación del Plan va a requerir de la intervención de casi todas las áreas de gobierno. Por lo tanto, para articular entre las mismas va a ser central el rol del área del Planeamiento, la que –fundado en criterios organizacionales básicos- no podría llevar adelante este rol si tiene una jerarquía inferior a aquellas aéreas que debe articular.

Es por ello, que consideramos necesario la jerarquización del Área de Planeamiento, llevándola a tener rango de Secretaría en el organigrama municipal, separándola de todo lo referido al mantenimiento urbano (higiene y limpieza urbana, arbolado, luminarias y semáforos la coordinación de los residuos urbanos). Podría considerarse incluir dentro de esta Secretaría lo referido a la política ambiental.

A su vez, esta jerarquización es necesaria en tanto se constituya una Agencia de Desarrollo Local o una Sociedad Municipal de Urbanización, de la que el/la Secretario/a de Planeamiento debiera ser el Coordinador Ejecutivo y parte del directorio.

Para llevar adelante esta modificación en la estructura orgánico-funcional se requiere que se remita al Concejo Deliberante el proyecto de Ordenanza que modifique la Ordenanza N° 11.175.

Análisis foda de la situación actual y futura de las variables analizadas

A partir del diagnóstico realizado, el equipo de consultores confeccionó una matriz articulando las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que actualmente caracterizan al Partido de Lanús.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Ubicación geográfica	Cercanía y límite al norte con la Ciudad de Buenos Aires (CABA) que le representa vínculos económicos significativos y aprovechables con 180 mil empresas, con el 23% del PBI argentino y con un ingreso per capita de tres veces el promedio nacional.	
Urbanización	Prácticamente la totalidad del municipio fue urbanizada en los primeros ciclos de expansión de la RMBA, y consecuentemente tiene un alto grado de consolidación urbana. Cuenta con todos los servicios básicos, buena accesibilidad, redes de transporte público. El predio ACUBA (polo curtiembre): Desarrollo habitacional y urbano contemplando los asentamientos existentes. PLAN DE URBANIZACIÓN DE VILLAS Y ASENTAMIENTO PRECARIOS EN RIESGO AMBIENTAL DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO. PROYECTO DE URBANIZACION VILLA JARDIN. PROYECTO CAMINO DE SIRGA. Mejor comunicación vehicular desde y hacia la Ciudad de Buenos Aires. Participación de cooperativas coordinadas por la ACUMAR y el Municipio de Lanús.	Baja calidad de urbanización del espacio público (pavimentos, señalética, mobiliario urbano). Alto grado de urbanización pero muy heterogénea. Se aprecia una combinación de barrios marginales, villas y asentamientos, sectores residenciales de elevado poder adquisitivo e industrias de obsoletas a modernas. Villas y asentamientos ocupan 265 (6%) hectáreas con 16.898 viviendas donde habitan 67.826 (15%). Hacinamiento.
Estructura urbana	Con excepción del Riachuelo, permeabilidad de los límites físicos del municipio respecto a las localidades vecinas.	Fragmentación entre barrios y localidades La discontinuidad de algunos ejes viarios con capacidad estructurante Desconexión entre sectores este y oeste del centro de Lanús.
Espacio público	Alta densidad de ocupación, en términos relativos dentro de la RMBA. El Plan Quinquenal interno del Municipio traza como uno de sus objetivos al desarrollo paisajístico de espacios públicos y arbolado urbano.	Escasez de espacios libres de uso público o colectivo, potenciada por la falta de vinculación entre los mismos.
Tejido urbano	Tejidos barriales de escala agradable y con disponibilidad de espacios abiertos. La heterogeneidad morfotipológica del tejido urbano, lo cual configura un paisaje urbano característico con diversidad de usos y usuarios. La dispersión de pequeñas industrias, generalmente talleres textiles, y su mixtura con usos residenciales, acorta las distancias de viajes, genera un tejido dinámico (en diferentes franjas horarias) y económicamente activo.	Convivencia traumática de edificios en altura y casas bajas en zonas centrales y corredor Av. Yrigoyen. La complejidad de la manzana suburbana y las ventajas derivadas de la mixtura funcional, plantean paralelamente problemáticas específicas de regulación como la compatibilidad de usos y tipologías disímiles, la adecuación de la infraestructura (servicio cloacal y red viaria), la correcta categorización de industrias más o menos contaminantes, los conflictos ambientales, etc.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Espacios vacantes		Hay insuficiente sistematización y consolidación de la información respecto de los predios vacantes y su estado dominial
Equipamiento	Educativo: Universidad de Lanús. Razonable disponibilidad de infraestructura. Salud: Razonable disponibilidad de infraestructura. Sociocultural: Equipamientos de la Universidad de Lanús, Concurso de anteproyectos para el Centro Cultural y Educativo Municipal "Leonardo Favio". Recreativo y deportivo: Club Atlético Lanús y otras entidades	Sociocultural: Carencia de cines, teatros, museos, centros culturales, etc. Recreativo y deportivo: Escasa oferta municipal
Institucional / Identitario	Cuenta con una institución histórica con gran nivel de representatividad como el Club Atlético Lanús, con llegada a todo el territorio y otra también de gran importancia, el Club Talleres de Remedios de Escalada.	La falta de representatividad (con la excepción del Club Atlético Lanús) a nivel institucional
Normativa urbana	Mediante la Ordenanza N° 11.152 se aprobó el nuevo Código de Planeamiento Urbano y Edificación	Normativa genérica, desactualizada y con pobres instrumentos para la regulación del desarrollo urbano. No está resuelta la regulación de edificios en altura. Disociación entre la ciudad "planificada" que sugiere el Código de Planeamiento Urbano (y el Decreto 1038/70) y la ciudad "real" existente.
Gestión urbana / Planificación	Voluntad planificadora y de modernización de la gestión.	Falta de tradición planificadora. Fuerte dependencia de instancias jurisdiccionales provincial y nacional. Información dispersa, desactualizada o insuficiente.
Situación Patrimonio Arquitectónico	Hay algunas áreas con valor arquitectónico importante como el entorno de la estación Remedios de Escalada, el barrio Las Colonias. subsido en el marco del programa "Recuperarq", destinado precisamente a valorizar el patrimonio arquitectónico de la provincia de Buenos Aires: para refaccionar la Iglesia Santa Teresa de Jesús	Degradación del patrimonio arquitectónico - urbano en el barrio "Las Colonias".
Situación habitacional	Déficit relativamente menor en relación a la oferta existente, comparativamente al promedio de la RMBA. Fuerte presencia de programas de mejoramiento, urbanización, y regularización dominial (PROMEBA, Programa de Emergencia Habitacional, Plan Arraigo...) Voluntad de ajustar los programas a las necesidades locales: realización de censos en las villas, incorporación de un componente de participación social en la gestión (Ej. Mesa de Gestión de Villa Jardín) Por la intervención de ACUMAR, numerosos proyectos de reurbanización en el área ribereña (Predio ACUBA, Villa Jardín, predio Vialidad, Barrio Pampa, Área ferrocarril Belgrano Sur).	Ocupación de antiguas trazas ferroviarias, especialmente la del "Ferrocarril Provincial", que actualmente mantiene en gran medida el derecho al paso, pero que están siendo paulatinamente ocupadas. Aumento de modalidades de urbanización "informal". Zonas marginales y con fuertes déficits de infraestructura. Dificultad económica para el acceso a la vivienda Por la presencia de ACUMAR, concentración de la mayor parte de los proyectos en la zona del Riachuelo, postergando otras zonas del partido. Deterioro de conjuntos estatales de vivienda social. Inexistencia de programas de mejoramiento. Deterioro de viviendas de clase media, sin capacidad de renovación o mantenimiento. Tenencia precaria de las viviendas (comparar con datos censo 2010) Construcción de tipología en altura sin un marco de planificación adecuada.
Aspectos demográficos	Estabilidad poblacional, sin perspectivas de grandes demandas socio-territoriales por migraciones o crecimiento vegetativo.	Estancamiento de la población.
Situación Ambiental	Zonas bajas/ inundables: Río Matanza-Riachuelo fue rectificado y canalizado hasta Puente Alsina con el objeto de aumentar su capacidad de drenaje. PLAN DIRECTOR BÁSICO DE DRENAJE PLUVIAL DE LA CUENCA MATANZA-RIACHUELO Zonas industriales/ Pasivo ambiental: Obligación de empadronamiento de los establecimientos industriales radicados en la Cuenca Matanza Riachuelo (Resolución N° 7 /2009, ACUMAR). Declaración como Agente Contaminante a las industrias que posean algún parámetro fuera de norma obligándolas a presentar un Programa de Reversión Industrial (PRI).	Zonas bajas/ inundables: Crecimiento de la población y de las actividades productivas dio lugar a la localización de población e industrias en zonas inundables (antiguos meandros): Villas Radio El Puente y San Francisco de Asís. Zonas industriales/ Pasivo ambiental: Es muy difícil identificar con precisión zonas críticas o de riesgo industriales en el municipio, sin llevar a cabo un relevamiento más extenso de las áreas identificadas como industriales, ya que la mayor parte de la información o publicaciones accesibles no localiza las áreas o ex áreas industriales específicamente del municipio.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Fiscal		Débil recaudación propia. Su presupuesto se agota en gastos corrientes y obras de bacheo, con poco margen para la inversión.
Industria	Cercanía a CABA Fuerte tradición industrial Lanús posee empresas industriales diferenciadas y significativas. Aglomeraciones productivas en curtiembres y productos de cuero y calzado, productos de papel, metalmecánica y autopartista. Agregando madera y alimentos son siete sectores cuya actividad genera importante valor agregado con potencial de generar desarrollo. Potencial desarrollo del sector tecnológico. La evolución del perfil industrial y su impronta en el tejido y el carácter del municipio	El parque CEPILE, de propiedad mixta, estatal y privada, se encuentra actualmente completo. Necesidad de resolver impactos ambientales, en algunos casos muy graves. Problemas de accesibilidad para transporte de carga
Comercio	Tradición de comercio barrial, sin oferta de grandes superficies. La presencia de la feria “La Salada”, en el partido vecino de Lomas de Zamora, representa un inmenso flujo de personas y productos. Es posible que numerosos talleres textiles presentes en el partido, de carácter informal, comercialicen su producción allí.	Problemas urbanos de los centros. Carencias identitarias y simbólicas (centros sin “marca”). El carácter informal de la Feria la Salada y de los numerosos talleres domésticos textiles dificulta la obtención de información cuantitativa confiable, y la posibilidad de ejercer cierto control o diagramar intervenciones precisas relativas a la actividad.
Empleo	Se cuenta con mano de obra capacitada y disponible en el Municipio. Según nuestras estimaciones, alrededor de 17.900 personas, 8% de la PEA, busca trabajo y 20.200, otro 9 %, procura trabajar más.	No se dispone de oferta en ciertas especialidades como en aparadores (oficio de los que arman el zapato). Se requiere disminuir el trabajo en negro de alrededor del 50% –en el sector textil muy difundido es de 70%.
Conectividad y accesibilidad	Lanús es uno de los partidos del Conurbano que no cuenta ni necesita una autopista de acceso al área central de la CABA. En cambio, sí cuenta con accesos cercanos que le permiten su conexión por autopista a otros partidos de la RMBA. El par Av. Irigoyen – FC Roca como eje conector regional. Lanús tiene un centro de trasbordo de importancia regional: la estación Lanús del FC Roca, que le otorga una conexión importante con la CABA y el resto de la RMBA. Relaciones funcionales fluidas hacia afuera del municipio, tanto por motivos laborales o de estudio, como de compras u ocio (culturales, sociales, deportivos).	Fragmentación y problemas de accesibilidad y conectividad por barreras urbanísticas. Desajustes de movilidad en el corredor Av. H. Yrigoyen. De los nueve puentes que forman la conexión entre la CABA y la zona sur del Conurbano, sólo uno vincula la CABA con Lanús: Puente Alsina, que se encuentra enmarcado en un contexto de relativo aislamiento en lo que a vínculos complementarios se refiere.
Veredas y circulación peatonal	Las veredas en el Partido son mayormente anchas, habilitando una correcta circulación peatonal y arbolado urbano.	Las veredas están invadidas y obstaculizan la circulación peatonal. La acumulación de escombros producto de obras viales y de desechos domiciliarios obstruyen la circulación por las veredas. El estado de conservación de las veredas es disímil. En su mayoría se encuentran deterioradas. Es escasa la circulación peatonal, con excepción del entorno de la estación Lanús. Considerando la alta densidad de población del partido, una de las mayores de la RMBA, cabe preguntarse si esto tiene relación con el estado de las aceras y su permanente invasión o bien con cuestiones de seguridad. Ambas son pertinentes en vistas a revisar la movilidad del partido. En el Camino de Sirga se alternan zonas sin veredas con otras en las que son muy estrechas; lo que atenta contra la seguridad peatonal. El débil cumplimiento de las normas que evidencia la ocupación generalizada de las veredas por parte de los comercios y de los vehículos y el desorden del tránsito señala una cultura local en donde convergen actitudes de la población y de las autoridades.
señalización		La señalización no revela la identidad del partido ni indica el límite entre Lanús y sus vecinos. Lanús no está lo suficientemente presente en la señalética, y consecuentemente, en la vía pública. La señalética urbana es deficiente o inexistente. Los nombres de las calles se pintan sobre las paredes de las esquinas, incompletos y con dificultades de legibilidad. La señalización vial horizontal es casi inexistente, y las verticales y luminosas deficientes: las señales y semáforos están oxidados y/o torcidos al punto de apuntar a lugares incorrectos.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Autotransporte público	En el Partido de Lanús operan siete líneas de autotransporte de jurisdicción comunal que se encuentran regularizadas en su totalidad. Por una reglamentación propia de la Municipalidad, deben contar con playones de estacionamiento, por lo que no suelen estacionar sus unidades en las calles del Partido.	La Dirección de Tránsito de la Municipalidad no identifica problemas respecto al autotransporte público local. No obstante: La antigüedad media de la flota supera a la de otros partidos de la RMBA (es mayor a 10 años y llega a los 17 para las líneas 522 y 527). No se registra la utilidad de disponer de información relativa a la cobertura temporal (frecuencia, regularidad) del servicio. No se prevén relevamientos específicos para calibrar el diseño y cobertura territorial de la red conforme a la dinámica de movilidad del partido.
FFCC	En Lanús existen seis pasos ferroviarios sobre y bajo nivel que evitan o reducen los problemas de saturación y seguridad vial que tienen otros pasos a nivel sobre el FC Roca. Lanús tiene en operación ramales de los FC Belgrano Sur, con cabecera en Valentín Alsina, y Roca. Éste último le imparte una marca decisiva a la fisonomía del partido.	El trazado del FC Roca es una barrera urbana, especialmente en relación con los pasos peatonales y no motorizados. El uso del remis en las inmediaciones de las vías del FFCC Roca, se atribuye a motivos de seguridad. Se evita realizar el cruce caminando. La declaración de la emergencia de seguridad en el municipio, puede perjudicar la movilidad peatonal e incrementar la participación de remises. La Estación Lanús es un lugar de congestión importante para los niveles del partido. La Estación de Lanús tiene un estado diferencial a uno y otro lado de las vías: aceptable al oeste y deficitario al este. La accesibilidad para personas con movilidad reducida es deficiente en instalaciones y cruces del FC Roca. El FFCC Belgrano Sur cuenta con una muy baja frecuencia, y muchas veces el servicio se ve interrumpido a la altura de la Feria "La Salada" por la intrusión de las vías con puestos de venta.
Pavimentación y bacheo	Las calles del partido están pavimentadas en su totalidad. El Municipio destina una proporción significativa de su presupuesto en obras en el mantenimiento y la reparación vial (se solicitó al Municipio el presupuesto 2011, pero aún no contamos con los datos precisos).	La falta de mantenimiento y especialmente la ausencia de planificación urbana que sufrió la ciudad durante los últimos años provocaron una situación de gran deterioro de las calles del Partido que requieren de una fuerte inversión en Obra Pública. Actualmente las calles se encuentran en mal estado en buena parte del partido. La inversión pública en mantenimiento vial tiene un peso relevante en el reducido presupuesto municipal (luego del pago del personal municipal) y la calidad del pavimento es cuestionable (no más de 2 años de duración). El municipio no cuenta a la fecha con una evaluación del estado del pavimento, consistente en el relevamiento de las fallas más significativas que afectan al mismo. Existen sectores de la población ubicados en urbanizaciones informales (villas y asentamientos), sin calles pavimentadas, representando un 1,6% de la población del municipio
Centralidades	Centros comerciales consolidados e incorporados al imaginario social. Complementariedad con otros centros regionales (Lomas, Constitución, Pompeya) En un orden de magnitud inferior al entorno de la estación Lanús del FC Roca (que es de una importancia que excede al partido), en la zona de Valentín Alsina es significativa la localización de comercios y la circulación de automóviles y peatones. La estación Villa Caraza se constituye también en una centralidad de relativa importancia, con significativa actividad comercial y circulación de colectivos.	Debilidad de sus centralidades frente a la dinámica de renovación de otras del sur metropolitano (Ej. área de centralidad de Las Lomitas) Carencias identitarias y simbólicas (centros sin "marca").
Tránsito	Si bien el Partido no cuenta con una red de tránsito pesado especialmente diseñada o definida, los camiones circulan por lo que sería su red de tránsito pesado "natural": las avenidas Hipólito Yrigoyen y Remedios de Escalada.	El desorden del tránsito es un problema más significativo que el tránsito en sí. La circulación en el Partido se ve obstaculizada en gran medida por el incorrecto estacionamiento y detención de vehículos particulares y de carga. En el orden interno, este problema es tanto o más significativo que la congestión. El Municipio enfoca las acciones del plan quinquenal en el ordenamiento del tránsito vehicular y la congestión pero no cuenta con mediciones de tránsito. Falta infraestructura adecuada para realizar carga y descarga y una red de tránsito pesado.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Gestión (movilidad y transporte)		Se observa la ausencia de un sistema de gestión vial que integre las necesidades de todo el municipio. Hay déficits de articulación entre áreas de la administración municipal: la Dirección de Tránsito trabaja en un proyecto de red de tránsito pesado desconocido por la Secretaría de Obras Públicas. Escasa disponibilidad de profesionales y equipos para realizar las tareas, sobre todo en el área de Tránsito. Hay un registro débil de la utilidad de información disponible para aplicarla a la gestión del transporte y la movilidad local. Por ejemplo, los mapas del partido no consignan calles cerradas con paredes y rejas en algunas zonas de galpones de Lanús Este). Se percibe una visión del ordenamiento del tránsito y del transporte identificada con obras, y un “menosprecio” de información útil para gestionar la movilidad, el transporte y el tránsito del partido. Saber para qué sirven los datos disponibles o cuáles faltan está en función de un sentido orientador de la acción. Se implementan acciones en forma desarticulada: la cantidad de rampas para mejorar el desplazamiento de personas con movilidad reducida es significativa y disonante con el mal estado de veredas y calles. Hay faltantes de datos para un diagnóstico apropiado del tránsito y del transporte del partido.
Gestión (infraestructura)		No se conoce en detalle un inventario de la infraestructura disponible y el proyecto de inversiones a realizar resulta incierto.
Alumbrado público	El servicio de alumbrado público se presta sobre el 100% del espacio público formal del municipio conformado por las calzadas, plazas, plazoletas, bulevares, parques y plazas	Todavía existen sectores de la población ubicados en urbanizaciones informales (villas y asentamientos), que no se encuentran alcanzados por el servicio de alumbrado público, representando un 1,9% de la población del municipio. El contrato de mantenimiento del alumbrado público no contempla mediciones de iluminación para la detección de deficiencia en los niveles iluminación, sobredimensionamiento en la prestación del servicio y consecuentemente su recambio, modernización o repotenciación. Por otro lado tampoco contempla la construcción de nueva infraestructura o la remodelación de la existente e instalación de nuevas redes para el servicio de alumbrado Público: postes, luminarias y demás equipos infraestructura asociados, por requerimiento del crecimiento de la ciudad, por remodelación o construcción del espacio público. Estas deficiencias contractuales en este servicio público no pueden ser cubiertas por el municipio dado su ajustado presupuesto, y son cubiertas, en parte, por programas financiados por los gobiernos nacional y provincial
Desagües pluviales	El municipio de Lanús cuenta con programas de mantenimiento de la red pluvial secundaria (limpieza y desobstrucción de sumideros, construcción de sumideros nuevos y cordón cuneta, etc), que permiten atender las deficiencias actuales en cuanto a la capacidad de evacuación de los excesos pluviales.	Los actuales desagües para la evacuación de los excesos pluviales del municipio de Lanús son insuficientes debido por un lado al aumento de la escorrentía como consecuencia de la impermeabilidad urbana actual respecto de los parámetros de diseño de la red.
Nivel de napa freática	El municipio de Lanús cuenta con un programa para atender la contingencia de ascenso del nivel freático en todo el distrito de Lanús con la puesta en operación de 416 bombas depresoras.	
Provisión de servicios (agua, potable, cloacas, gas natural, electricidad)	El servicio de provisión de Agua Potable por red alcanza a casi la totalidad (99,9%) de la población de Lanús. La electrificación es prácticamente total, abasteciendo al 98,6% de la población del Municipio de Lanús El servicio de provisión de energía eléctrica no presenta restricciones desde el punto de vista de la generación La cobertura de gas por red en el Municipio de Lanús alcanza al 87,6% de la población. Red Cloacal: PLAN DIRECTOR DE AYSA, PLAN CLOACA + TRABAJO. 99,9 % del municipio tiene acceso al agua corriente. PLAN AGUA + TRABAJO	Actualmente se encuentran sin servicio de agua potable por red el denominado Barrio San Martín con una población de 1944 habitantes y 583 viviendas alojadas en 14 manzanas La descarga de efluentes cloacales solo alcanza al 38% de los habitantes, ubicándolo por debajo de la cobertura media del AMBA (47%). Todavía existe en el municipio alrededor de 56.000 habitantes (12,4%), asociada al sector de bajos recursos, que no tienen acceso al servicio de gas de red, debiendo abastecerse de este vital insumo a partir del gas natural licuado en garrapas Red cloacal: 62,2 % de la población no cuenta con desagüe a red cloacal.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Provisión de servicios (agua, potable, cloacas, gas natural, electricidad)		El servicio de agua potable ha llegado antes que el servicio cloacal esto ha tenido consecuencias ambientales, dado que la llegada independiente del agua sin adecuados servicios de evacuación ha contribuido a incrementar el volumen de agua en la cuenca, y por consiguiente se ha producido una elevación el nivel de agua de la napa freática, originando inundaciones con agua contaminada en el interior de las viviendas.
Gestión de Residuos Sólidos Urbanos	<p>El servicio de recolección de residuos sólidos urbanos en el municipio de Lanús alcanza al 98,4 % de la población</p> <p>Educación ambiental en los colegios.</p> <p>Programas de educación ambiental existentes. Legislación existente.</p> <p>La existencia de una tendencia a la separación de RSU. Conciencia del valor económico de los RSU. Desarrollo informal de cultura de reciclaje.</p> <p>Llegar a generar un sistema de separación de residuos en origen</p> <p>Ley basura cero</p> <p>Manejo informal con gran capacitación separación y creciente conciencia en separación en origen.</p> <p>Existencia de y varias ONGs, empresas, cooperativas, industrias y organismos con soporte legal y técnico para la gestión de valorización de los RSU.</p> <p>Se están implementando políticas y planes específicos para reducir la vulnerabilidad de los grupos desfavorecidos, para el desarrollo del ordenamiento territorial y el saneamiento de la cuenca Matanza/Riachuelo.</p> <p>Recolección realizada por "cartoneros" concluye en las industrias que reciclan.</p> <p>El predio ACUBA (polo curtiembre): Limpieza de basurales, instalación de planta de tratamientos de efluentes cloacales e industriales.</p> <p>PLAN MAESTRO DE GESTION DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO. Se erradicado 25 basurales.</p> <p>PROYECTO LIMPIEZA DE MÁRGENES MATANZA-RIACHUELO</p>	<p>la generación de residuos se ha incrementado desde las un 28% en los últimos 10 años sin haberse registrado aumentos significativos de la población..</p> <p>La recolección de residuos en aquellas zonas ocupadas por población de bajos recursos (villas y/o asentamientos) donde se dificulta el acceso por cuestiones de seguridad o de topografía (presencia de calles de tierra o pasillos estrechos), es insuficiente, incrementándose el riesgo ambiental y sanitario para las personas que ya viven en situación de pobreza los residuos de construcciones públicas o privadas, demoliciones y obras viales, cualquier tipo de poda que no sea domiciliaria, no están incluidos en el contrato de recolección con el incremento del riesgo de formación de puntos de arroj crónicos o basurales</p> <p>Carencia de educación /conciencia ambiental en el manejo de los RSU en vía pública.</p> <p>Falta de educación y conciencia sobre la peligrosidad de los residuos. Cobertura cloacal insuficiente.</p> <p>Intrusión de los RSU por parte de recicladores urbanos (recolección selectiva informal) con efectos sobre la higiene urbana y sobre el drenaje.</p> <p>Generación de residuos domiciliarios RSU mezclados con residuos industriales y patogénicos.</p> <p>Incremento del volumen de generación de RSU.</p> <p>Faltan políticas sobre valorización de RSU a nivel nacional.</p> <p>Ausencias de normativas de ciclo integral y de reciclado.</p> <p>Indefinición legislativa a causa de la superposición de normas de origen diverso, tanto sectorial como local.</p> <p>Vacios e inconsistencias normativas que hacen muy difícil su aplicación.</p> <p>Superposición de competencia jurisdiccional en materia de regulación del área.</p> <p>Falta de coordinación entre los planes municipales, provinciales y nacionales.</p> <p>Falta de capacidad de algunos organismos para planificar y llevar a la práctica el desarrollo sostenible, y de promover la participación de la comunidad, inclusión de la iniciativa privada y el rol del estado.</p> <p>Zonas ocupadas por población de bajos recursos (villas y/o asentamientos) por cuestiones de seguridad o de topografía el servicio de recolección es insuficiente.</p> <p>Los residuos de construcciones públicas o privadas, demoliciones y obras viales, cualquier tipo de poda que no sea domiciliaria, no están incluidos en el contrato de recolección con el incremento del riesgo de formación de puntos de arroj crónicos o basurales.</p> <p>Círculo informal de residuos que trasciende las jurisdicciones son transportados en tren, camión o carros desde la Ciudad de Buenos Aires (aproximadamente 200tn/día).</p> <p>Existen 32 puntos de arroj y 27 basurales (2010). Casi un tercio se encuentran en la zona próxima al Puente Alsina, única conexión con la Ciudad de Buenos Aires.</p>
Normativa General		Falta de un sistema de ordenamiento normativo
CONCLUSIONES	<p>CONSOLIDACIÓN Y HOMOGENEIDAD DE AMPLIOS SECTORES DEL TEJIDO URBANO.</p> <p>CERCANIA A LA CABA.</p>	<p>PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD.</p> <p>CARENCIA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS ESENCIALES.</p> <p>ESCASO ATRACTIVO DE LAS AREAS CENTRALES.</p>

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Estructura urbana	Mayor conectividad por puentes y cruces sobre barreras. Integración de zonas marginales a urbanizar.	
Tejido urbano	Renovación "PyME" parcela a parcela.	Degradación por obsolescencia tipológica, envejecimiento y pauperización de la población, etc.
Espacio público	Recuperación del Riachuelo. Cesión de espacios verdes y públicos por desarrollos privados en grandes proyectos urbanos integrales.	
Operaciones urbanas / inmobiliarias	Gran dinámica inmobiliaria y tendencia de sus habitantes a la permanencia dentro del propio municipio.	Fragmentariedad de las operaciones urbanísticas, sin una visión estructural a nivel local.
Estructura urbana	Potencialidad de algunos ejes viarios (por Ej. Av. Remedios de Escalada de San Martín, Av. Gral. de San Martín, Av. Hipólito Irigoyen -Pavón-, eje 25 de Mayo-9 de Julio), por sus continuidades y extensión a escala metropolitana para convertirse en ejes estructurantes, tanto desde el punto de vista de la movilidad como de la jerarquización del tejido a partir de una regulación urbanística específica.	
Urbanización	80% de las villas se encuentran ubicados en predios fiscales. Esta situación se presenta claramente como una ventaja a la hora de impulsar políticas de urbanización o mejoramiento de villas y asentamientos.	Consolidación de la situación actual
Espacios vacantes	Predios vacíos (ACUBA, Fabricaciones Militares, etc.) para la implantación de proyectos urbanos Posibilidad de sistematizar los espacios libres existentes (plazas, parque polideportivo, bulevares o avenidas arboladas) y potenciales (predios vacíos de propiedad privada, abandonados o en desuso, espacios residuales de los trazados ferroviarios, vacíos remanentes en ambos márgenes del Riachuelo. Los terrenos adyacentes a las vías del FC Roca, que lo dividen en dos mitades de similar extensión, constituyen espacios vacantes excepcionales para el partido.	
Equipamiento		Educativo: Degradación y falta de mantenimiento de la infraestructura existente por problemas presupuestarios. Salud: Degradación y falta de mantenimiento de la infraestructura existente por problemas presupuestarios. Recreativo y deportivo: Estancamiento por falta de recursos presupuestarios o problemas de gestión.
Situación habitacional	Planes de radicación en marcha. Disponibilidad de viviendas existentes en condiciones razonables para su renovación y adaptación.	Obsolescencia y degradación de la oferta residencial existente por falta de recursos debido al envejecimiento y pauperización de la población.
Normativa urbana	Hay expectativa de algunos agentes sociales por la actualización normativa, lo cual puede favorecer dicho proceso.	
Gestión urbana / planificación	Disponibilidad de recursos del gobierno nacional y de ACUMAR	
Aspectos demográficos		Envejecimiento de la población. Emigración de sectores dinámicos y con capacidad de gasto e inversión.
Situación Ambiental	Participar del mercado internacional con valor agregado con industrias limpias que cumplimentan los requerimientos ambientales y de ACUMAR. Saneamiento del Riachuelo. Proyecto en gestión para la Instalación de la planta de tratamiento de efluentes de la industria del cuero Zonas Industriales/ Pasivo ambiental: Acciones impulsadas por ACUMAR para mejorar la gestión ambiental de las industrias.	Problemas generados a partir de las frecuentes inundaciones Los pasivos ambientales presionan hacia la des-localización de industrias sucias o a actualizar plantas atenuando el riesgo ambiental. Zonas bajas/ inundables: La impermeabilización de los suelos, el vuelco de residuos sólidos (bloqueando los desagües), la elevación de las napas (por causas naturales y antrópicas), la presencia de pozos negros por falta de infraestructura de servicios (cloacas), entre otros, disminuyen el drenaje urbano, incrementando el riesgo de inundaciones. La contaminación de las aguas superficiales del Río Matanza-Riachuelo alcanza niveles muy altos. En las aguas subterráneas, también existen serios problemas de contaminación debido al uso intensivo de sistemas domiciliarios de eliminación de efluentes cloacales tanto en las aguas de la napa freática como del acuífero Pampeano. Zonas Industriales/ Pasivo ambiental: Problemas de gestión para aplicar la legislación vigente

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Factores Macro-económicos de contexto		Revaluación del peso, inflación de costos, competencia desleal de China, India (cuero, calzado, textil) , atraso tecnológico (industria gráfica), falta de acceso al crédito (alimenticia)
Industria	Es intención en el partido crear un nuevo parque industrial. Un posible esquema para el emprendimiento según IMDELA es que los propietarios de galpones en desuso los cedan en alquiler a cambio de sus deudas de impuestos municipales. Se pretende instalar un polo tecnológico, incubadoras de empresas, fábricas no contaminantes y otorgar un subsidio o exención impositiva por cada empleado ocupado de la zona. Estas acciones requieren de un decreto del intendente. Se podrá mejorar en accesibilidad y seguridad el actual parque industrial CEPILE Disponibilidad de predios y edificios para reciclar y adaptar a nuevas actividades económicas. Recuperación del Riachuelo.	
Comercio		Oferta de grandes superficies y centros barriales prestigiosos en otros distritos vecinos.
Financiación	Amplio acceso del Municipio a las líneas de crédito subsidiadas que otorga la Nación, sus secretarías y organismos. Debería difundirse el proceso de obtención entre industrias. Apoyo de otras jurisdicciones (nacional, provincial, ACUMAR) para la realización de obras de infraestructura, servicios y mejoramiento habitacional. El PROMEBA (barrio Eva Perón y entornos) y el proyecto de urbanización de Villa Jardín.	
Desarrollo económico	El municipio lleva a cabo, a través de IMDELA, trece acciones de apoyo a la actividad productiva que de profundizarse generarán actividad económica. El plan estratégico podría desencadenar inversiones.	
Conectividad y accesibilidad	Las labores sobre el camino de sirga a cargo de ACUMAR. Esto incluye proyectos de nuevos puentes sobre el Riachuelo amparados por el interés de los gobiernos de Ciudad y Provincia en un vínculo metropolitano. La transformación y modernización del entorno al Puente Alsina, conexión entre la CABA y Provincia. La futura estación Pompeya de la línea H del subte, a 5 cuadras de Puente Alsina, que ya está licitada.	Existe un único puente de conexión con la CABA y el partido no tiene potestad para concretar nuevos puentes sin la intervención de otros niveles de gobierno. Lanús cuenta con pocas rutas provinciales, por lo que resulta poco integrado a la red vial secundaria. Ausencia de centros de trasbordo y conexión al interior del partido. En Puente Alsina no hay una continuidad con el centro de trasbordo y el movimiento comercial que se encuentran en la Ciudad de Buenos Aires, al otro lado del Riachuelo.
Circulación Peatonal	El proyecto de puesta en valor y peatonalización del viejo puente carretero de Remedios de Escalada, que se encuentra cerrado desde la construcción del nuevo Puente de los Talleres.	El Puente de los Talleres, construido entre las calles 29 de Septiembre e Hipólito Yrigoyen, muestra falencias. No está preparado ni fomenta la circulación de peatones y probablemente se degrade con rapidez sobre todo el paso peatonal debajo del puente. El proyecto de puesta en valor del viejo puente, con obras asociadas para convertirlo en paso peatonal, debería servir como respuesta a este punto. Las condiciones de circulación peatonal y no motorizada en Puente Alsina son precarias, y hay posibilidades de que su uso se incremente debido a la extensión de la red de subte, en la CABA.
FFCC	La estación Lanús del FC Roca puede sustentar una identificación del partido con su centro de mayor importancia. Las estaciones Gerli (compartida con el partido de Avellaneda) y Remedios de Escalada del FC Roca, tienen volúmenes que habilitan intervenciones de tipo "blando" y bajo costo (aquellas orientadas a mejorar la información al usuario: indicación de las líneas de transporte público automotor de pasajeros en los puntos de ascenso y descenso, postes que indiquen el punto de ascenso/descenso de pasajeros, etc.). La línea del FC Belgrano Sur, con cabecera en el partido, tiene una estación en la Feria "La Salada", que constituye un importantísimo atractor a nivel Metropolitano (e incluso Nacional).	
Pavimentación y bacheo	el Estado Nacional financia las obras de pavimentación que corresponden a los programas "Rehabilitación de corredores urbanos -1ra etapa" y "Pavimentos nuevos y acceso a escuelas", lo cual permite al municipio poder programar las obras en función de sus prioridades.	

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Centralidades	<p>Desarrollo e integración de las diversas centralidades. Centros barriales de menor jerarquía que pueden mejorarse y fortalecerse.</p> <p>La Av. Hipólito Yrigoyen es una calle principal de tránsito pasante, que puede constituir una centralidad en corredor. La discontinuidad comercial entre el entorno al Puente Alsina y el centro de trasbordo que se encuentran en la Ciudad de Buenos Aires, al otro lado del Riachuelo da espacio a orientar su uso y revalorización con la habilitación de la estación Pompeya del subte H.</p> <p>El Plan de descentralización del Departamento Judicial de Lomas de Zamora y creación del Polo Judicial vecino a la municipalidad de Lanús, sobre el corredor principal Hipólito Yrigoyen.</p>	
Tránsito		<p>La extensión de la línea H de subte puede generar potenciales focos de conflicto en el entorno del Puente Alsina con la circulación vehicular, la congestión y el estacionamiento.</p>
Gestión (movilidad y transporte)	<p>Hay un flujo presupuestario fluido e importante en mantenimiento vial que permite programar la obra pública, registrar dónde se gasta en qué tipo de reparación y mejorar el control de obra.</p>	<p>Aceptar como “paquetes cerrados” las obras que tienen financiamiento externo y concreción local (por ejemplo, obras como el Puente de los Talleres).</p> <p>Suponer que la inversión en obra pública “garantiza” beneficios y desconsiderar aspectos de obras de menor envergadura que aparejan un sub-aprovechamiento de beneficios potenciales, e incluso problemas.</p> <p>Vialidad Provincial no dispone de datos sobre tránsito medio diario para Lanús.</p>
Gestión (infraestructura y servicios)		<p>Los problemas de financiamiento producto de contar con problemas estructurales de ingresos y baja capacidad de cobrabilidad de las tasas municipales, coloca al municipio de Lanús en una situación de inestabilidad económica que les impide, en muchos casos, manejar con autonomía las prioridades y tener un claro horizonte para llevar adelante sus programas.</p>
Alumbrado público	<p>El Municipio de Lanús con aportes del Gobierno bonaerense, a través del Fondo Provincial Solidario, realiza el reemplazo de antiguos artefactos de luz del Alumbrado Público por unidades que permitirán mejorar la iluminación en la vía pública.</p> <p>El Gobierno Nacional a través del programa para el Uso Racional y Eficiente de la Energía (PRONUREE), brinda acceso a financiamiento para que el municipio de Lanús pueda alcanzar en el corto plazo el reemplazo del 100 % del parque lumínico por lámparas de sodio con el fin de hacer más eficiente el uso de la energía.</p>	
Desagües pluviales	<p>Para atender las deficiencias actuales en cuanto a la capacidad de evacuación de los excesos pluviales, el municipio tiene la posibilidad de apoyarse en programas del gobierno nacional y provincial para mantenimiento y limpieza de conductos principales, como así tan bien el desarrollo y ampliación de la red pluvial a través de los programas. Plan Hidráulico de la Provincia de Buenos Aires y Plan Director Básico de Drenaje Pluvial de la Cuenca Matanza Riachuelo</p>	
Nivel de napa freática		<p>La recurrencia de las inundaciones ha aumentado en los últimos años, y la gravedad de las mismas también, ampliándose la superficie y el número de afectados dentro del municipio de Lanús.</p> <p>La elevación de las napas, que afecta cada vez a mayor población de Lanús; produce inundaciones, con agua contaminada, al interior de viviendas, habiéndose declarado por tanto la emergencia hídrica y sanitaria</p> <p>Falta de Promoción de una Solución Integrada a nivel regional para dar solución a la problemática del ascenso de los niveles del agua subterránea</p> <p>Lanús es una aglomeración edificada como si no estuviera localizada en una región inundable; como mínimo, un 30% del área urbanizada se ha realizado por el avance sobre zonas inundables no aptas.</p>

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Provisión de servicios (agua potable, cloacas, gas natural, electricidad)	<p>Las Fuentes de agua seguras, los sistemas de captación, de tratamiento y de distribución efectivos y controlados, reflejan un grado de calidad en el servicio de producción y distribución de agua potable con capacidad para garantizar las demandas actuales y futuras en el abastecimiento de prácticamente la totalidad de los requerimientos de los habitantes del municipio de Lanús.</p> <p>AySA cuenta con un plan de expansión de la red de desagües cloacales programado para el periodo 2007 – 2020, que beneficiará a prox 280.000 habitantes de unas 77.000 viviendas. (aproximadamente 29,29 km2). Con esta expansión se llegará a beneficiar prácticamente el 99 % de los habitantes.</p> <p>Red cloacal: Disponibilidad de financiamiento público del ámbito nacional.</p>	<p>El servicio de distribución de energía eléctrica presenta restricciones, más aun cuando se producen picos de demanda. Del análisis de la capacidad remanente del sistema de transmisión se observa que, en la zona de EDESUR, existen ternas de unión entre subestaciones con nula o muy baja capacidad para cubrir aumentos futuros en su demanda local.</p> <p>Red cloacal: No se cuenta con infraestructura de cloacas, por lo tanto se realizan pozos ciegos para desagotar las aguas residuales y excretas, con el consiguiente riesgo de contaminación de las aguas subterráneas.</p> <p>La cuenca Berazategui drena los efluentes cloacales en el Río de la Plata.</p>
Gestión de Residuos Sólidos Urbanos	<p>Se encuentran avanzadas las gestiones para la construcción de una planta de separación y reciclado de residuos sólidos urbanos en forma conjunta entre los municipios de Lanús y lomas de Zamora, lo cual permitirá reducir el enterramiento en hasta un 50 % del volumen actuales.</p> <p>Apoyo de la Secretaria de Ambiente y desarrollo Sustentable de la Nación para el desarrollo de un plan GRSU y financiamiento de puntos limpios.</p> <p>Desarrollo informal mercado de reciclables. Posibilidad de canalización a circuitos transparentes del reciclado informal.</p> <p>La crisis energética genera:</p> <p>a) Reaprovechamiento de los envases. (reuso, reciclaje)</p> <p>b) Menor desperdicio en los consumos generales</p> <p>c) Políticas empresariales de reducción packaging.</p> <p>Coordinación con la Pcia. de Bs. As. lo que posibilitaría compatibilizar y racionalizar inversiones para el reciclaje de RSU y en otras actividades comerciales que esta alternativa conlleva.</p> <p>Canalizar programas e iniciativas orientadas a generar empleos verdes.</p> <p>Unir esfuerzos y romper barreras burocráticas que impiden el funcionamiento de los planes y programas.</p>	<p>Epidemias y enfermedades. Contaminación de aguas. Riesgo ambiental y sanitario para las personas que ya viven en situación de pobreza debido a servicio de recolección es insuficiente.</p> <p>Preselección en vía pública realizada por “cartoneros”; los materiales no aprovechables se vierten en lugares no adecuados para tales fines, propiciando condiciones para la formación de nuevos basurales.</p> <p>“Carreros” realizan “limpiezas” para vecinos y comercios, quienes por una propina evitan el pago de servicios de volquetes. El destino de los desechos que los “carreros” levantan, también terminan en micro basurales.</p> <p>Población asociada al reciclaje informal con riesgos sanitarios y con economía de subsistencia regulada por un mercado no transparente.</p> <p>Demanda de tierras para disposición de RSU con escasez de recursos y áreas colmatadas.</p> <p>Disposición en la calle no controlada de embalajes y orgánicos.</p> <p>Previsibles ineficiencias y mayores costos en el manejo del ciclo de los residuos si no se realizan las evaluaciones pertinentes.</p> <p>Que se creen fuertes corrientes de intereses locales que impidan a las organizaciones centrales poner en marcha planes de acción conjunta.</p> <p>Que no se pueda lograr la confianza para poner en práctica un programa articulado continuo entre población y autoridades.</p>
Normativa general	Posibilidad de producir un proceso de consolidación normativa y generar un sistema de ordenamiento normativo	
CONCLUSIONES	<p>RECUPERACION DEL RIACHUELO.</p> <p>DINAMISMO Y BUENA INSERCIÓN POLITICA DE LA GESTIÓN MUNICIPAL EN RELACION AL ESTADO NACIONAL Y PROVINCIAL.</p> <p>TRADICION PRODUCTIVA.</p>	<p>INUNDACION Y ANEGAMIENTO.</p> <p>OBSOLESCENCIA DE LA OFERTA RESIDENCIAL Y PRODUCTIVA</p>

Proyectos existentes en el municipio y en municipios vecinos.

Para definir las oportunidades de actuación en el Partido, vinculándolas a los proyectos existentes en otras jurisdicciones, cabe mencionar en primer lugar de qué forma se distribuye las responsabilidades y la administración de servicios e infraestructura pública en los distintos niveles del Estado (nacional, provincial, municipal, CABA, otros).

El Gobierno Federal se hace cargo de:

1. Los sistemas de redes (agua y cloacas, energía eléctrica y gas natural⁸⁰);
2. Los transportes metropolitanos. Desde que se completara su privatización en los años noventa, este nivel gubernamental está a cargo de la regulación y el control del servicio de ferrocarriles. Igualmente del servicio de autobuses que unen la ciudad de Buenos Aires con los municipios metropolitanos y que está concedido a empresas privadas⁸¹;
3. La regulación y el control de las comunicaciones: los teléfonos fijos han sido privatizados y están a cargo de dos empresas privadas, mientras que la telefonía celular registra varias operadoras;
4. La red vial nacional, en particular los ingresos metropolitanos a la ciudad de Buenos Aires;
5. La enseñanza universitaria;
6. Tiene funciones ambientales en el área metropolitana;
7. La planificación y el financiamiento de programas de asistencia social;
8. El financiamiento de la vivienda social;

El Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires tiene bajo su responsabilidad, dentro de su territorio, las siguientes áreas:

1. Red vial y señalización;
2. Regulación y control del uso del suelo y la edificación;
3. Alumbrado público y mantenimiento urbano (espacios públicos y verdes, edificios públicos, etc.);
4. Regulación y control del tránsito de la ciudad;
5. Regulación y control ambiental;
6. Recolección de residuos sólidos;
7. Mantenimiento de desagües pluviales;
8. Educación primaria y secundaria;
9. Atención de la salud;
10. Vivienda social.
11. Los trenes subterráneos de la Ciudad de Buenos Aire

⁸⁰ Si bien esos servicios fueron privatizados continúan dentro de la órbita, de regulación y control, del gobierno federal. En los primeros meses de 2006 fue reestatizada la empresa de agua y saneamiento.

⁸¹ Se trata de un caso interjurisdiccional (entre dos o más provincias) que corresponde al gobierno federal.

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, sobre la porción de territorio metropolitano que le corresponde (excluida la ciudad de Buenos Aires), se hace cargo de:

1. La red vial intermunicipal;
2. La regulación del uso del suelo;
3. La regulación del transporte automotor intermunicipal;
4. La regulación y control de la distribución de energía eléctrica (fuera de la zona bajo responsabilidad federal) y que ha sido privatizada;
5. Lo mismo en parte de la red de agua y saneamiento;
6. La educación primaria y secundaria, así como la salud;
7. La seguridad, por medio de la policía provincial;
8. La vivienda de interés social.

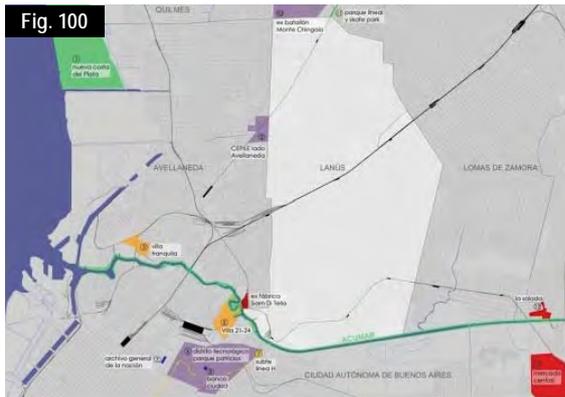
Las Municipalidades que forman parte del área metropolitana tienen, en sus territorios, atribuciones respecto de:

1. La recolección de residuos sólidos domiciliarios;
2. El mantenimiento vial;
3. El mantenimiento de los espacios públicos y el alumbrado público en sus áreas urbanas.
4. El mantenimiento y limpieza de las redes pluviales secundarias
5. Aplican la normativa provincial de regulación ambiental, así como de usos del suelo y edificación,
6. Se encargan de la atención primaria de la salud,
7. Distribuyen los recursos de asistencia social que provienen del gobierno federal y del provincial.

Por otro lado, existen tres organizaciones de alcance metropolitano: la Coordinación Ecológica del Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE), propiedad del gobierno de la Provincia de Buenos Aires y del de la Ciudad de Buenos Aires, que se encarga de la disposición final (enterramiento sanitario) de los residuos sólidos del área; el Mercado Central, propiedad de esos dos gobiernos más el Gobierno Federal, que debe controlar el ingreso de alimentos perecederos vegetales; y la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), también de esos tres gobiernos, que debe planificar y realizar obras en ese ámbito metropolitano.

Para la elaboración del Plan Estratégico se han relevado los proyectos públicos (municipales, provinciales y nacionales) y privados en ejecución en el municipio o en municipios vecinos. Debido a que dicha información se desactualiza rápidamente, no se ha incluido en el presente informe la descripción de los proyectos. Para conocerlos con detalle se recomienda recurrir a las fuentes de información correspondientes, en particular: www.lanus.gov.ar y www.acumar.gov.ar.

A continuación presentamos un listado de los principales proyectos y los mapas correspondientes.



- Plan Urbano Ambiental
- Área de desarrollo Prioritario al sur de las avenidas San Juan y Directorio
- Corporación Buenos Aires Sur SE
- Distrito Tecnológico en Parque Patricios
- Extensión del Subte Línea H hacia Nueva Pompeya
- Programa de créditos hipotecarios “Primera Casa” del Banco Ciudad
- Programa de créditos para la vivienda “Pro.Cre.Ar” (Nacional)
- Proyecto Nueva Costa del Plata
- Plan Integral de Recuperación de Plazas y Espacios Verdes de Lomas de Zamora
- Programa de descentralización de la Provincia de Buenos Aires
- Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo (PISA)
- Plan Director de Aysa (2007- 2020)
- Plan Director Básico de Drenaje Pluvial de la Cuenca Matanza Riachuelo
- Plan Maestro de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de la Cuenca Matanza Riachuelo
- Plan Hidráulico de la Provincia de Buenos Aires
- Plan Director Básico de Drenaje Pluvial de la Cuenca Matanza Riachuelo
- Programa Nacional de Uso Racional y Eficiente de la Energía (PRONUREE)
- Elaboración del Plan Maestro de Drenaje Urbano para el Partido de Lanús, Provincia de Buenos Aires
- Plan pozos depresión de napa cuenca Matanza – Riachuelo
- Planta de tratamiento de efluentes cloacales en predio ACUBA
- Ampliación de la Red Cloacal del Barrio Eva Perón
- Programa de gestión integral de residuos domiciliarios y asimilables a domiciliarios
- Proyecto de Servicio de Recolección de Residuos Domiciliarios No Embolsables “Lanús + Limpia”
- Proyecto instalación de nodos Ambientales - Ecopuntos
- Proyecto Educadores Ambientales Voluntarios
- Parque Industrial Curtidor
- Lanús más verde”
- Parquización y forestación del camino de sirga sector lanus
- Plan de Urbanización de Villas y Asentamientos precarios en riesgo ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo
- Mejoramiento Barrio Eva Perón
- Puente de los Talleres - II etapa de la obra
- “Camino de la Ribera”
- Remodelación acceso Puente Alsina
- Microestadio
- Proyecto “Ciudad Roca Negra”
- Nuevo Valentín Alsina”
- Proyecto Integral Gerli

Fig. 100 Proyectos existentes en Municipios vecinos, CABA y proyectos nacionales en marcha (ver anexo)
Fuente: elaboración propia

Fig. 101 Proyectos existentes en el Municipio de Lanús
Fuente: elaboración propia



Determinación del rol de Lanús dentro del área metropolitana

Introducción

En esta sección, cuyo objetivo central es examinar el rol actual de Lanús en el AMBA, y especialmente plantear las potencialidades de otros roles posibles, nos detendremos en el primer apartado en los distintos roles que “Lanús”⁸² ha tenido desde el comienzo del proceso de urbanización de esta área hasta la actualidad.

Para comenzar el análisis acerca del “rol de Lanús en el Área Metropolitana de Buenos Aires” nos parece pertinente retomar la discusión iniciada en la primera sección del informe a partir de la cita de Paula *et al.* (1974, p. 39), quienes argumentaban que la ausencia de algún “hecho físico significativo en torno al cual se definiera la historia lugareña a través de los siglos”, dentro del territorio comprendido por el actual partido, “hizo de lo que hoy es Lanús casi un lugar de tránsito”. Si bien en esa oportunidad sosteníamos que no acordábamos enteramente con los autores de “Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús” —especialmente por atribuirle a un pasado rural-silvestre lejano la capacidad teleológica de definir la esencia metropolitana de una localidad urbana contemporánea— acordábamos hasta cierto punto en el análisis del Lanús actual como un conector, o lugar de paso, en la primera corona del AMBA. Sin embargo, aquí ampliaremos nuestro disenso, ya que al profundizar el análisis de nuestro objeto de estudio, y puestos a reflexionar específicamente *cuál es el rol de Lanús*, resulta evidente que este diagnóstico es cuanto menos una lectura parcial desde afuera del municipio. Para casi medio millón⁸³ de bonaerenses Lanús no es “un lugar de tránsito”, sino el lugar en donde viven y desarrollan una gran parte, o la mayoría, de sus actividades. El elevado número de residentes del municipio no es un dato menor, ya que como ha sido señalado reiteradas veces, ésta es la segunda localidad en densidad urbana (con 10.068 hab/km²) en el AMBA, luego de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (14.312 hab/km²), y la primera en toda la Provincia de Buenos Aires. Por lo tanto, y aunque parezca una obviedad, el rol de Lanús como lugar de residencia y proveedor de servicios cotidianos para sus habitantes no debe ser soslayado.

Por otro lado, y tal como veíamos en las secciones anteriores, la tradición productiva-industrial del municipio es uno de los datos destacados del análisis histórico de este territorio. Si bien en la actualidad el empleo industrial no tiene la significancia que tuvo en el pasado —especialmente hasta mediados de la década del setenta— el carácter industrial de Lanús, y particularmente la combinación de usos industriales y residenciales en su tejido urbano, sigue siendo fundamental para comprender las características específicas del partido. Los datos estadísticos a partir del Censo Económico 2004/5 revelan, por ejemplo, que sólo el 7% (14.000) de la totalidad de empleados del municipio son trabajadores industriales. Sin embargo Lanús es la quinta localidad del AMBA con mayor número de locales industriales por habitante. En cuanto a la producción de bienes y servicios, Lanús ocupa el décimo lugar en el AMBA; pero el puesto 24 en la generación de valor agregado por habitante.⁸⁴ Así como una

82/ El encomillado de “Lanús” tiene como fin salvar el anacronismo que supondría la utilización de la unidad territorial Lanús, antes de su delimitación como municipio del Gran Buenos Aires en 1944 (bajo el nombre “4 de Junio”, en vigencia hasta 1955). Utilizaremos “Lanús” para referirnos al territorio comprendido por el actual partido antes de su fundación.

83/ Según los datos del Censo 2010 la población del Partido de Lanús alcanza los 459.263 habitantes.

84/ Ver en la sección “Situación Socioeconómica”.

fotografía aérea permite ver la profusión de galpones, con concentración de grandes plantas en Valentín Alsina y Monte Chingolo, una exploración desde adentro del partido permite constatar que un gran número de los pequeños talleres productivos –mayoritariamente textiles, e integrados a circuitos informales de la economía– conviven con usos residenciales y son imperceptibles desde la calle o el satélite.

En tercer lugar, sí cabe destacar el rol de Lanús como conector, o lugar de paso, con una ubicación estratégica entre el sur del AMBA y la CABA, actualmente únicamente vinculado a través del Puente Alsina; entre Avellaneda y Lomas de Zamora, principalmente conectado por la Av. Hipólito Yrigoyen (ex Pavón) y el Ferrocarril Roca, y en menor medida por otras vías que participan de distintos itinerarios de la región, como el Camino Gral. Belgrano y las avenidas Gral. San Martín (ex Av. Santa Fe), Presidente Bernardino Rivadavia y Remedios de Escalada de San Martín.

Desde ambas perspectivas, la que mira a Lanús desde adentro “como lugar para vivir y/o trabajar” y la que lo hace desde afuera “como lugar de paso”, cabe preguntarse si éstos son los únicos “roles” que podría tener el municipio, y cuál es el grado de eficacia con el que éstos funcionan. Cuáles son las características de las centralidades del partido, y en qué medida éstas logran cubrir las necesidades de los lanusenses y de quienes transitan por Lanús; o tienen la capacidad de atraer visitantes de otras localidades. Sobre estas cuestiones nos extenderemos en los próximos puntos.

El rol histórico de “Lanús” en el AMBA

A pesar de los deseos de Anacarsis Lanús, que imaginó como futuro destino para las tierras de su estancia elegantes casas de fin de semana para la elite porteña,⁸⁵ lo que caracterizó con mayor nitidez al proceso de urbanización que conformó el actual Lanús desde sus comienzos, fue su carácter *popular-industrial* y especialmente la combinación de la residencia cercana al trabajo. En la primera sección del informe nos valimos de avisos que promocionaban las ventas de lotes de las nuevas urbanizaciones para ilustrar esta característica, que también podemos corroborar mediante la propia toponimia de muchos de los nuevos poblados, como “Villa Obrera”, “Villa de los Industriales”, “Villa de los Trabajadores” y “Talleres”.

El caso más emblemático de este modo de urbanización fuertemente ligado a la actividad industrial dentro del actual partido, es seguramente el de Valentín Alsina. Surgido en torno a un saladero⁸⁶ contiguo al Paso de Burgos (actual Puente Alsina, ex Puente Uriburu), el desarrollo de esta localidad urbana estuvo desde su origen asociado a la actividad productiva. Los primeros establecimientos industriales –saladeros, graserías y curtiembres– se localizaron allí por la proximidad al matadero de San Cristóbal Sur,⁸⁷ y especialmente por la localización estratégica que ofrecía el cruce del Riachuelo. De Paula *et al.* (1974, p. 132) apuntan que, así como Barracas al Sud “debe su desarrollo al Puente de Galvez (Puente Pueyrredón), a la avenida Mitre y a los saladeros”, Valentín Alsina se “lo debe al Puente Alsina (Puente Uriburu), a la avenida Remedios Escalada y a los saladeros y posteriores fuentes de trabajo”. La referencia al pasado de Avellanada les sirve a los autores citados para distinguir el proceso de desarrollo urbano de Valentín Alsina del de las localidades con las que actualmente comparte la jurisdicción municipal, y asimilarlo a aquellas más próximas a la desembocadura del Riachuelo, ya que “su evolución urbana posterior presenta analogías con la de Barracas al Sud” (ibid.) De modo tal que “salvo la zona de Valentín Alsina y sus aledaños, los restantes sectores del actual partido de Lanús mantenían [a principios del siglo XX] su carácter preponderadamente pastoril” (ibid., p. 142).

85/ Ver sección: Primer período de fundación de pueblos y loteos (Pág. 16)

86/ El “Saladero de Anderson”, también conocido como “El Rincón”.

87/ San Cristóbal Sur estaba delimitado por las avenidas Velez Sársfield-Entre Ríos al este, la calle Brasil al norte, las avenidas Saenz-Boedo al oeste y el Riachuelo al Sur. Incluidos en estos límites se encuentran comprendidos los actuales barrios Parque Patricios, Nueva Pompeya y parte de Barracas.

Luego del cierre definitivo del matadero en San Cristóbal Sur en 1902 (Silvestri y Gorelik, 1991, p. 89), la localización de frigoríficos y curtiembres continuó concentrándose en la margen provincial del Riachuelo. La mayoría de los frigoríficos –incluyendo tres de los más representativos: La Negra, La Blanca y Anglo– se ubicaron en Avellaneda, en el primer sector⁸⁸ del río, desde el Antepuerto hasta el Puente Pueyrredón (Silvestri, 2003, pp. 28-29). El restante cuarto frigorífico importante, “El Argentino” (Wilson después de 1925), fue construido en Valentín Alsina,⁸⁹ en el extremo del segundo sector del Riachuelo (que va desde Puente Pueyrredón hasta Puente Alsina). Pero tanto en este sector, como en el tercero (desde Puente Alsina hasta Puente La Noria, incluyendo todo el frente fluvial de Lanús), la industria con mayor presencia territorial –física, pero sobre todo simbólica– no fue la de la carne y sus derivados, sino la metalmecánica, que tuvo un importante desarrollo entre las décadas del treinta al sesenta.



Fig. 102

Fig. 102 Cartas “Capital-Flores” y “Capital-Avellaneda” con el área entorno a Valentín Alsina-San Cristóbal Sur, resaltada, ca. 1910

Fuente: Carta Topográfica de la República Argentina” (1906-1912), escala 1:25.000, Instituto Geográfico Nacional

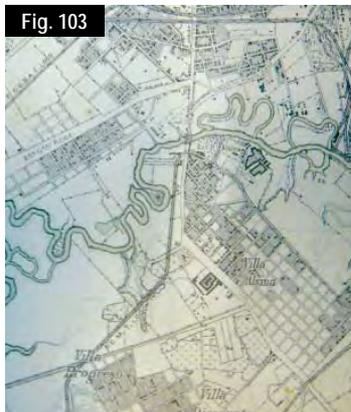


Fig. 103

Fig. 103 Villa Alsina y su entorno, ca. 1910

Fuente: Carta Topográfica de la República Argentina” (1906-1912), escala 1:25.000”, Instituto Geográfico Nacional



Fig. 104

Fig. 104 Villa Alsina y entorno, ca. 1925

Fuente: “Plano General del Partido de Avellaneda, 1925” escala 1:10.000, Instituto Geográfico Nacional

Escrita a comienzos de los setenta, la caracterización de Valentín Alsina incluida en el texto de Paula *et al.* es reveladora en cuanto al cambio sustancial que ha sufrido esta localidad en el transcurso de las últimas cuatro décadas:

Las actividades económicas, en especial la industria en sus expresiones más diversas, han alcanzado en la actual ciudad de Valentín Alsina un grado de importancia tal que, por su volumen, la coloca en ese aspecto a la vanguardia en la región sur del área metropolitana (de Paula *et al.*, 1974, p. 135).

El paisaje de la desindustrialización de la Fig. 105, las instalaciones semi-abandonadas de los antiguos “Talleres Avellaneda” de las industrias SIAM Di Tella y su entorno derruido, es suficientemente elocuente para contrastar la imagen descrita en la cita anterior.

88/ Para el análisis de las características de los diferentes sectores del Riachuelo seguimos la división tripartita propuesta por Silvestri (2003, pp. 27-29).

89/ Ubicado en el sitio antes ocupado por el “Saladero de Anderson”

Fig. 105 Vista actual de los ex Talleres Avellaneda, establecimiento principal de las empresas SIAM Di Tella (arriba) y su entorno (abajo), en el límite con Valentín Alsina
Fuente: www.panoramio.com/user/4495825



Antes de pasar a los próximos puntos de esta sección, en donde se examina la estructura actual de Lanús en relación a los municipios de la región sur del AMBA, nos detendremos en dos apartados que tienen como fin completar la caracterización histórica. En el primero utilizaremos precisamente la historia del desarrollo territorial de las plantas SIAM Di Tella en Avellaneda y Lanús, como un caso emblemático del apogeo y la decadencia del sector industrial argentino con base en el primer cordón del AMBA. En el segundo apartado, retomaremos la historia de la red de tranvías de Lanús –iniciada en la primera sección del informe– examinando sus recorridos y particularidades, con el fin de reconocer antiguas centralidades y ejes principales, y también para intentar reconstruir algunas características de la relación de Lanús con sus localidades vecinas.

La elección de los temas de estos apartados no es casual. La potencialidad de los antiguos grandes predios y equipamientos industriales en la discusión de cara a la transformación del frente del Riachuelo –cuyo saneamiento final fue recientemente anunciado para el 9 de julio de 2016– es fundamental para establecer algunos de los lineamientos principales para el desarrollo del Plan Estratégico Urbano Territorial. La historia de estos equipamientos industriales puede contribuir con fundamentos que sostengan y permitan delinear algunas de las acciones y estrategias.

En cuanto a la historia de los tranvías, también creemos que puede alumbrar distintas facetas del Plan. Ya sea mediante la recuperación de antiguos circuitos históricos en combinación con acciones de puesta en valor del patrimonio (por ej. en el barrio ferroviario de Las Colonias), o bien para advertir sobre las ventajas de un sistema que fue prematuramente descartado y declarado obsoleto, y que en la actualidad está siendo recuperado en muchas ciudades del mundo que apuestan a la multimodalidad en las soluciones de transporte público masivo.

Lanús y Avellaneda en la conformación del cordón industria en el sur del AMBA: el caso de las plantas SIAM Di Tella

Considerada en el momento de su mayor expansión, a principios de los sesenta, “la firma metalmecánica más importante de América Latina” (Rougier y Schvarzer, 2006, p. 15), la SIAM Di Tella presenta uno de los casos más emblemáticos del desarrollo de la industria argentina entre las décadas del diez al sesenta del siglo pasado, y su desarticulación a partir de mediados de los setenta. Por otro lado, en cuando a nuestro interés particular, también ofrece un caso testigo paradigmático para examinar la construcción de algunas de las mayores plantas industriales en el territorio de nuestro análisis. La presencia de las ex fábricas SIAM en Monte Chingolo, Valentín Alsina y su localidad vecina, Villa Castellino (en Avellaneda), justifica una breve reseña del proceso de construcción de esta gran infraestructura industrial, que en la actualidad sólo es utilizada en muy pequeña medida en comparación a su momento de mayor esplendor. La comparación entre la infraestructura fabril activa y en expansión de mediados del siglo pasado, y el estado de muchas de las antiguas fábricas en la actualidad (ver por ejemplo Fig. 105) también dan pistas sobre los cambios cualitativos del rol productivo de Lanús y Avellaneda a largo de las últimas décadas.

El origen de SIAM se remonta a 1910 y una disposición de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires que obligaba la incorporación de al menos una “máquina amasadora” en todas las panaderías de la ciudad. Esta nueva demanda permitió la creación de una nueva industria que fue fundada con el nombre de “Sección Industrial Amasadoras Mecánicas” (SIAM). El éxito y expansión de la empresa durante la década siguiente a su creación –en la que incursionó en la producción de surtidores de nafta para YPF y otros insumos de la industria petrolera– explican que a fines de la década del veinte la sigla SIAM se presentara como “Sociedad Industrial Americana de Maquinaria”, en palabras de Rougier y Schvarzer: “nombre ambicioso que reflejaba las tempranas expectativas de su fundador, Torcuato Di Tella” (ibid., p. 15).

A partir de la expansión de los años veinte, la empresa decide centralizar la producción, que estaba dispersa en diferentes talleres, y emprende la construcción de su planta principal, posteriormente conocida como “Talleres Avellaneda” (Fig. 106). Su construcción comenzó en 1928, el mismo año en que SIAM se constituyó como sociedad anónima; a esa altura ya se habían abierto las primeras filiales en Brasil, Uruguay y Chile (ibid., p. 16). Sobre un terreno de 61.168m², ubicado en Villa Castellino –en el límite del Partido de Avellaneda con Valentín Alsina– en la calle Molinedo al 1600, entre Venezuela (actualmente calle Torcuato Di Tella), las vías del FCNGR y el Riachuelo, los Talleres Avellaneda contaban con seis cuerpos principales y una superficie cubierta total de 97.800m² (ibid., p. 389).

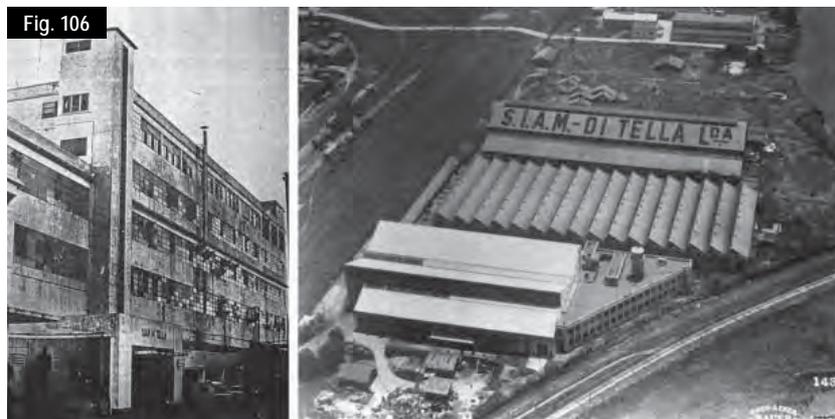


Fig. 106 Imágenes de los Talleres Avellaneda

Fuente: Archivo SIAM Di Tella (izq.). Visacovsky et al., 2004, p. 193 (der.).

El producto más emblemático que se fabricó en estas instalaciones fue seguramente la “heladera SIAM” (Fig. 107), pero allí también se produjeron electrobombas, surtidores para combustible, equipos de refrigeración comercial y una gran diversidad de artefactos para el hogar (ibid., p. 379).

Fig. 107 Proceso de ensamble de las heladeras SIAM en los Talleres Avellaneda (izq.). Publicidad gráfica de las heladeras SIAM, ca. 1950 (der.)
Fuente: Colección Archivo General de la Nación, www.atlasdebuenosaires.gov.ar



En 1963, el año de mayor expansión de la firma, SIAM contaba con 14.017 empleados distribuidos en trece empresas radicadas en el país y tres filiales en el exterior, de los cuales 3.055 trabajaban en los Talleres Avellaneda, en la división SIAM Electrodoméstica SA (ibid., p. 400).

Fig. 108 Fotografía de los Talleres Avellaneda, ca. 1960 (izq.). Fotografía de los Talleres Avellaneda en la actualidad, sede de la Cooperativa Julián Moreno, 2004 (der.)
Fuentes: Archivo SIAM Di Tella (izq.). Visacovsky et al., 2004, p. 193 (der.)

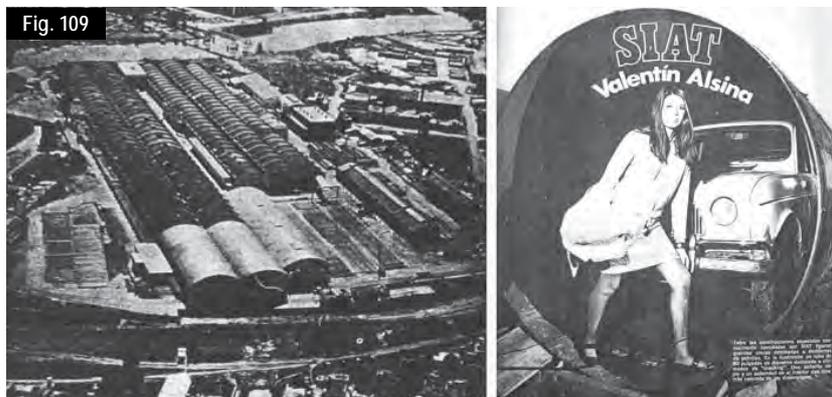


Actualmente, y desde 1997, en los antiguos Talleres Avellaneda funciona la “Cooperativa Industrial Argentina Metalúrgica Julián Moreno – CIAM” (Fig. 108), la cooperativa más grande del movimiento de empresas recuperadas, con 260 trabajadores-asociados (Vuotto y Acosta, 1999, p. 4).

La segunda gran planta SIAM en esta área se encuentra en un predio de 84.405m², vecino a los Talleres Avellaneda y ubicado sobre la calle Guatemala al 3400 en Valentín Alsina. Además de lindar con Villa Castellino, esta planta comparte límites con el antiguo Frigorífico Wilson,⁹⁰ el Riachuelo y las vías del FCNGR. Allí funcionaba SIAT SA (Sociedad Industrial Argentina de Tubos), una de las mayores subsidiarias del grupo SIAM, producto de la expansión en la década del cuarenta hacia la producción de tubos con costura (Fig. 109). La planta consta de seis naves, con 45.000m² cubiertos para área fabril y conexión inmediata con el sistema ferroviario a través de un acceso directo.

En el lento y complicado proceso de liquidación de las empresas SIAM, iniciado por la Junta Militar con su intervención en 1976 y culminado en los noventa, en el marco de la política de privatizaciones del gobierno de Menem, SIAT SA fue comprada por la firma Tenaris del Grupo Techint, y actualmente es la única antigua industria SIAM que continúa la misma actividad productiva que desarrollaba.

Fig. 109 Fotografía aérea de SIAT, S/F (izq.) y afiche publicitario de la firma, ca. 1960.
Fuentes: Archivo SIAM Di Tella (izq.). Visacovsky et al., 2004, p. 193 (der.)



Otras ex plantas SIAM relevantes para nuestro estudio, son las que se encuentran en: José Ignacio Rucci (ex Humaitá) y Formosa, con una superficie

90/ Ver notas al pie 51 y 54.

de terreno de 11.887m² (Fig. 110); la planta "Villa Diamante", antigua sede de SIAR SA (Sociedad Industrial Argentina de Refrigeración) y SIAMBRETTA SA, en Yatay y Coronel Sayos, con 39.509 m² de terreno; y principalmente la planta de Monte Chingolo, en donde funcionó CAMBRA SA, y a partir de 1959 la subsidiaria SIAM Di Tella Automotores SA, la última gran expansión del Grupo SIAM en la década del sesenta (Fig. 111).



Fig. 110 Depósitos SIAM Di Tella en Rucci (ex Humaitá) y Formosa, Valentín Alsina, ca. 1950 (izq.) e imagen satelital del área en la actualidad
Fuente: Archivo Universidad Torcuato Di Tella y Google Earth

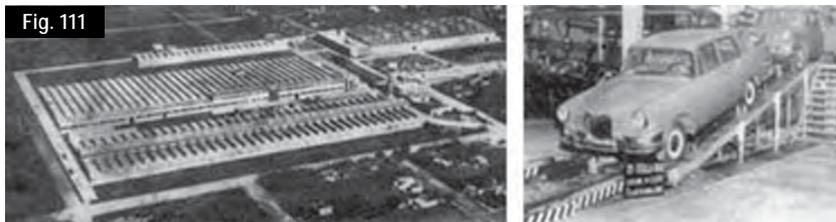


Fig. 111 Planta SIAM Di Tella Automotores SA en Las Piedras y Chorroarín, Monte Chingolo (izq) y montaje del primer Di Tella 1500 (der)
Fuente: www.autohistoria.com.ar/Historias/Siam.htm

En la figura 112 se pueden ver imágenes satelitales actuales de las cuatro grandes plantas SIAM en el Municipio de Lanús. En el mapa de la figura 113, se encuentran las localizaciones de estas plantas, junto con la ubicación de los Talleres Avellaneda, cruzando el límite en donde termina Valentín Alsina.



Fig. 112 Antiguas plantas industriales y depósitos de empresas SIAM Di Tella en Lanús en la actualidad. En sentido horario: ex CARMA SA y SIAM Di Tella Automotores SA (Monte Chingolo), ex SIAR SA y SIAMBRETTA SA (Villa Diamante), ex SIAT SA (Valentín Alsina), y antiguos depósitos (Valentín Alsina).
Fuente: Google Earth



Fig. 113 Ubicación de antiguas plantas industriales y depósitos de empresas SIAM Di Tella en el Partido de Lanús y sus límites
Fuente: elaboración propia

La red tranviaria en Lanús

Muchas veces se ha señalado la importancia de la antigua red de tranvías de Buenos Aires, que en su momento de mayor extensión alcanzó los 900km de extensión y era considerada una de las mayores del mundo (González López, 2008, p. 3). Esta red no sólo abarcaba la Capital Federal, sino que se extendía a algunos de los partidos del conurbano, especialmente hacia el sur. Inclusive, algunos de ellos contaban con líneas cortas que operaban en forma local. Este es el caso de Lanús, que junto con Avellaneda, fue posiblemente la localidad mejor conectada con el centro de Buenos Aires y sus barrios a través de una gran cantidad de líneas e infinidad de combinaciones posibles (Fig. 114).

En Lanús operaban tres empresas (Fig. 115): 1) La “Compañía Tramways Eléctricos del Sud”; 2) “The Buenos Aires Town & Dock Tramways Co.”; y 3) la “Compañía de Tranvías Lanús y Avellaneda” (desde 1929 parte de “The Anglo Argentine Tramways Company Ltd.”, más conocida como “la Anglo”).

Fig. 114 Redes tranviarias en Avellaneda (incluyendo el territorio actual de Lanús), 1925 (izq.) y en la Capital Federal, 1924 (der.).
Fuente: “Plano General del Partido de Avellaneda, 1925” escala 1:10.000, Instituto Geográfico Nacional (izq.), www.tranvia.org.ar (der)

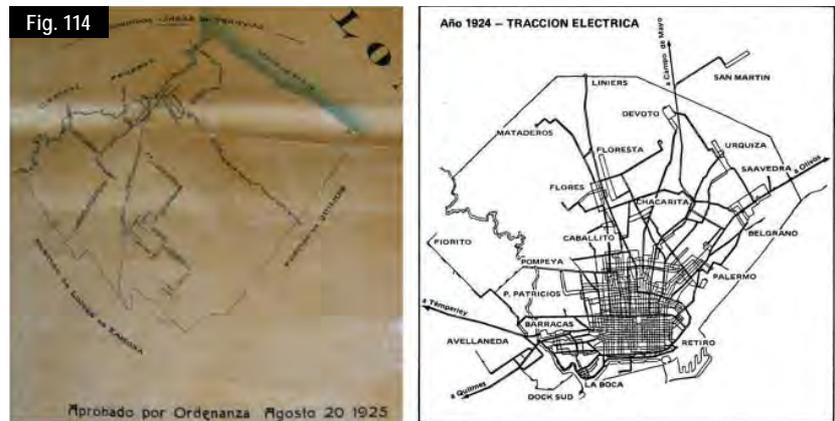
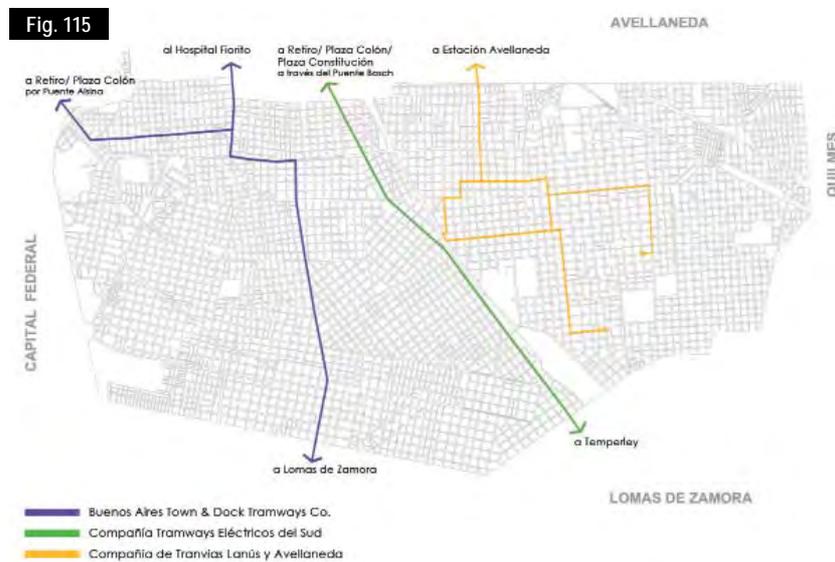


Fig. 115 Red de tranvías en Lanús en su momento de mayor despliegue, sobre la red actual de colectivos
Fuente: Elaboración propia



• **Compañía Tramways Eléctricos del Sud**

La “Compañía Tramways Eléctricos del Sud” fue fundada en 1905 con capitales nacionales a partir de la compra de una concesión otorgada en 1901 (Ley Nacional 4013) que autorizaba la instalación de una línea entre Parque Lezama y Adrogué (ibid., p. 99). El primer servicio fue habilitado en 1907, uniendo Plaza Colón y la estación Riachuelo. Al año siguiente, el recorrido fue prolongado hasta Temperley, atravesando la superficie actual de Lanús a lo largo de la Av. Pavón (actual H. Yrigoyen). Este fue el primer recorrido de un tranvía eléctrico en nuestra área de estudio.

La Ley 4013 establecía que la compañía tranviaria prestataria debía construir su propio puente para cruzar el Riachuelo. La misma cláusula había sido incluida también en las concesiones de la “Compañía Tramways Buenos Aires y Quilmes” y la “Buenos Aires Town & Dock Tramways Co.”, sin embargo, finalmente sólo la compañía de tranvías Eléctricos del Sud construyó su propio puente levadizo, el “Puente Eléctricos del Sud”, actualmente designado como Puente Bosch.⁹¹

Aunque el tramo final proyectado hasta Adrogué nunca pudo ser completado – debido a las usuales disputas entre recorridos en conflicto de distintas empresas – el resto de las paradas iniciales sí pudieron efectivizarse. En 1914 dos nuevas líneas comenzaron a operar uniendo Constitución con Temperley y Lanús, al año siguiente se habilitó el recorrido Plaza Colón-Lanús, y en 1924 la línea Retiro-Lanús.

En 1922 los talleres de la Estación Riachuelo, ubicados en la calle Puente-cito 2417, fueron trasladados a “Boulevard Pavón 3841”, el sitio ocupado en la actualidad por la Municipalidad de Lanús (ibid., pp. 99-115).

- **The Buenos Aires Town & Dock Tramways Co.**

La “Buenos Aires Town & Dock” –empresa de capitales británicos– se constituyó en 1907 a partir de la compra de distintas concesiones aprobadas, mediante leyes sancionadas de 1888 a 1905, que autorizaban la construcción de recorridos tranviarios en la zona portuaria de la ciudad de Buenos Aires. El primer recorrido puesto en marcha por la compañía en 1908 conecta Retiro con La Boca, extendiéndose al año siguiente hasta las inmediaciones del “Puente Barracas”.⁹² Paralelamente, comienza la construcción de otro recorrido en Avellaneda y Valentín Alsina. Ambos circuitos pueden ser conectados en 1910, a partir de la autorización del cruce por el Puente Barracas, y el establecimiento del recorrido Retiro – Estación Avellaneda del FC del Sud. La Estación Valentín Alsina se ubicaba en la Av. Bernardino Rivadavia 1702 (ibid., pp. 79-88).

- **Tranvías Lanús y Avellaneda**

El origen de esta compañía está relacionado con la fundación del pueblo *Villa Obrera* en 1889 y el establecimiento de una línea de tranvías de tracción a sangre por parte de sus desarrolladores.⁹³ Posteriormente la empresa tranviaria fue adquirida por la sociedad de los hermanos Fiorito –activos desarrolladores inmobiliarios de la zona en este período– quienes a su vez la vendieron a Miguel Iguisquiza, fundador de la sociedad tranviaria “Lanús y Avellaneda” en 1913 (ibid., p. 125).

El primer ramal eléctrico de la empresa –bastante tardío en relación a la mayoría de las líneas de Buenos Aires– fue inaugurado en 1922 para el trayecto que unía la Estación Lanús con Villa Obrera. Al año siguiente se habilitó el ramal Estación Lanús-Villa Mauricio, en donde se estableció la estación de tranvías en Bernal 2051 (actualmente Diputado Purita y Salta, en el borde del gran predio polideportivo en Lanús Este).

En 1929 la mayor compañía privada que operó en Buenos Aires, “la Anglo”, compró la empresa local y amplió sus conexiones hacia el resto de su propia red, cuya extensión sólo en la Ciudad de Buenos Aires rondaba los 660 kilómetros (ibid., p. 15). De este modo, además de prolongar los recorridos locales originales, posibilitó una enorme cantidad de combinaciones, incluyendo las líneas que finalizaban sus recorridos en Constitución, San Martín y Sarmiento, Retiro, Recoleta, Plaza Miserere, Quilmes y Reconquista y Viamonte (ibid., pp. 15-58).

91/ El Puente Bosch está tristemente asociado a la tragedia del mayor accidente tranviario en Argentina, en el que un tranvía de la línea 105, que unía Lanús con Retiro, cayó al río y murieron 56 de los 60 pasajeros a bordo. El hecho ocurrió el 12 de julio de 1930 (ver González López, 2008, pp. 115-124).

92/ Conocido como “Puente Barracas” o “Puente Patricios”, su nombre oficial era “Transbordador Presidente Urquiza”.

93/ Ver sección: Primer período de fundación de pueblos y loteos (Pág. 16)

En 1964, dos años después de la desactivación de las últimas líneas tranviarias en la ciudad de Buenos Aires, fueron desmantelados los últimos dos circuitos en funcionamiento en todo el AMBA, que pertenecían a líneas de los “Tranvías Lanús y Avellaneda” (Fig. 116).

Fig. 116 Últimos tranvías en Lanús, ca. 1960
Fuente: www.tranvia.org.ar



Particularidades de la estructura y forma urbana de Lanús en el AMBA

La mirada “pavoncentrica” sobre Lanús

El proceso de “urbanización intersticial” que caracterizó la conformación del Lanús actual –analizado en las secciones anteriores– explica muchas de las especificidades de su estructura y forma urbana. Inclusive uno de los rasgos más notables del Partido, la preeminencia del eje Hipólito Yrigoyen (ex Pavón) – Ferrocarril General Roca (FCGR), también puede comprenderse como un resultado de este particular proceso de urbanización. La falta de conexión, y en algunos casos la fragmentación urbana, entre muchas zonas en Lanús –en gran medida consecuencia de los procesos históricos examinados en la primera sección del informe– ha incidido tanto en los usos del territorio lanusense, como en su percepción.

En este sentido, la idea de cierta mirada “pavoncentrica” sobre Lanús se relaciona tanto con la visión externa al municipio mencionada en la introducción de esta sección, que lo entiende especialmente como un conector entre la Ciudad de Buenos Aires y los partidos del sur –vuelve a servirnos la referencia de Lanús como “casi un lugar de tránsito” de Paula *et al.* (1974, p. 39)–, como con una tradición local lanusense y quizás una limitación histórica de sus sucesivos gobiernos municipales por “llegar” efectivamente a todo el Partido. A lo largo de su historia, los proyectos y las acciones del Municipio se han concentrado mayoritariamente en este eje central y divisorio. Por otro lado, para los habitantes del centro de Lanús, la “periferia” del Partido les ofrece pocas posibilidades de intercambio y excusas para recorrerla. De este modo se reproduce y refuerza la mirada *pavoncentrica* también desde adentro hacia fuera. La Av. Hipólito Yrigoyen –o Pavón como comúnmente se la sigue llamando– actúa efectivamente como sinécdoque de Lanús.

El desmantelamiento del Ferrocarril Provincial, y el cuasi-desmantelamiento del Belgrano Sur, también han incidido en acentuar el peso del eje Yrigoyen-FCGR en la estructura del Partido. La presencia de estos ejes, precisamente en los bordes jurisdiccionales y las áreas de mayor concentración de pobreza del Municipio sirve potencialmente como reserva de tierra para futuras acciones que podrían tender a morigerar las deficiencias antes descritas. Más allá de la viabilidad de las propuestas de restauración del servicio del Ferrocarril Provincial y el mejoramiento de la frecuencia y condiciones en general del Belgrano Sur, –cuestión que debe ser evaluada por los expertos en movilidad y planteada según diferentes escenarios a corto, mediano y largo plazo– es cuanto menos pertinente repasar aquí las historias y características de estos

dos corredores actualmente desafectados o sub-afectados. La reactivación o conversión –capitalizando la continuidad de sus trazas y el derecho de paso vigente– podría ser parte fundamental de estrategias de jerarquización de algunos de los territorios más pobres y precarizados del AMBA. La revitalización de estos corredores conllevaría la consolidación de los entornos de las estaciones como centralidades secundarias, con efectos multiplicadores sobre el tejido urbano barrial, favoreciendo una distribución más equitativa de equipamientos y servicios.

- **El corredor del ex Ferrocarril Provincial**

El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, originalmente llamado Ferrocarril de La Plata al Meridiano V, fue una empresa ferroviaria de capitales nacionales, franceses y belgas, fundada en 1907, que operó una red de trocha ancha de 1020 kilómetros de vías que se extendía desde la ciudad de La Plata hacia el oeste y el sur bonaerense.

El ferrocarril habilitó el ramal de La Plata a Avellaneda (53,5 km) el 20 de enero de 1927.⁹⁴ Este operó hasta poco después de su transferencia a la esfera estatal en 1957 (como parte del Ferrocarril Belgrano), cuando comenzó la clausura de la línea. El servicio de pasajeros entre Avellaneda y La Plata cesó definitivamente el 6 de julio de 1977.

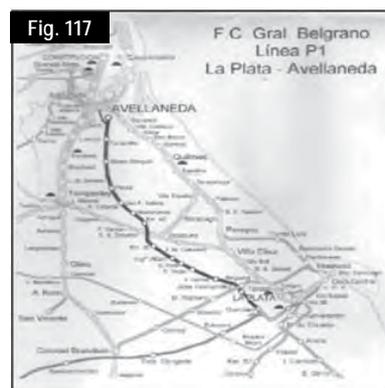
En la actualidad, la traza parcialmente usurpada pero legible en su totalidad, atraviesa siete municipios (Berazategui, Florencio Varela, Quilmes, Almirante Brown, Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda), la capital de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los que totalizan una población del orden de los 6,5 millones de personas (incluida la CABA). A lo largo de su recorrido destaca la presencia de centros comerciales, hospitales y centros educativos, el Parque Pereyra Iraola, y diferentes polos industriales y administrativos. Respecto a las estaciones, las dos cabeceras, Avellaneda y La Plata, se conservan en muy buen estado, recicladas como museo y centro cultural respectivamente. La estación correspondiente al municipio de Lanús, Monte Chingolo, se utiliza como vivienda y Biblioteca Popular; y en el predio de la estación de San Francisco Solano, funciona algunos días una reconocida feria popular.

Como antecedente importante que contempla su reactivación, cabe mencionar el “Proyecto Ferrocarril Provincial: La Plata-Avellaneda-Constitución: Transporte de Pasajeros”, elaborado por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFP) del Ministerio Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, y presentado preliminarmente en abril de 2005. El proyecto respeta la traza original del servicio, con una expectativa de viajeros por año estimados a la puesta de servicio definitiva, de 18.000.000. Más allá de la solución técnica, que prevé la construcción del ramal en un viaducto en altura en la totalidad de su recorrido (utilizando un servicio electrificado de trenes livianos),⁹⁵ y la incorporación de un centro de transferencia de pasajeros en la ciudad de Avellaneda, nos interesa destacar el análisis de los movimientos actuales de pasajeros en los distintos modos y la proyección a futuro que realiza el estudio, de la cual se deriva que el volumen de tráfico tendría la importancia suficiente para justificar su realización. Se plantea una frecuencia de 15 min. en horas pico, y 30 min. para el resto del servicio (8 y 4 servicios por hora, ida y vuelta). La velocidad se estima en 80 km/h, lo que representa un tiempo de viaje de 55 min. de Buenos Aires a La Plata, contando el tiempo de espera en las estaciones intermedias.

Además de esta propuesta, cabe mencionar la iniciativa formulada en el 2008, también desde el gobierno provincial (Transporte Público Transur) para la instalación de un BRT (Bus Rapid Transit) sobre la traza del Ferrocarril Provincial, entre Avellaneda y Florencio Varela. El proyecto, cuya autoría per-

Fig. 117 Ramal P1 del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires

Fuente: <http://www.elistas.net/lista/humboldt/archivo/indice/14041/msg/14349/>



94/ El trayecto del ramal Avellaneda-La Plata lo recorrían en 1 hora 5 minutos, a un promedio de 57 kms/hora con 8 paradas.

95/ La elección del viaducto frente a la alternativa de circulación a nivel se justifica en la implicancia que tienen los pasos a nivel, desde el punto de vista de su operación, seguridad y mantenimiento, y la posibilidad de uso de los espacios en superficie a través de emprendimientos inmobiliarios.

tenece a Actuarios Consultores y Asociados (AC&A) y el Consejo Federal de Inversiones (CFI),⁹⁶ propone la reactivación del ramal a través del cambio del modo de transporte (de ferrocarril a BRT), y su extensión hasta la CBA a fin de integrarlo con otros sistemas de transporte (Ferrocarril Línea Roca, subte Línea C y colectivos de corta y media distancia).

El tramo Avellaneda-Lanús resulta especialmente interesante ya que vincularía el área de centralidad configurada entorno de la antigua estación de Avellaneda (Museo Ferroviario Bonaerense, Alto Avellaneda Shopping Mall, sede del CBC –UBA-, nuevo edificio de la Municipalidad, Hospital Presidente Perón de Avellaneda) con el Parque Industrial de Lanús Este (CEPILE) y Parque Industrial y Tecnológico de Quilmes, aportando al desarrollo y vinculación tecnológica del corredor y otorgando accesibilidad a zonas residenciales sin servicio y bajo poder adquisitivo.

• **El Ferrocarril Belgrano Sur (ex Midland)**

El ramal del ferrocarril de trocha angosta Belgrano Sur, denominado originalmente *Buenos Aires Midland Railway*, unía en su traza original Puente Alsina con Carhué (suroeste de la provincia de Buenos Aires) con una longitud de más de 500 kilómetros. De capitales ingleses, se construyó entre 1909 y 1911 con una concesión provincial. Se inauguró con un grupo reducido de estaciones: Puente Alsina, Diamante, Caraza, Fiorito, Ing. Budge, Aldo Bonzi, Isidro Casanova, Rafael Castillo y Libertad. Entre el año 1935 y 1955 se incorporaron La Salada, Km 12, Mendeville, José Ingenieros, Justo Villegas y Merlo Gómez. A partir de 1955 se habilitan Mercado Central y Marineros del Crucero Gral. Belgrano, quedando conformada la línea tal como la opera actualmente la empresa UGOFE (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia), luego del cese en el 2007 de la concesión otorgada a Metropolitano.⁹⁷

Este ramal de la línea del Belgrano Sur, que une Puente Alsina con Marineros del Crucero Gral. Belgrano (Merlo) se complementa con otro que nace en Buenos Aires y culmina en González Catan, compartiendo una sola estación (Ing. Castello - Kilómetro 12), y un empalme de vías en Aldo Bonzi construido en 1961. El tiempo de viaje fijado por el horario es de 40 minutos para cubrir los 13 kilómetros que separan a Aldo Bonzi de Puente Alsina, y la frecuencia del servicio es de cinco trenes en cada sentido de lunes a sábados y siete los domingos y feriados.

160

Fig. 118 Plano línea Belgrano Sur
Fuente: http://www.ugofe.com.ar/belgrano_sur/



96/ AC&A s.a. y CFI (2008) Prefactibilidad para la implementación de un sistema de transporte masivo ramal P1 del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. TRANSUR. Tomos I y II. Informe Final de Abril de 2008. Provincia de Buenos Aires. Consejo Federal de Inversiones.

97/ Información extraída de http://www.ugofe.com.ar/belgrano_sur/resenia_historica.php

En la actualidad, la continuidad del servicio está siendo evaluada debido a las intrusiones en la traza y la falta de barreras en los cruces a nivel. Según una nota publicada en el Diario Popular del 9 Octubre de 2009, de Bonzi a La Salada (La Matanza), el viaje es normal, aunque la última de las estaciones se encuentra totalmente derruida. A partir de allí no hay barreras en ningún cruce (excepto en la avenida Moreno, en inmediaciones de Villa Diamante), necesitando de personal “cortatráfico”. “Paralelamente, entre el río Matanza y el puente del denominado Camino Negro –en la zona de Ingeniero Budge– los puestos de la feria de La Salada y un sinnúmero de construcciones se han levantado junto

a la vía única, entre las que el tren circula literalmente rozándolas, y por obvias razones, a muy baja velocidad”, incluso con cancelaciones del servicio debido a la actividad comercial de la feria. Según la misma fuente, “lejana parece la época –aunque pasaron menos de diez años– en que Metropolitano ofrecía entre Puente Alsina y Aldo Bonzi un servicio cada 40 minutos, con dos formaciones que demoraban 30 minutos entre cabeceras, a las que se agregaban servicios especiales con un coche motor liviano, actualmente fuera de servicio.”

Por lo tanto, a diferencia del Ferrocarril Provincial, en todo caso no se trataría de la rehabilitación de un trazado sino del mejoramiento del existente, a partir del acondicionamiento de las vías (cruces), mejora de los coches y reorganización del recinto ferial.

Desde nuestro punto de vista, estas obras resultarían muy importantes debido a las relaciones actuales o potenciales que se establecen entre el municipio y el área del Mercado Central o con la propia feria comercial (por ejemplo, a raíz de los pequeños talleres textiles radicados en Lanús).

Destaca asimismo la relación del citado corredor ferroviario con la línea transversal del Ferrocarril Roca, utilizándose la estación Kilómetro 12 (ubicada bajo la Autopista Riccheri), como trasbordo a la estación Agustín de Elía del ramal Temperley-Haedo de la mencionada línea.

Por último, pero no menos importante resulta el potencial rol de esta línea ferroviaria frente a la operación de Nuevo Puente Alsina (proyecto que comprende 24 ha de “nueva centralidad” en el predio de la ex fábrica Campomar), así como de potenciales operaciones de reconversión de piezas industriales (ej. ex Fabrica SIAM). Actuaciones que asimismo se verán beneficiadas por la extensión de la línea H de subte (por debajo de la Av. Sáenz) hasta el barrio de Pompeya que absorberá los flujos de personas que se desplacen en dirección al centro de la CABA.

El “Lanús transversal”

En esta instancia, consideramos oportuno introducir la cuestión de la pertinencia de “despavonizar” la mirada y el pensamiento sobre Lanús, “dar vuelta el mapa”, procurar convertir algunos de los ejes transversales del Municipio en corredores estructurantes y continuos, con capacidad de atraer nuevos usuarios a partir de la producción de nuevos programas y la revitalización de usos existentes.

Una de las características de la urbanización intersticial, la agregación fragmentaria de distintos tejidos urbanos, avanzando desde varios frentes urbanizadores con diferentes variaciones de la grilla, atentó en más de una oportunidad en contra de la continuidad y fluidez de la red viaria de Lanús; especialmente en la dirección noroeste-sudeste. Como antes mencionábamos, la dinámica urbanizadora intersticial no se limitó sólo a Lanús, sino que fue común a gran parte del AMBA. Sin embargo, en otras jurisdicciones –especialmente en la Capital Federal– los choques entre las distintas geometrías de las tramas –también consecuencia de diferentes trazados de loteos– contaron en muchas oportunidades con operaciones de articulación llevadas adelante por el Estado que posibilitaron por ejemplo la superposición de avenidas y calles principales, habilitando la estructuración de una red viaria jerarquizada. En el caso de Lanús es notable la falta de continuidad de algunos ejes principales. El caso del eje constituido por las avenidas Remedios de Escalada-Gobernador Martín Rodríguez es elocuente en este sentido. Con la importancia que le otorga ser la continuidad de la Av. Sáenz de la CABA, a través del Puente Alsina, la Av. Remedios de Escalada comienza su trazado erráticamente, cambiando varias veces su ancho, pasando de calle a boulevard, y nuevamente a calle; atraviesa la Av. Hipólito Yrigoyen convertida en puente, para ser interrumpida pocas cuadras después por un predio industrial que toma

dos cuadras de la avenida, a la altura de la calle Gral. Deheza. Finalmente el eje termina de desestructurarse en la intersección con Cnel. Mendez, en el ingreso al barrio informal La Fe. De este modo se corta lo que podría ser un corredor principal en la conexión Puente Alsina – Quilmes.

El caso del eje Marco Avellaneda, que comienza confluyendo con la calle Olazabal sobre la margen sur del Riachuelo, también tiene la potencialidad de convertirse en un corredor estructurante de importancia en el Partido, especialmente si se materializa el nuevo puente sobre el río que lo uniría con la autopista AU7.

Otros ejes importantes en sentido transversal, en este caso debido a su dinamismo comercial y oferta de servicios, incluyen la avenida principal del centro de Valentín Alsina, Pres. Tte. Gral. Juan Domingo Perón y el constituido por las calles 25 de Mayo – 9 de Julio.

En algunos corredores bastaría con intervenciones relativamente discretas, como el mejoramiento de equipamiento urbano, la reparación o reconstrucción de pavimentos, empedrados y aceras, la peatonalización y puesta en valor de tramos comerciales principales, y/o la instrumentación de programas de arbolado público. En otros, estas intervenciones deberían estar articuladas con, o antecedidas por operaciones de mayor envergadura, como la unificación de anchos de calles con el fin de evitar situaciones de embudo en la circulación, apertura de pasos para lograr mayor continuidad en las vías principales, en algunos casos mediante la expropiación y demolición de edificaciones (por ejemplo, en el predio industrial sobre la Av. Gdor. Martín Rodríguez), y urbanización de villas y asentamientos procurando su integración al tejido urbano formal.

Cabe aclarar que el concepto de “corredor” no se refiere únicamente al canal o eje viario, sino que comprende el “espesor” urbano del mismo, el cual varía a lo largo de su recorrido, incorporando aquellos espacios de oportunidad, actuaciones recientes, equipamientos o espacios libres existentes que resulten de interés para su reestructuración. Desde esta perspectiva, el corredor permite superar la idea de actuaciones viarias autónomas e intervenciones o proyectos urbanos aislados, convirtiéndose en la estructura soporte del Plan.

En este sentido, para jerarquizar “el Lanús transversal” no basta con operaciones sobre los corredores longitudinales del Partido. Hacen falta también intervenciones en los bordes extendidos del territorio lanusense, por ejemplo a lo largo del Riachuelo, o en los antiguos trazados ferroviarios reseñados en el punto anterior. Asimismo, resulta fundamental la actuación, con otro tipo de instrumental urbanístico, sobre su tejido urbano “regular”, al que podríamos denominar el tejido de la “ciudad genérica” del sur de la primera corona del AMBA.

La “ciudad genérica” en el sur de la primera corona del AMBA y potencialidades de la manzana mixta en Lanús

El uso del término ciudad genérica en este apartado no se refiere a la acepción acuñada por Koolhaas (1995) y su asociación con el debate acerca de la homogenización del mundo a partir de la globalización. La “ciudad genérica” de Koolhaas no es la ciudad genérica –o más repetida– en el AMBA. Apoyándose en el concepto de “no lugar” de Marc Augé (1992), su “ciudad genérica” es “una ciudad sin historia”, una “ciudad liberada del yugo del centro, de la camisa de fuerza de la identidad”. Es la ciudad de los centros de convenciones, aeropuertos, hoteles, shopping centers y autopistas. La ciudad genérica a la que nos referimos aquí, la que cubre la mayor superficie del primer cordón en el sur del conurbano bonaerense, tiene poco que ver con los enclaves globales y los suburbios homogéneos de la generic city koolhaasiana.

En el contexto del AMBA, las descripciones de Koolhaas quizás se aproximen a un tipo de producción urbana que ha sido relevante en la transformación de algunos sectores del tercer cordón metropolitano, especialmente en torno a la Autopista Acceso Norte, y en el nuevo enclave global por excelencia de la región: Puerto Madero. Estas nuevas configuraciones han sido objeto de numerosos estudios que dan cuenta de la relevancia de estos cambios en la estructura urbana de la región (Ciccolella, 1999; Torres, 2001). Sin embargo, es oportuno notar que las transformaciones ocurridas hacia el interior de la trama urbana consolidada en partidos como Lanús, han sido menos visitados por los estudios urbanos locales.

En este sentido, el concepto de urbanización intersticial vuelve a servirnos aquí como uno de los principales hilos conductores que explican los procesos de producción de esta ciudad genérica y sus características. La expansión que no se dio en forma pareja, sino que, por el contrario, se desarrolló de manera fragmentaria, avanzando progresivamente desde distintas direcciones, y también el recorte arbitrario o artificial que supuso la creación de algunos partidos del sur de la región, a posteriori de la primera consolidación de núcleos desconectados entre sí; y, al mismo tiempo, con los sectores urbanos que se produjeron en los intersticios de aquellos. El análisis de los patrones de ocupación del sur de la región metropolitana echa luz sobre este modo de “ocupación por manchones”, que todavía puede vislumbrarse en la trama irregular de la grilla, las distintas geometrías de manzanas y lotes, y la falta de continuidad de algunos ejes viarios, sobre los que nos extendimos en secciones anteriores.

Aquí también es oportuno retomar y ampliar la idea de la “homogeneidad dentro de la heterogeneidad”, introducida en la primera parte de este informe para caracterizar a un tipo de forma urbana que responde a la repetición regular (homogénea) de una manzana formal y funcionalmente compleja (heterogénea). A esta primera lectura podemos sumarle otro nivel de análisis. Además de la constatación en la escala de aproximación posibilitada por las ventanas territoriales de 750 por 500 mts. utilizadas en la segunda sección, en donde se verifica la impronta de esta compleja composición formal y funcional de la manzana como unidad básica de repetición, podemos sumar aquí la lectura a escala municipal, en donde se verifica la materialización del proceso de urbanización intersticial, la geometría de las diferentes tramas resultantes. De esta manera, la multiplicidad de tramas generadas, aunque heterogéneas entre sí, da lugar a la configuración de un patchwork que, en su conjunto y a cierta distancia puede leerse como homogéneo. La discontinuidad de los ejes viarios antes referida, junto a las articulaciones no resueltas entre las distintas geometrías de la grilla, promueven la consolidación de partes relativamente autónomas del tejido urbano, y requieren la estructura urbana primaria, de jerarquía o rango superior al de la trama que se expande en el territorio, que detallamos en el punto anterior en relación a la promoción de corredores transversales jerarquizados en Lanús.

La superposición de los límites jurisdiccionales (administrativos o políticos), disociados de la división real por barrios que surge del proceso inicial de urbanización, y posterior uso y apropiación de la ciudad genérica, presenta interrogantes a la intervención urbanística. La permeabilidad y “artificialidad” de algunos de los bordes de la jurisdicción lanusense (como el Camino Gral. Belgrano, al norte, o las calles Gral. Hornos y Presbítero Uriarte, al sur), llevan a pensar en un “corrimiento virtual” de los mismos desde un punto de vista proyectual. Los escasos puntos de contacto con la margen derecha del Riachuelo y en el límite este con el partido de Quilmes plantean, en cambio, otro tipo de abordaje. Destaca el diferente rol de la Av. Hipólito Yrigoyen a lo largo de su recorrido, como límite (junto al eje del Ferrocarril Roca), alteración o parte integrante en la geometría de la trama.

Hacia el interior de la malla de esta ciudad genérica, los procesos recientes de transformación “vía mercado” han incidido en dos sentidos: la renovación del comercio en antiguos barrios o áreas centrales, y la verticalización o aparición de nuevos formatos residenciales dentro de la trama tradicional, en algunos casos modificando relaciones preexistentes entre distancia social y distancia espacial, y planteando desafíos específicos a las normas vigentes de regulación urbana.

En el caso de Lanús, estos procesos especialmente evidentes en el área entorno de la estación Lanús e incipientemente de la de Remedios de Escalada han acentuado la heterogeneidad de la manzana mixta, con operaciones de englobamiento parcelario en zonas o calles del área central tradicional (no previstas o consideradas de desarrollo prioritario por el código de planeamiento) que plantean la necesidad de revisar la normativa actual (en relación a las alturas, pero también a los usos, alineaciones viarias, continuidad de basamentos y previsión de cocheras).

Con diferentes grados de explicitación, distintas políticas urbanas han acompañado los procesos de densificación y verticalización edilicia así como de revitalización del comercio tradicional, a través de modificaciones en los usos y alturas permitidas por los Códigos de edificación y planeamiento, el diseño del mobiliario urbano y otras operaciones de espacio público o la promoción de centros comerciales “a cielo abierto” (este último tipo de medidas resultan especialmente significativas en el municipio de Lomas de Zamora).

Paralelamente, otro tipo de transformación ha tenido lugar en las áreas más alejadas de las centralidades históricas de nuestra ciudad genérica, a partir del deterioro de la estructura socioeconómica de sus poblaciones y un progresivo proceso de “tugurización” de sus entornos urbanos. En Lanús los efectos de este proceso, se hacen patentes en algunos sectores de Monte Chingolo y Villa Caraza, entre otros barrios.

Por otro lado, el ya mencionado carácter histórico “popular-industrial” de los loteos en esta zona del sur del conurbano, “con ubicación y precios cómodos para obreros”,⁹⁸ y directamente vinculados con la idea de asociar la residencia al trabajo, condicionó la configuración de una manzana de uso mixto, distintiva del tejido urbano de los municipios de Avellaneda y Lanús. Una manzana heterogénea, tanto en su diversidad morfológica como funcional (que alterna vivienda unifamiliar y multifamiliar con comercio, pequeña industria, talleres, y depósitos), cuya repetición y claro predominio sobre otras formas de crecimiento aporta, sin embargo, una cierta unidad u homogeneidad a la configuración urbana resultante.

La manzana de uso mixto como característica dominante en el tejido de Lanús, y el mantenimiento de un rol productivo del municipio a escala metropolitana inducen a pensar en posibles mecanismos de gestión que permitan mediar en los conflictos que emergen por la superposición de actividades en el mix funcional. Como por ejemplo, programas “empresa-vivienda”, que promuevan un mayor compromiso de parte de las industrias hacia su entorno (arbolado, mantenimiento del viario, aislación acústica), no con el fin de desalentar su presencia sino por el contrario, favoreciendo la mixidad de usos y sus externalidades positivas a través de la normativa, anticipando conflictos a través de instancias de mediación entre las industrias y sus vecinos, y promoviendo la implementación de mecanismos de incentivo que impulsen la inversión privada para lograr mejoras ambientales.

En el próximo punto, la discusión sobre el tejido urbano característico en Lanús y sus municipios vecinos, con especial énfasis en el análisis de la estructura de jerarquías de centralidades, continúa desde una perspectiva propositiva que retoma la cuestión de la transversalidad en Lanús.

98/ Slogan de la Compañía “La Obrera”, desarrolladora de la villa homónima.

Las centralidades de Lanús en relación a la región sur

En las regiones metropolitanas más dinámicas, la recuperación de las áreas centrales existentes constituye una estrategia cada vez más utilizada a favor de la ciudad compacta. Frente a las tendencias recientes a la suburbanización residencial de baja densidad y el surgimiento de nuevas centralidades metropolitanas entorno a grandes centros de ocio y consumo en relación a las principales arterias viarias (autopistas y autovías), la revitalización de los centros tradicionales junto a la promoción de los medios públicos de transporte (especialmente el ferrocarril) resulta un tema recurrente en la literatura urbanística y el planeamiento reciente de escala supramunicipal.⁹⁹

En el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires, existe una red de subcentros metropolitanos tradicionales, cuyo origen se relaciona con las estaciones ferroviarias y los trazados viarios radiales de la región: Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora y Monte Grande en el sur y sudeste de la aglomeración; San Justo, Morón y Gral. San Martín en el oeste y noroeste; y San Isidro en el norte del conurbano.¹⁰⁰ Estos subcentros concentran la actividad económica vinculada al comercio tradicional, la administración pública, los equipamientos comunitarios, sedes bancarias, despachos y estudios profesionales. Se distinguen por la densidad y mayor altura del tejido, presencia de edificios y espacios públicos representativos. Asimismo presentan algunos problemas de vacancia comercial, degradación del patrimonio y/o del espacio público, presencia de espacios de oportunidad (terrenos vacantes o industriales/ferroviarios obsoletos), conflictos viarios y de transporte público, que invitan a pensar en posibles estrategias de renovación y cualificación urbana.

Considerando que “el correcto funcionamiento de un sistema de centralidades es un reaseguro de equidad territorial e igualdad de oportunidades en el acceso a los beneficios de la urbanidad”,¹⁰¹ se trata de repensar el o las áreas centrales de Lanús en relación a la región metropolitana, ya no desde nociones de competencia sino de complementariedad como parte de una red funcional a escala territorial, accesibles desde el transporte público, con espacio público cualificado y mixtura funcional y social.

El estudio de la jerarquía de las centralidades en el AMBA

Un trabajo seminal en relación al tema de la centralidad en el AMBA es el elaborado por Horacio Bozzano para el Relevamiento y Análisis del Conurbano Bonaerense de la CONAMBA (Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires, 1995). La cartografía temática realizada para este estudio constituyó el primer esfuerzo por relevar y construir con criterios homogéneos un plano a escala 1:50.000, que ofreciera una imagen regional única de los usos “reales” del suelo (no derivados del planeamiento). A partir de este documento gráfico, según el uso dominante (aunque también bajo algunos criterios formales y de contexto), se detectaron diversos tipos de “subcentros y corredores”, distinguiendo entre:

- *subcentros con predominio de usos comerciales y/o administrativos* (entre los que se incluyen los centros de Lomas de Zamora y Lanús);
- *subcentros que alternan usos comerciales, talleres o galpones y usos administrativos;*
- *subcentros con actividad comercial dominante;*
- *subcentros que se desarrollan en corredores viales o de transporte* (como por ejemplo la Av. Mitre en Avellaneda; o Pres. Tte. Gral. Juan D. Perón en Valentin Alsina);
- *subcentros comerciales secundarios;*

^{99/} En el caso de la ciudad latinoamericana, la planificación de la centralidad histórica ha sido tratada por autores como Fernando Carrión (2008, 2009) o Eduardo Rojas (Rojas, Rodríguez y Wegelin 2004). Para la AMBA, en cambio, si bien se han discutido los tipos y jerarquías de centralidades (ver punto siguiente “Antecedentes”), los Lineamientos Estratégicos para la RMBA (DOUyT, 2007) constituye el único referente a nivel propositivo, poniendo de manifiesto la pertinencia de discutir, a partir de lecturas y análisis de las situaciones existentes, estrategias y políticas públicas de escala supramunicipal en relación a la red de centros y subcentros tradicionales y las nuevas centralidades metropolitanas.

^{100/} Estos subcentros se encontraban entre 5 y 20 km de distancia del Área Central de la CBA y se correspondían con las ciudades cabeceras de municipios que registraban un fuerte crecimiento demográfico (en la actualidad oscilan entre 100 y 250 mil habitantes) (DOUyT, 2007).

^{101/} Planeamiento Urbano – Cátedra Garay TP4 – Segundo cuatrimestre – Proyectos urbanos en centros, subcentros y corredores. Guía del trabajo práctico (2011).

- y *corredores*, de carácter pasante donde domina la movilidad sobre la atracción, que suelen atravesar subcentros de diverso rango (como el caso de la Av. H. Yrigoyen).

Sobre la base de este trabajo, el autor reconoce diez lógicas de ocupación territorial en el AMBA, siendo las tres primeras: Centro metropolitano, Subcentros metropolitanos, urbanos y locales, y Corredores (Bozzano, 2000). A partir de una lectura básicamente cuantitativa, detecta la existencia de 270 subcentros de cuatro rangos jerárquicos.¹⁰²

En la misma línea de estudios, Abba (CONAMBA, 1995) investiga la centralidad metropolitana desde lógicas *christallerianas* de jerarquía, en base al grado de cobertura y tipo de servicios administrativos (bancos) y equipamientos (sanitarios y escolares). Con este objetivo, utiliza el método del "escalograma de Guttman", una matriz de doble entrada que relaciona los centros y sus funciones, permitiendo establecer un patrón de niveles jerárquicos por tipo (y complejidad) de equipamiento, y de acuerdo a la especialización y accesibilidad de las funciones localizadas en cada centro en relación al conjunto del sistema.¹⁰³

De acuerdo con este trabajo, el corredor sur de la Línea Ferrocarril Roca (Constitución - Temperley), presenta las siguientes jerarquías de centralidad:

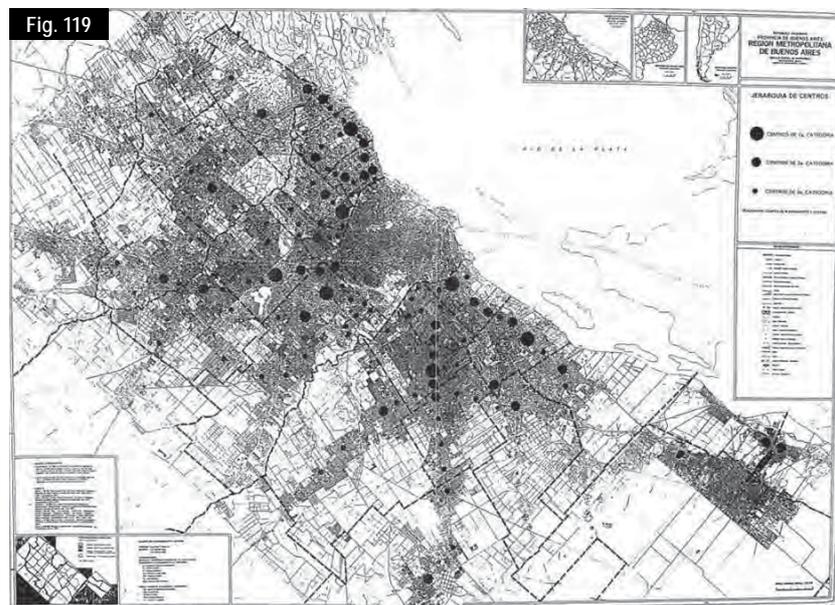
- *Centros de 1º categoría*: se incluyen en este nivel los centros de Lomas de Zamora y Avellaneda (aunque este último no cuenta con los niveles más especializados del Equipamiento Judicial). Se observa también que las funciones de mayor especialización (Hospital de Complejidad y Justicia) pueden localizarse en un centro de 2º o 3º rango, dependientes de un centro de primera jerarquía que carece de ellas. Esta situación se presenta en Temperley en el caso de Salud, y en Banfield para el caso del Equipamiento de Justicia, ambos dependientes de Lomas de Zamora.
- *Centros de 2º categoría*: Lanús, Remedios de Escalada, Banfield y Temperley se enmarcan en esta categoría. En el caso de Lanús, el estudio puntualiza que si bien excede largamente el perfil típico, no alcanza un puntaje alto por no contener las funciones de más alta especialización. Por el contrario, otros casos (como Banfield y Temperley), aunque no completan el perfil básico, logran puntajes altos porque contienen funciones de mayor especialización y situaciones de complementariedad.
- *Centros de 3ª categoría*: en el último nivel aparecen centros menores, como los del partido de Lanús: Gerli, Valentín Alsina, Monte Chingolo, Villa Diamante, Villa Caraza.

166

^{102/} Los subcentros de primer rango son 10 y tienen alcance metropolitano (La Plata, Quilmes, Lomas de Zamora, Morón, Gral San Martín, San Isidro, Avellaneda y San Justo. A ellos agrega Belgrano y Caballito-Primera Junta en CABA). Los de segundo rango son 44 y tienen alcance municipal o urbano (entre ellos, Lanús). Los de tercer rango son 91 y tienen alcance urbano o local, mientras que los 125 restantes son aún menores.

^{103/} Se registraron 115 centros que fueron estratificados en tres niveles jerárquicos. Un primer nivel de 7 centros sub-regionales (Avellaneda, Gral. San Martín, San Isidro, Morón, San Justo, Lomas de Zamora y Quilmes). En el nivel de jerarquía intermedia se identifican 33 centros que reúnen un promedio de 15 de las funciones consideradas, y, finalmente 75 centros de nivel local, tramo jerárquico menor, con un promedio de 7 de las funciones seleccionadas.

Fig. 119 Jerarquía de centros
Fuente: ABBA, Artemio P., "Centros Urbanos y Equipamiento", Capítulo V, CONAMBA, 1995



Este trabajo, actualizado al año 2004, permite la comparación entre los “centros tradicionales”, cuyo volumen y diversidad se asocia a la presencia de la actividad bancaria (correlacionada con el Censo Económico); y las “nuevas centralidades”, relacionadas directamente con la presencia de un centro comercial (o *shopping center*). Así, se definen los siguientes rangos o jerarquías de centralidad tradicional:

- *Centro regional secundario*: Del mencionado corredor sur, solo se incluye dentro de esta categoría, el centro de Avellaneda.
- *Centro regional terciario*: Lomas de Zamora queda relegado a un nivel 3 de jerarquía.
- *Centro local urbano*: Lanús continúa posicionado en un nivel jerárquico intermedio. Valentín Alsina, en cambio, se coloca en un rango similar, “ascendiendo” respecto al relevamiento anterior.
- *Centro local barrial*: en el último escalón jerárquico aparecen Gerli, Monte Chingolo, Remedios de Escalada, Banfield, Temperley, y otros focos de centralidad asociados a los principales ejes viarios (9 de julio/ 25 de Mayo, y Gral. de San Martín).

Respecto a las “nuevas centralidades”, al 2004 no se registran *shopping centers* dentro del término municipal de Lanús.¹⁰⁴ En cambio, destaca la presencia de dos grandes superficies comerciales en el municipio de Avellaneda: el Alto Avellaneda Shopping Mall localizado en la estación terminal del antiguo Ferrocarril Provincial,¹⁰⁵ y el Parque Comercial Avellaneda (ex Auchan), ubicado en el Km 9 de la autopista Buenos Aires - La Plata (Sarandí).

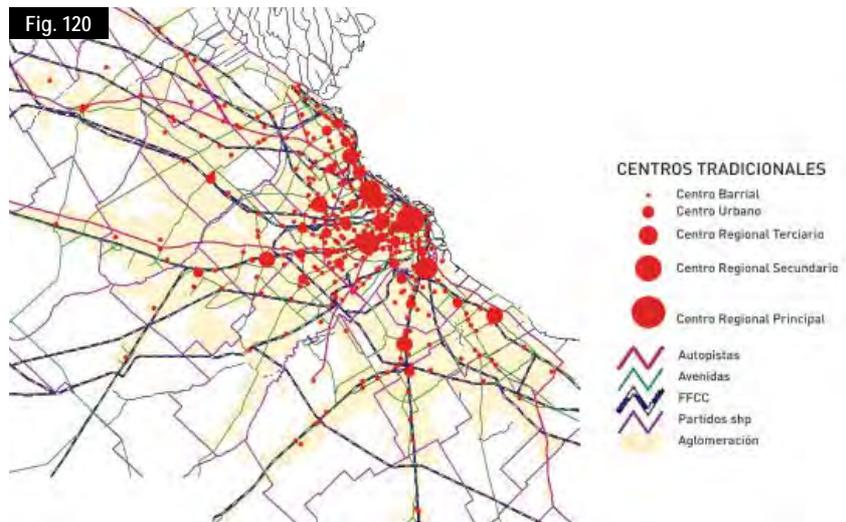


Fig. 120

Fig. 120 Centros Tradicionales 2004
Fuente: Abba, A.P. y Laborda M., CIHaM/ FADU/UBA, 2005

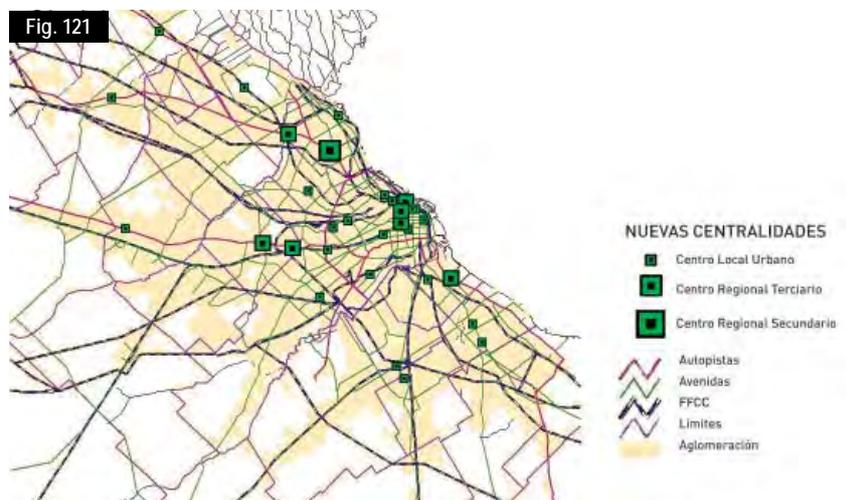


Fig. 121

Fig. 121 Nuevas centralidades 2004
Fuente: Abba, A.P. y Laborda M., CIHaM/ FADU/UBA, 2005

^{104/} Tal como se menciona en la sección 2.5 de este informe, en la actualidad el único conjunto comercial con características semejantes está configurado por el hipermercado Coto y multicines Hoyts en Lanús Oeste.

^{105/} El shopping comparte una misma operación de reforma urbana con el proyecto del edificio de la Municipalidad (1995, Lopatin arquitectos)

En continuidad con los trabajos enunciados, se realizó un relevamiento detallado de las actividades comerciales (principales firmas *franchising*), administrativas/financieras (banco, correos, pago fácil, servicios públicos), y de equipamiento (educativo, salud, cultural) en las áreas centrales lanusenses.¹⁰⁶

Este trabajo, junto al estudio histórico de los procesos de urbanización (desarrollado en apartados anteriores), y las características o dinámicas actuales del mercado inmobiliario residencial, de la oferta comercial, y calidad del espacio público relevados en las principales áreas centrales del corredor sur (Ferrocarriil Roca/ Av. H. Yrigoyen)¹⁰⁷ nos permitieron diferenciar tres tipologías de centralidad. A continuación, éstas serán caracterizadas y problematizadas para el caso de Lanús pero desde una visión comparada con sus municipios vecinos. Nos referiremos entonces a:

- las *centralidades regionales*: el entorno de la estación Lanús (y del eje 9 de Julio- 25 de Mayo) como la única zona dentro del término municipal que, aunque con un origen relativamente tardío,¹⁰⁸ presenta en la actualidad atributos físicos y funcionales de centralidad a escala regional (usos administrativos, comerciales y de equipamiento, edificios representativos y vivienda multifamiliar en altura);
- las *centralidades barriales*: representadas por el entorno de las estaciones Monte Chingolo y Villa Caraza (ex Ferrocarril Provincial y Belgrano sur, respectivamente) y de la estación Gerli (Ferrocarriil Roca, emplazada en el término municipal de Avellaneda). Centralidades menores, más o menos consolidadas, que hacen a la identidad de los barrios o villas producto del proceso de urbanización descripto;
- y las *centralidades secundarias*: en una posición jerárquica intermedia respecto de las anteriores, aparece el caso de la estación Remedios de Escalada, con la presencia de la UNLA -Universidad Nacional de Lanús- y de los talleres ferroviarios, pero tradicionalmente más vinculada a la localidad de Banfield (municipio de Lomas de Zamora); así como la potencia del eje comercial de Valentín Alsina, cuyo desarrollo en este caso ha gravitado más sobre la órbita del dinamismo generado por el cruce sobre el Riachuelo y la expansión de Pompeya, que del propio centro de Lanús.

Las centralidades regionales: el fortalecimiento del par Lanús – Remedios de Escalada

El proceso de urbanización intersticial se hace patente no solo en el tejido urbano que configura el Lanús contemporáneo, sino que también puede vincularse con la debilidad que presentan sus centralidades frente a las de algunos municipios vecinos. En este sentido, la contigüidad con la Ciudad de Buenos Aires (barrio de Pompeya) y con las dos localidades de consolidación más temprana del sur del conurbano bonaerense (Avellaneda y Lomas de Zamora) parece contribuir con la construcción de tres centralidades, asociadas respectivamente a estos frentes de urbanización: Gerli, Valentín Alsina y Remedios de Escalada. Situación que, como ya se ha mencionado, condicionó (y ralentizó) la aparición de un centro urbano intermedio. Este tuvo que esperar muchas décadas (la estación, establecida fuera del diagrama inicial del Ferrocarril Sud, funcionó incluso durante mucho tiempo solo como apeadero) para alcanzar el grado de robustez de centralidades próximas como las de Avellaneda o Lomas de Zamora.¹⁰⁹

A raíz de este proceso, en la actualidad Remedios de Escalada se relaciona más con Banfield, y por tanto con Lomas de Zamora, que con el propio centro de Lanús. Su incorporación artificial y fragmentaria dentro del término municipal en 1944¹¹⁰ explica en parte, la escasa vinculación funcional existente (de

106/ La base de datos (volcada al GIS) fue confeccionada en base a información provista por la Municipalidad, páginas web y trabajo de campo. Ver Informe final Consultor Arq.Marcelo Corti del Estudio 1.EG.159 "Plan Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Lanús", Programa Multisectorial de Preinversión III, Ministerio de Economía.

107/ Con el objetivo de indagar acerca de indicadores de carácter más cualitativos relacionados con otros motivos de atracción de cada centro, y evaluar el rol de Lanús en relación a los municipios del corredor del Ferrocarril Roca (Avellaneda y Lomas de Zamora), se realizó un recorrido y trabajo de campo, junto a un relevamiento fotográfico en el entorno de las estaciones y respectivas áreas de centralidad.

108/ Tal como se mencionaba en secciones anteriores de este informe, en 1937 todavía existen afiches promocionando la venta de lotes en los terrenos del entorno de la estación Lanús, tras lo cual pasará mucho tiempo hasta que comience a ser reconocida de algún modo como centro por el resto de sectores urbanos comprendidos dentro del término municipal.

109/ En Lomas de Zamora, el lugar del centro cívico ya estaba definido en 1860, con los terrenos para el Templo, la Escuela Pública y la Plaza, donados por Victorio Grigera. La primera etapa de construcción del Ferrocarril Sud hasta Jeppener, que se habilitó el 14 de agosto de 1865 con once estaciones, entre ellas Lomas de Zamora, propició posteriormente el rápido desarrollo edilicio y comercial en torno de la calle Laprida (antiguamente Progreso).

110/ Lomas de Zamora queda escindida del partido de Barracas al Sur (Avellaneda) en julio de 1861. Posteriormente, en 1865 los límites del partido fueron modificados, nuevamente en 1873 al crearse el partido de Almirante Brown; en 1913, al erigirse el de Esteban Echeverría y en 1944, con la creación del partido 4 de junio (Lanús). Ver nota al pie 9.

movilidad comercial, cultural, o de ocio), excepto por la gran atracción ejercida por la UNLA y en menor medida por el hipermercado Coto, contiguo al edificio de la estación (de importante valor patrimonial). Por el contrario, Banfield y Temperley sí funcionan en vinculación simétrica y simbiótica con Lomas de Zamora, que nunca perdió su capacidad atractora de centro.¹¹¹

Dentro de este marco, un escenario posible podría plantearse desde el objetivo de revertir el carácter intersticial de Lanús, dotando al municipio de nuevas fuerzas atractivas más allá de aquellas emanadas de la presencia del Club Atlético Lanús, y en menor grado de su rol de intercambiador de transporte o de la oferta educativa de la UNLA.

Un escenario planteado en estos términos, lleva a reflexionar asimismo sobre la potencialidad del par Lanús / Remedios de Escalada, a fin de vigorizar una centralidad a nivel municipal y regional a través del fortalecimiento de la vinculación entre ambas estaciones, entendidas de forma conjunta como un “par central”.

A fin de avanzar sobre esta idea, y de acuerdo con la premisa inicialmente planteada acerca de la recuperación de las áreas centrales existentes desde nociones de complementariedad a escala metropolitana, se analizan las especificidades de Lanús en relación a los subcentros del corredor del H.Yrigoyen/ Ferrocarril Roca, teniendo en cuenta:

1. la presencia de equipamientos de escala supramunicipal (administrativos, deportivos y universitarios),
2. la oferta comercial (a cielo abierto o presencia de *shopping centers*) y calidad del espacio público, y
3. la oferta residencial (densificación o “verticalización” y aparición de nuevos formatos).

El esquema adjunto (Fig. 122) sirve para ilustrar los principales elementos de estructura de este sector sur del conurbano bonaerense donde, además de los principales ejes ferroviarios, viarios y circuitos de interés, se representa la localización de las estaciones, plazas principales, calles (o áreas/ferias) comerciales, grandes superficies (hipermercados y *shopping centers*), sedes de la municipalidad, parques o polos industriales y otros equipamientos de escala supramunicipal (como universidad y equipamientos deportivos).

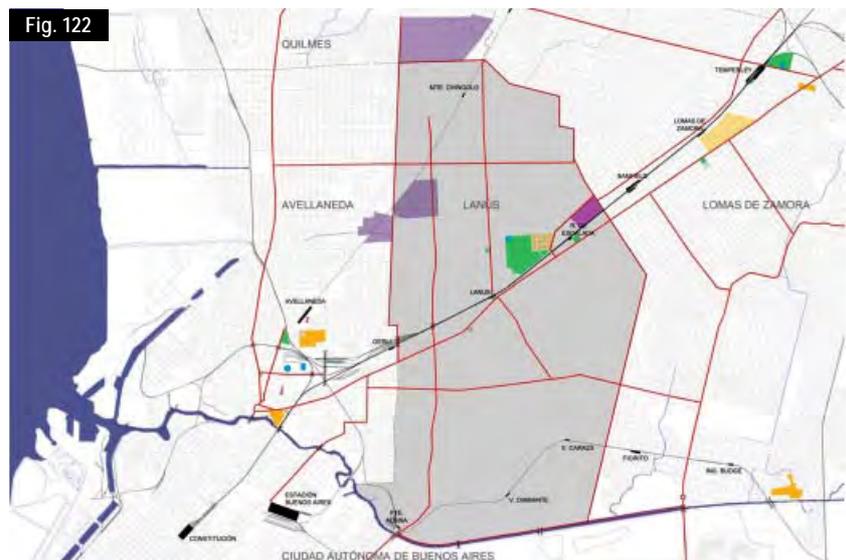


Fig. 122 Esquema de los corredores Ferrocarril Belgrano Sur (Midland), Roca y Ex Ferrocarril Provincial: trazados, estaciones, ejes viarios transversales y piezas urbanas estructurantes. Fuente: elaboración propia

Desde el punto de vista de su estructura urbana, el área central de Lanús es la única con epicentro en la estación ferroviaria, emplazada en la intersección entre la Av. H. Yrigoyen y el eje comercial 9 de Julio-25 de Mayo.

111/ La estación de Temperley se inauguró el 13 de enero de 1871 y dos años más tarde comenzó a funcionar la de Banfield. La estación Remedios de Escalada -en su origen denominada Parada Talleres- quedó habilitada en agosto de 1923, localizada entonces dentro de la jurisdicción de Lomas de Zamora.

El área central de Avellaneda se configura, en cambio, a partir de tres ejes que nacen del nuevo Puente Pueyrredón (en continuidad con la Av. 9 de Julio): las avenidas Mitre, Belgrano e H. Yrigoyen.¹¹² La Estación está separada de la plaza principal (Plaza Alsina) y de los ejes comerciales mencionados, por una zona industrial relativamente degradada.

Lomas de Zamora, por último, presenta un esquema en T, configurado por la calle peatonal Laprida, que nace en la estación, y la Av. H. Yrigoyen perpendicular a la anterior, en su tramo hasta la Plaza Griguera, sede de la municipalidad. Una especificidad de la centralidad en este municipio es la reciente consolidación del distrito comercial, gastronómico y de diseño, conocido popularmente como Las Lomitas, contiguo al centro tradicional, cuyo origen puede situarse en la pizzería La Quintana (Italia y Colombres).

- **La presencia de equipamientos de escala supramunicipal**

Tal como se ha mencionado en repetidas ocasiones, la representatividad institucional del municipio a escala metropolitana recae fundamentalmente en el Club Atlético Lanús, cuya notoriedad sumada a alta presencia de clubes barriales podría ser objeto de renovadas políticas municipales encaminadas al incentivo del deporte en barrios, formalizando una “red de clubes” con eventos comunes. En este sentido, cabe citar el ejemplo de Avellaneda que, a través de recientes programas de iniciativa pública, busca promover el carácter deportivo del municipio apoyándose en la presencia del Racing Club Avellaneda, el Club Atlético Independiente y numerosos clubes barriales.¹¹³

Respecto a las Universidades Nacionales de Lanús (UNLA) y Avellaneda (UNAV), cabe destacar, en primer lugar, su rol como dinamizadoras de entornos industriales o ferroviarios degradados, a partir del reciclaje y refuncionalización de antiguos edificios de gran valor patrimonial.¹¹⁴ Por otro lado, el reconocimiento del que gozan algunas carreras (como Artes Audiovisuales en la UNAV o Educación y Trabajo Social en la UNLA), y pese a la importancia de la actividad industrial en Lanús y la incorporación de algunas tecnicaturas y licenciaturas relacionadas (curtido y terminación del cuero, diseño industrial, economía empresarial, planificación logística, tecnologías ferroviarias), la aún escasa relación existente entre universidad y empresa.

En este escenario de fortalecimiento del par Lanús-Remedios de Escalada y en relación a los equipamientos de escala supramunicipal, resulta significativa finalmente la escasa oferta de equipamientos culturales y de ocio (teatros, complejos de cines, centros culturales), para los que la antigua zona de Talleres cuenta con una infraestructura edilicia especialmente indicada; así como la importancia de la proximidad del Parque Polideportivo como pulmón verde de un municipio carente de un sistema de espacios públicos (plazas, parques, paseos), que funcione de manera interrelacionada.

- **La oferta comercial y calidad del espacio público**

En relación a la actividad comercial, una especificidad de Lanús respecto de sus municipios vecinos es la ausencia de centros comerciales cerrados (*shopping centers*) así como de centros comerciales a cielo abierto dirigidos a un público de alto poder adquisitivo.

A diferencia de lo que sucede en Avellaneda (con el Alto Avellaneda Shopping Mall y el Parque Comercial Avellaneda) o en Lomas de Zamora (con el Portal Lomas Shopping, ubicado entre la Av. Antártida Argentina y Frías), en Lanús sólo hay dos hipermercados Coto y un complejo multicines Hoyts.

En Lomas de Zamora, tal como se menciona en apartados anteriores de este informe, la reciente consolidación de la zona conocida popularmente

112/ La Av. Bartolomé Mitre (antiguo camino Real del Sud), que se extiende desde el mencionado puente hasta el municipio de Quilmes, nuclea importantes equipamientos, sedes bancarias y firmas comerciales. En el cruce con la calle Alsina se localiza la Plaza Alsina, la cual oficia de sede de la Universidad Tecnológica Nacional y la Casa de la Cultura, no así de la Municipalidad. La Av. Manuel Belgrano discurre radialmente desde el puente, hasta adquirir un trazado casi paralelo a la anterior vía, configurando juntas el par de ejes comerciales más importantes del municipio. Como equipamiento de relevancia sobre esta última cabe destacar el Hospital Pedro Fiorito.

113/ Las políticas municipales impulsan dos programas complementarios: el Programa Municipal de Incentivo Deportivo “Aliento” destinado a colaborar con el desarrollo de la carrera de deportistas de alto rendimiento y el Programa de Fortalecimiento para Instituciones Deportivas Alentar, destinado a generar mejores condiciones de desarrollo e infraestructura para las instituciones deportivas del Partido. Se trata de una herramienta que utiliza la Comuna para brindar ayuda económica a todos los clubes de barrio de la Ciudad con la idea de que puedan mejorar y mantener sus instalaciones. Paralelamente y con la idea de contribuir a la formación social y deportiva, el Municipio planea construir ocho playones polideportivos en distintas zonas de la ciudad.

114/ Nos referimos al edificio transferido a la UNLA en el 2003, donde funcionaba el Archivo General de la-ex Empresa del Estado Ferrocarriles Argentinos; y al edificio del antiguo Mercado de Frutos reciclado para albergar la UNAV. En el Proyecto de Techint “Nueva Costa del Plata”, situado en el frente ribereño entre Quilmes y Avellaneda, se planea construir otra sede de esta universidad.

como *Las Lomitas*, ubicada entre las calles Meeks, Hipólito Yrigoyen, Garibaldi y Laprida, aporta una nueva tipología de distrito comercial gastronómico y de diseño a cielo abierto, inexistente en el municipio de Lanús. Esta área agrupa las principales cadenas de *franchising* de indumentaria, bares y restaurantes locales, centros estética, y otros servicios o atractivos (como el ciclo de muestras de arte *gallery night*), que denotan una progresiva sofisticación y modernización del comercio tradicional.

Respecto al rol de la Av. H. Yrigoyen (ex Av. Pavón), pese a haber sido la arteria más importante durante el apogeo industrial de Avellaneda, en su paso por este municipio presenta actualmente una gran vacancia de locales comerciales, debido a la construcción del nuevo puente (que impulsó y desplazó el desarrollo a la Av. Mitre) así como la cercanía de grandes superficies comerciales (como el Hipermercado Carrefour ubicado en el solar del ex frigorífico Grasería La Negra).¹¹⁵ De cara a una operación supramunicipal de reconversión de esta arteria, destaca, en cambio, la adyacencia con la Estación, una amplia sección en boulevard con gran potencial de transformación, remarcada por un grupo de edificaciones residenciales en altura (próximas al puente), y especialmente, la implantación del conjunto Municipalidad, Auditorium, Unión Industrial, a continuación del mencionado hipermercado.

Por último, nos interesa mencionar el eje de la ruta 210, Av. Alte Brown (Temperley) y su continuación como Av. Alsina (Banfield), como arteria complementaria a la Av. H Yrigoyen hasta Remedios de Escalada.

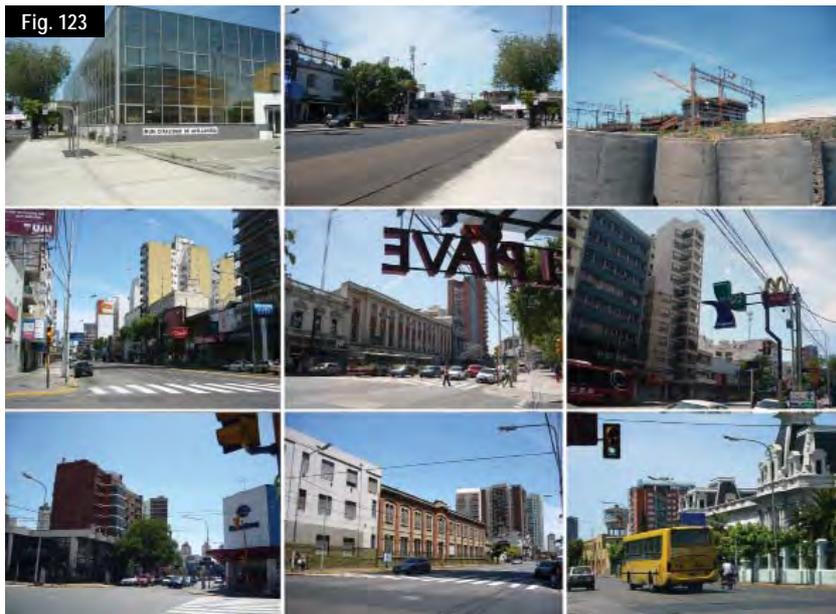


Fig. 123 Av. H.Yrigoyen, Av. Mitre y Av. Belgrano (Avellaneda)
Fuente: Lorena Veclsir

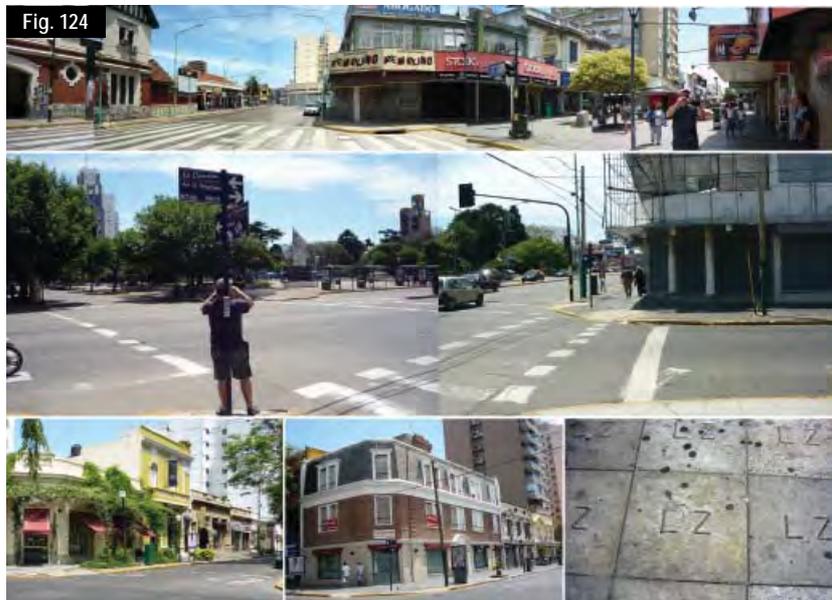
En Lanús, la Av. H. Yrigoyen aglomera gran parte de la actividad comercial y de servicios del municipio, especialmente en el área cercana a la estación. La intensidad de uso peatonal de la avenida disminuye progresivamente hacia el norte, hasta el edificio de la Municipalidad. Esta se haya emplazada detrás de un jardín vallado que potencialmente podría integrarse a un circuito cultural y de compras ligado a la «reurbanización» de la arteria, e incluso a la puesta en valor de algunos circuitos internos (ej. calle Enrique de Valle Iberlucea). Hacia el sur, y hasta la altura de la estación Remedios de Escalada, la avenida va cambiando su perfil, hasta convertirse en soporte de un tipo de comercio suburbano (muebles, frenos, concesionarios, venta de sanitarios, herrería), al que se asocia un paisaje urbano bastante degradado.

Cabe mencionar asimismo, la calidad de urbanización del espacio público en Lomas de Zamora, como una de las políticas municipales más visibles (incluso en la «marca LZ» de los pavimentos, rampas, y otros elementos de

115/ En 1882 una grasería, propiedad de Gastón Sansinena, da origen al primer frigorífico instalado en Barracas al Sur, conocido como «La Negra». A fin de ampliar el terreno de la grasería, Sansinena compró a los sucesores de Mariano Saavedra el antiguo de «La Francesa», con sus terrenos e instalaciones, para destinarlo a frigorífico. El saladero adquirido tenía una posición urbana privilegiada con frente en la calle Pavón y contrafrente al Riachuelo y limitando con el ferrocarril del Sur. Con anterioridad al actual hipermercado Carrefour funcionó en este predio el primer shopping center de Argentina, el Shopping Sur inaugurado en 1986.

urbanización). Este cuidado por el espacio público es especialmente notorio en la zona de Las Lomitas, entorno de la plaza Griguera y calle peatonal Laprida (integración acera y calzada, mobiliario, pavimentos y luminaria) que contrasta, por ejemplo, con el tratamiento de la semipeatonal 9 de Julio en el municipio de Lanús.

Fig. 124 Laprida, Av. H. Yrigoyen, Las Lomitas (Lomas de Zamora)
Fuente: Lorena Vecsir



- **La densificación o «verticalización» residencial y aparición de nuevos formatos**

Tal como se mencionaba en la sección “*Densidad de población vs densidad edilicia*”, resulta significativa la profusión de emprendimientos de vivienda multifamiliar en altura, surgidos durante los años 90 y sobre todo 2000, en la zona próxima a la Estación Lanús, especialmente en su lado Oeste. También se hacía referencia a detección, por parte de los emprendedores inmobiliarios, de una demanda, proveniente en gran parte del propio municipio, que tiende a permanecer o trasladarse al centro tradicional, buscando al mismo tiempo mejorar sus condiciones habitacionales. En general, clases media o medias altas cuyas preferencias se inclinan hacia la tipología de edificio residencial en altura (no necesariamente en torre), con servicios y terminaciones de *alto standard*, y en cuya valorización económica influye tanto la calidad de la construcción y sofisticación de la oferta, como la localización central y consiguiente proximidad a vínculos familiares, instituciones de pertenencia, o círculos sociales.

Pero este proceso no resulta exclusivo de Lanús. En Lomas de Zamora, por ejemplo, la modernización comercial y gastronómica en la zona de Las Lomitas, ha traído aparejado un creciente desarrollo inmobiliario que incluye desde edificios entre medianeras hasta tipologías más innovadoras: torres semiexentas, condominios residenciales, casas antiguas recicladas, y los primeros ejemplos de hotelería internacional (Howard Johnson en Colombres y Meeks) o edificios *premium* de oficinas (Edificio Picasso, en Colombres y Av. Pavón). En dirección a la estación de Temperley y en coincidencia con la zona residencial de viviendas unifamiliares de arquitectura ferroviaria, popularmente conocida como el Barrio inglés, las transformaciones recientes de la Av. Meeks resultan representativas de las intensas dinámicas inmobiliarias enunciadas. Esta arteria, sede tradicional de importantes establecimientos educativos (Colegio Alemán, Colegio San Agustín, entre otras) presenta importantes procesos de densificación y verticalización residencial (por ejemplo: Condominios Meeks 760 y Meeks Garden y torres con *amenities* hacia las vías), que conviven y renuevan progresivamente el tejido mixto respetando,

salvo algunas excepciones de englobamiento parcelario, la lógica y el proceso de renovación lote a lote.

Por su parte, un proceso de transformación diferente (en tamaño y destino socioeconómico) afecta el área central de Avellaneda, cuya cercanía directa con la Capital explica emprendimientos como el gran proyecto Estrella del Sur, tres torres con *amenities*, conectadas por un núcleo en forma de estrella, que alojarán 924 viviendas. Quizás este tipo de operaciones pueda ser comparable con el proyecto próximo a desarrollarse en el predio de la ex Campomar, denominado “Nuevo Valentín Alsina, con edificios de trece pisos, y departamentos de uno, dos y tres ambientes.

Así, aunque con diversos momentos históricos de surgimiento y consolidación, diferentes ofertas comerciales, calidad del espacio público y tipologías residenciales, las principales centralidades de la región sur coinciden en un acelerado proceso reciente de densificación y verticalización. Esto ha ocasionado algunas reacciones, tanto desde los grupos vecinales como desde la gestión municipal, con la suspensión de obras y/o reforma de los respectivos códigos de planeamiento y disminución de las alturas máximas permitidas.¹¹⁶ A semejanza de lo que ha sucedido en otros municipios de la región metropolitana, la asimilación acrítica del código urbano de la Ciudad de Buenos Aires ha generado en el tejido urbano de Lanús, una serie de problemas, como la excesiva altura registrada en relación a los anchos de vía existentes,¹¹⁷ y la “verticalización discontinua” de áreas interiores fuera de los corredores previstos como de desarrollo prioritario.



Fig. 125 Av. H. Yrigoyen (sector central), Av. H. Yrigoyen (a la altura de Remedios de Escalada y de la Municipalidad), eje 9 de Julio y 25 de Mayo (Lanús)
Fuente: Lorena Veclsir

Dinámicas de transformación urbana en Lanús, Avellaneda y Lomas de Zamora

Mientras Lanús sigue presentando una combinación tradicional del crecimiento suburbano, propia del período expansivo, en la cual el estado realiza la obra pública y el mercado se concentra en la verticalización de los núcleos centrales, *Las Lomitas* y los *malls* de Avellaneda parecen responder a un mecanismo de desarrollo urbano diferente, más típico de las últimas dos décadas, caracterizado por una diversificación de los formatos –más allá de la vivienda multifamiliar– promovida desde los agentes privados e, incluso, una revalorización del espacio público y del diseño del mobiliario urbano, como factor de imagen, atracción de la demanda e identidad local.

106/ En Lanús se suspendieron los permisos de obra nueva entre febrero y noviembre del 2011. Mientras que la legislación anterior permitía edificios de hasta 16 pisos en la zona céntrica, dependiendo del “ancho de línea municipal”, la nueva ordenanza limita las alturas a 13 pisos en avenidas y 9 niveles en calles. Por su parte, en febrero de este año, una modificación al código vigente en Lomas de Zamora limitó las nuevas construcciones a 8,40 metros (la altura máxima anterior era 11,40 metros) y se prohibió la demolición de los edificios anteriores a 1960.

107/ En Lanús, el promedio del “ancho de línea municipal” es de 17,25 metros en el área central, lo que representaba edificios de hasta 35 metros. No obstante, contemplando la mayor distancia entre fachadas, que en el distrito llega a los 19 metros, y sumado el premio o bonificación por retiro (con un máximo de 6 metros desde la línea municipal), el código permitía edificios de hasta 45 metros de altura.

118/ La posición de la estación Lanús en el epicentro del eje 9 de Julio-25 de Mayo se presenta como una potencialidad o ventaja de Lanús respecto de otros municipios. En este sentido, cabe mencionar la necesidad de protección del patrimonio arquitectónico del edificio, de ordenamiento de los flujos peatonales y vehiculares, y de valorización del espacio público de su entorno. La salida de la estación por Lanús Oeste hacia 25 de Mayo está dominada por la plaza y dársena de colectivos, con gran actividad y movimiento de gente. La salida hacia Lanús Este, en cambio, se da a través de un puente que constituye la única forma de vinculación con la calle semipeatonal. En el caso de Remedios de Escalada destaca asimismo el valor patrimonial del edificio de la estación, y la necesidad de reacondicionamiento de la plaza y mecanismos de cruce y acceso (escaleras mecánicas, ascensor o rampas).

119/ Ver por ejemplo CEDEM (2004) Monitoreo de la actividad comercial barrial, a partir de la instalación de un hipermercado: http://www.cedem.gov.ar/areas/des_economico/cedem/pdf/estudios_especiales/jumbo.pdf

En este sentido, cabe preguntarse, a la luz de las experiencias de las últimas dos décadas, ¿cuáles son las ventajas de las nuevas formas de transformación —el fenómeno de Las Lomitas, por ejemplo— frente a los procesos de cambio “más tradicionales” como sucede en Lanús?; y fundamentalmente si es posible combinar los aspectos más positivos de ambas aproximaciones.

En el caso del par Lanús - Remedios de Escalada, esto implicaría la incorporación o fortalecimiento, por parte de políticas y programas públicos específicos, de “equipamientos de centralidad” (culturales, deportivos u otros, con base en la presencia del Club Atlético Lanús); de manera simultánea al incentivo de la densificación y verticalización del tejido urbano en torno de las estaciones (áreas frentistas sobre las avenidas H. Yrigoyen, José Ingenieros, Malabia y 29 de Septiembre), y aprovechamiento de espacios de oportunidad, de propiedad pública o usos obsoletos. La integración con la centralidad comercial de los recursos de valor patrimonial (tangible e intangible), asociados a las estaciones,¹¹⁸ talleres y barrios ferroviarios (sector residencial Barrio de las Colonias) y los espacios libres existentes (Parque Polideportivo y otros), requiere asimismo de conexiones físicas claras: mejora de la Av. H.Yrigoyen, recuperación de caminos internos al playón ferroviario, el propio trazado del tren y otros circuitos de interés entre universidad, comercio, ocio, cultura/patrimonio.

En los casos analizados, el surgimiento de corredores o áreas comerciales así como la densificación en zonas al margen de lo previsto por los respectivos códigos de planeamiento, indica el necesario reajuste de los instrumentos de planificación. Estas operaciones, no necesariamente ligadas a una “sofisticación” de la oferta comercial o gastronómica, sí conllevan la protección de un tipo de “centro comercial a cielo abierto”, con especial cuidado en la calidad de urbanización del espacio público, como un componente fundamental de identidad local y valoración del centro (o “par central”) por parte de la población.

Los aspectos positivos de la ausencia de *shopping centers* y la limitada presencia de hipermercados en áreas urbanas, como sucede en Lanús, son conocidos en la literatura especializada y han sido numerosas veces cuantificados.¹¹⁹ El hecho de que no exista en Lanús un área comercial como *Las Lomitas*, por otra parte, no es un aspecto de tan fácil valoración. Por un lado, la ausencia de un fenómeno como éste en el territorio lanusense es un indicador de un aspecto valorable de Lanús en comparación con Lomas de Zamora, que es la menor desigualdad en términos relativos de los niveles socio-económicos de su población. En Lomas de Zamora el contraste entre la población más rica y la más pobre es extremadamente mayor. Por el otro, el desarrollo de un circuito comercial a cielo abierto, con espacios públicos cuidados, buen equipamiento y mobiliario urbano, es sin dudas un hecho favorable. Sin embargo, más que un recambio del tipo de locales comerciales y de servicios que existen en Lanús por otros que apunten a públicos de mayor poder adquisitivo, en procesos que implicarían seguramente desplazamientos de población y puestos de trabajo, posiblemente sería más conveniente la consolidación y el mejoramiento progresivo de su oferta comercial y de servicios, pero con avances en la calidad y provisión del equipamiento urbano por parte del Municipio, y en este sentido sí de un modo similar a las intervenciones del Municipio de Lomas de Zamora.

Las centralidades barriales: hacia un posible escenario de “democratización” de equipamientos y servicios

Tal como se mencionaba al inicio de este apartado del informe, en Lanús existen una serie de centralidades secundarias, que responden a los diferentes frentes urbanizadores y estaciones ferroviarias que dieron origen a los actuales barrios del Municipio. Se trata de los sectores urbanos en torno de las estaciones de Monte Chingolo (ex Ferrocarril Provincial), Villa Caraza (Belgrano sur) y Gerli (Ferrocarril Roca).

En relación a estas centralidades de escala barrial, un escenario complementario al fortalecimiento del par Lanús- Remedios de Escalada, es el de "democratización" o acercamiento de algunos equipamientos y servicios a estos sectores, capitalizando el carácter intersticial del Partido para una política de reforzamiento de las identidades de los barrios.

Se trata entonces de favorecer y consolidar este tipo de centralidades, a través de actuaciones que contemplen por un lado, un umbral mínimo de equipamiento para cada localidad (clubes deportivos, sociedades, escuelas, sala de primeros auxilios, cajeros, correo, sede del gobierno municipal, etc.); y por otro, la mejora de la accesibilidad viaria y desde el transporte público, la provisión de infraestructura de servicio (agua, desagües cloacales y pluviales), así como la urbanización y ampliación del espacio público existente (arbolado, señalética, paradas de colectivos, veredas, ciclovías). Operaciones que a su vez, aparecen asociadas a la mejora del hábitat popular (formal e informal) de sus respectivos entornos.

En el caso de Monte Chingolo, el vacío de la traza del ex Ferrocarril Provincial se presenta como un espacio de oportunidad a fin de generar políticas a corto plazo como, por ejemplo, la propuesta de un parque lineal (siguiendo iniciativas del tipo de las implementadas en el municipio vecino de Lomas de Zamora), y consolidación de una nueva fachada residencial. Estas actuaciones resultan asimismo compatibles con objetivos a largo plazo que, considerando el derecho de paso, liberando y evitando futuras ocupaciones irregulares, permitan reactivar el ferrocarril o, en su defecto, modos alternativos de transporte público (tipo BRT). La generación de nuevos equipamientos y mejora de los existentes, incluiría en este caso, la puesta en valor del edificio de la estación (actualmente utilizado como biblioteca popular), la revitalización del tramo comercial de la calle Eva Perón, y la articulación con el centro de interés comunitario Roca Negra (destacando entre otros, el funcionamiento interno de guardería, bachiller nocturno, y Mercado) y el Parque Industrial CEPILE. En lo relativo a la movilidad y el espacio público, cabe mencionar la necesaria urbanización de la avenida Tte. Gral. Donato Álvarez y prolongación del Boulevard Gdor. Martin Rodríguez hasta el Parque Gral. Belgrano.



Fig. 126 Centro comunitario Roca Negra, Estación-Biblioteca, Calle Eva Perón (Monte Chingolo)
Fuente: Lorena Vecslir

El área central entorno de la estación de Villa Caraza presenta un paisaje urbano degradado y con servicios insuficientes, pero con relativo dinamismo comercial en su modalidad formal (comercio cotidiano en calles Tagle y Olazabal) e informal (feria popular). Tal como se mencionaba en el apartado "Particularidades de la estructura y forma urbana de Lanús en el AMBA", el proyecto de un nuevo puente sobre el Riachuelo a la altura de Olazabal-Marco Avellaneda resulta una oportunidad de conexión transversal y de integración y revitalización de esta centralidad con el resto del tejido municipal. La recuperación del edificio de la estación, inserción de nuevos equipamientos, urbanización de la calle Marco Avellaneda y apertura de su cruce con la traza del Belgrano Sur, son algunas de las actuaciones indicadas.



Fig. 127 Estación, Feria popular, Calle Marco Avellaneda (Villa Caraza)
Fuente: Marcelo Corti/ Juan Piccirillo

Por último, en Gerli destaca la utilización de los terrenos ferroviarios laterales para parque público y la sección singular de la estación (ubicada en el partido de Avellaneda), en un nivel inferior respecto de la Av. Sánchez de Bustamante, eje de relación con la Av. H. Yrigoyen. Esta última presenta una gran variedad funcional, que incluye desde comercio y servicios cotidianos (banco, lavadero, iglesia, bar-restaurant) hasta comercio y servicios especializados (productos para el automotor, escuela de belleza, edificio de oficinas). Los espacios de oportunidad en relación a esta centralidad aparecen desplazados hacia el eje Remedios de Escalada/ Boulevard Gdor. Martín Rodríguez, resiguiendo la traza del Ferrocarril Roca donde existiría la posibilidad de generar nuevos espacios residenciales en combinación con operaciones de equipamiento y mejora del espacio público.

Fig. 128 Estación y Av. H. Yrigoyen (Gerli)
Fuente: Lorena Vecsliir



Lineamientos estratégicos para el desarrollo urbano territorial del Municipio de Lanús

En términos orientativos, los siguientes lineamientos estratégicos fueron pensados con el objeto primario de consolidar las fortalezas, concretar las oportunidades, resolver las debilidades y conjurar las amenazas identificadas en el análisis y presentadas anteriormente. Su enunciación permite cotejarlos entre sí y avanzar a una instancia definitiva de cierre del diagnóstico y formulación de políticas, programas y proyectos territoriales o sectoriales.

Para la formulación de los lineamientos estratégicos propuestos se consideraron distintas líneas de acción sobre tres entornos o medios, definidos a partir de una categorización muy elemental del territorio analizado, limitada a una diferenciación entre el soporte territorial, las actividades antrópicas sobre el territorio y la articulación o mediación que entre éstos debe establecer el sistema institucional:

- Acciones sobre el medio socio-económico y cultural
- Acciones sobre el medio físico (territorio y ambiente)
- Acciones sobre el medio político-institucional

Por tratarse de un Plan focalizado en los aspectos físicos, territoriales y ambientales del municipio, en los lineamientos estratégicos que a continuación se presentan (derivados del diagnóstico y que orientarán las propuestas de intervención) predominan las acciones sobre el medio físico. No obstante, las acciones de índole socio-económico-cultural y político institucional están integradas en la mayoría de los lineamientos e incluso son estructurantes de algunos de ellos.

Espacio público

Generar espacio público de calidad y recuperar el existente teniendo en cuenta su rol recreativo, de sociabilidad y ambiental.

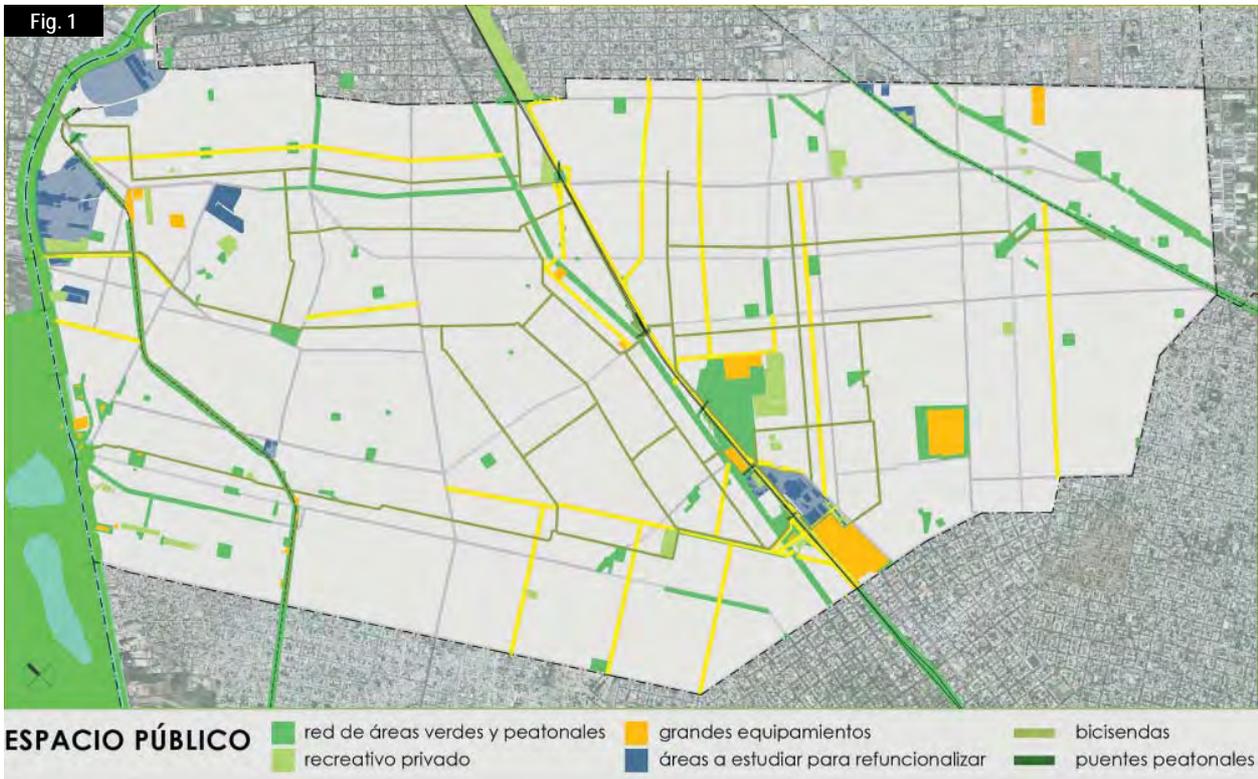


Fig. 1 Mapa "lineamientos estratégicos para el Espacio público"
Fuente: elaboración propia

- Mejorar la calidad de los espacios públicos otorgándoles identidad local.
- Consolidar un sistema de espacios verdes públicos, que incluya los existentes y los de nueva generación, a través de "corredores verdes".
- Reforzar el carácter de espacio público multifuncional de las vías secundarias, con sectores parqueizados para el esparcimiento y recorridos peatonales y de bicicletas. Poner en valor las amplias veredas de algunas calles y las franjas parqueizadas de los bulevares.
- Consolidar la costa del Riachuelo como un nuevo frente urbano asociado a usos recreativos y de esparcimiento.
- Incorporar las playas ferroviarias y grandes predios industriales desactivados como potenciales parques de uso público.
- Garantizar la cesión, construcción y mantenimiento de áreas verdes públicas en las nuevas urbanizaciones, promoviendo el compromiso del sector privado.

Movilidad / conectividad

Promover la conectividad del Municipio con sus bordes y la movilidad interna.



- Mejorar la conectividad Este Oeste del partido, generando nuevos cruces vehiculares y puentes peatonales.
- Mejorar la conectividad con la CABA construyendo nuevos puentes y, con los municipios vecinos, diferenciando el carácter de las vías de comunicación pasante de las locales.
- Desalentar el uso del automóvil particular a través de la mejora de la oferta de transporte público de pasajeros y no motorizado.
- Devolver a las calles su función básica de acceso equitativo, reintegrando al peatón y al ciclista el espacio vial de calzada y de aceras.
- Promover ambientes adecuados para el uso de la bicicleta, como una alternativa de transporte saludable y sustentable, generando redes de movilidad seguras, donde el ciclista pueda viajar rápido a cualquier destino.
- Mejorar la conectividad entre barrios contiguos.
- Reordenar el estacionamiento en las áreas centrales.
- Consolidar un área de gestión municipal del transporte.
- Jerarquizar la red vial priorizando el transporte público de pasajeros y definiendo una red de tránsito pesado optimizando la seguridad y la calidad ambiental.
- Remodelación funcional y ambiental de los centros de trasbordo contribuyendo al ordenamiento de los espacios urbanos donde se localizan.

Fig. 2 Mapa "lineamientos estratégicos para la Movilidad y conectividad"

Fuente: elaboración propia

Vivienda / hábitat

Mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida, manteniendo la mixtura de usos; atendiendo al déficit (en especial urbanización de villas y asentamientos), promoviendo o facilitando la mejora de viviendas existentes y su convivencia con la industria PyME y solucionando los conflictos creados por la densificación en las áreas centrales.

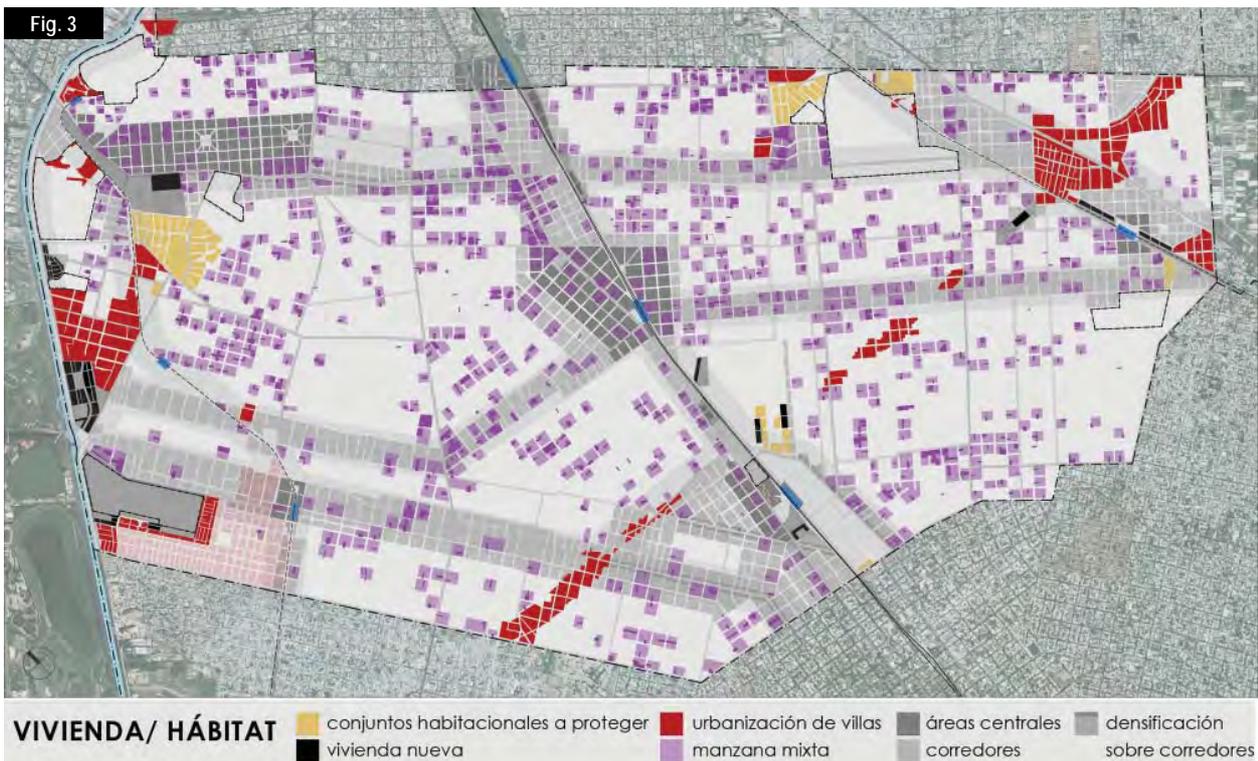
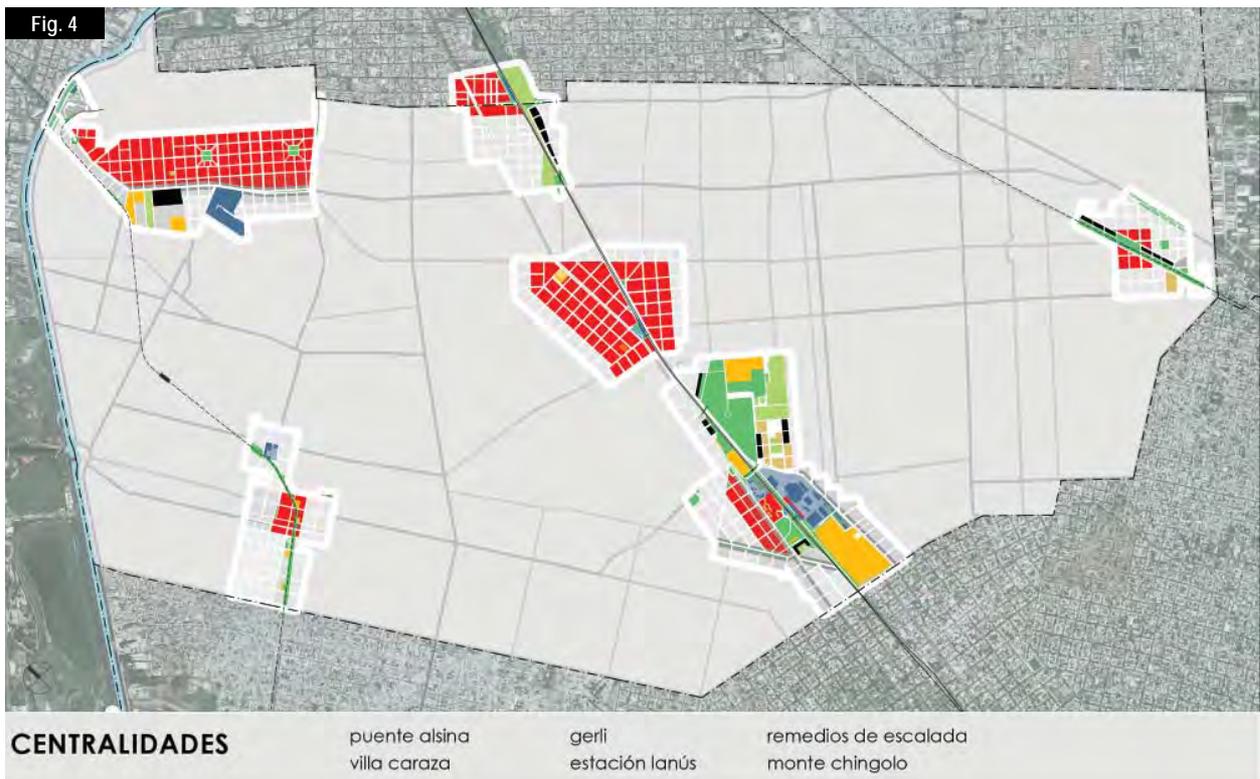


Fig. 3 Mapa "lineamientos estratégicos para la vivienda y el hábitat"
Fuente: elaboración propia

- Desarrollar una política habitacional que recupere inmuebles y predios vacantes, para atender el déficit habitacional, especialmente de los sectores de menores ingresos.
- Mejora de conjuntos habitacionales degradados: Barrio Monte Aversa, Barrio Guadalupe, Barrio Obrero y Villa Pora.
- Promover la densificación ordenada, para usos residenciales, en los entornos de las estaciones ferroviarias.
- Intensificar las acciones de urbanización de villas y asentamientos, para integrarlas a sus entornos barriales.
- Garantizar la seguridad ambiental en los tejidos mixtos residenciales – industriales, promoviendo la permanencia e instalación de actividades no residenciales compatibles.
- Desarrollar políticas que incentiven la permanencia de la población joven en el Municipio mediante el aprovechamiento de líneas de crédito destinadas a la construcción y adquisición de primeras viviendas.
- En general, vincular las operaciones de mercado inmobiliario sobre tierras estatales (generación de fondos propios) o privadas (recuperación de plusvalías) con las operaciones de vivienda social, a partir de la reinversión de los fondos obtenidos.

Centralidades

Consolidar, fomentar y organizar las centralidades, definiendo sus atributos y resguardando su identidad tanto a escala barrial como metropolitana, para establecer un mejor equilibrio en las condiciones socioterritoriales.



- Jerarquizar los centros existentes dotándolos de los servicios, calidad urbana o funciones de los cuales carecen.
- Multiplicar la presencia municipal en los “centros”, acercando las prestaciones y reforzando la calidad y funcionalidad de estos centros.
- Diversificar el paisaje urbano remarcando las distintas identidades barriales.
- Promover la peatonalidad, restringiendo la presencia del automóvil particular.
- Mejorar el espacio público y la calidad ambiental de los centros.

Fig. 4 Mapa “lineamientos estratégicos para las centralidades”
Fuente: elaboración propia

Infraestructura

Formular programas de desarrollo de redes de infraestructura tendientes a lograr la equidad social en el territorio.

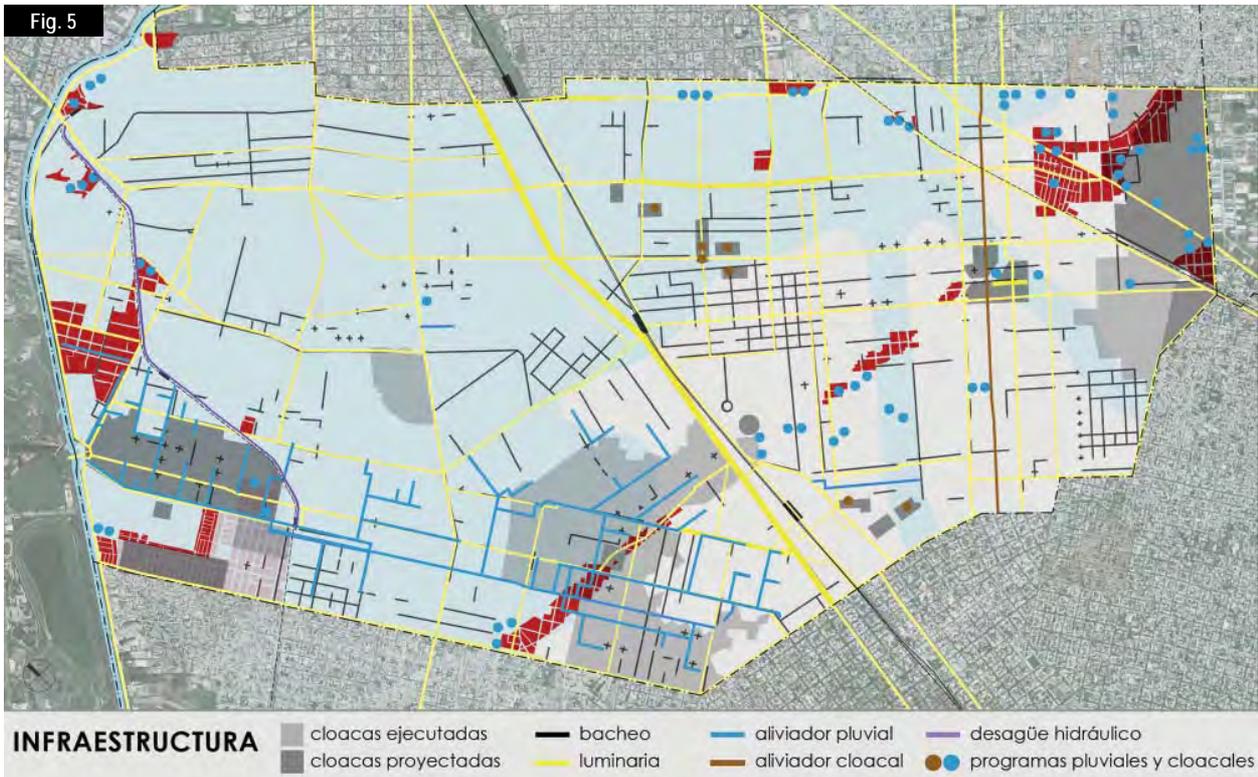


Fig. 5 Mapa "lineamientos estratégicos para la infraestructura"
Fuente: elaboración propia

- Alumbrado público: alcanzar en el corto plazo el reemplazo del 100 % del parque lumínico por lámparas de sodio con el fin de hacer más eficiente el uso de la energía.
- Desagües Pluviales: alcanzar la regulación hidráulica de la cuenca, evacuando los excesos pluviales a través de la conducción hacia el Río de la Plata o el Riachuelo, y proteger las áreas urbanas ribereñas de los efectos de las sudestadas.
- Depresión de los niveles de la Napa Freática: mantener en forma controlada los niveles de agua presentes en la napa freática del Municipio de Lanús mediante la ejecución de un campo de bombeo.
- Agua potable: alcanzar con el servicio las áreas de urbanización informal, únicos sectores carecientes del mismo.
- Cloacas: servir la totalidad del territorio en el mediano plazo.

Cuenca Matanza-Riachuelo

Capitalizar las oportunidades surgidas a partir del saneamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo.



Fig. 6

CUENCA MATANZA RIACHUELO

- Revitalizar del área degradada mediante la recalificación general de las condiciones urbanas y ambientales.
- Consolidar un nuevo frente ribereño y un paseo costero para uso recreativo, que conforme en el largo plazo un nuevo pulmón verde para el Municipio.
- Mejorar la conectividad con la CABA a través de la construcción de nuevos puentes sobre el Riachuelo.
- Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso del sector costero por parte de los habitantes del Municipio, priorizando el uso peatonal y de bicicletas.
- Continuar con la política de urbanización e integración de los asentamientos precarios existentes.
- Favorecer la reconversión de los predios industriales abandonados y subutilizados, tendiendo a la generación de convenios urbanísticos para la captación de plusvalía urbana.
- Promover las actividades productivas no contaminantes y la modernización de las existentes.
- Propiciar cambios normativos acordes al nuevo escenario que permitan al Municipio contar con una herramienta de estímulo y control.

Fig. 6 Mapa "lineamientos estratégicos para la Cuenca Matanza Riachuelo"

Fuente: elaboración propia

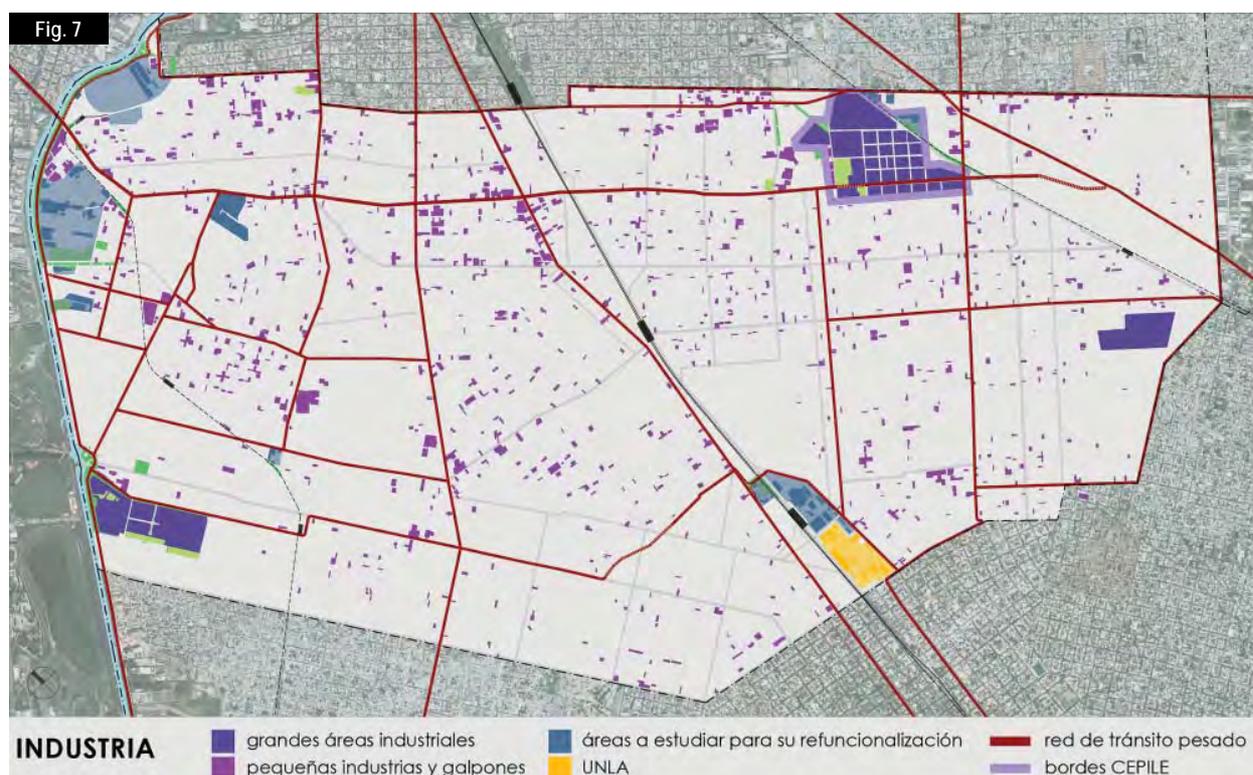
Gestión

Consolidar la planificación del territorio a partir de la instrumentación del Plan Urbano Territorial y el desarrollo de herramientas de gestión urbana.

- Tender a la modernización institucional, técnica y operativa del área de planeamiento urbano, desarrollando instrumentos de planificación, de gestión y de seguimiento y control.
- Generar un ámbito técnico dotado de los recursos humanos y técnicos necesarios para la realización de las estrategias que permitan cumplir los objetivos del Plan Estratégico Urbano Territorial.
- Realizar un relevamiento catastral que permita actualizar las bases de información.
- Generar un sistema catastral de última generación con mecanismos para su actualización permanente y que facilite el intercambio de información entre áreas municipales, profesionales, vecinos, etc.
- Institucionalizar el uso de Sistemas de Información Geográfica en la gestión Municipal.
- Acercar la gestión municipal a los ciudadanos a través de la creación de nuevas delegaciones que faciliten el cumplimiento de las tareas municipales de acuerdo a las necesidades de los distintos barrios.
- Proceder a la regularización de situaciones irregulares otorgando el dominio de los predios a sus actuales ocupantes para resolver situaciones de precariedad habitacional, o recuperándolos para el estado municipal, para la realización de los objetivos del Plan.
- Construir una normativa adecuada al cumplimiento de los objetivos del Plan
- Generar recursos propios, sean monetarios o en materia de suelo urbano, para la concreción de operaciones de desarrollo urbano inclusivo.
- Convocar la participación del sector privado para el desarrollo y financiamiento de proyectos urbanos.
- Generar mecanismos de participación social duraderos, inclusivos y de fácil acceso, que permitan generar consensos en la identificación y resolución de los problemas colectivos.

Industria

Preservar la generación de empleo local, agregándole valores a la producción y resolviendo la coexistencia de usos, manteniendo el tejido mixto característico del Municipio.



- Tender a la radicación de industrias limpias y a completar el saneamiento de las existentes.
- Afianzar al Municipio como referente de la industria del cuero a escala metropolitana y fortalecer la marca “Hecho en Lanús”.
- Promover proyectos de capacitación para empleo local a través de pasantías en empresas radicadas en el Municipio y de acuerdos con la UNLA.
- Compatibilizar las actividades industriales y las áreas residenciales en función de factores de calidad urbana y ambiental.
- Mejorar y poner en valor el CEPILE, procurando a la vez su relación armoniosa con el entorno urbano circundante.
- Involucrar empresas y mano de obra locales en las distintas operaciones de desarrollo urbano (obra pública, mobiliario y señalética urbanas, etc.)
- Promover la rehabilitación de edificios industriales desactivados para la localización de microemprendimientos (hoteles e incubadoras de empresas).

Fig. 7 Mapa “lineamientos estratégicos para la industria”

Fuente: elaboración propia

Calidad ambiental

Promover la calidad ambiental del Municipio.

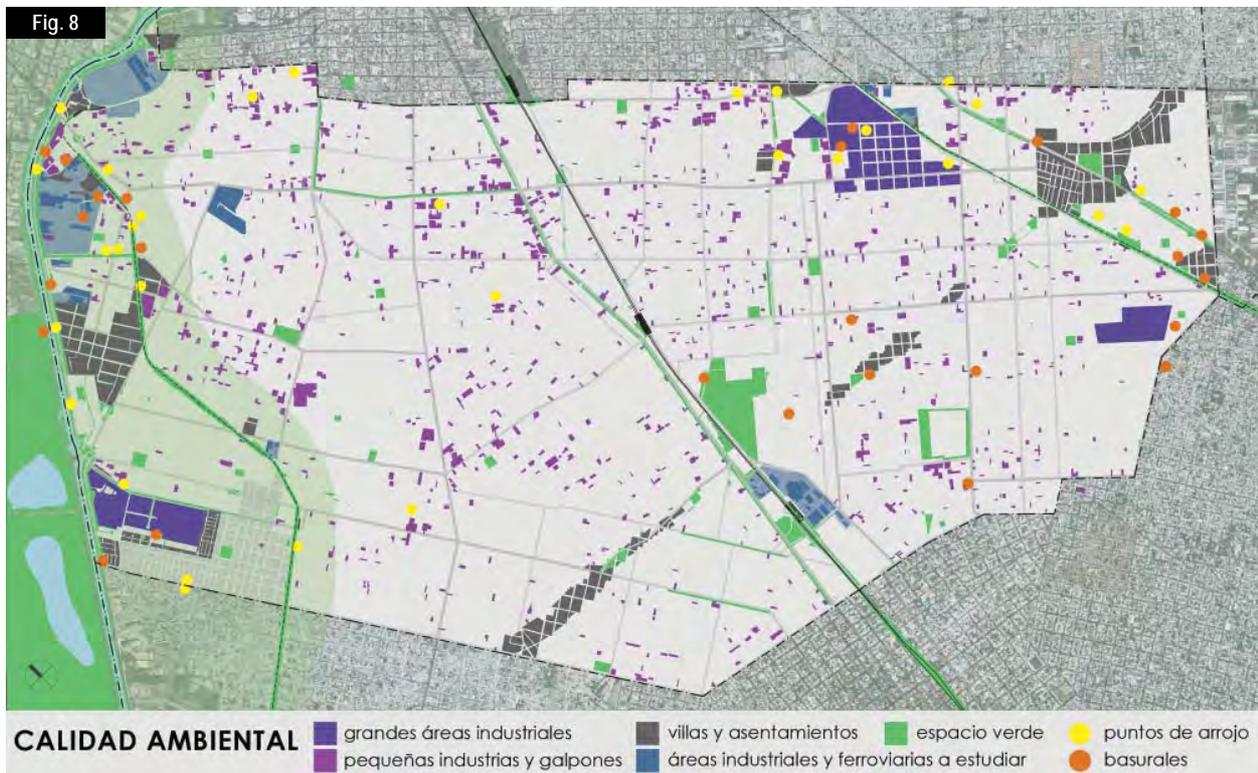
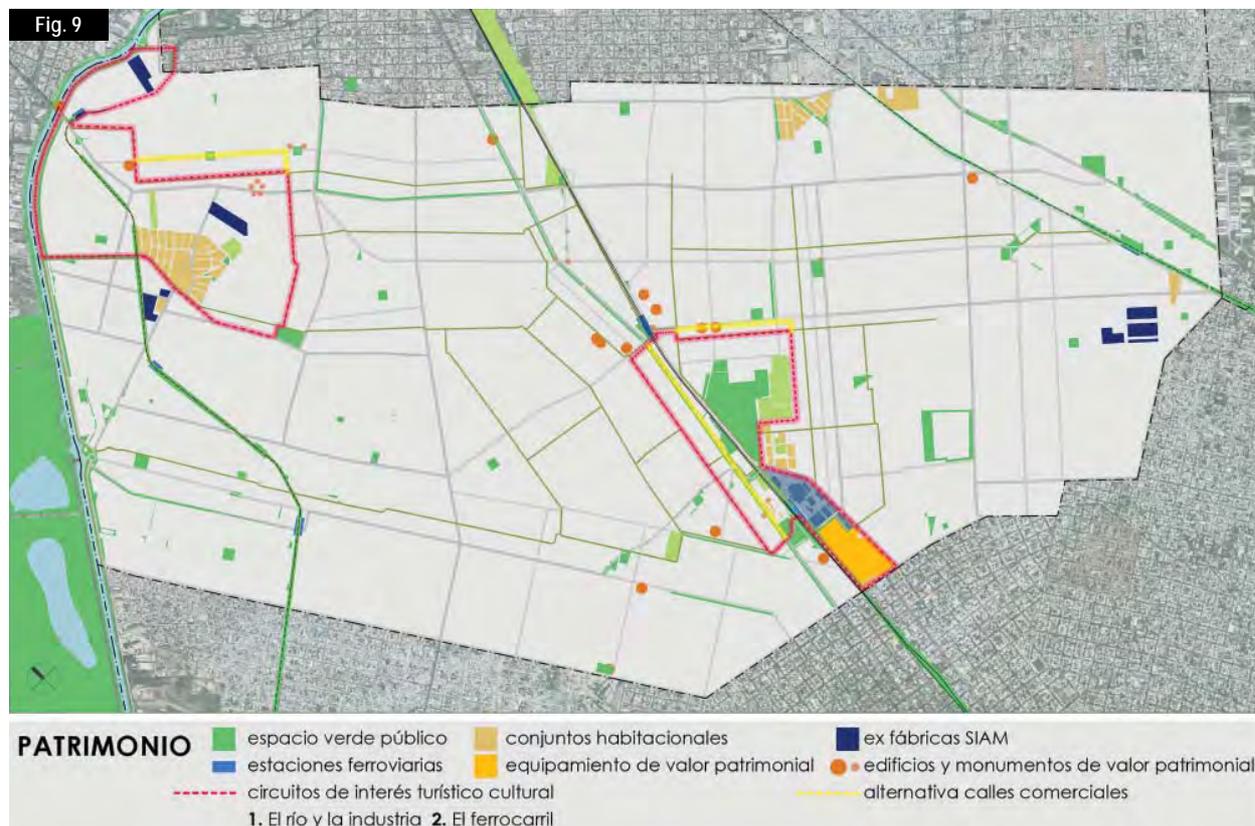


Fig. 8 Mapa "lineamientos estratégicos para la calidad ambiental"
Fuente: elaboración propia

- Promover una menor generación de residuos y su eventual reutilización y reciclado.
- Eliminar en el mediano plazo todos los microbasurales distribuidos en el territorio, recuperando el pasivo ambiental ocasionado y revitalizando esos espacios urbanos.
- Implementar el *Programa de Gestión Integral de Residuos Domiciliarios y Asimilables a Domiciliarios* elaborado por el Municipio, permitiendo mejorar la higiene urbana, disminuir riesgos sanitarios y ambientales y contemplar la inclusión de los recuperadores informales de residuos en los procesos de gestión.
- Generar nuevos espacios verdes públicos y mejorar los existentes.
- Fomentar el arbolado urbano en todas las calles del Municipio con especies autóctonas que se adapten a los distintos usos, mejoren la calidad urbana de los barrios y actúen como reguladores hídricos.
- Profundizar el control sobre las descargas y efluentes de actividades industriales y domésticas.
- Promover una inserción activa y propositiva en ACUMAR, que permita aprovechar los recursos disponibles orientándolos a la satisfacción de las necesidades particulares del Municipio.

Patrimonio

Puesta en valor del Patrimonio material e inmaterial del Municipio.



- Recuperar y jerarquizar el Patrimonio Urbano de Lanús, poniendo en valor aquellos rasgos que le otorgan su identidad y carácter particular.
- Identificar sitios y edificios significativos que deban ser recuperados, protegidos y/o revalorizados y generar el catálogo de edificios y áreas a preservar.
- Crear la normativa urbanística para su preservación y puesta en valor y procedimientos que definan la intervención en el Patrimonio con concurrencia pública y privada.
- Facilitar fuentes de financiamiento para la revitalización de edificios de valor patrimonial (en especial la arquitectura industrial asociada al proceso de sustitución de importaciones y la arquitectura ferroviaria).
- Difundir y generar conciencia entre la población del municipio sobre la importancia de la preservación y puesta en valor del patrimonio.
- Potenciar el desarrollo de actividades relacionadas a la difusión del patrimonio urbano de Lanús como traccionadoras del turismo y fuente de ingresos para el Municipio.

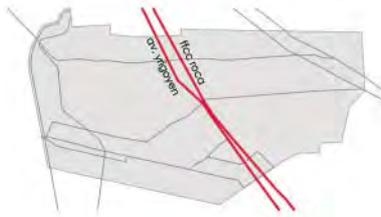
Fig. 9 Mapa "lineamientos estratégicos para el patrimonio"
Fuente: elaboración propia

Fig. 10 Síntesis de lineamientos estratégicos

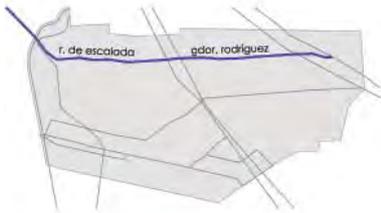


El Plan Estratégico Urbano Territorial

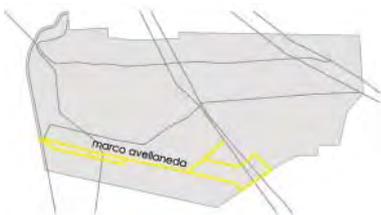




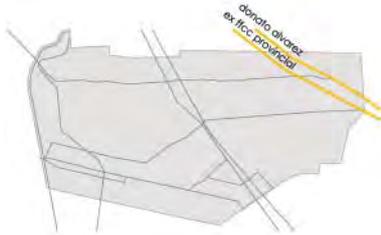
Av. H. Yrigoyen – Ferrocarril Roca: constituye el eje histórico de desarrollo del partido y las acciones que se hagan sobre su traza tendrán necesariamente un altísimo impacto en el resto del Municipio. Es preciso corregir algunas deficiencias evidentes de dicho desarrollo y poner en valor algunas de sus potencialidades no aprovechadas.



Av. Remedios de Escalada: la interrupción de su trazado en algunos puntos y el deterioro urbano de alguno de sus tramos afecta su vocación urbana como gran eje “transversal” a Yrigoyen (o “longitudinal”, si se considera la geometría del municipio), fundamental en la conexión con el sur de la CABA y en la integración este-oeste.



Marco Avellaneda: este eje constituye una potencial conexión entre el Riachuelo y el sector actualmente marginal del predio ACUBA y Villa Caraza, por una parte, y con la nueva centralidad extendida desarrollada alrededor de los grandes predios en torno a la estación Remedios de Escalada por otra.



Ex ferrocarril provincial – Av. Donato Alvarez (Monte Chingolo): equivalente al anterior, pero en el sector más problemático y con menos oportunidades del municipio. Dado que este corredor está actualmente desafectado al uso ferroviario resulta fundamental preservarlo de posibles intrusiones.



25 de Mayo – 9 de Julio: también importante en la conformación territorial del municipio, no requiere intervenciones estructurales a lo largo de su recorrido, si bien algunos lineamientos y proyectos pensados para el Plan afectan determinados tramos de su desarrollo. La puesta en valor y el ordenamiento del espacio público podría tener un impacto positivo en el resto del Municipio.

Para estos **ejes y corredores** se postulan en términos generales las siguientes intervenciones:

- Se considera la transformación del frente costero sobre el Riachuelo en un eje urbano de calidad, con espacios públicos, movilidad sustentable, nuevos accesos a la CABA y recalificación de grandes predios (incluyendo el predio de la ex Siam Di Tella en el partido de Avellaneda).
- Se propone la renovación de la Av. H. Yrigoyen como un eje de calidad urbana, con operaciones de regularización de tejido, paisaje urbano, arbolado, movilidad sustentable, consolidación del área central de Lanús y proyectos urbanos específicos para el predio del Palacio Municipal, el centro de transferencia alrededor de la estación ferroviaria de Lanús y la integración urbana del predio universitario y los talleres ferroviarios de Remedios de Escalada.
- Se incorporan como espacios verdes y públicos terrenos del trazado ferroviario de la Línea Roca no necesarios para su funcionamiento. Se considera un mejoramiento del servicio y recalificación de la traza del Ferrocarril Belgrano Sur.

- Se considera la recuperación y reutilización de la traza del antiguo ferrocarril provincial, con el fin de restituir al área la posibilidad de estructurar una movilidad sustentable.



Fig. 1 Propuesta de corredores de intervención

Fuente: elaboración propia

Tramas y tejidos

Al interior de estos corredores se localizan **tejidos, en su mayoría mixtos**, para los que se proponen tres tipos de intervenciones:

- Urbanización y consolidación de villas y asentamientos precarios.
- Consolidación y calificación de tejidos mixtos residenciales- industriales.
- Ordenamiento y calificación de centralidades (tejidos mixtos comerciales-residenciales-equipamientos).

En todos los casos se plantea una serie de operaciones cuya concepción es transversal a las distintas áreas de intervención:

- Operaciones sobre el espacio público (arbolado, pavimentación y bacheo, alumbrado, paisaje urbano, mobiliario, etc.)
- Operaciones de accesibilidad y movilidad sustentable
- Operaciones infraestructurales
- Intervenciones públicas sobre el tejido
- Fomento de intervenciones privadas (crédito, normativa, asesoramiento, etc.)

Para el **tejido** se postulan en términos generales las siguientes intervenciones:

- Se considera la renovación y consolidación de las centralidades de Lanús y Valentín Alsina, y la consolidación de las centralidades de menor rango.
- Se considera el mejoramiento integral de la trama circulatoria y la definición de una red secundaria sustentable (incorporando las propuestas de jerarquización vial del documento "Lineamientos..." de la Secretaría de Planificación Urbana, Obras Públicas y Servicios), el arbolado urbano y operaciones de renovación y mejoramiento interno de tejidos mixtos.
- Se considera la urbanización y regularización completa de las áreas de marginalidad habitacional existentes en la actualidad.

Considerando que “el correcto funcionamiento de un sistema de centralidades es un reaseguro de equidad territorial e igualdad de oportunidades en el acceso a los beneficios de la urbanidad”,¹²⁰ se trata de repensar el o las áreas centrales de Lanús en relación a la región metropolitana, ya no desde nociones de competencia sino de complementariedad como parte de una red funcional a escala territorial, accesibles desde el transporte público, con espacio público cualificado y mixtura funcional y social.

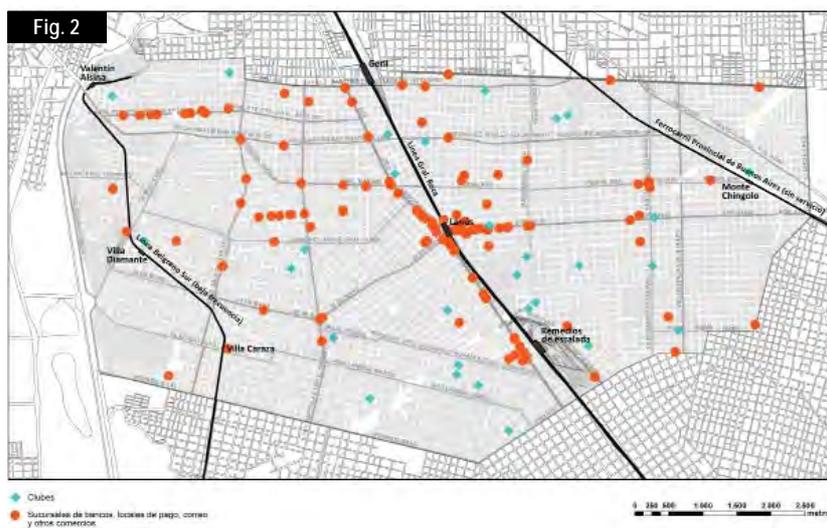
Un escenario planteado en estos términos, lleva a reflexionar asimismo sobre la potencialidad del par Lanús / Remedios de Escalada, a fin de vigorizar una centralidad a nivel municipal y regional a través del fortalecimiento de la vinculación entre ambas estaciones, entendidas de forma conjunta como un “par central”.

En el caso del par Lanús - Remedios de Escalada, esto implicaría la incorporación o fortalecimiento, por parte de políticas y programas públicos específicos, de “equipamientos de centralidad” (culturales, deportivos u otros); de manera simultánea al incentivo de la densificación y verticalización del tejido urbano en torno de las estaciones (áreas frentistas sobre las avenidas H. Yri-goyen, José Ingenieros, Malabia y 29 de Septiembre), y aprovechamiento de espacios de oportunidad, de propiedad pública o usos obsoletos.

En relación a estas centralidades de escala barrial, un escenario complementario al fortalecimiento del par Lanús- Remedios de Escalada, es el de “democratización” o acercamiento de algunos equipamientos y servicios a estos sectores, capitalizando el carácter intersticial del Partido para una política de reforzamiento de las identidades de los barrios.

Se trata entonces de favorecer y consolidar este tipo de centralidades, a través de actuaciones que contemplen por un lado, un umbral mínimo de equipamiento para cada localidad (clubes deportivos, sociedades, escuelas, sala de primeros auxilios, cajeros, correo, sede del gobierno municipal, etc.); y por otro, la mejora de la accesibilidad viaria y desde el transporte público, la provisión de infraestructura de servicios (agua, desagües cloacales y pluviales), así como la urbanización y ampliación del espacio público existente (arbolado, señalética, paradas de colectivos, veredas, ciclovías). Operaciones que a su vez, aparecen asociadas a la mejora del hábitat popular (formal e informal) de sus respectivos entornos.

Fig. 2 Mapa de relevamiento de centralidades barriales: clubes, bancos, locales de pago, correo y otros comercios. Fuente: elaboración propia



120/ Planeamiento Urbano – Cátedra Garay TP4 – Segundo cuatrimestre – Proyectos urbanos en centros, subcentros y corredores. Guía del trabajo práctico (2011).

En el caso de Monte Chingolo, el vacío de la traza del ex Ferrocarril Provincial se presenta como un espacio de oportunidad a fin de generar políticas a corto plazo como, por ejemplo, la propuesta de un parque lineal (siguiendo ini-

ciativas del tipo de las implementadas en el municipio vecino de Lomas de Zamora), y consolidación de una nueva fachada residencial. Estas actuaciones resultan asimismo compatibles con objetivos a largo plazo que, considerando el derecho de paso, liberando y evitando futuras ocupaciones irregulares, permitan reactivar el ferrocarril o, en su defecto, modos alternativos de transporte público (tipo BRT). La generación de nuevos equipamientos y mejora de los existentes, incluiría en este caso, la puesta en valor del edificio de la estación (actualmente utilizado como biblioteca popular), la revitalización del tramo comercial de la calle Eva Perón, y la articulación con el centro de interés comunitario Roca Negra (destacando entre otros, el funcionamiento interno de guardería, bachiller nocturno, y Mercado) y el Parque Industrial CEPILE. En lo relativo a la movilidad y el espacio público, cabe mencionar la necesaria urbanización de la avenida Tte. Gral. Donato Álvarez y prolongación del Boulevard Gdor. Martín Rodríguez hasta el Parque Gral. Belgrano.

Grandes predios

En un tejido tan consolidado como el de Lanús, con un 100% de los terrenos urbanizados, los grandes predios subutilizados o vacantes constituyen una oportunidad única de intervención urbana.

Para los grandes predios se postulan en términos generales las siguientes intervenciones:

- La intervención sobre el predio del Palacio Municipal y la integración urbana del predio universitario y los talleres ferroviarios de Remedios de Escalada.
- Se considera la realización exitosa de una serie de intervenciones de reconversión urbana de grandes predios industriales desactivados, con fines productivos, residenciales, comerciales, de equipamientos o mixtos, incluyendo apertura de conexiones viales y cesión de espacios verdes y públicos (por ejemplo, ex Campomar).

En otras secciones de este Estudio se definirán las políticas, programas y proyectos necesarios para esta transformación de la estructura urbana, los acuerdos interjurisdiccionales que deberán ser alcanzados a tal efecto, los costos estimados y las posibles fuentes de financiación para las operaciones a realizar, cronograma estableciendo plazos y etapas, y mecanismos de actualización y monitoreo del Plan.

Supuestos críticos

Como supuestos críticos de este Plan se establecen los siguientes:

- En el **orden social**, un escenario de progresiva y sostenida inclusión social de los sectores más pobres del municipio, derivada tanto de los efectos del crecimiento económico como de la aplicación de políticas activas del Estado.
- En el **orden económico**, un escenario de crecimiento sostenido de la economía argentina en los próximos años, manteniendo las tendencias de la última década.
- En el **orden político-económico**, el mantenimiento de un modelo de economía mixta con un rol regulador del Estado.
- En el **orden político-institucional**: un escenario sostenido de colaboración con los niveles provincial y nacional del Estado; la consolidación de la Autoridad de Cuenca (ACUMAR) como instancia suprajurisdiccional; la institucionalización de otras instancias inter y suprajurisdiccionales, como por ejemplo con los municipios vecinos; la institucionaliza-

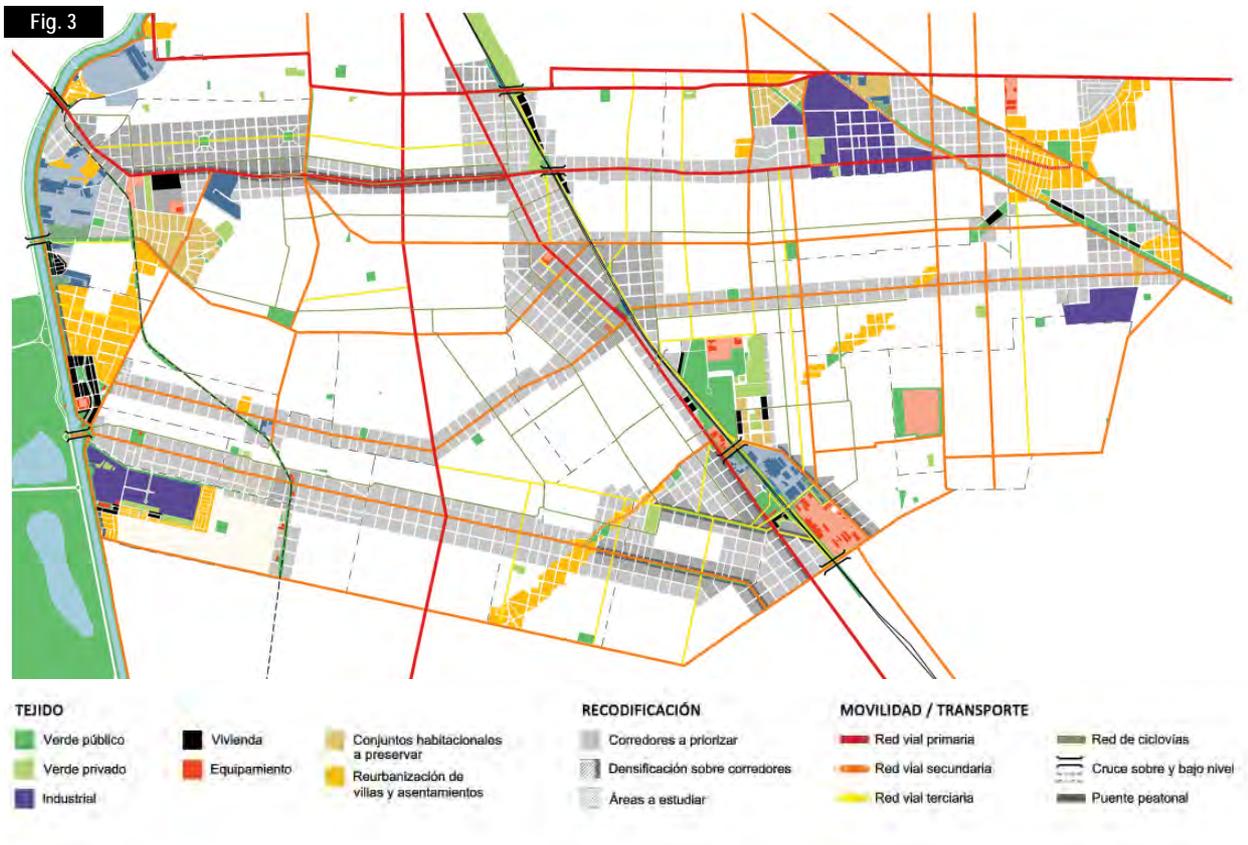
ción de mecanismos participativos para la expresión, consideración y gestión de la ciudadanía.

Al respecto, cabe recordar que como ocurre en la mayoría de las ciudades contemporáneas y en mayor medida en las áreas y regiones metropolitanas, los problemas locales tienen en muchos casos origen externo, incluso global. Esto requiere un doble proceso simultáneo:

- aumentar la autonomía local en materia de financiación y presupuesto (o en otros términos, reducir la dependencia externa)
- institucionalizar la colaboración interjurisdiccional horizontal y vertical.

Por otro lado, se sostiene la necesidad de potenciar y ampliar la capacidad operativa de las áreas de gestión ambiental y urbanística, como asimismo generar para el Municipio recursos económicos, físicos y operativos propios que reduzcan la dependencia y asimetría respecto a otros niveles del Estado y el sector privado de la economía.

Fig. 3 Síntesis de acciones propuestas



Programas de actuación del Plan Urbano Territorial del Municipio de Lanús

Para lograr los objetivos del Plan Estratégico de Desarrollo Territorial de Lanús se propone una serie de proyectos, la mayoría de ellos de intervención concreta sobre el territorio. Estos proyectos se agrupan según dos criterios complementarios:

- Territorial: por **corredores** y ejes de intervención (desarrollados anteriormente en esta sección),
- Sectorial: por **programas** cuyo alcance comprende la totalidad del territorio municipal o aspectos segmentados de dicho territorio o de su contexto social, político, económico y cultural.

A continuación se enumeran los distintos Programas propuestos y los subprogramas que los componen. Luego se realiza su descripción, que contiene la justificación, objetivos, componentes, instrumentos (Obra pública por licitación o concurso de precios, Obra pública por administración, Obra pública por concesión, Fiscalidad, Normativa, Difusión) y las posibles fuentes de financiación de cada uno de ellos.

Como se observará, los programas y, en especial, los subprogramas pueden ser muy distintos en cuanto a su escala y complejidad, pero comparten una similar categoría en cuanto a su inserción en un esquema de gestión y administración del desarrollo urbano. Se completará esta descripción con una matriz que vincula los distintos programas y subprogramas con los proyectos específicos, o lo que es lo mismo, los criterios sectoriales con los territoriales. De esta forma se espera obtener un insumo básico para la organización institucional y administrativa del desarrollo urbano en el municipio, requisito fundamental para la instrumentación del Plan. Es por este motivo que se enuncia en primer lugar el Programa de modernización y fortalecimiento institucional, no por ser más importante que el resto de los Programas sino porque su instrumentación debe ser inmediata y simultánea con el resto de los Programas, para cuyo cumplimiento es condición necesaria. Es importante señalar que no existe un orden jerárquico o de prioridades entre los Programas, sino que por el contrario estos se articulan y complementan entre sí.

a- Programa de modernización y fortalecimiento institucional

1. Subprograma "El municipio llega a los barrios"
2. Subprograma de modernización y fortalecimiento de los organismos de la planificación y la gestión urbana
3. Subprograma de actualización catastral
4. Subprograma de regularización dominial
5. Subprograma de actualización normativa
6. Subprograma de financiación del desarrollo urbano y captación de plusvalías inmobiliarias
7. Subprograma de relaciones institucionales y con la comunidad
8. Subprograma de jerarquización y gestión de la vialidad

b- Programa de Espacio público y Movilidad sustentable

1. Subprograma arbolado urbano
2. Subprograma prioridad peatonal
3. Subprograma prioridad transporte público
4. Subprograma de promoción de la movilidad ciclística (“Lanús en bicicleta”)
5. Subprograma mobiliario urbano y señalética
6. Subprograma de plazas, plazoletas y bulevares
7. Subprograma de responsabilidad vial ciudadana

c- Programa de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos

1. Subprograma de alumbrado público
2. Subprograma bacheo y pavimentación
3. Subprograma desagües pluviales
4. Subprograma puentes y túneles
5. Subprograma Coordinación de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos

d- Programa de ambiente y energía

1. Subprograma de promoción de energías renovables
2. Subprograma de eficiencia energética en la construcción
3. Subprograma de Reducción y reciclado de residuos urbanos
4. Valorización de residuos industriales

e- Programa habitacional

1. Subprograma de banco de tierras y viviendas
2. Subprograma de construcción y renovación de barrios
3. Subprograma de mejoramiento y renovación de conjuntos habitacionales de interés social degradados

f- Programa de renovación y calificación de tejidos urbanos

1. Subprograma de recalificación y mejoramiento de centralidades
2. Subprograma de fomento de clubes “Mi Club, mi barrio”.
3. Subprograma “Convivencia” en tejidos mixtos residencial-industrial, asociado al fomento de Pymes.
4. Subprograma de Preservación Patrimonial

Matriz de articulación subprogramas y territorio

	Corredor " Hipólito Yrigoyen – Vías del FFCC"	Corredor "25 de Mayo-9 de Julio"	Corredor "Puente sobre el Riachuelo - Marco Avellaneda – Estación V. Caraza – Talleres Remedios de Escalada"	Corredor "Puente Alsina – Av. Remedios de Escalada – Gdor. Rodríguez / Camino Gral. Belgrano"	Corredor "Ex FFCC Provincial – Donato Alvarez"	Corredor "Ribera del Riachuelo"	Tejidos	Grandes predios
Subprograma "El municipio llega a los barrios"								
Subprograma de modernización y fortalecimiento de los organismos de la planificación y la gestión urbana								
Subprograma de actualización catastral								
Subprograma de regularización dominial								
Subprograma de actualización normativa								
Subprograma de relaciones institucionales y con la comunidad								
Subprograma de financiación del desarrollo urbano y captación de plusvalías inmobiliarias								
Subprograma jerarquización y gestión de la vialidad								
Subprograma arbolado urbano								
Subprograma prioridad peatonal								
Subprograma prioridad transporte público								
Subprograma bicisendas								
Subprograma de mobiliario urbano y señalética								
Subprograma de plazas, plazoletas, bulevares								
Subprograma de Responsabilidad vial ciudadana								
Subprograma de promoción de energías renovables								
Subprograma de eficiencia energética								
Subprograma de Gestión Integral de Residuos								
Subprograma de saneamiento ambiental y control de la contaminación								
Subprograma de alumbrado público								
Subprograma bacheo y pavimentación								
Subprograma desagües								
Subprograma puentes y túneles								
Subprograma Coordinación de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos								
Subprograma de banco de tierras y viviendas								
Subprograma de construcción y renovación de barrios								
Mejoramiento y mantenimiento de conjuntos habitacionales de interés social degradados								
Subprograma de recalificación y mejoramiento de centralidades								
Subprograma de fomento de clubes "Mi Club, mi barrio".								
Subprograma "Convivencia" en tejidos mixtos residencial-industrial, asociado al fomento de Pymes.								
Subprograma de preservación patrimonial								

a- Programa de modernización y fortalecimiento institucional

Fundamentación: La situación administrativa institucional heredada por la actual gestión estaba caracterizada por criterios organizativos y operativos y recursos tecnológicos muy precarios, que respondían a una manera muy particular y personalista de mediación entre la administración municipal y los ciudadanos/as. Esto ha derivado en insuficiencia normativa, irregularidad administrativa y un notable atraso en la instrumentación de esquemas y tecnologías propias de una administración contemporánea. Esta situación caracteriza todas las áreas del gobierno municipal, pero resulta especialmente notoria en el área de planeamiento y gestión urbanística. A los efectos de desarrollar las estrategias necesarias para cumplir los objetivos del Plan resulta imprescindible que en forma simultánea se avance en una profunda modernización institucional, técnica y operativa (que no puede ser desarrollada previamente a otras acciones del Plan, pues esto implicaría el sacrificio de una gestión y la persistencia en el tiempo de los graves problemas territoriales que sufre el municipio).

Entre los aspectos que requieren esta modernización y fortalecimiento Figuran la organización y ampliación de los recursos humanos, la actualización normativa, la actualización del catastro, la regularización dominial de predios en situación irregular y la ampliación del contacto entre la administración municipal y los distintos barrios que componen el partido.

1- Subprograma “El municipio llega a los barrios”

Fundamentación: Si bien concentrada en un territorio relativamente pequeño, la población de Lanús resulta demasiado alta como para tener la casi totalidad de las funciones de gobierno municipal concentradas en un solo punto (el Palacio Municipal). Esto implica una situación de desventaja de la población más alejada de dicha sede, que además coincide en gran parte con la más necesitada de cercanía con los organismos del estado municipal. Debe considerarse que el total de población del municipio supera ampliamente a la de una buena parte de las provincias argentinas.

Por otro lado, barrios muy importantes y muy significativos carecen en sus zonas centrales del atributo simbólico, identitario y funcional constituido por la presencia institucional del Municipio.

Objetivos:

- Acercar la gestión municipal a los ciudadanos y facilitar el cumplimiento de las tareas municipales de acuerdo a las necesidades de los distintos barrios.
- Reforzar los atributos de identidad barrial y centralidad con la presencia institucional del Municipio.

Componentes:

- Determinación del rol de las delegaciones municipales y de su radio de acción. Los roles posibles incluyen la atención de inquietudes vecinales, tramitaciones, servicios (incluyendo cajeros automáticos de los Bancos Nación y/o Provincia y puestos de recarga de la tarjeta SUBE), actividades comunitarias, programas sociales, actividades culturales y recreativas, etc.
- Apertura de delegaciones municipales en los barrios de Valentín Alsina, Villa Caraza y Monte Chingolo (con posible extensión a Gerli y Remedios de Escalada). Provisión de personal y tecnología. Proyecto y construcción de sedes.
- Funcionamiento operativo de las delegaciones.

Instrumentos: Obra pública, convenios. Normativa administrativa.

Financiación: Programas de fortalecimiento institucional de los Ministerios del Interior de la Nación y de la Provincia. Predios y/o construcción de sedes obtenidos por convenios urbanísticos. Relocalización voluntaria de agentes de la administración.

Fundamentación: La planificación y gestión urbanística del partido es llevada a cabo actualmente por un pequeño equipo, calificado técnicamente pero carente de recursos físicos, mobiliario y tecnología adecuada. La implementación del Plan requiere de equipos técnicos adecuadamente conformados y provistos de los recursos tecnológicos correspondientes. Por otro lado, se requiere contar con instrumentos efectivos de intervención sobre el desarrollo urbano, en especial los correspondientes a políticas de suelo y financiación de las infraestructuras y servicios urbanos.

Objetivos: Generación de un ámbito técnico dotado de los recursos humanos y técnicos necesarios para la realización de las estrategias que permitan cumplir los objetivos del Plan.

Componentes: Reorganización institucional del área de planificación urbana y creación de una oficina técnica de seguimiento del Plan y/o un Instituto de desarrollo urbano.

Financiación: Programas de fortalecimiento institucional de la Nación y la Provincia. Convenios con la Universidad de Lanús u otras organizaciones académicas o intermedias. Recursos propios que pueda generar el organismo a partir de convenios urbanísticos y desarrollos propios.

Fundamentación: El catastro municipal está desactualizado y se administra con métodos arcaicos. Esto influye en la falta de información confiable sobre la situación catastral y dominial, lo cual dificulta el cumplimiento de los objetivos del Plan, ya que implica el desconocimiento del propio territorio.

Objetivos: Generación de un sistema catastral de última generación, de los mecanismos para su actualización permanente y de modos amigables de intercambio de información entre áreas municipales, profesionales, vecinos, etc.

Componentes: Incorporación y capacitación de recursos humanos. Incorporación de tecnología (hardware y software).

Instrumentos: Sistema de Información Geográfico. Terminales informáticas.

Financiación: ARBA, Programas de fortalecimiento institucional de la Nación y la Provincia

Fundamentación: Por distintos motivos, existen situaciones de irregularidad en distintos predios del partido (por ejemplo, la traza de la prolongación no realizada de la Av. General Paz o antigua cuenca del Riachuelo). Esto genera problemas en relación a la urbanización de barrios populares y también dificulta o impide la utilización de suelo urbano que debería ser de propiedad municipal o al menos poder ser puesta en valor mediante convenios urbanísticos u otros instrumentos.

Objetivos: Proceder a la regularización de situaciones irregulares otorgando el dominio de los predios a sus actuales ocupantes para resolver situaciones de precariedad habitacional, o recuperándolos para el estado municipal para la realización de los objetivos del Plan.

Componentes: Regularización de pedios ocupados por asentamientos o viviendas precarias con otorgamiento de propiedad a sus ocupantes. Recu-

2- Subprograma de modernización y fortalecimiento de los organismos de la planificación y la gestión urbana

3- Subprograma de actualización catastral

4- Subprograma de regularización dominial

5- Subprograma de actualización normativa

peración de predios para el Municipio.

Instrumentos: Normativa. Escrituración, etc.

Financiación: Provincia de Buenos Aires (expropiaciones), Programa Arraigo, Programas de Tierras, etc.

Fundamentación: El Código de Planeamiento Urbano vigente está desactualizado, no responde a objetivos de planificación y carece de instrumentos adecuados para la gestión de un desarrollo urbano inclusivo. Carece además de consideraciones ambientales. Por otro lado, existen conflictos relativos a la construcción de edificios en altura en áreas centrales.

Objetivos: Construir una normativa adecuada al cumplimiento de los objetivos del Plan.

Componentes: Nuevo Código urbano del Municipio.

Instrumentos: Convenios Urbanísticos, políticas de suelo.

Financiación: DINAPREI. Provincia de Buenos Aires

6- Subprograma de financiación del desarrollo urbano y captación de plusvalías inmobiliarias

Fundamentación: El gobierno municipal de Lanús es extremadamente dependiente de la financiación nacional o provincial para la realización de obras de desarrollo urbano. Sin embargo, en el partido se generan riquezas que tienen relación con el propio territorio, sea como sede de actividades económicas o con el mismo valor del suelo urbano en el caso de algunos enclaves de valor inmobiliario. La captación de parte de ese valor puede contribuir a que el Municipio obtenga recursos económicos propios para la realización de obras de desarrollo urbano.

Objetivos: Generar recursos propios, sean monetarios o en materia de suelo urbano, etc., para la concreción de operaciones de desarrollo urbano inclusivo.

Componentes:

- Valorización inmobiliaria de predios de propiedad municipal.
- Participación en la valorización en predios privados o de otros niveles del estado.
- Reordenamiento fiscal para actividades económicas que requieren de la infraestructura y servicios del sistema urbano.

Instrumentos: Convenios Urbanísticos, contribución por mejoras, revalúo fiscal, operaciones sobre suelo propio.

Financiación: Venta de capacidad constructiva, participación en plusvalías inmobiliarias, etc.

7- Subprograma de relaciones institucionales y con la comunidad

Fundamentación: El Municipio de halla inserto en un territorio donde conviven múltiples actores que intervienen en el mismo y resultan informantes calificados respecto de la cotidianeidad de la ciudad. Es por ello que se hace necesario establecer canales de comunicación que permitan, por una parte, llevar adelante un control vecinal sobre las políticas desarrolladas y por otro, constituirse como intérprete de las necesidades de la comunidad permitiendo captarlas y transformarlas en políticas concretas. Un tercer aspecto, no menos importante, es la necesidad de dotar al Municipio de un área que interactúe con otros organismos de gobierno, organismos no gubernamentales y entidades académicas, coordinando proyectos en común.

El Municipio debe contar con herramientas tendientes a garantizar procesos

de comunicación transparentes y espacios que posibiliten la participación ciudadana.

Objetivos:

- Informar y favorecer el debate en torno a la agenda de gestión
- Facilitar el proceso de rendición de cuentas y el control sobre las políticas desarrolladas
- Asegurar la comunicación directa con los vecinos y los organismos locales
- Profundizar la participación vecinal en las políticas llevadas a cabo por el Municipio
- Unificar la comunicación hacia y desde el Municipio con un criterio de transparencia, integración y consenso.

Componentes:

- Coordinación de proyectos con otros organismos de gobierno o territoriales (Gobierno Nacional, Provincial y de la CABA, ACUMAR, etc.), organismos no gubernamentales, asociaciones, movimientos sociales, entidades académicas (UNLA)
- Reuniones periódicas con asociaciones
- Reuniones zonales
- Mesas de concertación
- Consejo Consultivo
- Participación a través de canales virtuales y nuevas tecnologías
- Sondeos y encuestas de opinión
- Publicaciones

Financiación: Programas de fortalecimiento institucional de la Nación y la Provincia. Convenios con la Universidad de Lanús u otras organizaciones académicas o intermedias. Recursos propios que pueda generar el organismo a partir de convenios urbanísticos y desarrollos propios. Convenios con empresas privadas, asociaciones, comerciantes, profesionales, etcétera.

Fundamentación: Lanús constituye un nodo de transporte de importancia regional, con un importante flujo vehicular y de pasajeros en ferrocarriles y colectivos. No obstante la gestión municipal de la vialidad presenta importantes déficits en lo que respecta a la disponibilidad de información actualizada y de profesionales especialistas en la materia y equipos para realizar las tareas, en especial en el área de tránsito. En este contexto resulta fundamental la modernización de la gestión de vialidad que permita diseñar un conjunto coordinado de acciones realizables en el corto plazo, pequeñas y/o parciales pero estratégicamente concebidas, que puedan aportar resultados significativos al ordenamiento territorial de Lanús desde la movilidad.

Si bien el partido cuenta con una propuesta de jerarquización vial, carece de una red de tránsito pesado, como también de carriles para bicicletas. Asimismo, no hay una clasificación clara de las vías que utilizan los colectivos, ni tampoco datos estadísticos significativos sobre los flujos vehiculares.

Objetivo: proponer una jerarquización de la vialidad y recomendar mediciones que el municipio debería realizar y mantener, de manera de potenciar las intervenciones.

Componentes:

- Relevamientos, encuestas y mediciones de tránsito.

8- Subprograma de jerarquización y gestión de la vialidad

- Definir una jerarquización de la red vial en forma consensuada entre el sector público y el privado.

Financiación: Organismos de transporte nacional, provincial y metropolitano. Tasas por mantenimiento de red de tránsito pesado.

Propuesta de implementación del subprograma

Estadística

Para mejorar la calidad y cantidad de información disponible a la hora de tomar decisiones, existen diversos datos que resultan recomendables que el municipio obtenga en forma periódica. Entre ellos se pueden considerar:

- Mediciones de TDMA en las principales arterias del partido.
- Encuestas a usuarios de transporte público para conocer sus necesidades y movimientos. Estas encuestas deberían iniciarse en los principales centros de transbordo del partido, en especial la estación Lanús.
- Encuestas a automovilistas que estacionan en áreas céntricas.
- Relevamientos entre los dadores de carga del partido, para definir con claridad los movimientos de tránsito pesado relacionados.
- Mantenimiento de estadísticas detalladas de incidentes de tránsito: causas, tipos de vehículos involucrados, consecuencias. Este tipo de información ayuda a detectar puntos críticos de la vialidad en los cuales la intervención generaría los mayores beneficios.

En lo posible, las modificaciones en la circulación deberían ser simuladas en su etapa de proyecto, de manera de contar con la mayor información posible previo a llevar a cabo las intervenciones.

Jerarquización vial

Se propone una jerarquización vial en cuatro categorías: Primaria, Secundaria, Terciaria y Barrial. Adicionalmente existen dos redes especiales que se solapan con estas, la de tránsito pesado y la de carriles para bicicletas

Fig. 4 Jerarquización vial propuesta para el Municipio de Lanús
Fuente: elaboración propia



• Red vial primaria

Esta red consiste en las vías con vocación de ser utilizadas por vehículos motorizados que no tienen ni origen ni destino en Lanús. Ejemplo de ello lo constituye la avenida Hipólito Yrigoyen.

- **Red vial secundaria**

Está compuesta por la vialidad con vocación de ser usada por vehículos motorizados con origen y/o destino en Lanús. En general, las vías que componen este segmento deberían tener circulación en ambos sentidos, salvo que se determine total o parcialmente el uso de un par de calles paralelas para circulación en sentido único. La velocidad de circulación de avenidas no debería exceder los 60 km/hora.

- **Red vial terciaria**

Comparte características de la Red vial secundaria, aunque con una carga de tránsito menor.

- **Red vial barrial**

Esta red comprende el resto de las calles del partido. Los movimientos vehiculares son de carácter local, con una velocidad máxima de 40 km/h. Salvo excepciones puntuales, deben ser de doble mano.

Preferentemente se seleccionan vías de este tipo para la instalación de carriles para bicicletas, aunque esto no es excluyente.

- **Red de tránsito pesado**

Lanús carece actualmente de una red de tránsito pesado definida, aunque hay arterias que se destacan por el caudal de vehículos pesados. Este tipo de circulación se asocia, por un lado, a los flujos pasantes y, por el otro, a los establecimientos industriales que existen en buen número en el partido.

Por el lado de los flujos pasantes, los que circulan en sentido norte – sur utilizan la Av. Yrigoyen (que es la ruta provincial 205), al igual que el resto de los vehículos. Aquellos que deben cruzar la vía para seguir por 29 de septiembre (ruta 210) pueden hacerlo por el nuevo Puente de los Talleres, pero se ha señalado que la complejidad del giro en el límite con Lomas de Zamora (cuando la ruta 210 hace una “S” y obliga por un tramo a circular por Pbro. Malabia) genera que los conductores de vehículos pesados prefieran cruzar la vía más adelante en lugar de aprovechar el puente. Podría ser interesante evaluar si es posible un carril dedicado para facilitar el tránsito por la ruta 210 desde 29 de septiembre (partido de Lanús) hasta Alsina (partido de Lomas de Zamora). Este carril podría llevarse a cabo en terrenos de la UNLa en los que actualmente no hay ninguna construcción.

En sentido este – oeste, el corredor preferido actualmente es el norte, cuyas principales vías son Av. Remedios de Escalada/Bv. Martín Rodríguez, y Sánchez de Bustamante/Camino General Belgrano. Este último representa la traza de la ruta provincial 14, que era antiguamente el camino principal que unía la ciudad de Buenos Aires con La Plata, y actualmente sigue cumpliendo esa función como alternativa a la autopista. En la intersección de este camino con Donato Álvarez también existe un cruce conflictivo donde la geometría de la vialidad, sumada a la señalización deficiente, potencia la posibilidad de accidentes, debido a lo cual se propone la construcción de una rotonda.

La Av. Remedios de Escalada/Bv. Martín Rodríguez resulta de importancia crítica por dos cuestiones: la primera es la que conecta con el único puente que actualmente une a Lanús con la CABA; en esta última la zona con mayor concentración de actividades de transporte de cargas es muy cercana al puente. La otra razón principal es que el puente que atraviesa las vías del FC Roca es el único que también pasa por sobre la Av. Yrigoyen, permitiendo el paso con mayor fluidez. Actualmente el Bv. Martín Rodríguez se corta en

la calle General Deheza, generando una traba a la circulación. El caudal de vehículos se distribuye entre varias vías, mayormente Camino Gral. Belgrano, y en menor medida Eva Perón. La apertura de las dos cuadras que se encuentran interrumpidas, en conjunto con obras que faciliten la circulación hasta Donato Álvarez, lo cual generaría una vía directa para la circulación del tránsito pesado pasante.

Un nuevo corredor sería el formado a partir del nuevo puente sobre el Riachuelo, generando un recorrido por Gral. Olazábal y Marco Avellaneda. De manera de articular este con el nuevo Puente de los Talleres, sería positiva la consideración de generar una vía en diagonal que una este puente con Marco Avellaneda, de manera de generar un tránsito fluido hacia la ruta 210, evitando que el flujo vehicular deba realizar varios giros hasta encontrar el puente, o que se sumen al caudal de la Av. Yrigoyen.

En lo que hace a flujos no pasantes, esta circulación de camiones relacionada con industrias domiciliadas en el partido tiene preponderancia en algunas zonas del este del partido, y en otras cercanas al Riachuelo, las que a priori serían bien servidas por la red existente. De todas formas resulta aconsejable contemplar la posibilidad de que en casos puntuales de vías de acceso a establecimientos que generan gran cantidad de movimientos de cargas se evalúen refuerzos en el pavimento aunque se trate de vías por fuera de la red de tránsito pesado.

La red propuesta ha sido elaborada en base a las observaciones del movimiento de camiones, y no es definitiva ni excluyente.

Cabe aclarar que los tramos entre Tte. Cnel. Obón y el Riachuelo (22, 29 y parte del 31, incluyendo Carlos Pellegrini, serían quitados de esta red en función de los avances producidos por ACUMAR en la transformación de la cuenca en un corredor verde, lo cual iría acompañado de una vía de tránsito pesado por 27 de febrero, paralela al Riachuelo del lado de la C.A.B.A.

Fig. 5 Red de tránsito pesado propuesta para el Municipio de Lanús
Fuente: elaboración propia



- **Red de ciclovías**

El partido de Lanús carece actualmente de una red para bicicletas. En el marco del **Subprograma de promoción de la movilidad ciclística** (“Lanús en bicicleta”), presentado más adelante, se desarrolla la propuesta para una red de estas características.

b- Programa de Espacio público y Movilidad sustentable

Fundamentación: Este programa considera la existencia de serias deficiencias en cuanto a la cantidad y la calidad del espacio público en el Municipio, como así también respecto de las características de la movilidad y el transporte. Pero además, parte del supuesto, desarrollado en varias oportunidades a lo largo del Plan, acerca de la fuerte relación entre estos dos componentes del territorio, por lo cual se considera que su tratamiento debe estar integrado en una misma unidad operativa.

La movilidad se realiza en el espacio público. Lanús presenta al respecto falencias similares a las de otros partidos del Área Metropolitana de Buenos Aires, entre ellas:

- el estado irregular del pavimento y las veredas,
- la señalización deficiente,
- la falta de ordenamiento formal en los centros de transbordo (con la excepción parcial del lado oeste de la Estación Lanús),
- un medio poco amigable a los desplazamientos en bicicleta y a pie
- una falta de respeto generalizada por las normas de tránsito.

La combinación de estas condiciones conjuga una imagen del espacio público propia, específica: la de un espacio público pobre y/o deteriorado, y con baja calidad de vida. A continuación se describen algunas de las situaciones observadas en Lanús:

- Un **desagüe** inadecuado inunda la calzada y reduce la vida útil del pavimento. Puede también anegar la vereda, obligar a los peatones a circular sin confort y con riesgo de accidentes, al igual que para los usuarios del transporte público que necesitan avanzar hacia la calzada. Este problema existe en Lanús, y aplica a situaciones especialmente delicadas como ser el ingreso al hospital sobre Camino Gral. Belgrano.
- Un **arbolado** desorganizado obstaculiza la vereda y el descuido del césped vulnera el tránsito peatonal, lo torna inseguro, incierto, poco confortable.
- Un **alumbrado** deficiente aumenta la inseguridad, vulnera la espera en las paradas del transporte público perjudicando su calidad, y “deshabitada” la calle.
- La falta de **equipamiento para descanso** vulnera el uso de la calle como lugar de permanencia (para peatones, para grupos con movilidad reducida como ancianos, niños, etc.) y contribuye a “vaciarla” aumentando la inseguridad. La ausencia o deterioro del equipamiento para refugio en las **paradas** del transporte público perjudica la calidad y uso del servicio.

A su vez el espacio público “calle” es compartido por al menos cinco tipos de tránsito (peatones, bicicletas y transportes no motorizados, transporte de uso público, transporte motorizado de uso particular, transporte motorizado de gran porte de cargas o de pasajeros) y cada tipo de tránsito tiene derechos legítimos.

Por otra parte, el transporte es una demanda derivada, esto es, no es algo que a la gente le interese *per se* sino porque lo necesita para atender otras necesidades. Lograr buenas condiciones para la movilidad tiene, pues, el efecto de generar notorios beneficios sociales, aunque muchas veces puedan resultar difíciles de cuantificar.

Enmarcar el transporte en un Programa de Espacio Público y Movilidad Sustentable apunta a trascender un enfoque centrado en los medios de despla-

zamiento y sus flujos, hacia un nuevo paradigma donde la movilidad sea parte de un modelo de desarrollo centrado en el ser humano y su modo de vida cotidiana. El modelo de desarrollo de la movilidad sustentable apunta a optimizar la eficacia de los desplazamientos, hacer más equitativo el acceso a bienes, servicios y relaciones sociales (incluidos los transportes) y producir un urbanismo y un sistema de movilidad respetuoso del medio ambiente.

Replantear la distribución espacio público y de su uso buscando una forma armónica de convivencia entre los distintos grupos de tránsito, mejora la movilidad y el transporte, y por su intermedio, la calidad de vida urbana.

Objetivos:

- Contribuir a la mejora de la calidad ambiental y paisajística del municipio, apuntando a crear un espacio público que le dé identidad, garantizando la permanencia del carácter propio de cada uno de los barrios.
- Generar las condiciones para atraer pasajeros hacia el transporte público, de manera que no sólo lo usen quienes no tienen alternativa, sino que también lo elijan quienes acceden a un automóvil, a un servicio tipo “chárter”, o a servicios de taxis y remises.
- Mejorar la conectividad entre barrios contiguos, incentivando a que los viajes cortos puedan realizarse en modos no motorizados, ya sea en bicicleta o a pie
- Propiciar calles con aceras continuas, arboladas y bien iluminadas, y aumentar los lugares para que la gente pueda sentarse y descansar.
- Promover el uso de un estándar de materiales para las calles y también un estándar de diseño de mobiliario urbano para readecuar las vías peatonales, de ciclistas, las paradas del transporte público y el señalamiento urbano, vial y de transporte.

Componentes:

Para ello es necesario:

- Promover la peatonalización
- Regular la presencia del transporte automotor y del transporte público de pasajeros
- Delinear mejor el espacio necesario para un tránsito motorizado fluido, con velocidades compatibles con el entorno, y anchos de calzada y vereda adecuados a un uso intensivo y a su vez armónico del espacio público.
- Incrementar y mejorar la forestación urbana y los espacios verdes públicos.
- Renovar e incrementar el mobiliario urbano, logrando a través del mismo dotar al espacio público de un carácter común que contribuya a reforzar la identidad.
- Desarrollar un nuevo sistema de señalética, orientado en igual sentido que el ítem anterior.
- Revisar y completar la normativa existente tendiendo a la coexistencia virtuosa de usos mixtos, preservando la calidad ambiental.
- Revisar y reforzar los mecanismos de mantenimiento y control.
- Desarrollar campañas tendientes a fomentar la conciencia ciudadana y la apropiación vecinal de los espacios públicos y los sitios representativos.

Financiación: ACUMAR. Convenios urbanísticos. Contratos de empresas de servicios.

Fundamentación: El municipio tiene un fuerte déficit en la materia y se considera que la implementación de un plan sostenido en el tiempo de arbolado urbano contribuirá a mejorar el paisaje urbano, mejorar las condiciones atmosféricas, atenuar el riesgo de inundaciones y caracterizar el espacio público de Lanús.

Objetivos: Completar en un lapso de 15 a 20 años el arbolado de la totalidad de las calles del municipio de acuerdo a criterios de identidad urbana, diferenciación de calles según su rango de importancia y uso de especies autóctonas y adecuadas al uso de las distintas calles.

Componentes:

- Vivero municipal
- Programas de capacitación y formación
- Plantación y mantenimiento

Instrumentos: Normativa (obligación de plantar para los particulares en determinados casos).

Financiación: Programas del INTA, créditos por forestación, compensaciones de privados por realización de obras.

Fundamentación: Aunque el partido cuenta con algunas calles y avenidas cuyo ancho de veredas es muy adecuado para la circulación peatonal, existe una serie de factores que atenta contra dicha posibilidad: ocupación indebida, mal estado de mantenimiento, cruces vehiculares peligrosos, falta de continuidad, escaso atractivo de algunos recorridos, sensación de inseguridad, etc. Es necesario recuperar u obtener las condiciones necesarias para facilitar la peatonalidad y convertirla en una práctica habitual para el uso y disfrute de la ciudad y como medio de transporte para distancias cortas y actividades cotidianas. Esta recuperación tendrá consecuencias positivas tanto para la movilidad integral en el partido como para el medio ambiente y para la salud de las personas y su identificación con la ciudad y el barrio en que viven.

El estado general de la infraestructura del partido es irregular, existiendo marcados déficits en la señalización urbana, de transporte y de tránsito (tanto vertical como horizontal), y en el estado del pavimento y veredas. De hecho, estas últimas suelen estar libradas a la voluntad del frentista.

- Se destacan tres situaciones a gestionar:
- veredas no aptas para un tránsito continuo, sea por diferencias en el ancho o en el nivel de su superficie
- Ancho de la vereda sobredimensionado, que incentiva un uso desprolijo de la misma
- Bordos de calzada / vereda altos

La distribución del espacio público para sistemas de tránsito peatonal y sus dimensiones, requiere considerar la intensidad del tráfico de peatones y también el tipo de peatón y de uso: hay peatones transeúntes, de caminata individual, familiar, peatones activos, de paseo, compra, peatones pasivos, de permanencia, de juego, etc.

El espacio de vereda en Lanús es en general amplio y mayor al disponible en una vereda "tipo". Esto habilita a considerar un ancho de superficie peatonal suficiente para la caminata de a dos, aún con disponibilidad para franja verde, alumbrado, estacionamiento de bicicletas e incluso de autos en ciertos casos.

1- Subprograma de arbolado urbano

2- Subprograma de prioridad peatonal "Lanús camina"

La mejora en las condiciones de circulación de los peatones debe tener en cuenta estándares mínimos para el desplazamiento a pie, lo cual incluye:

- Garantizar un ancho mínimo de vereda destinado al tránsito peatonal
- Asegurar una continuidad en el nivel de la superficie
- Demarcar el estacionamiento de vehículos sobre las veredas cuando su ancho lo permite, previendo el espacio de circulación peatonal y/o de bicicletas y transporte no motorizado
- Generar políticas activas de recuperación de los espacios públicos apropiados por los frentistas (se han observado toda clase de estructuras de particulares colocadas sobre las veredas)
- Evitar la obstaculización de la senda de tránsito y acceso a la vereda, sea por intervenciones vinculadas a la seguridad (como postes para proteger las esquinas del giro vehicular), al paisajismo (canteros, árboles), al esparcimiento (se han observado plazas de juego en las veredas)
- Cumplir los estándares mínimos de calidad en relación con la construcción de rampas para personas con movilidad reducida (se han observado rampas que terminan en un cordón imposible de subir en silla de ruedas desde la calle si no se cuenta con ayuda)

Objetivos:

- Promover la peatonalidad como medio de transporte y su articulación con otros medios de transporte.
- Potenciar las ventajas urbanas, sociales y personales de la peatonalidad.

Componentes:

- Apertura de paseos.
- Arreglo de veredas.
- Cruces vehiculares y peatonales bajo o sobre nivel ferroviario o avenidas.
- Alumbrado
- Refugios peatonales
- Señalética
- Retiro de elementos obstructivos.
- Camino escolar seguro.

Instrumentos: Normativa. Fiscalidad. Convenios urbanísticos.

Financiación: Propia del municipio. Privada (arreglo de veredas, etc.). Terminación de infraestructuras. ACUMAR. Transporte Nación.

3- Subprograma de prioridad Transporte Público

¹²¹/ Existen sistemas de transporte automotor generalmente denominados Bus Rapid Transit BRT que operan con derecho de paso segregado o parcialmente segregado. Actualmente no existen sistemas de este tipo en Lanús, y en función de la morfología de la vialidad del partido, tampoco parece recomendable su implementación en el corto y mediano plazo.

Fundamentación: Los servicios de transporte automotor tienen como una de sus características el derecho de paso compartido con el resto del tránsito vehicular¹²¹. Es por eso que la operatoria de los vehículos que prestan estos servicios se ve permanentemente influenciada por el comportamiento del resto de los conductores, lo cual se manifiesta en la fluidez de la circulación, y en la facilidad de acceso de los pasajeros. Estas dos cuestiones resultan críticas para la calidad del servicio.

La primera de estas cuestiones tiene que ver en gran medida con facilitar el flujo vehicular, y parte importante de esto es la liberación del espacio ocupado por vehículos estacionados en las vías principales, tal como se desarrolla en el Subprograma Responsabilidad Vial Ciudadana¹²². El ascenso y descenso de pasajeros, por otra parte, tiene que ver no sólo con facilitar la interfaz entre el vehículo y el lugar desde el que el pasajero aborda, sino

también con mejorar la calidad del servicio durante la espera, brindando información adecuada y confort.

A la luz de lo expresado anteriormente, los servicios de transporte automotor en Lanús tienen dos inconvenientes generalizados vinculados con el espacio público: que las paradas están escasamente señalizadas y que frecuentemente se encuentran obstruidas por vehículos particulares mal estacionados. Una de las cuestiones fundamentales a evaluar sería, entonces, la mejora de las paradas, especialmente en relación con el señalamiento y la facilidad de acceso de los pasajeros.

Objetivo: mejorar la calidad del servicio de transporte público a través de la optimización del acceso de los pasajeros, de señalamientos y equipamientos adecuados.

Componentes:

- Señalamiento de las paradas
- Reubicación de paradas
- Extensiones del cordón en las paradas
- Ordenamiento de las playas de regulación
- Ordenamiento de los centros de trasbordo
- Ordenamiento del estacionamiento

Instrumentos: Normativa.

Financiación: Publicidad. Convenios urbanísticos. Normativa.

Propuesta para la implementación del subprograma

Existen múltiples acciones que, tomadas como parte de un programa integral sobre el espacio público pueden contribuir a mejorar notoriamente la calidad de todos los servicios, provinciales, nacionales y municipales, con el eje en dos cuestiones: el señalamiento de paradas y el acceso de los pasajeros.



Fig. 6



Fig. 7

Fig. 6 Ejemplo de parada deficientemente señalada agregando un pequeño cartel a un poste ya existente

Fig. 7 Ejemplo de situación deseable: el cartel de la parada proporciona la mínima información necesaria: denominación de la misma (usualmente la calle del cruce más cercano), dirección de los servicios, y líneas que allí se detienen

Extensiones del cordón en las paradas

En ciertos casos, una forma de mejorar el servicio a los pasajeros, es la construcción de plataformas salientes que ocupen el espacio de la calzada que actualmente emplean los vehículos estacionados. Este tipo de extensión del cordón, conocidas en inglés como *bus bulb* o *bus boarder*, mejoran la

122/ En situaciones de mayores volúmenes de tránsito y pasajeros, si la vialidad lo permite puede recurrirse a segregar el derecho de paso de los vehículos de transporte público. Como se menciona en la nota anterior, la problemática de Lanús llama a soluciones intermedias sin llegar a una segregación de la vialidad.

accesibilidad de los pasajeros, a la vez que ocupan menos espacio vial que si se demarca el pavimento pintando un cajón en la zona de detención, pues no se necesita liberar espacio hacia atrás para que el colectivo pueda entrar correctamente para acercarse al cordón. También se comparan favorablemente con las dársenas tanto en lo que hace a los flujos vehiculares como en relación con el espacio disponible para los peatones^{123 124}. Adicionalmente generan un fuerte desincentivo a estacionar sobre la parada, ya que un auto estacionado en la extensión queda prácticamente en medio del camino de los colectivos.

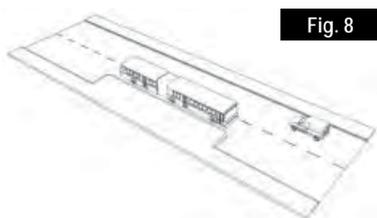
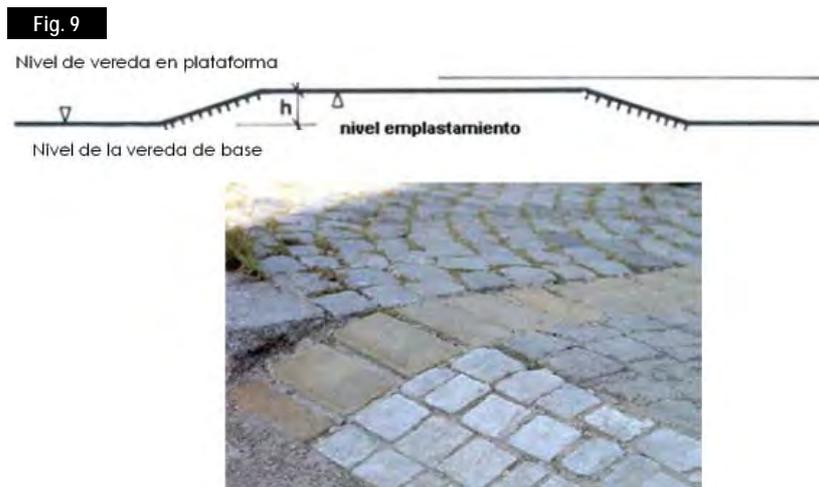


Fig. 8 Extensión del cordón, también llamada *bus bulb* o *bus boarder*.

Teniendo en cuenta la realidad de Lanús, también resulta importante que se desincentive el estacionamiento sobre las extensiones (es decir sobre la vereda). Una forma de que esto no sea un problema es la construcción de refugios, resultando aconsejable además la colocación de cancheros en los extremos de la extensión. Las potenciales implicancias de estas prolongaciones para el tráfico vehicular no presentarían efectos negativos de importancia en relación con la situación actual y los beneficios esperados para los usuarios de colectivos. Una solución de este tipo ofrece además el beneficio de que los refugios no quitan espacio a los peatones, e incluso permite considerar la posibilidad de que la nueva plataforma se encuentre algo más elevada, de manera de poder realizar el abordaje a nivel en las unidades de piso bajo. La diferencia de nivel entre la vereda y la plataforma se resuelve mediante emplastamientos, útiles para diferente tipo de intervenciones que requieren uniformar el nivel de la superficie de tránsito peatonal (sea para nivelar la vereda en sí o para nivelar la calzada con la vereda).

Fig. 9 Emplastamiento



El emplastamiento o plataforma es una elevación local de la vereda utilizada para dar continuidad al tránsito peatonal. También puede ser utilizado para dar continuidad al tránsito peatonal o de bicicletas sobre la calzada o para reducir la velocidad del tránsito vehicular en la calzada. Generalmente va combinado con un cambio en el material de la superficie.

Reubicación de paradas

En distintos lugares del partido la ubicación de las paradas del transporte público genera inconvenientes a la circulación vehicular y peatonal. A modo de ejemplo, en el paso a nivel de Gral. Olazábal y las vías del FC Belgrano Sur la parada está ubicada luego de que los colectivos atraviesan el mencionado cruce. Esto implica que se genera congestión detrás de los mismos, quedando muchas veces vehículos detenidos sobre la vía. Si bien esta situación cuenta con el atenuante de la escasa frecuencia y velocidad del mencionado ramal ferroviario, no deja de ser una situación irregular.

123/ Fitzpatrick y otros. TCRP Report 65. Evaluation of Bus Bulbs. 2001.

124/ Transport for London. Bus Priority Team. Accessible Bus Stop Design Guidance. Enero 2006.

Se propone un relevamiento de las paradas a efectos de determinar este tipo de problemas, y la reubicación de las mismas en los casos en que fuera necesario. En el ejemplo mencionado, lo aconsejable sería la reubicación de la parada del lado opuesto del cruce ferroviario.

Ordenamiento de las playas de regulación

Reciben este nombre los lugares en los que los colectivos quedan detenidos en las cabeceras de las líneas a la espera de comenzar nuevamente un recorrido. Por lo general esto ocurre en playones de las empresas en las cabeceras principales, mientras que en las cabeceras secundarias los vehículos quedan detenidos en la vía pública. Sin embargo, muchas veces la ubicación de los playones de las empresas hace que los vehículos queden detenidos en la vía pública también en las cabeceras principales.

En el partido se observan este tipo de concentraciones de vehículos en varios lugares; por citar algunos ejemplos, en la zona de la estación Alsina del FC Belgrano Sur, en la zona de Cnel. Osorio y Carlos Pellegrini, en inmediaciones de las estaciones Remedios de Escalada y Lanús, del FC Roca, o en Cnel. Lynch y Aguapey, es posible observar las filas de colectivos estacionados.

Si bien cada uno de estos puntos presenta una problemática particular, existen dos cuestiones primordiales a tener en cuenta para administrar estas playas o áreas de regulación, partiendo del entendimiento de que estos lugares son necesarios para la correcta prestación de los servicios. En primer lugar, debe coordinarse con las empresas para que los vehículos queden estacionados en lugares donde no generen inconvenientes ni a los vehículos ni a los peatones que circulan. Donde no sea posible la generación de un espacio dedicado, deberá atenderse a la morfología de cada zona a efectos de determinar los puntos autorizados para el estacionamiento de colectivos. Lo segundo, pero no menos importante, es que debe restringirse el tiempo que los vehículos pueden quedar con estacionados con el motor en marcha a uno o dos minutos. Si el estado de mantenimiento es correcto, los vehículos modernos no deberían encontrar inconvenientes para volver a arrancar luego de haber apagado el motor. En general se estima que la polución generada al arrancar luego de un minuto con el motor detenido es menor que si el motor hubiera quedado en marcha¹²⁵. A mayores tiempos de estacionamiento, mayores son los beneficios ambientales.

Centros de Transbordo

Un Centro de Transbordo no es otra cosa que un centro concentrador y distribuidor de pasajeros. Estos pueden tener forma organizada o desorganizada. La forma organizada se caracteriza por la existencia de infraestructura dispuesta a tal fin (la integración de los modos que convergen está ligada a la existencia de una infraestructura adecuada), mientras que la forma desorganizada se vale únicamente de la vía pública como espacio de transbordo¹²⁶. En el partido de Lanús, estos Centros de Transbordo tienen, con alguna excepción parcial, una forma desorganizada, lo cual genera fricciones al movimiento de los pasajeros entre distintos modos de transporte.

Las propuestas para Centros de Transbordo giran en torno a intervenciones que faciliten el movimiento y la accesibilidad de los pasajeros, especialmente en las tres estaciones del FC Roca que existen en el partido y que por sus características individuales se detallan en las secciones correspondientes.

¹²⁵/ Transport for London. Switch off your engine.

¹²⁶/ Andrés Gartner. Estudio Sobre Centros de Transbordo Urbanos de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires. C3T. 2012.

4- Subprograma de promoción de la movilidad ciclística “Lanús en bicicleta”

Fundamentación: La bicicleta constituye un medio de transporte económico, saludable para el individuo y el medio ambiente y muy eficiente para distancias cortas y medianas, e incluso largas de existir los mecanismos adecuados de transferencia. Facilitar su uso genera una alternativa competitiva al uso de otros medios de transporte más congestionantes y/o contaminadores, y ayuda a la economía doméstica de los sectores populares.

El partido actualmente carece de una red de carriles para bicicletas. Articulando con el subprograma de jerarquización y gestión de la vialidad, y con el subprograma prioridad peatón, esta red tiene por objeto fomentar el uso de la bicicleta como alternativa no motorizada para desplazamientos cortos. En este sentido, se han identificado dos potenciales usos principales para estos carriles, que son, por un lado los desplazamientos locales a realizarse exclusivamente en bicicleta, y por el otro, la función como alimentador del FC Roca.

Objetivos: Aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte al interior del municipio y de acceso a los sistemas troncales de transporte público, proveyendo las infraestructuras y equipamientos necesarios para su uso y las condiciones de seguridad personal y vial adecuadas.

Componentes:

- Diseño de una red progresiva de bicisendas.
- Provisión y construcción de depósitos en centros de transferencia y equipamientos claves (municipalidad, escuelas, universidad, CEPIL, etc.)
- Señalización
- Programas de concientización y seguridad vial
- Vigilancia y seguridad de caminos ciclísticos; complementación con caminos escolares seguros.

Instrumentos: Normativa. Convenios urbanísticos.

Financiación: Organismos nacionales y provinciales de transporte. Publicidad en depósitos.

Propuesta para la implementación del subprograma

El tránsito de bicicletas puede ser desarrollado en superficie propia separada, o bien en superficie propia compartida con otros medios de tránsito. La primera opción ofrece ventajas no sólo para el tránsito de bicicletas, ya que da un uso obligatorio de la superficie segregada, y delimita la libertad en la vía pública evitando accidentes y asegurando al mismo tiempo un mayor flujo y rapidez en el desplazamiento. Estas infraestructuras segregadas de otras superficies tienen mucho sentido cuando el tránsito motorizado es intenso, o bien cuando el tránsito de bicicletas así lo requiera.

En calles con poco tránsito se puede proyectar la infraestructura conjuntamente con el tránsito motorizado, las llamadas ciclovías. También es posible combinar veredas con ciclovías, para ello debe garantizarse un ancho de vereda suficiente. Es factible poder desarrollar una ciclovía rápida sobre la calzada y otra más lenta sobre la vereda.

Es habitual que genéricamente se recomiende priorizar la utilización del espacio de calzada, dentro de una lógica de quitar espacio a los vehículos motorizados y no a los peatones. Sin embargo, en situaciones en las que las veredas son amplias -como en varias zonas del partido de Lanús- esto no necesariamente resulta lo más deseable.



Fig. 10

Fig. 10 Ejemplos de ciclovías

En cualquier caso existen una serie de recomendaciones a la hora de plantear la implementación de carriles de bicicletas:

- Las ciclovías separadas deben diferenciarse de otras superficies de tránsito en el nivel, y en todo caso en el color de la calzada. Demarcaciones de suelo solamente no son suficientes en general. Esto se desarrolla más adelante
- Las ciclovías deben ser adaptadas a los destinos y orígenes de este medio de transporte. Al igual que en el tránsito peatonal, es importante proyectar y desarrollar el camino más corto y directo posible
- Los lugares con escaleras donde se planea tránsito de bicicletas deben ser equipados con rampas
- Es importante también que, de manera similar a las veredas, en lugares donde se produce un estrechamiento se le pueda brindar al ciclista el espacio mínimo indispensable para su acción
- En los destinos del tránsito de bicicleta es necesario prever estacionamiento que ofrezca seguridad contra robos

En los lugares donde resulte aconsejable la incorporación de los carriles en la superficie de la calzada, y no en la vereda, se recomienda que las calles destinadas a la red tengan las siguientes características¹²⁷:

- Calles Locales
- Bajo volumen de tránsito relativo
- Minimizar la coexistencia con rutas de buses
- Continuidad: para que pueda identificarse como corredor perteneciente a la red
- Se evitarán en lo posible: las avenidas, la red de Tránsito Pesado y arterias pertenecientes a la Red de Transporte Público de Pasajeros

En una calle de un sentido con circulación de transporte público, donde el pasajero accede por la derecha, es posible llevar el estacionamiento de autos particulares sobre la mano izquierda y situar la bicisenda entre el estacionamiento y la vereda. El resto de la calzada puede segregarse con demarcación horizontal, con un carril para el tránsito de transporte público y otro para el tránsito motorizado particular. La velocidad máxima de 40km/hora acompaña este ordenamiento del espacio público, así como posibles alternativas de control (municipales y/o ciudadanas).

Es necesario tener en cuenta que uno de los principales reparos de la gente a la hora de animarse a usar la bicicleta está relacionado con la seguridad: el ciclista se siente indefenso frente a los vehículos motorizados. En función de fomentar el uso de las ciclovías resulta entonces recomendable atender estas preocupaciones adicionando elementos de protección. Un ejemplo cercano resultan los elementos incorporados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires¹²⁸:

La Red de Ciclovías protegidas incorpora como elemento distintivo para la segregación vial un cordón premoldeado separador de 15 cm. de alto por 35 de ancho, construido en hormigón, con una pendiente del lado de la ciclovía que evita que el pedal toque contra el cordón, aumentando así el ancho útil de la superficie de rodamiento, generándole una circulación más segura al ciclista.

Con relación a los 35 cm de ancho, generar un factor de seguridad adicional para el caso de los vehículos automotores que circulen con la rueda muy próxima al cordón separador, de esta manera los elementos que sobresalen

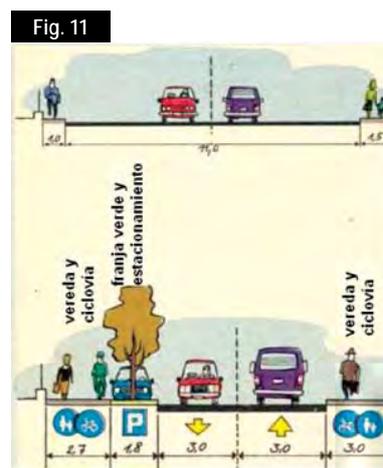


Fig. 11

Fig. 11 Ejemplo de formas para ordenar el espacio público, mediante la distribución de la superficie según intensidad del tráfico y el uso de la calle

127/ Presentación de Germán Bussi, GCBA.

128/ Germán Bussi, op. cit.

del filo externo de la rueda (por ejemplo el espejo), no provocan ninguna situación riesgosa para el ciclista.

Con respecto a los 15 cm de alto, se seleccionó una altura lo suficientemente alta como para lograr disuadir su sobrepaso por parte del conductor del automóvil particular pero, al mismo tiempo permitir que los vehículos de emergencia (que resultan algo más altos), como por ejemplo ambulancias y autobombas, puedan circular ocupando parcial o totalmente la ciclovia, sin que el cordón separador les provoque inconvenientes.

Para mayor visibilidad nocturna y diurna de los vehículos que se aproximan por las arterias transversales, se decidió pintar el interior de la senda de ciclistas, con pintura termoplástica reflectiva color verde y la colocación de tachas reflectivas bidireccionales.

La senda ciclista, compuesta por panes, y el interior en verde, indican al ciclista, la continuidad de la ciclovia o bisienda y advierten al conductor de la presencia de esta nueva modalidad de cruce.

Se colocaron delineadores rebatibles retráctiles reflectivos de manera tal, que aquel vehículo que se aproxima por la transversal y gira hacia la arteria de la ciclovia se vea inducido a realizar un giro abierto y por otro lado disuadir la posibilidad de ingreso al sector de la ciclovia. Al ser reflectivos aumentan la visibilidad nocturna, generando un factor de seguridad para los vehículos que circulan en el eje de la ciclovia. En tanto, los delineadores contribuyen también a advertir a los peatones acerca del cruce de ciclistas.

En función de las características morfológicas del partido, existen lugares en los que resulta recomendable que los carriles para bicicletas se ubiquen utilizando espacio previamente asignado a la circulación o estacionamiento de automóviles, mientras que en otros puntos será más aconsejable usar espacio que actualmente corresponde a vereda o plazas. Ejemplo de esto último son arterias con amplias plazoletas centrales, o como ya se mencionó, algunos casos de vías con veredas anchas. Otros casos con amplias veredas arboladas pero escaso flujo vehicular serían más propicios para la utilización de la calzada.

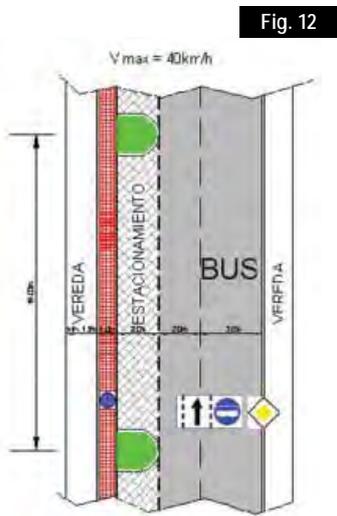


Fig. 12



Fig. 13

Fig. 12 Diagrama de carriles para bicicletas entre el estacionamiento y el cordón

Fig. 13 Alternativa de equipamiento

Fig. 14 Red de cicloviás propuesta para el Municipio de Lanús
Fuente: elaboración propia

Red de cicloviás propuesta para el Municipio de Lanús

La red propuesta tiene calidad de tentativa, siendo aconsejable antes de su implementación el estudio detallado de las características de los flujos vehiculares y de personas, así como los usos de suelo vigentes en el corredor.

Esta red no es definitiva ni excluyente, y podrían agregarse otras ramas a la misma en función de la evolución del programa.



Fig. 14

Ciclovías como alimentadores del FC Roca

La implementación de las ciclovías como alimentadores del FC Roca tiene además un componente extra, que supone la provisión para la correcta accesibilidad a los andenes en ambos sentidos, así como la alternativa de estacionamiento de las bicicletas en las estaciones. En relación con esto último, resulta recomendable la implementación de guarderías seguras que incentiven a los usuarios a utilizar la bicicleta como forma de acercarse hasta el ferrocarril con la tranquilidad de que al volver encontrarán el rodado tal como lo dejaron. Las modalidades de estos estacionamientos pueden incluir playas dedicadas con tarifas accesibles y la incorporación de normativa que contemple que los estacionamientos de automóviles deban aceptar bicicletas.

Pasos ferroviarios

Para la correcta integración de la red, debe atenderse la necesidad de construir pasos ferroviarios aptos para ciclistas, y de mejorar la situación en los pasos existentes. A modo de ejemplo, el paso Moisés Lebensohn está vedado a los ciclistas, por estar expresamente prohibido circular en este tipo de rodado a la vez que el paso peatonal carece de espacio para cruzar con la bicicleta de manera segura.

Fundamentación: La cantidad y calidad de **señales** e indicadores de tránsito, nombres de calle, etc., contribuye al ordenamiento del transporte en sus distintos medios, la facilidad de los desplazamientos individuales y la identidad paisajística del municipio. Se observa en la actualidad un déficit evidente del municipio en la materia. La señalización es muy irregular, con señales en mal estado, mal ubicadas, tapadas por intervenciones de particulares, o directamente inexistentes.

Es fundamental la correcta señalización de la vialidad del partido, comenzando por las vías de importancia primaria. En estas avenidas es donde se espera la mayor concentración de conductores que vienen de fuera del partido, que son los que más pueden necesitar la información no sólo normativa sino en relación con el camino a seguir hacia su destino.

También resulta importante mejorar la señalización horizontal, especialmente en lo que hace a sendas peatonales y a dársenas de giro. Estas últimas podrían, según el caso, complementarse con separaciones más sólidas como cordones premoldeados o plazoletas, de manera de asegurar la canalización del flujo de vehículos de la manera deseada.

El alto estado de deterioro del **mobiliario urbano** o la casi ausencia del mismo obliga a incluirlo dentro de las prioridades del Municipio para lograr un espacio público de calidad. Conforman el mobiliario urbano los refugios para transporte público, papeleros, bancos, juegos infantiles, etcétera, y su presencia y estado de conservación resultan fundamentales para el bienestar de los ciudadanos a la vez que otorgan un carácter propio confiriéndole una especial identidad al territorio y remarcando la presencia del Estado en el mismo.

Merece especial atención el **refugio** para espera de colectivos en tanto su carencia es notoria en el ámbito municipal generando inconvenientes para el público, especialmente el más desfavorecido (mujeres con niños, niños, ancianos, discapacitados, etc.). Los refugios son la interfase entre la peatonalidad barrial y el transporte público. Brindan la posibilidad de mejorar la información al usuario sobre los recorridos, la ubicación actual,

Fig. 15



Fig. 15 Infraestructura actual para estacionamiento de bicicletas en la estación Remedios de Escalada.

5- Subprograma de mobiliario urbano y señalética

los principales puntos de interés de los recorridos y las combinaciones con otros medios de transporte. Eventualmente, se puede considerar el uso de las nuevas tecnologías de información disponibles para informar sobre el tiempo de espera o interrupciones del servicio.

Proveer refugios operativos, funcionales y bien señalizados contribuirá a garantizar la movilidad de los sectores más desfavorecidos y a potenciar el sistema de transporte público.

Además de proveer confort a los pasajeros, estas construcciones se destacan entre el mobiliario urbano por el impacto que pueden tener en contribuir a formar la imagen del espacio público del municipio. Resulta entonces doblemente recomendable implementar medidas que tiendan a un diseño estandarizado y de calidad, que pueda admitir variantes, pero que transmita una identidad definida a la vez que brinda confort a los pasajeros.

Objetivos:

- proveer adecuada señalización a todas las calles y espacios públicos del municipio.
- proveer en todo el ámbito del municipio, comenzando por los sectores más pobres, mobiliario urbano de calidad, especialmente refugios para colectivos bien equipados, eficientes para el control climático, de buena accesibilidad peatonal hacia y desde el colectivo y bien señalizados.

Componentes:

- Diseño de carteles indicadores de nombres, numeración y sentidos de circulación de calles, carteles indicadores de direcciones y distancias a edificios y lugares significativos, carteles indicadores de nombres y características distintivas de espacios públicos y equipamientos y edificios significativos, carteles identificatorios de líneas, recorridos y frecuencias de transporte público, etc.
- Fabricación de los carteles, preferiblemente con empresas y mano de obra locales.
- Instalación de los carteles
- Mantenimiento y reparación
- Diseño del mobiliario urbano mediante concurso abierto
- Determinación de los puntos de implantación
- Construcción (privilegiando empresas y mano de obra del distrito)
- Colocación
- Mantenimiento y reparación

Financiación: Publicidad, colaboración de ONGs, entidades intermedias y empresas privadas, organismos nacionales y provinciales de transporte. Empresas de autotransporte.

Fundamentación: Lanús presenta un déficit muy fuerte de espacios verdes y públicos, pero a la vez tiene un potencial a recuperar y valorizar de plazas, plazoletas, bulevares y calles con veredas amplias. La producción de nuevos espacios públicos y la recuperación de los existentes permitirá reducir el déficit cuali-cuantitativo en la materia.

Objetivos: Generar nuevos espacios públicos y verdes públicos y recalificar, recuperar y potenciar aquellos existentes en distintas escalas y situaciones, de manera de reducir el déficit existente y promover una mejor calidad de vida de la población del partido.

6- Subprograma de plazas, plazoletas, bulevares

Componentes:

- Formulación de un Plan Estratégico de espacios verdes y públicos, que incluya diagnóstico y fijación de objetivos cuantitativos y cualitativos, y criterios para el tratamiento, parquización, mobiliario y gestión integral de dichos espacios.
- Creación de espacios verdes y públicos en predios de propiedad municipal.
- Cesión de predios por parte de privados para la creación de espacios verdes y públicos, como compensación por el otorgamiento de normativa urbanística particularizada.
- Renovación de plazas existentes.
- Renovación de plazoletas o en general espacios públicos de pequeñas dimensiones, intersticiales o remanentes de trama.
- Parquización y recalificación de franjas centrales en bulevares.
- Tratamiento y parquización de veredas en calles y avenidas, en especial aquellas que superen las dimensiones standard o el ancho mínimo determinado por el Dec. Ley. 8912 (3,50 m.).
- Mantenimiento y reparación

Instrumentos: Convenios urbanísticos para el otorgamiento de normativa urbanística a grandes predios.

Financiación: Cesiones de privados. Patrocinio de empresas privadas. ACUMAR (frente costero del Riachuelo). Empresas a cargo de la realización de infraestructuras. Convenios con organismos vecinales y entidades intermedias. Provisión de mano de obra a partir de convenios con Cooperativas de trabajadores desocupados y beneficiarios de planes sociales.

Fundamentación: En el partido de Lanús se evidencian de manera constante situaciones que contrarían la normativa y/o que suplen vacíos normativos en materia de tránsito y estacionamiento. Hay una inadecuación o desfase entre lo que sucede y lo que el municipio norma. El ejemplo que surge más fácilmente refiere tanto al estacionamiento como al sentido de circulación de las calles. Hay una cultura de incumplimiento de las normas que hace que en casi todo el partido el estacionamiento en la práctica sea libre y que ante cualquier observación casual el sentido de circulación marcado en las esquinas de las calles no coincida con el de los vehículos. Ello es especialmente fuerte en toda la red vial barrial.

Ejemplo de un vacío normativo es la inexistencia de una red de tránsito pesado formal, aunque se puede identificar en la práctica la red natural de vías por las que discurre el tránsito pesado.

Objetivo: lograr el cumplimiento de las normas de tránsito como un ingrediente básico de la convivencia ciudadana.

Componentes:

- difusión tendiente al completo conocimiento de la normativa, tanto a nivel general como particular: señalización y su correcto mantenimiento y campañas de información y concientización dirigidas a conductores, peatones, ciclistas, motociclistas, y alumnos de escuelas
- generación de incentivos para el cumplimiento de esa normativa a través de distintos esquemas de fiscalización, tanto recurriendo a agentes de tránsito como facilitando instrumentos para la activa participación vecinal.

7- Subprograma de responsabilidad vial ciudadana

- Restricción y/o prohibición del estacionamiento en las vías principales de las centralidades y en las avenidas de doble mano por las que circulan colectivos

Financiamiento: Organismos nacionales, provinciales y metropolitanos de transporte. Convenios con medios de comunicación locales.

Propuesta de implementación del subprograma

Restricción y/o prohibición del estacionamiento en las vías principales de las centralidades y en las avenidas de doble mano por las que circulan colectivos

Esta medida se articula con el subprograma de prioridad transporte público y tiene el objetivo de liberar espacio para la circulación de sus unidades, a la vez que mejora las condiciones para que estos puedan acercarse debidamente al cordón para el ascenso y descenso de pasajeros, dejando espacio para el sobrepaso que hoy impide la fila de autos estacionados. Si bien en general se observó que las calles laterales y/o perpendiculares ofrecen espacio para absorber el estacionamiento de autos a distancias razonables de la vía principal, es recomendable efectuar en cada caso mediciones previas a la implementación de los cambios, de forma de minimizar eventuales consecuencias no deseadas que surgirían de una estimación imprecisa de las necesidades de estacionamiento.

Para el éxito de estas medidas, es importante acompañarlas de iniciativas de información y concientización, sumadas a una fiscalización que se mantenga en el tiempo. Una forma de “romper el hielo” es aplicar advertencias durante un período, para luego pasar a infracciones y, finalmente, una etapa definitiva donde los vehículos en infracción sean acarreados. Esto último no debe ser visto como la máxima penalización al automovilista, sino como la forma más efectiva de lograr el objetivo deseado, que es la liberación inmediata del espacio incorrectamente ocupado. Complementariamente puede recurrirse a iniciativas como la recepción de fotos de vehículos en infracción sacadas por los vecinos, al estilo del “Compromiso Vial Ciudadano”, que tiene lugar en la Ciudad de Buenos Aires. Si bien este esquema resulta polémico, ha tenido resultados exitosos, ya que el peatón, ciclista, o usuario de transporte público que se ve perjudicado por el estacionamiento indebido, tiene fuertes incentivos a efectuar este tipo de denuncias.

Estacionamiento sobre las veredas

Esta modalidad, más frecuente en las zonas residenciales, presenta dos situaciones bien diferenciadas. Por un lado, están los vehículos que quedan estacionados en veredas estrechas entorpeciendo de manera notable el tránsito peatonal. La otra situación se verifica en las zonas con veredas muy anchas, en las cuales queda espacio para el tránsito peatonal aun con autos estacionados a 90° de la línea municipal.

En el primer caso este tipo de estacionamiento debería ser desincentivado desde la normativa y desde la labor fiscalizadora. En el segundo caso la respuesta no es la misma para todas las situaciones, ya que en la medida en que no se dificulte la circulación de peatones, las veredas podrían acomodar también a los vehículos. En este sentido podría estipularse un ancho mínimo de circulación peatonal, permitiéndose el estacionamiento sobre la vereda en la extensión restante.

Seguridad vial

La seguridad vial es una preocupación que excede a la órbita del transporte y la movilidad, y en función de la cantidad de muertos y heridos que producen los incidentes de tránsito puede inclusive ser considerado con toda propiedad como un problema de salud pública con serias consecuencias sociales. En la actualidad, una de las preocupaciones principales en esta materia pasa por las motos: su precio hace que sean accesibles a amplios sectores sociales que antes no contaban con medios motorizados, pero el crecimiento en el parque de motovehículos no ha sido acompañado por una conciencia vial acorde. Como agravante, los cambios tecnológicos han generado que las motos más económicas sean hoy más potentes que hace 10 años. Esta combinación de factores ha hecho que la participación de motos en siniestros haya crecido un 54% entre 2008 y 2011.¹²⁹

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Ministerio del Interior de la Nación, realiza actualmente diversas iniciativas de formación y prevención. Entre las que incluyeron a Lanús hasta el momento puede mencionarse la entrega de material educativo a establecimientos del partido¹³⁰, pero existe disposición de la agencia para involucrarse de manera más cercana con las autoridades municipales de todo el país, lo cual se propone sea aprovechado por el gobierno local.

De manera similar a los temas de estacionamiento, las políticas relacionadas con fiscalización del uso de casco y cinturón de seguridad deben estar articuladas con medidas de concientización de los conductores, de formación de los inspectores, y deben entrar en vigencia con un período de tolerancia, para luego llegar a una fiscalización sostenida en el tiempo. La coordinación de estos pasos resulta crucial para el éxito de la iniciativa.

c- Programa de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos

Fundamentación: La provisión de infraestructuras, servicios y, en menor grado, equipamientos necesita ser completada en el territorio municipal. Si bien la financiación de esta provisión excede en muchos casos las posibilidades municipales y está a cargo de organismos nacionales, el Municipio debe ganar el control de la gestión integral de estas obras, su coordinación y complementación con otros programas (como por ejemplo, los de espacios públicos y los de gestión de suelo).

Fundamentación: En Diciembre de 2007 el Poder Ejecutivo Nacional creó por Decreto El Programa Nacional de Uso Racional y Eficiente de la Energía (PRONUREE) con el objetivo de “propender a un uso eficiente de la energía”, lo que implica “la adecuación de los sistemas de producción, transporte, distribución, almacenamiento y consumo de energía, procurando lograr el mayor desarrollo sostenible con los medios tecnológicos al alcance, minimizando el impacto sobre el ambiente, optimizando la conservación de la energía y la reducción de los costos”. El programa tiene diversos ámbitos de actuación, entre ellos, el subprograma de Alumbrado Público del PRONUREE, promueve el uso eficiente de la energía en los sistemas de alumbrado público existentes en todo el territorio de la República Argentina.

Para ajustarse a los requerimientos del PRONUREE el Municipio de Lanús con aportes del Gobierno Bonaerense, a través del Fondo Provincial Solidario, realiza el reemplazo de antiguos artefactos de luz por unidades de pantalla doble, que permitirán mejorar la iluminación en la vía pública.

1- Subprograma de alumbrado público

^{129/} Presentación de Pedro Centeno de la ANSV, 12º Jornada Técnica del C3T – UTN.

^{130/} http://www.educacionvial.gov.ar/material_entregado.php

2- Subprograma de bacheo y pavimentación

Objetivo: Alcanzar en el corto plazo el reemplazo del 100 % del parque lumínico por lámparas de sodio con el fin de hacer más eficiente el uso de la energía.

Componentes:

- Relevamiento de artefactos
- Reemplazo de unidades
- Disposición de unidades retiradas

Financiación: PRONUREE (secretaría de Energía)

Fundamentación: El mal estado de las calles del distrito conspira contra la movilidad general, la calidad del espacio público y el saneamiento ambiental. El Municipio lanzó un “Plan de repavimentación y bacheo 2012” que se encuentra en funcionamiento. De todas formas se requiere concretar un mecanismo eficiente y continuo de mantenimiento y reparación.

Objetivos: Alcanzar la pavimentación de todas las calles del partido y garantizar su mantenimiento permanente.

Componentes:

- Formulación de un plan general de pavimentación y re-pavimentación, con prioridades y etapas.
- Articulación con programas de desagües.
- Control tránsito pesado.

Instrumentos: Fiscalidad – Convenios con grandes empresas que requieren el uso de tránsito pesado.

Financiación: ACUMAR – Planes de instalaciones de agua y cloacales – Convenios con grandes empresas.

3- Subprograma de desagües pluviales

Fundamentación: Se requiere completar la red de desagües cloacales y pluviales. Para ello el Municipio lanzó el Plan Maestro de Drenaje Pluvial (PMDU) conformado por un conjunto de medidas estructurales y no estructurales, tendiente a minimizar la problemática de las inundaciones en el sector .

Objetivos: Alcanzar la cobertura total de red para resolver las dificultades que acarrear los problemas de escurrimiento de aguas provocados por el aumento de la densidad urbana; las crecidas del Riachuelo por sudestadas; la variación del régimen pluvial; la falta de red cloacal; el vuelco de efluentes industriales; la necesidad de mayor mantenimiento del sistema (limpieza y desobstrucción); la escasa pendiente y la presencia de residuos sólidos.

Componentes:

- Colectoras
- Troncales
- Plantas de tratamiento
- Conexiones
- Estaciones de bombeo

Instrumentos: Fiscalidad (contribución por mejoras) – Convenios urbanísticos con propietarios de grandes predios.

Financiación: ACUMAR - Contribución por mejoras – Convenios con privados y recuperación de plusvalías.

Fundamentación: El Riachuelo y el ferrocarril Roca constituyen barreras de conectividad y accesibilidad para el municipio. Se requiere la construcción de nuevos cruces que superen estas barreras y el diseño de la correcta interfase con las escalas micro y meso.

Objetivos: Superar las barreras existentes en el municipio y con respecto a otros municipios, ampliando la oferta de conexiones y garantizando su correcta resolución de diseño y su integración con las redes de movilidad local.

Componentes:

- Estudio y diagnóstico de la situación actual.
- Planteo de alternativas.
- Proyectos ejecutivos.
- Obtención de financiación.
- Construcción y operación.
- Mantenimiento, reparación y mejoramiento de cruces existentes.
- Para todas las etapas, coordinación con organismos de otros niveles.

Instrumentos: Fiscalidad (contribución por mejoras, recuperación de plusvalías)

Financiación: ACUMAR, organismos nacionales y provinciales de transporte. Otras jurisdicciones (CABA).

Fundamentación: El Municipio debe ganar el control de la gestión integral de las obras de infraestructura, su coordinación y complementación con otros programas (como por ejemplo, los de espacios públicos y los de gestión de suelo).

Objetivos: Articular los distintos programas y proyectos que implican en alguno de sus componentes la gestión de infraestructuras, servicios y equipamientos, a fin de racionalizar su realización, integrarlos con otros objetivos del Plan y potenciar objetivos indirectos y secundarios de su realización.

Componentes:

- Sistema de información geográfico
- Tablero de comando
- Plano general del subsuelo urbano
- Coordinación general

Instrumentos: Plan general de obras - Licitaciones

Financiación: ACUMAR - Dinaprei

4- Subprograma de puentes y túneles

5- Subprograma de coordinación de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos

d- Programa Ambiente y Energía

Fundamentación: El municipio de Lanús, debe asumir la necesidad de cambiar la relación entre economía y naturaleza, entendiendo este cambio como una *oportunidad* para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Esta nueva relación deber permitir a los habitantes de Lanús la sostenibilidad en el tiempo de sus bienes y servicios ambientales, de manera tal de que las generaciones futuras puedan tener un desarrollo sustentable y equitativo.

Esto implica un cambio del modo de producción y de consumo, instalando la racionalidad de la utilización de los recursos (agua, energía, etc), permitiendo así la regeneración de los mismos, la reconversión de su industria hacia un modelo de producción más limpia, el control de los procesos de contaminación del aire, la tierra y del agua, el fomento a la producción local y distribuida de energías renovables, la reducción y el reciclado de residuos industriales y domiciliarios

En este sentido busca promover a aquellas actividades económicas que ayuden a cerrar los ciclos de la materia o que contribuyan a conservar / restablecer la calidad ambiental.

Objetivos: Mejorar o restablecer la calidad ambiental de la ciudad a partir de la creación de nuevas actividades socio-productivas orientadas a la producción local de energía alternativas, la transformación de residuos en recursos, la incorporación de procesos y tecnologías para el uso eficiente de la energía, y la reconversión de sectores industriales contaminantes

Componentes:

- Subprograma de Promoción de energías renovables
- Subprograma de Eficiencia Energética en la construcción
- Subprograma de Reducción y reciclado de residuos urbanos
- Subprograma de Valorización de residuos industriales

Instrumentos: Creación de un programa público-privada de sostenibilidad, de carácter transversal a la estructura municipal con una fuerte presencia de organismos metropolitanos, provinciales y nacionales

Financiación: presupuesto municipal, provincial, nacional e internacional

1- Subprograma de promoción de energías renovables

Fundamentación: El consumo de energía presenta como rasgos característicos, un elevado crecimiento interanual, y una excesiva dependencia de los combustibles de origen fósil (gas y derivados del petróleo). Esta situación origina unos problemas bien conocidos como el agotamiento de los recursos, la dependencia exterior con las implicaciones políticas y económicas que conlleva, y los impactos negativos causados sobre el medio ambiente como el efecto invernadero, el cambio climático y la disminución de la calidad de aire. En la Argentina los indicadores energéticos muestran una trayectoria crítica insostenible, existen reservas conocidas de gas y petróleo, para 7 y 15 años, actualmente la producción declinante y el consumo creciente derivan en un fuerte incremento en las importaciones, mientras se modifica el esquema de subsidios fiscales que financian la permanencia de los precios bajos de la energía. El área metropolitana de Buenos Aires, y en particular Lanús responden a estas tendencias generales.

En este contexto, la Municipalidad de Lanús, como administración local encargada de gestionar los intereses de sus ciudadanos y ocuparse por ello de los temas que les preocupan, debe incorporar entre sus competencias el fomento del uso de energías renovables (solar, térmica, fotovoltaica, biogás, biomasa), y su producción local y distribuida. El despliegue de estas estrategias de producción de energías limpias, permitirá en el futuro cercano, avanzar hacia una mayor autonomía energética, por lo tanto disminuir la actual dependencia de combustibles fósiles (gas, petróleo) cada día con menor disponibilidad y variación de precios.

El aprovechamiento de la energía solar, y en concreto para usos térmicos, por su carácter autóctono, inagotable, y no contaminante, responde plenamente al objetivo anteriormente citado, en el convencimiento de que el desarrollo y aplicación de esta fuente de energía limpia en la disminución de

las emisiones de CO₂ y otros gases generadas por las calderas, calefones y termotanques, influirá sin ninguna duda, en una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos de Lanús.

En la ciudad de Lanús el 12,4% de los hogares no poseen conexión a gas de red, y existen importantes restricciones para los nuevos emprendimientos familiares en cuanto al consumo permitido. Estos hogares sin conexión a gas de red utilizan tubos o garrafas de gas licuado de petróleo. Para una familia tipo, dos adultos y dos menores, con un consumo racional de agua caliente (50 litros por persona para bañarse y unos 200 litros por día para el lavado de la vajilla) necesita unos 400 litros por día de agua caliente (entre 60 y 80°C), lo que representa un consumo de 840 kg de GLP/año. La instalación de un colector solar térmico capaz de calentar 400 litros/día a 60/80 °C, podrán cubrir el 100 % de la demanda en veranos y un 60% en los meses de invierno, implica el ahorro de hasta un 70% de energía, equivalente a 580 kg de GLP/año

La incorporación de estos sistemas de captación de energía solar térmica para la producción de agua caliente de uso sanitario representan no solo un ahorro económico y la mejora de la calidad ambiental, sino también la activación de una nueva economía, que incluye empresas que fabriquen los dispositivos, locales que comercialicen, técnicos que instalen y realicen el mantenimiento, en síntesis, más empleo durable y decente.

Objetivos: La incorporación de sistemas de captación y utilización de energía solar activa de baja temperatura para la producción de agua caliente sanitaria y calentamiento de piscinas, en los edificios y construcciones situadas en el Municipio de Lanús

Componentes:

- Diseño e implementación de una campaña de Comunicación
- Desarrollo de los canales de comercialización y financiación
- Capacitación en instalación y mantenimiento de equipo
- Tutoría y asistencia técnica a emprendedores y nuevos fabricantes
- Promulgación de una Ordenanza Municipal

Instrumentos: a) plan de promoción, b) plan de formación a instaladores, c) ordenanza solar térmica

Financiación: a) Empresas prestadoras de servicio de gas y electricidad, banca pública o privada b) Ministerio de Trabajo de la Nación, c) Consejo deliberante de Lanús

Fundamentación: En el campo de la construcción tanto pública como privada los hábitos y costumbres no están asociados a criterios sostenibles, es decir que el modelo en práctica sigue fomentando el uso irracional de la energía. Si bien ha permitido el desarrollo y crecimiento de la ciudad y de la región hasta la fecha los escenarios y paradigmas han cambiado de manera significativa. La actualidad, local e internacional, demanda la consideración e implementación de criterios hasta ahora relegados, tales como el aprovechamiento del sol, de las aguas de lluvias, los vientos, las características térmicas de los materiales, el arbolado, las fuentes alternativas de energía, los consumos de electricidad, de gas, la transmitancia térmica, las orientaciones, etc.

Como antecedente se cree conveniente señalar los avances producidos en la provincia de Buenos Aires en materia de eficiencia energética. La provincia, frente a la crisis energética mundial y local, frente a la necesidad de políticas que cambien los hábitos en el consumo de energía sancionó la Ley 13.039 de Acondicionamiento Térmico en la Construcción en la provincia de

2-Subprograma de eficiencia energética en la construcción

Buenos Aires y posteriormente su decreto reglamentario (julio 2010) . En el artículo 1 de la Ley dice: “*La finalidad de la presente Ley es establecer las condiciones de acondicionamiento térmico exigibles en la construcción de los edificios para contribuir a una mejor calidad de vida de la población y a la disminución del impacto ambiental a través del uso racional de la energía.*”

El alcance de esta Ley queda definido en su artículo 2 donde dice “*Todas las construcciones públicas y privadas destinadas al uso humano (viviendas, escuelas, industrial, hospitales, entre otras) que se construyan en el territorio de la provincia de Buenos Aires deberán garantizar un correcto aislamiento térmico, acorde a las diversas variables climatológicas, a las características de los materiales a utilizar, a la orientación geográfica de la construcción y otras condiciones que se determinen por vía reglamentaria*”

Frente a esta situación se propone, como primera medida orientada a producir un cambio, la construcción de viviendas sociales eficientes en materia energética, siguiendo los Estándares Mínimos , que exigen el cumplimiento de las siguientes Normas de acondicionamiento térmico: - IRAM 11.601 (1996) Características térmicas y cálculo de transmitancia térmica. - IRAM 11.603 (1996) Zonificación Bioambiental de la República Argentina. - IRAM 11.605 (1996) Transmitancia térmica máxima admisible. - IRAM 11.625 (2000) Control de riesgo de condensación

Este cambio es una oportunidad para el desarrollo de una economía verde que aporte beneficios en el campo económico y en el campo social. En el primero, creando nuevas empresas y beneficios; en el segundo mejorando la calidad de vida de los habitantes, fomentando el desarrollo sostenible y generando fuentes de trabajo y reduciendo la pobreza.

Objetivos: Avanzar en la implementación de la normativa IRAM de acondicionamiento térmico aplicada a la nueva construcción, en primera instancia, de viviendas de carácter social.

Componentes:

- Difusión y Campaña de sensibilización en materia de Acondicionamiento Térmico
- Construcción del Consenso de la necesidad de trabajar en esta dirección
- Definición de un marco normativo que haga obligatoria la Normativa IRAM en materia de eficiencia energética ya que la misma actualmente es de carácter optativo
- Implementación de la nueva normativa en construcciones de vivienda social

Instrumentos: Adhesión a la Ley 13.039, modificación por ordenanza del código de edificación y ordenamiento urbano,

Financiación: ACUMAR, Secretaría de Vivienda, IVBA, convenios con cooperativas de vivienda y trabajo.

3- Subprograma de reducción y reciclado de residuos urbanos

Fundamentación: En las últimas décadas, en Lanús como en otros conglomerados urbanos del mundo, la generación de residuos municipales han aumentado significativamente, en paralelo con la instauración de la cultura del “usar y tirar”, convirtiéndose así en un problema socio ambiental de magnitud, que se manifiesta en un despilfarro de materias primas y que causa impactos sobre la salud de las personas y de los ecosistemas.

La aparición de una mayor diversidad de residuos, productos y bienes de ciclo de vida más corta, y de nuevas fracciones de residuos casi inexistentes hace unos años (como la chatarra electrónica) ha revertido en una cantidad creciente de desechos , mas heterogenia, y ambientalmente más problemática.

El manejo integral y sustentable de los residuos sólidos combina flujos de residuos, métodos de recolección y procesamiento, de lo cual derivan beneficios ambientales, optimización económica y aceptación social en un sistema de manejo práctico para cualquier región. Esto se puede lograr combinando opciones de manejo que incluyen esfuerzos de reuso y reciclaje, tratamientos que involucran compostaje, biogasificación, incineración con recuperación de energía (cuando la legislación lo permite), así como la disposición final en rellenos sanitarios.

La actuación generadas por un programa de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) como el que lleva adelante Lanús, pueden quedar eclipsadas sino se avanza en la implementación de políticas de reducción y reciclado, dado el incremento de la generación de residuos per cápita. Las políticas de reducción contribuyen a minimizar la generación de residuos y las de reciclado facilitan la creación de un mercado de valorización de residuos, ambas reducen la cantidad de materiales desechados que requieren tratamiento.

Para avanzar en la reducción de residuos el estado local debería incidir en los productores y distribuidores en una doble vía, con la restricción normativa de ciertas prácticas y con la creación de incentivos económicos que puedan conducir hacia una forma de producir y distribuir diferentes a las actuales.

En el ámbito de las políticas de valorización (reúso, reutilización, reciclaje) los residuos dejan de ser desecho para convertirse en un recurso, generando beneficios en términos económicos (creación de nuevas empresas, generación de beneficios) y sociales (creación de nuevos trabajos, reducción de la pobreza). Como parte de una estrategia de manejo integral de residuos sólidos el reciclaje de materiales puede ayudar a conservar recursos, evitar que materiales valorizables contenidos en los residuos vayan a disposición final y hacer participar al público en general en el tema.

Objetivos: Minimizar la generación de residuos y favorecer la creación de un mercado de valorización (reúso, reutilización y reciclaje) de residuos comerciales e industriales, generando así una disminución de la cantidad de materiales desechados que requieren tratamiento y disposición final en el relleno sanitario y bajando los costos de operación de todo el sistema.

Componentes:

- Establecimiento de incentivos fiscales que ayuden a reducir los residuos en la fuente.
- Implementación de campaña de concientización a todos los sectores sobre los beneficios de reducir la generación
- Promoción de la compra pública de productos fabricados con materiales reciclados.
- Estimulo al establecimiento de nuevas empresas de reciclaje (privadas, de autogestión comunitaria, entre otras) y expansión de las existentes, con énfasis en la manufactura.

Instrumentos: Acuerdo con instituciones científicas-tecnológicas, organizaciones intermedias, cámaras empresariales, ong

Financiación: sector privado de RSE, municipio de Lanus

Fundamentación: Actualmente, una parte importante de los residuos industriales de la ciudad de Lanus tiene como destino final el enterramiento en relleno sanitario.

Con el objetivo de reducir la cantidad de residuos industriales que llegan al relleno sanitario para su disposición final, se propone el desarrollo de nuevos circuitos de valorización de residuos. Se recomienda la puesta en

4- Subprograma de valorización de residuos industriales

marcha de una bolsa de subproductos industriales de carácter regional (innovación institucional que ha dado buenos resultados en distintos lugares del mundo) que consiste en una herramienta de comunicación que facilita el intercambio de subproductos entre las empresas industriales y comerciales, potenciando el aprovechamiento máximo de los residuos, promoviendo el reciclaje, la recuperación, la reutilización y proporcionando a las empresas una herramienta para reducir gastos y mejorar la competitividad.

El éxito de este tipo de iniciativas, está sujeta generalmente a la implicación de un conjunto de actores territoriales vinculados al mercado (cámaras industriales), la implicación del estado municipal y de organizaciones de la sociedad civil. Para ello, y como consecuencia de lo mencionado es indispensable generar un cambio conceptual, incorporando la perspectiva de que los residuos no son siempre un desecho a destruir o confinar, sino también un posible recurso que se puede valorizar; es decir considerarlos un subproducto. La utilización de subproductos como materia prima implica una reducción del coste de las entradas en el proceso productivo lo que contribuye a disminuir el coste de eliminación (la disposición final) y el impacto sobre el medio ambiente. Además si un proceso de valorización de residuos está articulado con políticas locales de competitividad territorial, podrá generar oportunidades de creación de nuevas empresas rentables e innovadoras para gestionar los subproductos y residuos generados, con el consecuente aumento del empleo

Es requisito fundamental para iniciar este proceso hacia economías más sostenibles y creación de empleos verdes vinculada a la valorización de residuos, por un lado el liderazgo gubernamental aportando el marco normativa en los casos que sea necesario y acompañando con políticas coherentes, y por otro lado, la existencia de políticas complementarias que incidan en el proceso productivo "rio arriba", por ejemplo maximizando la eficiencia de los procesos (ecoeficiencia) o promoviendo la producción limpia (P+L).

Componentes:

- Análisis de antecedentes y red de actores locales vinculados a la valorización de residuos industriales y domiciliarios (estudio e informes previos, fuentes de información secundarias, mapas de actores por sectores, etc.)
- Definición, características y funcionamiento de la Bolsa de Subproductos para la región (BS)
- Conformación de un equipo local, interdisciplinario y interinstitucional
- Diseño de instrumentos y relevamiento de subproductos industriales (tipo de materiales, composición destacable, producción, cantidad y frecuencia, presentación, etc.)
- Selección de experiencias de revalorización de subproductos
- Diseño y desarrollo de talleres de sociabilización de resultados e intercambio de experiencias de revalorización de subproductos industriales de las empresas de la región

Financiación: sector privado de RSE, municipio de Lanús

e- Programa habitacional

Fundamentación: Un porcentaje significativo de la población del partido habita en villas y asentamientos y requiere el mejoramiento de su condición socio-habitacional, para lo cual se requieren programas de urbanización y de integración urbana. El municipio debe conducir estos procesos, aun cuando no disponga de financiación propia para su realización.

Objetivos: Proyectar, priorizar, gestionar la financiación y construir programas de urbanización de villas y asentamientos.

Componentes:

- Subprograma de suelos
- Subprograma de regularización dominial
- Subprograma de proyecto y construcción de obras

Instrumentos: Convenios urbanísticos (cesión de suelos y construcción de viviendas de interés social como contrapartida por el otorgamiento de normas en predios de grandes dimensiones).

Financiación: ACUMAR –IVBA – Secretaría de Vivienda –

Fundamentación: La disponibilidad de suelo es fundamental para la realización de proyectos de desarrollo urbano y especialmente para la resolución del déficit habitacional. En este sentido es también importante la posibilidad de recuperar viviendas existentes y abandonadas.

Objetivos: Obtener suelo para la construcción de viviendas sociales y recuperar para el municipio viviendas existentes abandonadas o con situaciones de conflictividad legal.

Componentes:

- Asignación de suelo de propiedad municipal
- Convenios con otras jurisdicciones del Estado (gobierno, organismos y empresas públicas)
- Convenios urbanísticos con privados para la cesión de suelo o de viviendas.
- Tasación y escrituración

Instrumentos: Convenios urbanísticos – Usucapión

Financiación: Convenios urbanísticos – Convenios con organismos públicos

Fundamentación: La urbanización requiere tanto la construcción de nuevas viviendas como la puesta en valor y mejoramiento de aquellas que pueden ser recuperadas y la provisión de los equipamientos, infraestructuras, accesibilidad y espacios públicos que definen la vida barrial.

Objetivos:

Concretar de acuerdo a un orden de prioridades la urbanización definitiva de los asentamientos y villas, incluyendo la provisión de equipamientos, infraestructuras y servicios, los atributos de centralidad e identidad, los espacios públicos y la accesibilidad y vinculación con la ciudad formalizada.

Intensificar las acciones de urbanización de villas en todo el territorio del Partido, tendientes a la resolución de problemas habitacionales y sociales, para integrar las villas a sus entornos barriales.

1- Subprograma de banco de tierras y viviendas

2- Subprograma de construcción y renovación de barrios

3- Subprograma de mejoramiento y renovación de conjuntos habitacionales de interés social degradados

Componentes:

- Plan estratégico de urbanización
- Relevamiento y diagnóstico socio-territorial
- Proyectos ejecutivos, trazados parcelarios
- Trazado de circulaciones y liberación de espacios públicos y predios para equipamientos comunitarios.
- Infraestructuras.
- Reparación, completamiento y puesta en valor de viviendas existentes recuperables.
- Construcción por distintos sistemas de nuevas viviendas para reemplazar las no recuperables.
- En todos los casos, las instancias participativas necesarias.

Instrumentos: Convenios urbanísticos (vivienda por norma), recuperación de plusvalías.

Financiación: ACUMAR, Secretaría de Vivienda, IVBA, convenios con cooperativas de vivienda y trabajo.

Fundamentación: La mayoría de los conjuntos habitacionales del Municipio manifiestan un fuerte deterioro y pérdida de valor patrimonial, que comprende la degradación y ocupación de los espacios comunes y ciertas patologías constructivas, tanto en el exterior de los conjuntos, como al interior de cada vivienda. Estas situaciones dan lugar a una baja valoración social y económica de dichos conjuntos, tanto por parte de sus habitantes, como por el resto de la comunidad .

Varios de ellos también presentan irregularidades en lo que respecta a la situación dominial.

Para revertir esta situación es necesario realizar obras de puesta en valor. Si bien la acción del Estado, en sus distintos niveles, es determinante para llevarlas a cabo, resulta fundamental la participación activa de los habitantes de los conjuntos y otros actores intervinientes.

El Subprograma apunta a coordinar estrategias para la rehabilitación de los conjuntos habitacionales de interés social del Municipio, atendiendo a las necesidades particulares de cada uno.

Objetivos:

- Llevar a cabo proyectos integrales de mejoramiento de las condiciones edilicias a nivel de las unidades habitacionales y de los conjuntos, que involucren la participación activa de los habitantes.
- Mejorar la calidad de vida de la población residente en los conjuntos habitacionales .

Componentes:

- Relevamiento y diagnóstico
- Instancias participativas
- Obras de rehabilitación físico constructiva de los conjuntos (espacio público, infraestructura, servicios y equipamientos, fachadas y accesos).
- Subprograma de regularización dominial
- Asesoramiento y apoyo crediticio para rehabilitación en el ámbito privado.

Financiación: PROMEBA, Banco Provincia

f- Programa de renovación y calificación de tejidos urbanos

Fundamentación: En las áreas ubicadas entre corredores se encuentra una proporción significativa de tejidos urbanos de distintas características y usos, compuestos por una cantidad importante de predios y edificaciones fragmentadas y relativamente homogéneas entre sí, cuya renovación y mejoramiento requiere de operaciones parcela a parcela coordinadas en cuanto a su planeamiento, normativa y gestión.

Fundamentación: Las centralidades principales (Lanús, Valentín Alsina y Remedios de Escalada) y secundarias (Gerli, Monte Chingolo, Villa Caraza) del municipio tienen distintos déficits de atributos y calidad, que requieren una acción integradora para su resolución.

Objetivos: Fortalecer el par Lanús - Remedios de Escalada y consolidar las centralidades secundarias y vecinales. Mejorar la provisión de equipamientos y servicios, incrementar el espacio público y mejorar la calidad del existente y del paisaje urbano en general, asegurar el abastecimiento de las redes de infraestructura (agua, desagües cloacales y pluviales) y la accesibilidad a las distintas centralidades del partido por medio del transporte público, de manera de mejorar el rango y atractivo de las mismas. Capitalizar la ausencia de shopping centers y promover el comercio “a cielo abierto”

Componentes:

- Encuesta de centralidades
- Mejoramiento de espacio público
- Mejoramiento de accesibilidad
- Mejoramiento de paisaje urbano
- Mejora de la oferta y Calidad comercial
- Equipamientos públicos, especialmente aquellos relacionados con el ocio y la cultura en las centralidades principales. En relación a las centralidades secundarias, articulación con el Subprograma “El municipio llega a los barrios” para la provisión de delegaciones municipales que aseguren la atención ciudadana, trámites y servicios (cajeros automáticos de los Bancos Nación y/o Provincia y puestos de recarga de la tarjeta SUBE). También con el Subprograma de fomento de clubes “Mi Club, mi barrio”, como espacios cualificadores de centralidad a escala barrial. Articulación con el programa de Espacio público y movilidad sustentable, considerando las centralidades principales y secundarias como zonas prioritarias para subprogramas de arbolado, peatonalización, bicisendas, señalética, etc.
- Densificación y recualificación del tejido residencial existente.
- Articulación con subprograma de financiación del desarrollo urbano y captación de plusvalías inmobiliarias para aprovechamiento de suelo público (priorizando aquellos emplazados en la zona de Talleres).

Instrumentos: Convenios con centros de comerciantes y Cámaras

Financiación: Contribución por mejoras, Venta de capacidad constructiva, participación en plusvalías inmobiliarias, etc.

1- Subprograma de recalificación y mejoramiento de centralidades

2- Subprograma de fomento de clubes “Mi Club, mi barrio”.

Fundamentación: Los clubes barriales constituyen un capital social del Municipio, cuya infraestructura puede ser utilizada para la concreción de algunos de los objetivos del Plan, en particular en materia de espacio público y equipamientos.

Objetivos: Constituir en los clubes barriales núcleos de urbanidad y centralidad barrial.

Componentes:

- Diseño y difusión del subprograma
- Selección de los clubes
- Relevamiento de sus posibilidades
- Mejoramiento de instalaciones existentes
- Instalación de nuevos equipamientos y servicios. P. ej.: gimnasios, cajeros automáticos, bibliotecas, locutorios, guarderías, actividades vecinales, etc.

Instrumentos: Convenios.

Financiación: Secretaría de Deportes de la Nación – Convenios con clubes importantes del municipio – Convenios con Dirección General de Escuelas (uso por escuelas)

3- Subprograma “Convivencia” en tejidos mixtos residencial-industrial, asociado al fomento de Pymes.

Fundamentación: La convivencia de residencia e industria e incluso su coexistencia en una misma unidad parcelaria define buena parte del tejido barrial de Lanús. Desechada por distintos motivos (imposibilidad fáctica, estrategias de desarrollo local, estrategias familiares, etc.) la separación de ambos usos, la posibilidad de fomentar y facilitar su convivencia puede ayudar a mejorar la calidad espacial, constructiva y ambiental de estas situaciones, y con ella la calidad de vida de buena parte de la población del partido.

Objetivos: Mejorar las condiciones de habitabilidad y el desempeño ambiental de los tejidos, manzanas y parcelas en que conviven usos residenciales e industriales o artesanales, como asimismo la competitividad de las industrias PyMEs y microempresas que se desarrollan con estas características.

Componentes:

- Censo y diagnóstico de la situación existente.
- Oficina de consulta sobre materiales y soluciones constructivas y tecnológicas sustentables (control de ruidos, etc.).
- Agregación de valor en microempresas y PyMEs.
- Auditorías ambientales.
- Controles laborales.

Instrumentos: Convenios urbanísticos – Normativa ambiental y urbana

Financiación: ACUMAR – Ministerios de Economía de la Nación y la Provincia (Programas de fomento de PyMEs)

4- Subprograma de Preservación patrimonial

Fundamentación: El municipio posee un interesante patrimonio, especialmente industrial y ferroviario, actualmente no jerarquizado ni protegido. La instrumentación de medidas de conservación y puesta en valor contribuirá a la calificación de tejidos y centralidades y a la consolidación de la identidad urbana del partido.

Objetivo: Recuperar el patrimonio urbano de Lanús, reforzando su iden-

tividad y carácter particular. Se trata de proteger aquellos sitios, paisajes y edificios que posean una fuerte identidad, riqueza visual o calidad arquitectónica. Atender a la promoción de actividades y a la difusión de estas áreas de manera que la revalorización de las mismas redunde en un incremento del patrimonio cultural de la ciudadanía local, a la vez que constituya un atractivo traccionador de la actividad turística.

Componentes:

- Identificación de sitios y edificios significativos que deban ser revalorizados, protegidos o recuperados.
- Confección del catálogo.
- Definición de procedimientos y normas de preservación contemplando la concurrencia de aportes públicos y privados.
- Superar las medidas de protección de edificios individuales, incluyendo además aquellos espacios urbanos (calles, plazas, conjuntos residenciales, áreas centrales) de espacial valor de conjunto por su singularidad dentro del paisaje urbano dominante.
- Desarrollo de instrumentos económicos que atiendan las cuestiones de preservación. Articulación con el programa de Espacio público y movilidad sustentable, buscando generar circuitos (peatonales, de bicicleta, o asociados al transporte público) de interés turístico-cultural (con temas ligados al patrimonio industrial o ferroviario).

Instrumentos: Normativa urbanística – Convenios urbanísticos

Financiación: ACUMAR (Puente Alsina) – Secretaría de Transporte (museo ferroviario) – Recuperación de plusvalías.

PUENTE ALSINA



Corredores y opciones preliminares de proyectos urbanos.

A continuación se enuncia una serie de proyectos que, en consonancia con los Lineamientos Estratégicos, de implementarse mejorarían en gran medida la calidad urbana del Municipio y consecuentemente la calidad de vida de sus habitantes.

Par Hipólito Yrigoyen – FFCC Roca



25 de mayo – 9 de julio



Intervención urbana integral Predio Municipal

Por tratarse de un proyecto categorizado como prioritario para el desarrollo del Plan, se lo describe detalladamente en la siguiente sección.

Renovación integral estación Lanús

Por tratarse de un proyecto categorizado como prioritario para el desarrollo del Plan, se lo describe detalladamente en la siguiente sección.

Proyecto urbano integral en el área ferroviaria y de equipamientos de Remedios de Escalada

Por tratarse de un proyecto categorizado como prioritario para el desarrollo del Plan, se lo describe detalladamente en la siguiente sección.

Renovación urbana del entorno de la estación Gerli

Justificación: A pesar de su excelente localización, provista de una estación ferroviaria a 15 minutos de Constitución por tren eléctrico y en el cruce de los corredores Av. Yrigoyen y Remedios de Escalada, algunos factores han generado un relativo aislamiento del barrio de Gerli en el contexto del municipio: su ubicación “fronteriza” entre Avellaneda y Lanús, la existencia de infraestructuras y equipamientos que actúan como barreras (vías ferroviarias, puentes, club El Porvenir), etc. La realización de algunas operaciones de costo bajo o moderado puede permitir revitalizar el área y mejorar su inserción urbana, potenciando las cualidades barriales.

Objetivos: Integrar el barrio de Gerli a sus entornos urbanos inmediatos, mejorar las comunicaciones internas y externas y potenciar la centralidad existente.

Componentes:

- Renovación y puesta en valor del edificio de la Estación Gerli.
- Apertura o recalificación de los pasos peatonales y ciclísticos existentes por debajo del Puente Gerli y el Puente Remedios de Escalada, garantizando la continuidad de ambos modos..
- Puesta en valor de la conexión entre la Estación Gerli y la Av. Hipólito Irigoyen.
- Puesta en valor del Club El Porvenir en el marco del subprograma Mi club, mi barrio.
- Localización de oficinas municipales, equipamientos culturales y recreativos y otros atributos de centralidad.
- Complementación con proyectos Puesta en valor calle Lacarra y Urbanización predios linderos al FFCC – Gerli.

Observaciones: este proyecto puede potenciarse si se realiza en forma conjunta con la Municipalidad de Avellaneda.

Por otro lado, recientemente la publicación El Periódico de Lanús informa de un “Proyecto Integral Gerli” que “apunta en términos generales a revitalizar el área comercial de Gerli y a recuperar la identidad barrial. El eje de la tarea se centra en la calle Bustamante, desde la Plaza Ricardo Rojas hasta la intersección con la Av. Yrigoyen. En especial se propone la recuperación del cine Amado Nervo, la puesta en valor del puente de Gerli, la reestructuración y equipamiento urbano de los espacios público y la iluminación y parquización de las plazas Armengol y Ricardo Rojas. El viejo Cine Amado Nervo será recuperado como centro cultural, con una capacidad para 275 espectadores sentados. Está proyectada asimismo una plazoleta lineal entre las calles Lacarra y Prieto”.

Urbanización predios linderos al FFCC - Gerli

Justificación: Se trata de dos predios, uno de ellos de 45.535 m² superficie y el otro de 10.340 m², totalizando así 5,58 hectáreas, ubicado frente a las vías del Ferrocarril Roca, en las cercanías de la estación Gerli. Su incorporación a la trama y el tejido urbano aumentará la disponibilidad de espacio público, mejorará la movilidad y permitirá al Municipio disponer de suelo urbano para su valorización.

Objetivos: Incorporar un terreno actualmente sub-utilizado a la oferta de espacio público y suelo urbano en Lanús. Contribuir a mejorar las condiciones de movilidad y conectividad en el área. Generar recursos legítimos para el desarrollo urbano del municipio.

Componentes:

- Negociación del predio con la ADIF
- Proyecto integral y normativa para el área
- Apertura de calles y espacios públicos según proyecto
- Tendido de redes y conexiones
- Parcelamiento, subdivisión e inscripción catastral
- Venta de los predios puestos en mercado y asignación de los predios de interés municipal, estatal o comunitario
- Construcciones de interés municipal

Cruce bajo nivel FFCC Roca altura Eva Perón

Justificación: La calle Eva Perón y su continuación Máximo Paz son muy importantes en la red de movilidad vial del partido y su continuidad a través de las vías del ferrocarril constituiría una mejora importante en la accesibilidad general y en particular en la conectividad este-oeste. Los entornos inmediatos a uno y otro lado de las vías presentan características que facilitan la realización de un cruce bajo nivel, en particular por la existencia de tramos actualmente cortados, sin cruces.

Objetivos: Conectar con un cruce bajo nivel del Ferrocarril Roca los tramos este y oeste de la calle Eva Perón, de manera de agregar una alternativa de conexión vehicular, peatonal y ciclística entre ambos sectores del municipio.

Componentes:

- Estudio de factibilidad técnica y vial
- Obtención de financiamiento (organismos de transporte), evaluación de impacto ambiental, audiencia pública.
- Proyecto ejecutivo
- Licitación y adjudicación
- Construcción
- Operación y mantenimiento

Jerarquización y puesta en valor “Coronel Lacarra”

Justificación: la calle Coronel Lacarra, en su tramo entre la calle Eva Perón y el puente de la calle Remedios de Escalada sobre el Ferrocarril Roca, atraviesa en diagonal una trama barrial de media densidad y genera así cortes en la trama y algunas plazoletas. De de escasa utilidad para el transporte au-

tomotor, conecta sin embargo el predio municipal con el entorno de la estación Gerli y podría constituir un paseo conectivo de singular valor para el barrio.

Objetivos: Generar un paseo continuo y de alto valor paisajístico entre Gerli, el predio del Palacio Municipal y el eje gastronómico de Lanus Oeste, apto para usos recreativos y para la conexión ciclística y peatonal.

Componentes:

- Estudio urbanístico y proyecto integral del área
- Ampliación o delimitación de veredas y bicisendas.
- Arbolado integral
- Puesta en valor de plazoletas existentes
- Mobiliario y señalización
- Articulación con cruce bajo el puente Remedios de Escalada y con el predio del Palacio Municipal, con especial cuidado en el rediseño del cruce peatonal de la Av. Yrigoyen.

Cruce peatonal sobre vías del FFCC Roca a la altura de Cnel. Lacarra y plaza pública

Justificación: Materializar la conexión entre la estación y entorno de Gerli con el paseo propuesto para la calle Coronel Lacarra y a través de ella con el predio del Palacio Municipal y la centralidad y polo gastronómico de Lanus Oeste.

Objetivo: mejorar las condiciones de movilidad ciclística y peatonal y la conectividad entre Gerli y Lanus Oeste.

Componentes:

- Estudio del área y proyecto integral
- Gestión para la cesión del predio bajo el puente
- Apertura y puesta en valor
- Operación y mantenimiento

Cruce peatonal sobre vías del FFCC Roca a la altura del Pasaje Planes

Justificación: Se trata de un pasaje de muy corta extensión, entre la Av. Yrigoyen y las vías del Ferrocarril Roca, que permite el desarrollo de una conexión peatonal entre el sector oeste del municipio y el polideportivo ubicado en el sector este.

Componentes:

- Estudio del área y proyecto integral
- Licitación
- Construcción del cruce sobre nivel y puesta en valor y adecuación del entorno inmediato
- Operación y mantenimiento

Remedios de Escalada – Gobernador Rodríguez



Reordenamiento integral Puente Alsina y entorno



Fig. 16 Puente Alsina.
Imagen Satelital e imágenes propias

Renovación y calificación de la Av. Yrigoyen

Justificación: Puente Alsina constituye uno de los hitos más reconocibles del paisaje urbano y de la memoria histórica lanusense, con referencias en la música popular, el cine, la literatura, etc. (el tango, por ejemplo, “unió París con Puente Alsina”). El puente y su entorno adolecen actualmente de una notoria degradación ambiental y paisajística, sensación de inseguridad, etc. Su reordenamiento y puesta en valor recalificaría el área de influencia, permitiría integrar el puente a un posible circuito turístico tematizado en el tango y aportaría un valor identitario y simbólico que reforzaría el orgullo ciudadano y vecinal.

Esta obra, cuya iniciación continúa pendiente, comprende la refuncionalización de la subida y el descenso del Puente Alsina en Lanús, con la modificación de los sentidos de circulación de las calles circundantes, y la ejecución de una plaza seca en la zona de acceso - que oficiará como estación de transferencia de transporte público entre las distintas líneas de colectivos-. Ambas aceras de dicha plaza estarán vinculadas por un puente peatonal semicircular.

Objetivos: Mejorar la movilidad general en el área, generar espacio público de calidad y fomentar las posibilidades comerciales, turísticas y de centralidad.

Componentes:

- Estudio integral y proyecto ejecutivo
- Modificaciones en el esquema de movilidad general
- Licitación infraestructuras puente
- Puesta en valor del edificio puente
- Puesta en valor de Av. Remedios de Escalada y otros espacios públicos y equipamientos en el entorno
- Localización de equipamientos administrativos, recreativos y culturales y otros atributos de centralidad
- Articulación con programas de urbanización de villas y parque lineal y recuperación ferrocarril Midland

Observaciones: este proyecto puede realizarse en conjunto con la Ciudad de Buenos Aires y/o en el contexto administrativo de ACUMAR.

Consolidación de centralidad Valentín Alsina

Fig. 17 Av. Juan Domingo Perón (Área Central Valentín Alsina). Imagen Satelital e imágenes propias.



Fig. 18 Av. Juan Domingo Perón (Área Central Valentín Alsina).



Justificación: El eje comercial de la Av. Perón constituye una de las centralidades más importantes del partido, actualmente deteriorada y escasamente valorizada. Su reordenamiento y puesta en valor permitiría una notoria mejora de la calidad urbana del barrio y aportaría al orgullo ciudadano y vecinal.

Objetivos: Consolidar el entorno de la Av. Perón como una centralidad comercial, administrativa, recreativa y simbólica.

Componentes:

- Estudio y diagnóstico integral del área
- Instancias participativas
- Proyecto ejecutivo
- Reordenamiento general de la movilidad en la Av. Perón, incluyendo reasignación de espacios para peatones y bicicletas.
- Jerarquización del paisaje urbano, cartelería, señalética, parquización, arbolado, mobiliario, etc.
- Localización de equipamientos administrativos (p. ej., delegación municipal), recreativos y culturales que refuercen los atributos de centralidad
- Conformación de un organismo de administración y fomento del centro comercial por parte de los comerciantes. Campañas de capacitación y difusión.

Urbanización predio ex Campomar y linderos

Este proyecto se encuentra actualmente en ejecución en el Municipio. Ver: <http://www.nuevovalentinalsina.com.ar/es>

Operación urbanística y ensanche Av. Remedios de Escalada entre Carlos Pellegrini y Rucci



Fig. 19 Av. Remedios de Escalada

Fuente: Google Earth, www.panoramio.com e imágenes propias.

Justificación: El eje de la Av. Remedios de Escalada está comprometido en su funcionamiento vial por el angostamiento que se produce entre las calles mencionadas. Restablecer el ancho de la avenida en este tramo será beneficioso para la movilidad general del municipio, teniendo especialmente en cuenta su carácter conectivo con la CABA a través de Puente Alsina. La necesidad de expropiar predios privados para dicho ensanche plantea una dificultad económica y administrativa que requiere un tipo especial de gestión para poder resolverse.

Objetivos: Generar convenios urbanísticos con los propietarios de los predios ubicados en el tramo para canjear aprovechamiento inmobiliario por cesión del espacio necesario, a fin de financiar la adquisición de esa superficie y la eventual expropiación de predios cuyos propietarios no adhieran al convenio.

Componentes:

- Estudio de la situación dominial
- Elaboración de un convenio urbanístico marco y de la normativa urbanística correspondiente
- Negociación con los propietarios para su adscripción al convenio.
- Inscripción dominial de los fragmentos de predios recuperados
- Apertura progresiva de los tramos ensanchados, incluyendo proyecto vial, licitación y construcción.

Completamiento traza Av. Gdor. Rodríguez (apertura CEPILE – Barrio La Fe)

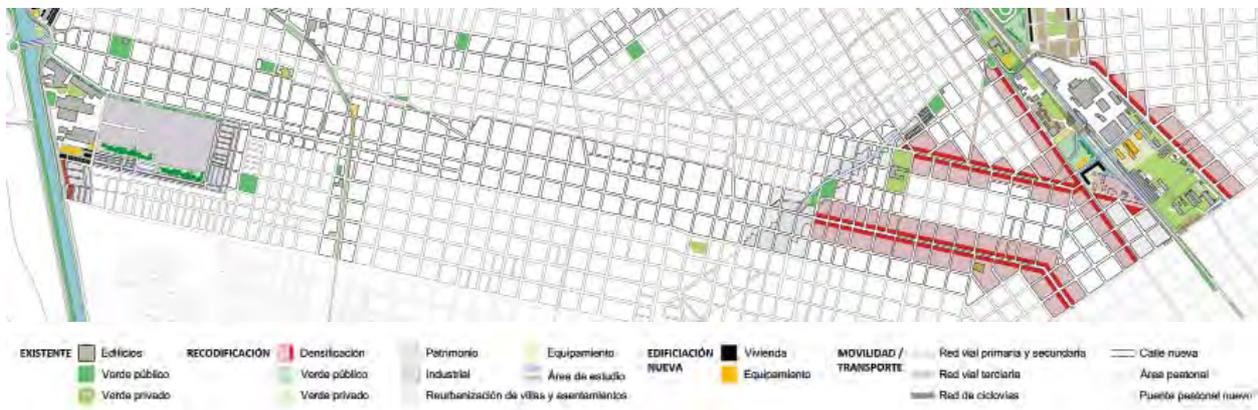
Justificación: La traza del corredor vial constituido por la Av. Remedios de Escalada y su continuación, Gdor. Rodríguez, queda interrumpida en el parque industrial CEPILE y en el asentamiento Barrio La Fe, lo cual dificulta la relación entre el Noreste de Monte Chingolo con Lanus Oeste y la CABA. La recuperación de dicha traza permitiría mejorar la accesibilidad y conectividad general del partido.

Objetivos: Establecer un trazado vial continuo y sin barreras entre Monte Chingolo, Gerli, Valentín Alsina y el sur de la CABA.

Componentes:

- Estudio de factibilidad técnica y dominial.
- Recuperación por vía de convenio o expropiación de la traza de la calle Gdor. Rodríguez en su tramo CEPILE.
- Liberación del trazado en el Barrio la Fe, relocalizando viviendas a efectos de conectar la Av. Gdor. Rodríguez con la Av. Donato Alvarez y el Parque Gral. Belgrano.
- Ejecución de las obras viales, redes de servicio e infraestructuras y complementarias de espacio público (parquización, arbolado, mobiliario, señalización, etc.). Puesta en valor de espacios públicos existentes.

Marco Avellaneda



Nuevo puente sobre el Riachuelo altura Olazábal

Justificación: Este proyecto de conexión con la CABA es parte de las operaciones programadas para la recuperación de la Cuenca Matanza Riachuelo y es coherente con los objetivos y lineamientos del presente Plan. Se propone contemplar un diseño alternativo que utilice como cabecera del lado de provincia la calle marco Avellaneda, ya que esta tiene un desarrollo más continuo que el de Olazábal.

Objetivos: Mejorar la conexión del partido con la CABA y la calidad urbana del área vecina. Contribuir al saneamiento y recuperación de la cuenca Matanza – Riachuelo.

Componentes:

- Estudio de factibilidad técnica y ambiental. Instancias participativas.
- Proyecto ejecutivo.
- Licitación y adjudicación.
- Construcción del puente y de las obras civiles anexas. Infraestructuras y servicios. Tratamiento de espacios públicos.
- Adecuación de las calles de acceso al puente.

Observaciones: este proyecto puede realizarse en conjunto con la Ciudad de Buenos Aires (que ha comprometido financiamiento) y/o en el contexto administrativo de ACUMAR.

Renovación urbana del área central de Villa Caraza

Por tratarse de un proyecto categorizado como prioritario para el desarrollo del Plan, se lo describe detalladamente en la siguiente sección.

Apertura calle en ex traza Gral. Paz entre Marco Avellaneda y Cnel. Rosales

Justificación: La traza original de la proyectada prolongación de la Av. General Paz ha dejado en la trama y el tejido urbano de Lanús una herencia de precariedad jurídica y dominial, que en muchas ocasiones se traslada a la resolución física y morfológica del tejido edificado. En el tramo entre las calles Marco Avellaneda y Cnel. Rosales se detecta la posibilidad de aprovechar los vacíos existentes para abrir una calle que, en combinación con las obras planteadas de Puente sobre el Riachuelo a la altura de la calle Olazabal y cruce bajo el nivel del Ferrocarril Roca en ex, permitirán establecer alternativas efectivas de movilidad sustentable y conectividad transversal del partido.

Objetivos: Redefinición parcelaria-catastral y relocalización y regularización de viviendas precarias en predios redefinidos a partir de la misma operación, para la apertura de una calle conectora entre las calles Marco Avellaneda y Cnel. Rosales.

Componentes:

- Estudio de factibilidad técnica y jurídica
- Instancias participativas
- Censo de familias afectadas
- Proyecto integral, incluyendo vialidades, parcelamiento, obras de relocalización de viviendas, espacio público y equipamientos.
- Recomposición catastral de predios pertenecientes al Dominio público y privado.
- Construcción de viviendas para relocalización de familias afectadas
- Relocalización de familias afectadas
- Liberación de la traza.
- Construcción de obras viales y espacios públicos
- Construcción de otras viviendas y equipamientos

Observaciones: Puede inscribirse en programas de urbanización de la Nación, la Provincia y ACUMAR.

Par ex FFCC Provincial - Donato Alvarez



EXISTENTE	Edificios	RECODIFICACIÓN	Densificación	Patrimonio	Equipamiento	EDIFICACIÓN NUEVA	Vivienda	MOVILIDAD / TRANSPORTE	Red vial primaria y secundaria	Calle nueva
	Verde público		Verde público	Industrial	Área de estudio		Equipamiento		Red vial terciaria	Área posicional
	Verde privado		Verde privado	Reurbanización de villas y asentamientos					Red de ciclovías	Puente peatonal (marco)

Renovación urbana del área central de Monte Chingolo

Por tratarse de un proyecto categorizado como prioritario para el desarrollo del Plan, se lo describe detalladamente en la siguiente sección.

Proyecto urbanización Villa Jardín, barrio Eva Perón, Vialidad Nacional - Parquización y forestación Camino de Sirga

Estos proyectos, propuestos por el Municipio y que forman parte del PISA (ACUMAR) se describen en la página web del Municipio www.lanus.gov.ar

Riachuelo

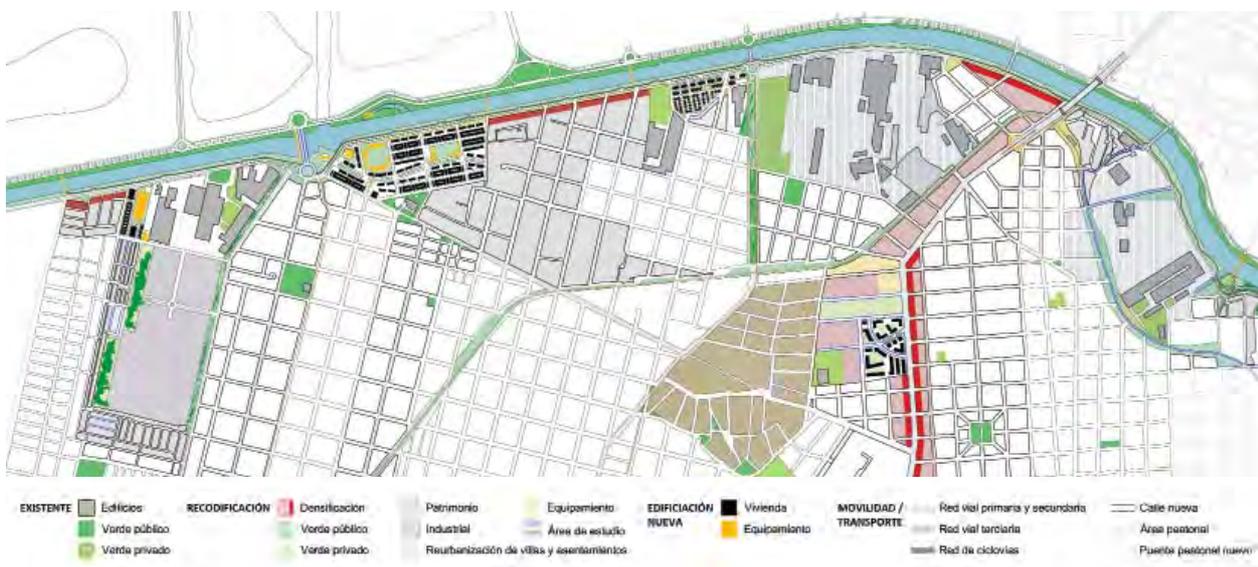


Fig. 20 Vista del Riachuelo desde Puente Alsina
Fuente: elaboración propia



Consolidación frente ribereño y paseo costero

Justificación: La instrumentación del PISA, a cargo de ACUMAR y las jurisdicciones concurrentes en la cuenca Matanza Riachuelo, debe ser complementada desde el municipio por una gestión urbanística que apunte a aprovechar las oportunidades generadas por el saneamiento en marcha, considerando al Riachuelo como un frente del municipio y no como el “fondo” degradado que históricamente ha sido.

Objetivos: Conformar el frente lanusense sobre el Riachuelo como un eje urbano, funcional e identitario del partido, caracterizado por su animación urbana, la calidad del espacio público y sus valores ambientales y de inclusión social.

Componentes:

- Urbanización de villas y asentamientos
- Tratamiento del espacio público
- Convenios urbanísticos en predios de grandes dimensiones
- Normativa

Nuevo puente sobre el Riachuelo altura Cnel. Millán

Justificación: Este proyecto de conexión con la CABA (vinculando del lado capitalino con la calle Culpina y hacia el interior de municipio con las calles Gdor. Viamonte y J. M. Moreno y la Av. Yrigoyen, en las cercanías del predio del Palacio Municipal) puede reintegrarse a las operaciones programadas para la recuperación de la Cuenca Matanza Riachuelo y es coherente con los objetivos y lineamientos del presente Plan.

Objetivos: Mejorar la conexión del partido con la CABA y la calidad urbana del área vecina. Contribuir al saneamiento y recuperación de la cuenca Matanza – Riachuelo.

Componentes:

- Estudio de factibilidad técnica y ambiental. Instancias participativas.
- Proyecto ejecutivo.
- Licitación y adjudicación.
- Construcción del puente y de las obras civiles anexas. Infraestructuras y servicios. Tratamiento de espacios públicos.
- Adecuación de las calles de acceso al puente.

Observaciones: este proyecto puede realizarse en conjunto con la Ciudad de Buenos Aires (que ha comprometido financiamiento) y/o en el contexto administrativo de ACUMAR.

Completamiento de la traza, jerarquización y puesta en valor pasaje Millán

Justificación: La calle Cnel. Millán está interrumpida por la traza del Ferrocarril Belgrano Sur (ex Midland), lo cual anula una posibilidad de conexión interna del partido que se hace especialmente necesaria en caso de realizarse el Puente sobre el Riachuelo descrito en el punto anterior.

Objetivos: Completar la traza de la calle Cnel. Millán conectando sus tramos a uno y otro lado del ferrocarril Belgrano Sur y poner en valor sus características constructivas y paisajísticas a efectos de consolidarlo como un eje de movilidad del municipio.

Componentes:

- Estudio de factibilidad técnica y legal
- Negociación con ADIF y las autoridades de transporte para obtener la autorización para la obra
- Conexión de ambos tramos
- Diseño integral de la calle entre el Riachuelo y la conexión con la calle Gdor. Viamonte, incluyendo pavimentación, arbolado, señalización, veredas, mobiliario, etc.
- Construcción de las distintas etapas de la calle jerarquizada.

Fuelle verde borde ACUBA

Justificación: El predio en que se radicarán las cortiembres constituirá una barrera urbanística importante entre los barrios ubicados a su alrededor. Su tratamiento y parquización perimetral puede mejorar la calidad urbana y paisajística del entorno y ayudar a mejorar las condiciones ambientales de su implantación.



Fig. 21 Vista aérea del sector donde se proyecta el nuevo puente. Llegada al Riachuelo de la av. Olazábal y Parque Roca del otro lado

Fuente: www.panoramio.com/photo/7447557

Objetivos: Establecer un paseo continuo completamente arbolado con usos recreativos (paseo, aerobismo, etc.) y bicisenda, en el perímetro de ACUBA.

Componentes:

- Estudio de la situación dominial y negociación para la eventual ampliación de la franja
- Proyecto integral de cerca y paseo
- Materialización de cerca divisoria
- Plantación de árboles
- Construcción del paseo, mobiliario, señalética, etc.
- Mantenimiento

Estudio para el reordenamiento del área de meandro del Riachuelo

Justificación: El área del antiguo meandro del Riachuelo recuperada luego de la rectificación de dicho curso de agua adolece de una marcada indefinición sobre su situación dominial y catastral, lo cual impide su integración y desarrollo urbano y su ordenamiento territorial.

Objetivos: Determinación de la situación jurídica, catastral y dominial del área, incorporación al catastro y realización de un proyecto urbano integral para el área.

Componentes:

- Recopilación de antecedentes catastrales, jurídicos y técnicos
- Reparcelamiento, Inscripción dominial correspondiente y asignación de suelo público y privado
- Realización de un proyecto urbano integral, incluyendo normativa.
- Convenios urbanísticos con propietarios privados u otros niveles del Estado.
- Gestión para la realización del proyecto urbano integral

Creación de un organismo de planificación y gestión del desarrollo urbano

Por tratarse de un proyecto categorizado como prioritario para el desarrollo del Plan, se lo describe detalladamente en la siguiente sección.

Proyectos prioritarios

Criterios de selección de proyectos prioritarios

El equipo de consultores ha discutido diversas estrategias y criterios de priorización de proyectos e interactuado con funcionarios y autoridades municipales para su correcta formulación; dichas instancias se han realizado a lo largo de todo el trabajo y además se han desarrollado reuniones generales y específicas para definir en forma más precisa y eficiente los criterios de selección y jerarquización. Los criterios aplicados para la priorización de proyectos han sido los siguientes:

- Inserción en programas y líneas de acción municipales, provinciales, nacionales e inter y supra-jurisdiccionales, con sus correspondientes fuentes de financiamiento.
- Valorización del rol del Municipio en aquellos casos en que no tenga capacidad de financiación propia, carencia que no debe significar la pérdida de iniciativa y liderazgo con respecto a su desarrollo urbano y territorial.
- Adecuación a la organización institucional del Municipio, en términos de áreas, misiones y funciones.
- Integración vertical y horizontal de programas y proyectos.
- Consideración y valorización de las instancias de formulación de proyecto, evaluación de factibilidad, gestión técnica administrativa y evaluación post-facto, etc.
- Incidencia sobre más de un área territorial de intervención (corredor o tejido), posibilitando sinergias positivas en la intervención
- Capacidad de gestión o manejo de recursos por parte del estado municipal.
- Impacto estratégico sobre otros lineamientos o acciones del Plan.
- Capacidad comunicativa del proyecto acerca de los objetivos y lineamientos del Plan.
- Impacto negativo de la no realización del proyecto sobre los lineamientos y objetivos del Plan.

En función de estos criterios se han seleccionado los proyectos cuya enunciación y justificación se realiza a continuación:

Intervención sobre el actual predio municipal.

- Se considera:
- la disponibilidad del recurso suelo,
- la posibilidad de obtener fondos legítimos para la realización de otros proyectos o la consecución de suelo en otras localidades del municipio
- la obsolescencia, degradación y sub-utilización del equipamiento existente
- la posibilidad de mejorar la conectividad y accesibilidad del área a partir de la apertura de calles.
- la posibilidad de mejorar y calificar el espacio público existente y el potencial simbólico e identitario del centro cívico.

Intervención sobre el área de equipamientos y terrenos ferroviarios de Remedios de Escalada.

Se considera:

- Su incidencia sobre los corredores Av. Yrigoyen –FFCC Roca y Marco Avellaneda-Olazabal y sobre la centralidad de Lanús.
- la necesidad de integrar las distintas acciones posibles en los predios que conforman el área, de manera de superar la instancia de un parcelario fragmentado y constituirlo en área de oportunidad para la renovación y recalificación urbana del área y de todo el municipio.
- la existencia y disponibilidad de predios que pueden ser incorporadas al mercado (tanto los existentes en el área como los frentistas) y, a través de la comercialización directa por el Municipio o la captura de mayores valores inmobiliarios por obras o normativa, generar fondos para el desarrollo urbano equitativo.
- la posibilidad de integrar los equipamientos (UNL, CAL), arquitectura patrimonial (talleres, barrio las Colonias) y espacios públicos y recreativos existentes en una pieza ordenada y planificada, mejorando las condiciones de accesibilidad y centralidad de un importante área urbana (que trasciende incluso a Lanús).

Estación Monte Chingolo.

Se considera:

- Las necesidades sociales existentes.
- La disponibilidad de tierras
- La necesidad de consolidar una centralidad incipiente.
- La disponibilidad de fondos propios del municipio a partir de las operaciones Predio Municipal y renovación urbana de al área de talleres en Remedios de Escalada.

Estación Villa Caraza

Se considera:

- Las necesidades sociales existentes.
- La disponibilidad de tierras
- La necesidad de consolidar una centralidad incipiente.
- La disponibilidad de fondos propios del municipio a partir de las operaciones Predio Municipal y renovación urbana de al área de talleres en Remedios de Escalada.

Estación Lanús.

Se considera:

- La incidencia sobre los corredores Av. Yrigoyen – FFCC Roca y 25 de Mayo-9 de Julio y la centralidad de Lanús.
- La necesidad de mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad sustentable en la cabecera municipal, que es además una de las estaciones ferroviarias más importantes del conurbano bonaerense.

Creación de un organismo de desarrollo urbano.

Fortalecimiento del sistema de planificación y gestión urbana. Se considera en este caso la necesidad de fortalecer y dotar de instrumentos a la gestión municipal para poder operar los cambios, transformaciones y desafíos implícitos en el Plan y los escasos recursos técnicos, económicos, de equipamiento, etc., con los que cuenta el Municipio en la actualidad (herencia histórica recibida por la actual gestión)

Operación en Predio Municipal

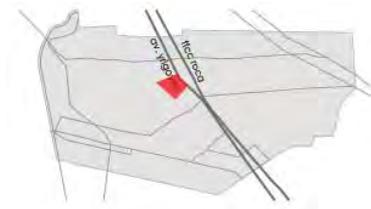


Fig. 22 Palacio Municipal
Fuente: Google Earth, imagen propia y www.panoramio.com



Fig. 23 Vista panorámica desde el Palacio Municipal
Fuente: elaboración propia.

Justificación se trata de un predio de propiedad municipal con una superficie total de 14.975 m2, muy bien ubicado sobre el corredor más importante del partido y uno de los más importantes del AMBA, lo que permite disponer y valorizar suelo propio. La situación actual del predio y el edificio de la sede municipal amerita una recalificación urbanística integral, tanto en la calidad y cantidad de espacio público disponible como en la mejora de la accesibilidad (hoy afectada por el cierre de las calles cuya prolongación afecta al predio) y las condiciones funcionales, constructivas y simbólicas del Palacio Municipal.



Objetivos

- Dotar a Lanús de un espacio público significativo en el sitio donde se localiza la sede de su gobierno municipal.
- Dotar a Lanús de un Centro Cívico moderno, eficiente y de fuerte carga identitaria y simbólica como sede del gobierno local, nivel del estado más próximo a la ciudadanía.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad en el área, promoviendo acciones de movilidad sustentable en todas las modalidades de transporte.
- Poner en valor el suelo de propiedad municipal a partir de la venta de capacidad constructiva para usos residenciales, administrativos, comerciales, recreativos y gastronómicos y la concesión de plazas de estacionamiento. Los ingresos recibidos por el Municipio en ese contexto se utilizarán para la realización de obras y proyectos de urbanismo social inclusivo en las áreas con mayores problemas sociales del partido.
- Intervenir de manera positiva en el paisaje urbano de la Av. Yrigoyen, a partir de un proyecto integral y de fuerte contenido simbólico.

Componentes del proyecto: El proyecto consta de una instancia jurídica-administrativa y de una instancia física-constructiva.

Instancia jurídica administrativa:

- Sanción de las Ordenanzas y demás instrumentos que habiliten al Municipio a realizar la operación proyectada.

- Asignación del destino a otorgar a los ingresos económicos que perciba el Municipio por la operación, el cual deberá estar vinculado a la concreción de un desarrollo urbano inclusivo y reparador de inequidades socio-territoriales en el partido.
- Determinación de costos, beneficios y distribución de la rentabilidad de la operación
- Conformación de los instrumentos económicos y jurídicos que permitan la venta de capacidad constructiva y la asociación entre un organismo público y el sector privado: fideicomiso, empresa mixta, bonos de capacidad constructiva y/u otros.

Instancia física constructiva:

- Realización del plan maestro y los proyectos parciales, considerando especialmente la etapabilidad de la operación. Estudios de impacto ambiental, focalizados especialmente en el impacto de la construcción subterránea (napas, etc.), la capacidad de carga de las infraestructuras existentes y la preservación y reutilización de la arboleda existente.
- Construcción de etapas sucesivas del nuevo Centro Cívico, asegurando el funcionamiento de la administración con anterioridad a las demoliciones o intervenciones sobre los actuales edificios. Se estima la construcción de un edificio de 12.000 m² (superficie disponible actual: 10.015 m²).
- Demolición en etapas de los edificios que no resulten necesarios para concretar la operación.
- Construcción de estacionamientos subterráneos.
- Apertura de las calles Coronel Seguí y Del Valle Ibarlucea, considerando un ancho total de 14 m. (Decreto Ley 8912).
- Ampliación y remodelación de la plaza existente, llevando su superficie a aproximadamente 5.046 m².
- Construcción en etapas de los edificios para uso residencial, administrativo, comercial, gastronómico y recreativo. Se estima una capacidad constructiva de 34.865m², resultante de aplicar a la superficie del predio (una vez restadas las superficies de calles a abrir) un FOT de 4.625. Dicho FOT promedia los FOT máximos para usos residenciales y administrativos e incorpora los premios previstos por el Dec. Ley 8912 (los estacionamientos no computan a efectos del FOT por estar por debajo de la superficie del terreno. A la superficie así determinada se le resta la superficie prevista para el nuevo Centro Cívico. (ver Evaluación económica).

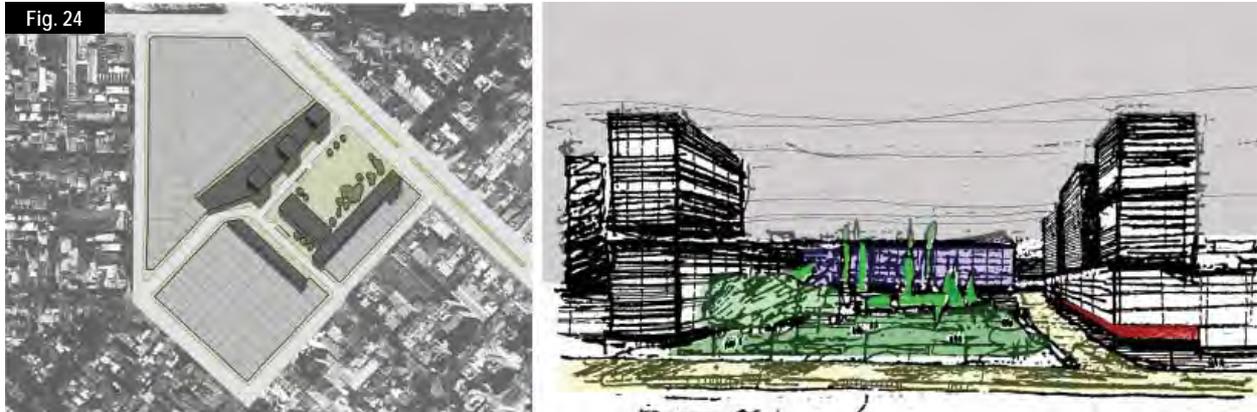
Alternativas: puede analizarse la posibilidad de construir el nuevo Centro Cívico en otro predio municipal, aunque en ese caso se vería afectada la capacidad simbólica e identitaria del predio. También puede pensarse en realizar simplemente operaciones de apertura de calles y mejora y ampliación del espacio público y el equipamiento construido, pero en ese caso se pierde la posibilidad de obtener financiamiento genuino para obras de desarrollo urbano inclusivo en otras áreas del Municipio e incluso para la misma operación en el predio.

Observaciones: para poder contestar y rebatir las críticas que el proyecto pueda recibir por la incorporación de capital privado y la enajenación de capacidad constructiva, es importante que tanto el diseño de la operación como la comunicación de la misma hagan hincapié en los siguientes aspectos:

- Mejora de las condiciones de accesibilidad, espacio público y funcionamiento de la sede municipal, contrastadas con la actual situación de un edificio obsoleto y degradado, con problemas funcionales y de accesibilidad y una plaza sub-utilizada.

- Obtención de financiamiento genuino para la realización de obras de desarrollo urbano inclusivo en áreas postergadas del partido.
- Atención a los aspectos ambientales y urbanísticos con incidencia en la operación.
- Transparencia del diseño institucional y financiero.

Fig. 24 Planta y croquis Operación en predio Municipal
Fuente: Elaboración propia



Renovación urbana del área de la estación Lanús

Justificación: La estación ferroviaria de Lanús es uno de los centros de transferencia más importantes del AMBA y el más importante del municipio. A ambos lados de su emplazamiento se extiende la centralidad más importante del municipio (eje 25 de Mayo-9 de Julio) y su localización es tangencial al corredor de la Av. H. Irigoyen, uno de los más importantes ejes de movilidad regional del AMBA. Sin embargo, tanto la accesibilidad como el espacio público están mal resueltos y resienten la funcionalidad del equipamiento, por lo cual se requiere su renovación y mejoramiento.

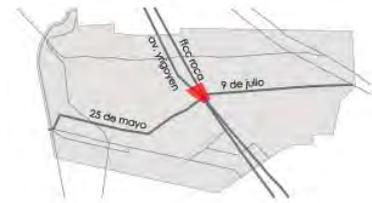


Fig. 25 Avenida Yrigoyen.
Imagen Satelital e imágenes propias



Fig. 26 Estación Lanús
Fuente: Google Earth y www.panoramio.com.

Objetivos:

- Ordenar, mejorar y facilitar la transferencia entre las distintas modalidades de transporte confluyentes en la estación (ferrocarril, colectivos, automóviles, motos, bicicletas y peatonalidad).
- Mejorar las condiciones ambientales y las características del espacio público y el paisaje urbano en el área.
- Mejorar la conectividad entre Lanús Este y Oeste y los ejes 25 de Mayo – 9 de Julio.
- Jerarquizar la centralidad de Lanús Este y Oeste.

Componentes del proyecto:

- Obras de conexión vehicular y peatonal entre ambos lados de la estación. Garantizar especialmente la continuidad y calidad de la circulación peatonal.
- Ordenamiento de las paradas de colectivos a ambos lados de la estación, y provisión de los atributos físicos, simbólicos y sociales de una correcta transferencia (accesibilidad universal, refugio, información, seguridad, etc.).
- Ordenamiento de las paradas de taxis a ambos lados de la avenida.
- Estudio para la realización de estacionamientos de transferencia (park and ride y kiss and ride).
- Provisión de estacionamientos para bicicletas y motos.
- Ordenamiento y calificación de las actividades comerciales. Dotación de atributos de centralidad.
- Mejora y calificación del espacio público.
- Mejora y calificación del paisaje urbano.
- Revisión normativa del área.

Fig. 27 Planta y Croquis "Renovación Urbana Estación Lanús"
Fuente: elaboración propia



Proyecto urbano integral en el área ferroviaria y de equipamientos de Remedios de Escalada

Justificación: El área está actualmente fragmentada entre una cantidad de usos y dominios, y resulta una barrera a la accesibilidad y conectividad general del municipio. Sin embargo, constituye un área de oportunidad para el desarrollo urbano del municipio, tanto por su ubicación como por la existencia de predios de propiedad estatal, incluyendo el nivel municipal. Con un adecuado tratamiento, puede constituirse en el corazón y disparador de una renovación urbana integral del municipio e incluso contribuir a la generación de fondos para su utilización en proyectos integrales en otros sitios del partido, en especial los más problemáticos desde el punto de vista social.



Fig. 28 Ferrocarril Roca y Talleres Remedios de Escalada
Fuente: Google Earth y www.panoramio.com



Fig. 29 Universidad Nacional de Lanús
Fuente: Google Earth, www.unla.edu.ar y www.panoramio.com.



Objetivos:

- Generar un proyecto urbano o plan integral para toda el área, evitando las consecuencias negativas de su actual fragmentación.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad general en, a través y alrededor del área y promover una movilidad sustentable.
- Producir una relación más franca entre la UNL y el Parque Recreativo con sus áreas urbanas adyacentes y vecinas, procurando su apropiación espacial y social por la población.
- Ampliar y calificar la dotación de espacio público en el área.
- Mejorar y calificar el acceso y potenciar el uso de la estación Remedios de Escalada.
- Poner en valor los conjuntos patrimoniales del barrio Las Colonias y los Talleres.
- Generar recursos propios para el municipio a partir de operaciones inmobiliarias en el actual depósito de automóviles y el terreno al norte del puente, para su utilización en desarrollos urbanos inclusivos en otros sitios del partido.
- Poner en valor las áreas frentistas sobre las avenidas H. Yrigoyen, José Ingenieros, Malabia y 29 de Septiembre.
- Establecer criterios para la eventual desafectación a futuro de los terrenos de la ADIF.
- Generar una pieza integradora y calificadora del área urbana Lanús-Remedios de Escalada-Banfield, promoviendo atractivos urbanos y productos inmobiliarios que incentiven la permanencia de sectores medios y medios altos en el municipio y jerarquicen las centralidades de Lanús Este y Oeste.

Componentes del proyecto:

- Generación de un plan maestro integral para la pieza y su entorno, definiendo prioridades y etapas en función de las necesidades urbanas, la disponibilidad del suelo y la disponibilidad de financiamiento.
- Resolución o tramitación de la situación dominial de los predios que componen el área y tienen indefinido su status dominial, o pertenecen a la ADIF u otros organismos estatales, o siendo privados están en alguna situación de irregularidad.
- Realización de un cruce bajo nivel en la prolongación de la calle Villa de Luján.
- Resolución de la conectividad entre la calle Alsina (Banfield) y la Av. 29 de septiembre.
- Renovación de la Estación remedios de Escalada, incluyendo el retiro del estacionamiento de colectivos, su integración con la plaza y la mejora del acceso a la UNL.
- Rehabilitación peatonal y ciclística del antiguo puente.
- Establecimiento de un circuito peatonal, aeróbico y ciclístico conectando las estaciones Lanús y Remedios de Escalada, la UNL, el Parque Recreativo, el Club A. Lanús, el barrio Las Colonias y otros equipamientos y sectores del área.
- Realización de una operación inmobiliaria en el predio ocupado actualmente por un depósito de automóviles. Realización de una operación inmobiliaria en los predios al norte del antiguo puente. En ambos ca-

sos, se utilizará el suelo de propiedad municipal para generar recursos financieros a utilizarse en otros desarrollos urbanos inclusivos en sitios problemáticos del partido.

- Actualización normativa y generación de instrumentos de renovación urbana en predios privados que integran el área o en las áreas frentistas.
- Convenios urbanísticos para la puesta en valor de predios como el de la Unión Ferroviaria, el depósito de la línea 37, etc.
- Posible instalación de un Centro de Convenciones
- Puesta en valor entorno Estación Remedios de Escalada
- Intervención urbana integral Talleres Remedios de Escalada
- Consolidación de borde y puesta en valor Polideportivo Eva Perón
- Proyecto integral Barrio las Colonias: puesta en valor del área patrimonial y operación inmobiliaria.
- Proyecto de recuperación de viviendas con valor patrimonial sobre calle Malabia en terreno ferroviario
- Intervención urbana en la Av. Yrigoyen entre la Estación Remedios de Escalada y la Estación Lanús

Fig. 30 Planta "Proyecto urbano integral en el área ferroviaria y de equipamientos de Remedios de Escalada"
Fuente: elaboración propia



Renovación urbana del área central de Villa Caraza

Justificación: Constituye una centralidad degradada o mal provista de servicios, atributos y carácter, desconectada entre sus partes a ambos lados de la traza ferroviaria del Belgrano Sur (hoy con un funcionamiento muy restringido) y en un área socialmente problemática. La construcción de un puente sobre el Riachuelo en conexión con el corredor Olazabal-Marco Avellaneda y otras obras vinculadas al PISA constituyen oportunidades de integración y renovación que pueden ser aprovechadas para la recalificación del área y la resolución de problemas socio-territoriales. Por otro lado, la población usa el espacio público y las trazas circulatorias de un modo no contemplado ni facilitado en el diseño de las mismas

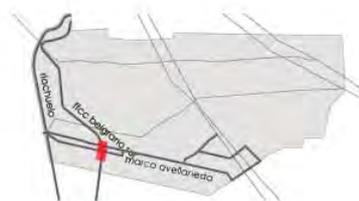


Fig. 31 Ferrocarril Belgrano Sur. Imagen Satelital e imágenes propias.



Objetivos: Consolidar la centralidad existente, mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad y la dotación de espacio público.

Componentes del proyecto:

- Generación de un paseo peatonal, ciclístico y aeróbico sobre la traza del ferrocarril Belgrano Sur, con posibilidades de continuar hacia Puente Alsina y Villa Diamante.
- Generación de un equipamiento socio-cultural en el predio de la estación Villa Caraza, constituyéndolo en hito simbólico e identitario de la localidad.
- Apertura de las calles transversales a la traza ferroviaria para la movilidad peatonal, ciclística, motociclísticas y, en algunos casos, vehicular.
- Consolidación y puesta en valor de la feria popular existente.
- Articulación de los programas de construcción de infraestructura de provisión de agua y desagües cloacales y pluviales con operaciones sobre el espacio público.
- Mejoramiento de las condiciones ambientales en relación a la accesibilidad y movilidad (señalética, refugios en paradas de colectivos, mantenimiento de veredas, circuitos peatonales y ciclísticos, etc.).
- Puesta en valor del equipamiento comunitario (clubes, sociedades, etc.) y estatal (escuelas, dispensarios, etc.) existente.
- Estudio catastral para detectar oportunidades de adquisición o regularización de predios para construcción de vivienda de interés social o urbanización de villas y asentamientos.
- Articulación con operaciones de espacio público en los bordes del predio de ACUBA.
- Articulación con operaciones de urbanización de villas y asentamientos en el marco del PISA.

Observaciones: En general, las obras necesarias para el desarrollo de este proyecto pueden ser financiadas en parte por los fondos obtenidos por el municipio en los proyectos 1 y 2.

Al margen de las operaciones señaladas, resulta esencial la realización de gestiones con municipios vecinos, la autoridad metropolitana de transporte y los organismos ferroviarios para la definición del futuro de la traza del ferrocarril Belgrano y sus posibilidades de reactivación o transformación.



Fig. 32

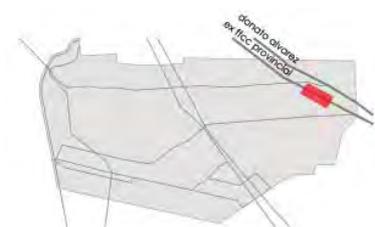
Fig. 32 Croquis "Intervención urbana área central Villa Caraza" Equipamientos, Estación, Feria.

Fuente: elaboración propia

Renovación urbana del área central de Monte Chingolo

Justificación: Se trata de un área con serios problemas sociales, pero dotada de oportunidades por la existencia de suelo urbano y espacios de gran potencial, en un área intersticial alejada de los grandes corredores de movilidad metropolitana. La intervención en el sector contribuiría a reparar inequidades socio-territoriales de larga data.

Objetivos: Consolidar la centralidad existente, mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad y la dotación de espacio público, procurar la mejora del hábitat popular a partir de operaciones de urbanización de villas y asentamientos, regularización dominial y mejoramiento barrial y de tejidos.



Componentes del proyecto:

- Realización de un proyecto urbano integral en el predio de la estación Monte Chingolo del antiguo Ferrocarril Provincial, optimizando y recalificando los equipamientos existentes, proveyendo otros y generando mejoras en el espacio público, además de constituir un hito simbólico e identitario para el barrio.
- Puesta en valor del equipamiento comunitario (clubes, sociedades, etc.) y estatal (escuelas, dispensarios, etc.) existente.
- Puesta en valor de la avenida Donato Alvarez.
- Regularización dominial de predios, en especial ubicados sobre la ex traza de la Av. General Paz, y su incorporación a programas de urbanización de villas y asentamientos y otros de mejora barrial y del tejido.
- Programa de puesta en valor de la calle Eva Perón (calle comercial que conecta el centro de Lanús y la estación Monte Chingolo).
- Articulación de los programas de construcción de infraestructura de provisión de agua y desagües cloacales y pluviales con operaciones sobre el espacio público.
- Mejoramiento de las condiciones ambientales en relación a la accesibilidad y movilidad (señalética, refugios en paradas de colectivos, mantenimiento de veredas, circuitos peatonales y ciclísticos, etc.).
- Articulación con operaciones de urbanización de villas y asentamientos, el proyecto Ciudad Roca Negra (comunitario) y el Parque Industrial CEPILE.
- Articulación con las acciones que puedan desarrollarse en el predio del ex Regimiento de Monte Chingolo (partido de Quilmes).
- Ejecución Parque y construcción de viviendas en traza del ex FFCC Provincial
- Urbanización Barrio La Fe

Observaciones: En general, las obras necesarias para el desarrollo de este proyecto pueden ser financiadas en parte por los fondos obtenidos por el municipio en los proyectos 1 y 2.

Al margen de las operaciones señaladas, resulta esencial la realización de gestiones con municipios vecinos, la autoridad metropolitana de transporte y los organismos ferroviarios para la definición del futuro de la traza del ex Ferrocarril Provincial y sus posibilidades de reactivación o transformación (a partir de su liberación de las actuales ocupaciones, en programas de urbanización social).

Fig. 33 Planta y croquis "Parque y construcción de viviendas en traza del ex FFCC Provincial
Fuente: elaboración propia



Creación de un organismo de planificación y gestión del desarrollo urbano

Justificación: Debido a la particular herencia recibida por la actual administración municipal, las áreas de planeamiento urbano, obras particulares

y públicas, catastro, etc., carecen de personal y de recursos informáticos, técnicos, logísticos y equipamientos necesarios en general para planificar y gestionar el desarrollo urbano. La realización del Plan requiere, a su vez, de instrumentos jurídicos, normativos, administrativos, económico, etc., que permitan encarar los particulares desafíos que supone la colaboración público-privada, la elaboración de proyectos urbanos integrales, etc. Esto requiere dotar de recursos a las áreas involucradas, modernizarlas y dotarlas de una capacidad de gestión que supere la mera realización de trámites o confección de pliegos licitatorios.

Objetivos:

- Organizar un equipo de planeamiento y gestión urbana con la cantidad y calidad y diversidad profesional de agentes necesaria para planificar y gestionar el desarrollo urbano inclusivo del municipio. Asegurar los recursos económicos para su sostenimiento y capacitación y perfeccionamiento permanente.
- Dotarlos de un ámbito de trabajo adecuado a su función y de los equipamientos necesarios.
- Dotarlos de recursos tecnológicos avanzados en el área de Sistemas de Información Territorial.
- Generar los mecanismos participativos necesarios para asegurar la democratización de las decisiones sobre el planeamiento y la gestión y legitimar los procesos correspondientes.
- Modernizar los sistemas catastrales disponibles en el municipio.

Componentes del proyecto:

- Programa de modernización de la gestión.
- Creación de una Agencia u Organismo de Desarrollo urbano con recursos propios y capacidad de gestión.
- Creación de un Consejo Consultivo y formalización del sistema de Audiencias Públicas y otros mecanismos participativos.
- Actualización del sistema catastral.
- Actualización informática.
- Actualización normativa

Observaciones: Estos programas pueden obtener financiamiento externo de otros niveles del estado y créditos internacionales dedicados al mejoramiento de la gestión. Pueden también obtener recursos propios a partir de las operaciones de desarrollo urbano como las involucradas en los proyectos 1 y 2. Como síntesis objetivo, se espera del organismo a crear:

- Que tenga capacidad de gestión administrativa y técnica, vale decir, personal, tecnología, instalaciones, etc.
- Que pueda manejar suelo, sea para vender suelo propio en zonas incorporadas al mercado inmobiliario como para adquirirlo en otras zonas y usarlo para urbanizar villas y asentamientos, generar espacio público, etc. Eso implica obviamente posibilidad de manejar fondos.
- Esos fondos puede usarlos en autosustentarse (pagar su estructura física y nómina) y urbanizar, básicamente generando planes de vivienda social, operaciones de mercado que generen fondos, y operaciones sobre el espacio público, en proporciones a determinar.
- Estar directamente vinculados a la autoridad política.

Marco normativo e institucional para la instrumentación del Plan

Una adecuada planificación y gestión urbanística del partido requiere contar con instrumentos efectivos de intervención sobre el desarrollo urbano, en especial los correspondientes a políticas de suelo y financiación de las infraestructuras y servicios urbanos.

Es por ello que se plantea la necesidad de la generación de un ámbito dotado de los recursos humanos y técnicos necesarios para la realización de las estrategias que permitan cumplir los objetivos del Plan.

Esto implica en cierta medida, pensar en una nueva forma de Administración, cambiando el tradicional sistema municipal, caracterizado por una organización verticalista de gestión por área temática, por otro, pensado en ejes transversales de gestión interdisciplinaria, con programas descentralizados que articulen en varias áreas.

Para alcanzar este objetivo se plantean dos posibles herramientas de gestión: 1) una Empresa Municipal de Urbanización, bajo la figura de una Sociedad Anónima con participación estatal mayoritaria; 2) una Agencia de Desarrollo Urbano como organismo descentralizado.

Es necesario asimismo definir la articulación que va a tener esta figura con el Área de Planeamiento que existe en la estructura orgánico-funcional del Ejecutivo.

Si bien a lo largo del trabajo que ha realizado el equipo se han discutido las distintas alternativas vinculadas al diseño institucional y la naturaleza jurídica que debía tener este instrumento, y no obstante aquí se plantean ambas alternativas, entendemos que la herramienta más recomendable para alcanzar los objetivos planteados, resulta ser una **Sociedad Municipal de de Urbanización** ya que la consideramos la mejor forma de intervención del estado en el desarrollo local.

La materialización de esta propuesta debe instrumentarse directamente mediante la sanción de una ordenanza del Concejo Deliberante, el que tiene las facultades otorgadas por la Ley 12.929 para disponer la creación de una sociedad de urbanización y desarrollo urbano bajo la figura de una sociedad anónima con participación estatal mayoritaria y que dicha Ordenanza a sancionar debería contener:

1. Descripción de las misiones y funciones de esta sociedad: deben estar descriptas en la Ordenanza de creación
2. Estatuto.
3. Composición del directorio
4. Órgano de Auditoría externa o contralor, además de los órganos de control propios de la sociedad.

Asimismo se considera conveniente que esta figura sea incorporada al Código de Planeamiento Urbano. Ello, con el objetivo de otorgarle entidad y coherencia con el plan de ordenamiento y desarrollo urbano territorial que se propone. Ello sin perjuicio de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 3º de la ley 12.929, el que exige para la constitución de sociedades anónimas con par-

ticipación estatal mayoritaria que el Departamento Ejecutivo tenga la iniciativa, remitiendo al Concejo Deliberante para su aprobación la ordenanza respectiva.

Empresa municipal de urbanización

Su creación representaría para el Partido de Lanús, asumir un desafío de carácter político, económico y de gestión que conlleva una nueva modalidad de organización e implica la descentralización de recursos.

Así, la constitución de una sociedad con participación estatal mayoritaria constituye una de las formas de intervención del estado en el desarrollo local, en el que la Administración persigue fines públicos, convirtiéndose en un sujeto activo del desarrollo, resultando esta sociedad una herramienta de gestión que permite lograr financiamiento del sector privado.

La constitución de una sociedad mixta puede tener diversos objetivos: proteger o promover determinadas actividades privadas, industriales, comerciales o de servicios que estén identificadas como actividades principales del municipio o impulsar la realización de nuevas actividades complementarias de las primeras o que se visualicen como potencialmente fructíferas para las políticas impulsadas desde el gobierno municipal; ser un estímulo económico o urbanístico para el sector privado; la complementación de emprendimientos privados o los efectos de que los mismos se integren en forma favorable al entorno o a los efectos de generar equidad en la prestación de servicios; la gestión y explotación de obras y servicios; en general su utilización como instrumentos de gestión y planificación urbanística y económica.

Marco legal

A partir de la sanción de la Ley 12.929, mediante la que se modificó el Decreto-Ley 6769/58 - Ley Orgánica de las Municipalidades, se estableció que las Municipalidades podrán constituir sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria en los términos y con los alcances de los artículos 308 y siguientes de la Ley 19550.

Para ello, el Departamento Ejecutivo tiene la iniciativa remitiendo al Concejo Deliberante para su aprobación la ordenanza respectiva, la que debe determinar:

- El objeto principal de la sociedad y el capital social.
- La autorización al Ejecutivo para efectuar aportes de capital.
- Los diversos tipos de acciones con voto simple o plural con derechos preferentes a dividendos de conformidad con la legislación vigente.
- El procedimiento a través del cual se invitará al capital privado a participar aportando el capital.
- Todo proceso de transferencia inmobiliario y/o de capital accionario al sector privado sólo podrá iniciarse mediante procedimiento de valuación que preserve el patrimonio público.

Régimen jurídico

- Se rige por la ley 19.550
- Sus actos no tienen ejecutoriedad.
- Sus bienes no son inembargables.
- No emite actos administrativos
- Su constitución sí tiene origen en actos administrativos

Misiones y funciones

Sus misiones y funciones deben estar descritas en la ordenanza de creación y en su estatuto, y entre otras que pueden establecerse, proponemos las siguientes:

- adquisición de tierras mediante su compra, recuperación dominial o cesión de privados para reserva y urbanización, en zonas internas o periféricas de la ciudad cabecera y las diversas localidades.
- desarrollo de las obras de servicios e infraestructura (pavimento, cordón cuneta, alcantarillado pluvial y cloacal, agua corriente, gas, electricidad, iluminación, arbolado, señalización, espacios públicos, etc.) necesarias para la urbanización de los suelos adquiridos.
- tareas de regularización o subdivisión dominial a efectos de incorporar nuevos predios al mercado inmobiliario.
- venta de predios urbanos a precios ventajosos con respecto a los del mercado inmobiliario.
- realización de obras de interés municipal por cuenta propia o de terceros, con especial interés en la promoción de empresas sociales y cooperativas de vivienda y trabajo. Obras posibles: planes de vivienda, equipamientos públicos, infraestructura y servicios, espacio público, etc.
- administración y gestión del Sistema de Información Geográfico.

Financiamiento

En una primera etapa, el Municipio u organizaciones de la sociedad civil deberán proveer a esta sociedad de fondos para iniciar sus tareas. Podrá recibir también la donación de predios privados o la adjudicación de predios en estado de irregularidad dominial recuperados por la Municipalidad.

Posteriormente, puede ser financiada mediante:

- venta de inmuebles
- cesiones y donaciones
- créditos del sector público o privado
- emisión de bonos
- venta de servicios de consultoría vinculados a su objeto social, en Lanús o en otros sitios.

Directorio

A continuación se efectúa una propuesta en relación a la composición del Directorio:

- Intendente, en carácter de Presidente del Directorio
- El titular del Área de Planeamiento
- Presidente del Concejo Deliberante
- Secretario de Hacienda
- Secretario de Obras públicas
- Tres representantes del HCD
- Representantes de organizaciones de la sociedad: Colegio de Arquitectos, otros colegios profesionales.

Este Directorio fijará las políticas anuales y aprobará balances y presupuestos.

El Art. 311, parr. 2 de la ley 19.550 establece que el estatuto podrá prever la designación por la minoría de uno o más directores y de uno o más síndicos. Cuando las acciones de capital privado alcancen el 20% del capital social tendrán representación proporcional en el directorio y elegirán por lo menos uno de los síndicos.

Es importante que la mayoría del Directorio pertenezca la tenga el Ejecutivo. De lo contrario se entorpece la gestión y hasta se puede bloquear el funcionamiento de la empresa.

Procedimiento para la creación de la sociedad

1. El Departamento Ejecutivo elabora el proyecto de ordenanza mediante la cual se crea la sociedad y lo remite el Concejo Deliberante. Los estatutos deberían aprobarse en la misma Ordenanza y deben contener: denominación, domicilio, objeto, plazo, capital, administración (directorio y órgano de fiscalización), cierre de ejercicio.
2. El Concejo aprueba la Ordenanza
3. Se presenta ante el Registro de Personas Jurídicas de la Provincia de Buenos Aires (estatuto y autoridades)

Entre sus Fortalezas podemos señalar que se trata de un órgano desburocratizado con atribuciones específicas y ejecutivas; que permite agilizar la gestión; que facilita la generación de recursos propios; que favorece la interrelación entre lo público, lo privado, se favorece la acción coordinada entre esferas sociales diversas y se permite lograr financiamiento del sector privado.

A su vez, entre sus Debilidades podemos señalar que se debilitan los controles; que existe más discrecionalidad en su administración que en otros organismos públicos; y que puede ser objeto de denuncias de carácter político, vinculadas a la administración de fondos o a la discrecionalidad en el manejo de los mismos.

Agencia de desarrollo/local y urbanización de Lanús

- Se constituiría como un organismo descentralizado, en el marco de la Ley Orgánica de las Municipalidades (Arts. 204 a 217 de la Ley Orgánica de las Municipalidades Decreto Ley 6769/58.
- Debe ser creada mediante ordenanza del Concejo Deliberante a propuesta del Departamento Ejecutivo, conforme Ley Orgánica de las Municipalidades
- Puede constituirse un Consejo Asesor, que estaría integrado por las organizaciones, colegio de profesionales, sindicatos, etc).
- Esta figura puede considerarse apropiada para el objetivo de la política pública en la materia.
- La Ordenanza de creación debería contener: objeto del organismo, facultades, organigrama, recursos, patrimonio, sede.

En Moreno existe una experiencia similar, el IDUAR (Instituto de Desarrollo Urbano, Ambiental y Regional) creado en el año 2000.

Este organismo plantea en sus objetivos:

- Administrar los espacios públicos, promover y dictar normas que regulen su uso.
- Recuperación de espacios públicos.
- Gestionar el ingreso de tierras alerario, para su administración y disposición.

Creación de un fondo permanente para el desarrollo urbano, ambiental y regional.

- Volcar en soporte GIS todas las acciones generadas en el Instituto.
- Seguimiento de los planes, proyectos y casos, desde su generación, ejecución y conclusión, tanto los propios o los transferidos.
- Articular en lo que normativamente proceda, la relación en el territorio entre el Municipio y las empresas de servicios privatizadas.
- Formular planes de conservación de edificios, monumentos y sitios públicos.
- Administrar los bienes de capital y otros recursos que le fueran transferidos.
- Incrementar la conectividad del territorio, a partir de los ejes de desarrollo regionales, a través de la mejora en la infraestructura de transporte y telecomunicaciones.
- Promover el equilibrio de conjunto, posibilitando una actuación concertada con las distintas administraciones con las que el organismo descentralizado se vincule.
- Formular el Plan Urbano Ambiental.

Tal como se señaló en el caso de la Empresa de Urbanización, la figura de la Agencia de Urbanización, presenta también presentan fortalezas y debilidades.

Respecto de las primeras, entendemos que agiliza la gestión respecto de un organismo descentralizado; y que se mantienen los controles establecidos para la Administración Pública.

Respecto de las debilidades, creemos que se mantiene la rigidez en los procedimientos; que no es posible incorporar capital privado y que no tiene personería jurídica propia, con las consecuencias jurídicas en materia presupuestaria y de representación legal que esto implica.

Reforma normativa

Como se señaló, el Código de Planeamiento Urbano vigente está desactualizado, no responde a objetivos de planificación y carece de instrumentos adecuados para la gestión de un desarrollo urbano inclusivo. Carece además de consideraciones ambientales. Por otro lado, existen conflictos relativos a la construcción de edificios en altura en áreas centrales. Tampoco se cuenta con una adecuada sistematización de la normativa vigente en el Municipio.

Objetivos: Construir normativa adecuada al cumplimiento de los objetivos del Plan. Construir una adecuada sistematización normativa

Sistematización normativa

El sistema de búsqueda de normativa del Municipio de Lanús no presenta un sistema completo y de fácil acceso, ni para cualquier ciudadano que quiera acceder a esa información, ni para la propia Administración. Si bien en la página web del Concejo Deliberante de Lanús, www.hcd-lanus.gov.ar se presenta un Digesto, el mismo no resulta ágil ni tiene un sistema de búsqueda exhaustivo para alcanzar los fines que se propone un sistema actualizado.

Entendemos que al mismo tiempo del proceso de elaboración de una normativa adecuada al cumplimiento de los objetivos del Plan, y como parte de la modernización institucional, técnica y operativa que requiere el Municipio, sería deseable la puesta en marcha de un proceso de coordinación de ac-

ciones para la sistematización y consolidación normativa. Esto consiste en la organización, actualización y administración del sistema de ordenamiento normativo. La tarea a realizar en este sentido tiene dos ejes, por un lado la consolidación normativa, -esto es, lograr su unidad y coherencia- y por otro, su sistematización y fácil acceso a la ciudadanía.

Este sistema debería en primer término, depurar y ordenar las leyes, decretos y normas de inferior jerarquía (Resoluciones, Disposiciones) vigentes, y de esa manera simplificar el universo legislativo. La sistematización normativa implica también estandarización, homogenización, estabilidad y seguridad jurídica. En segundo lugar, deberían relacionarse las normas de modo tal de conocer si la norma ha sufrido modificaciones o reglamentaciones. Un sistema que ha resultado exitoso al respecto es el del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, www.buenosaires.gob.ar/Normativa. Esta información debe estar disponible en Internet de manera gratuita. Asimismo esta sistematización requiere una periódica actualización, así como trabajos de mantenimiento y mejoras.

Su implementación resultaría una excelente fuente de información y dotaría a la Administración de una importante herramienta, como es contar con el marco normativo vigente que necesariamente delimita el margen de acción del gobierno. Asimismo facilitaría el acceso a esta información tanto al operador jurídico (jueces, abogados), funcionarios públicos, como al ciudadano común interesado en conocer las normas que rigen en el Municipio, al que además le facilita el acceso a sus derechos, y permitiría convertir en realidad la posibilidad efectiva de que las leyes sean conocidas por todos.

Actualización normativa

Como señaláramos, el Código de Planeamiento Urbano vigente está desactualizado, no responde a objetivos de planificación y carece de instrumentos adecuados para la gestión de un desarrollo urbano inclusivo. En este contexto, y dentro del objetivo de construir normativa adecuada al cumplimiento de los objetivos del Plan, se plantea como un instrumento a ser incorporado dentro del texto del Código, los Convenios Urbanísticos.

La figura de los Convenios Urbanísticos resulta útil para instrumentar mecanismos jurídicos, administrativos, y económicos financieros, que provean al gobierno municipal de herramientas de gestión para favorecer el desarrollo del Municipio, promoviendo la inversión privada, en concurrencia con los planes, programas, obras y acciones de interés público, así como para alcanzar transformaciones urbanísticas y estructurales en áreas del Partido.

Los convenios urbanísticos

Los convenios urbanísticos representan acuerdos de voluntades entre la Administración y personas físicas o jurídicas, públicas o privadas titulares de intereses urbanísticos. Aparecen como un instrumento que sirve para encausar la relación entre la Administración y los particulares en el ámbito urbanístico.

Los convenios urbanísticos, en tanto acuerdo bilateral o multilateral de voluntades, tienen como fundamento esencial sujetar a una obligación pactada a la Administración que se traduce en introducir determinadas modificaciones urbanísticas en el planeamiento general municipal.

- Pueden tener como objeto:
- Gestionar norma en terrenos privados
- Cambio de norma en grandes suelos
- Cesión de suelos

- Consorcios de desarrollo urbano
- Englobamientos para desarrollos urbanos
- Baldíos aptos para recalificación ambiental
- Desarrollos que garanticen la conservación de inmuebles de interés patrimonial artístico, arquitectónico, histórico o paisajístico
- Toda otra acción, obra, programa que desarrolle actividades productivas o que persiga alcanzar los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial

Para introducir el instrumento del Convenio Urbanístico en el Código de Planeamiento Urbano es preciso elaborar una Ordenanza, que debe contener:

- El Concepto de Convenio Urbanístico,
- El objeto de los mismos,
- Describir los tipos de Convenio,
- Establecer el Procedimiento para su celebración. En cuanto al procedimiento, debe preverse un procedimiento para cada tipo de convenio.
- Establecerse que los Convenios Urbanísticos, se celebrarán ad referendum de la aprobación por parte del Concejo Deliberante.
- Determinar la autoridad de aplicación de la Ordenanza
- Debe fijarse un órgano control de la aplicación de los Convenios Urbanísticos
- Crear un Registro de Convenios urbanístico

Un punto central a considerar es la determinación de la renta extraordinaria que genere el proyecto urbano. Este es un tema muy sensible que sin duda va a estar presente y sobre el que se va a poner el foco en el debate para aprobar la Ordenanza.

En este sentido, es importante señalar que cuando la instrumentación de un convenio urbanístico signifique una modificación de las condiciones de fraccionamiento, uso u ocupación del suelo vigentes que implique un incremento en su aprovechamiento, y por lo tanto genere un beneficio a la parcela, debe establecerse el derecho del Municipio de Lanús a participar del mismo. Por lo tanto, la Ordenanza debe establecer los parámetros de participación en el beneficio.

Asimismo, los Convenios Urbanísticos deben determinar el objetivo a desarrollar; las metas a alcanzar estableciendo plazos para ello; las contraprestaciones a las que se obligan las partes; y las formas de control de los resultados.

Debe tenerse en cuenta asimismo que en la elaboración de convenios urbanísticos hay casos en los que no solo deben tener participación como interesados los propietarios del suelo, sino que debe incluirse al resto de la ciudadanía en el proceso, ya que puede haber afectación al interés.

Por lo tanto, es importante que la norma que regule los convenios urbanísticos garantice un período de información pública durante el cual todos los ciudadanos que se puedan ver afectados puedan presentar sus objeciones. Es necesaria, en este mismo sentido, la publicidad y transparencia de los actos.

Actualización catastral: evaluación de sistemas

Las administraciones públicas, en sus diferentes escalas, se enfrentan diariamente a problemas cada vez más complejos y dinámicos, en donde no es suficiente poseer información territorial sobre el fenómeno en el que hay que intervenir, sino que es necesario haber acordado un marco conceptual y me-

metodológico que describa la problemática y permita definir un rumbo.

En este sentido, el catastro municipal, representa una de las fuentes de información territorial de consulta obligada por diversas áreas de la gestión municipal. Aunque la mayoría de los municipios de la Provincia de Buenos Aires disponen de catastros municipales en formato digital, aún los procesos que modifican las parcelas (subdivisiones, etc) se realizan sobre cédulas catastrales en formato papel. Los procesos de actualización de catastro digital requieren de usuarios cualificados y el uso de sistemas de diseño asistido por computadora (CAD), pero fundamentalmente un cambio metodológico en el manejo de la información, incorporando lógicas de administración electrónica a la gestión municipal.

El significativo avance de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones ha permitido el desarrollo de instrumentos técnicos con el objetivo de mejorar los sistemas de información territoriales, acercándolos a la sociedad.

La tecnología de Sistemas de Información Territorial (SIT), constituye en este sentido una de las herramientas más adecuadas para la gestión y actualización de información territorial y en la definición de un marco metodológico, ya que una de sus principales características radica en la gestión de información gráfica y alfanumérica digital de forma integrada, logrando abordar de este modo la complejidad relacional y multiescalar de los problemas espaciales.

Propuesta sitoc para la actualización catastral

Actualmente las características en las que se apoyan los catastros municipales, incluido el de la ciudad de Lanús, son tres:

1. **Físicas o civiles:** que implica localizar el inmueble y conocer la superficie de una parcela rural o urbana, tarea que puede ser laboriosa, costosa o requerir mucho tiempo,
2. **Jurídicas:** se trata de identificar al titular de la parcela.
3. **Económicas-tributaria:** se determina el monto a tributar, en concepto de impuesto territorial o por la prestación de servicios públicos.

Sobre esta base descansa el modelo de Sistemas de Información territorial orientado al catastro (SITOC) propuesto para la actualización del catastro municipal, En este modelo se relacionan dos clases de objeto jurídico y administrativo, como personas, derechos, y la descripción geográfica de objetos inmobiliarios. En la figura a continuación se representan esquemáticamente.

El SITOC propuesto está compuesto por 3 subsistemas básicos:

- Subsistema de gestión catastral, con información alfanumérica, a través del cual se realiza la gestión catastral (SIGECA)
- Subsistema de información geográfico que gestiona la cartografía catastral (SIGCA) Estas bases de datos territoriales deberán estar conectadas a través de la red de comunicaciones (intranet) a la base datos de rentas
- Subsistema de valoración: base de datos de rentas (DBR)

La descomposición del modelo en subsistemas de información, permite presentarlo de manera más sencilla, poniendo especial énfasis en la separación existente entre la información básica, relativa a las características físicas, económicas y jurídicas de los inmuebles, y el subsistema de valoración, que contiene los parámetros valorativos. En esta separación se basa la posibilidad de realizar un mantenimiento eficaz de la información catastral.

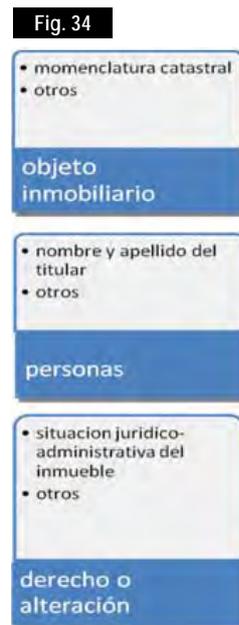
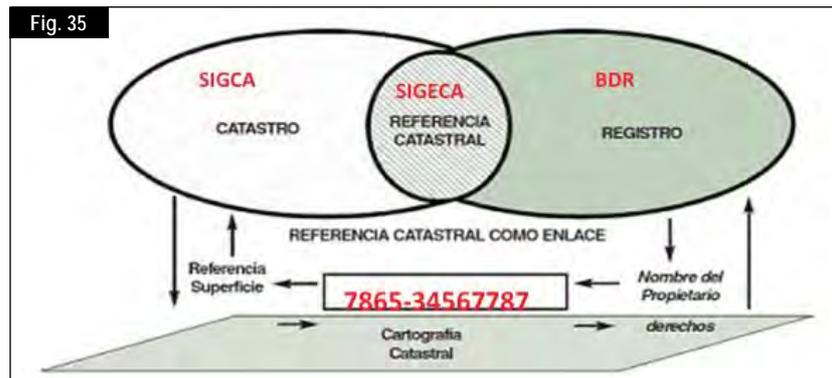


Fig. 34 Factores involucrados en el modelo SITOC

Esto significa en principio, que la gestión y mantenimiento de datos se puede realizar por entidades diferentes. Por ejemplo diferentes áreas del municipio (registro de la propiedad, catastro, rentas, etc.), asumen el mantenimiento y suministro de información de una parte del conjunto de datos, utilizando para ello las otras partes del mismo.

Aquí reside una de las principales ventajas de este modelo estructurado en módulos independientes: diferentes estructuras tendrán responsabilidades propias de mantenimiento y suministro de datos y se comunicarán mediante procesos estandarizados en las denominadas “cadenas de producción de valor añadido”. En la figura a continuación se describe la vinculación de áreas de gestión y de la información catastral.

Fig. 35 Vinculación entre áreas de gestión y de la información catastral



Otra de las ventajas de utilizar el sistema de módulos es que permite desarrollar y mantener los mismos de forma prácticamente autónoma. En el caso que sea necesario se puede recurrir a herramientas de software comercial o libre (openSIG, etc), dependiendo de la filosofía de cada administración o área de gestión para generar nuevos módulos básicos particulares.

Subsistemas del SITOC

A continuación se describen los subsistemas que componen el Sistema de Información Territorial orientado al Catastro:

- **Subsistema de Gestión Catastral (SIGECA)**

En él se encuentra la información alfanumérica de todos los bienes, incluida la titularidad catastral, y es la herramienta básica en todos los procedimientos catastrales:

- Emisión masiva de información mediante ficheros de intercambio.
- Validación y carga masiva de información catastral desde ficheros de intercambio.
- Consultas, emisión de certificaciones catastrales y explotación de la información.
- Mantenimiento y actualización de los datos catastrales.
- Valoración individual y masiva de bienes inmuebles.
- Registro de entrada y gestión de expedientes y documentos.
- Gestión de tasas catastrales y servicio de caja.

Este subsistema permite realizar de forma totalmente automatizada todos los trámites y procedimientos catastrales, desde el registro inicial de cualquier documento, requerimiento o solicitud presentado en los registros de entrada de las oficinas del catastro, a la emisión de certificaciones y documentos catastrales.

Habilita la actualización de los datos de valoración de bienes inmuebles, la emisión de padrones con las bases liquidables del Impuesto de Bienes Inmuebles, valoración masiva, etc. Las bases de datos que sustentan este sistema utilizan el mismo soporte que la Base de datos de Rentas (BDR).

- **Subsistema de Información Geográfico Catastral (SIGCA)**

Este subsistema es responsable de la gestión de la información gráfica catastral y de aquella otra que se considera complementaria para estos u otros fines. Los procedimientos que tiene asignado son los siguientes:

- Validación, carga y generación de librerías con la información cartográfica de cada parcela.
- Mantenimiento de la cartografía informatizada a través de distintas herramientas gráficas y de georreferenciación.
- Emisión de planos catastrales actualizados rurales y urbanos.
- Emisión de certificaciones catastrales descriptivas y gráficas.
- Emisión y captura masiva de información a través de ficheros de intercambio de cartografía catastral (FICC).
- Elaboración de ponencias asistidas, y modelos gráficos.
- Emisión de otros documentos catastrales e información gráfica.

A su vez se encuentra habilitado para proporcionar información sobre:

- Parcelario (límites de manzanas, parcelas y volúmenes en urbana y polígonos, parcelas y subparcelas en rústica)
- Información complementaria: hidrografía, altimetría, mobiliario urbano, vías de comunicación, ejes de calle, etc.

Es importante destacar, que el nexo de unión en la información lo constituye la referencia catastral, que es el identificador único de todos los inmuebles. A partir de ello, el subsistema se encuentra habilitado para realizar la carga, depuración, visualización, gestión y actualización de la cartografía catastral rural y urbana.

Esto a su vez posibilita obtener de un modo ágil y dinámico la localización, identificación, asignación de la referencia catastral y cálculo de superficies de parcelas y subparcelas rurales así como de las parcelas y construcciones urbanas.

Además permite el ploteo de mapas temáticos y mapas catastrales y cuenta con herramientas de actualización de la cartografía catastral.

- **Base de Datos de Rentas (BDR)**

Aquí se almacenan todos los datos alfanuméricos básicos: titularidades, localización, valor, etc., alimentándose de la información que suministra el SIGECA y sometido a una diaria actualización a través de las comunicaciones con las áreas vinculadas al catastro. Entre otros los procedimientos implementados en este sistema son:

- Carga y actualización de datos titulares, cambios, etc.
- Depuración y consolidación de datos con la información del nivel provincial.
- Servicio de consulta y certificación de ámbito provincial.
- Generación de Estadísticas agregadas.
- Sistema de soporte de decisiones.

Plan de tareas

Conformación de la base de datos del sistema de información territorial

Previo al inicio de tareas, es necesario normalizar y actualizar la información cartográfica del ámbito rural y urbano, con el propósito de conformar una base de datos espacial. Para aquellos datos espaciales que no se encuentran disponibles en formato digital, se deberá prever un relevamiento de campo.

- **Normalización de la cartografía disponible:**

Consiste en un relevamiento de información cartográfica existente en el municipio, tanto en formato papel como digital, y su adecuación para ser representada en un Sistema de Información Geográfica.

- **Actualización de la información cartográfica disponible:**

No solo se debe focalizar en completar los datos espaciales que no hayan sido incorporados hasta el presente año, sino que se procurara definir procedimientos y recursos necesarios para establecer un proceso de actualización cartográfica permanente.

- **Relevamiento de campo de información espacial no disponible:**

Se deberá trabajar sobre la base de un modelo metodológico de producción de cartografía temática mixto, que incluye el postprocesamiento de información satelital, interpretación de fotografía aérea, y la utilización de sistemas de posicionamiento global (GPS) como mecanismos validos para completar el inventario cartográfico.

Estas actividades (normalización, actualización y relevamiento de campo) se deberán desarrollar con el soporte y participación de técnicos y personal del municipio.

Implantación del sistema de información territorial

La implantación de sistema información territorial, consistirá en la instalación de un sistema de información geográfica basado en open source y su adaptación para lograr la interoperatividad con las bases de datos espaciales locales, en el marco de un proceso continuo de formación de recursos humanos y asistencia técnica.

Capacitación destinada a técnicos y personal local

La capacitación tiene como finalidad comprender todo el proceso de implementación de un Sistema de Información Territorial, esto incluye principalmente desarrollar capacidades en edición, administración y visualización de información catastral, a su vez se dictaron un conjunto de módulos auxiliares orientados a dejar capacidad instalada en materia de relevamiento de terreno, actualización del inventario cartográfico, y análisis espacial.

Es importante señalar que la formación para los usuarios del sistema deberá contar además de las instancias presenciales, con una tutoría virtual a través de un campus virtual.

El plan de capacitación, tuvo como objetivo brindar a los participantes los fundamentos teóricos y prácticos requeridos para el procesamiento, análisis e interpretación de información catastral y su eficiente aplicación en la gestión del suelo urbano y rural.

Aplicación de consulta y análisis de información espacial en intranet/ internet.

Se trata de una aplicación basada en software libre, de código abierto (Open Source) que pondrá a disposición de los usuarios la información existente en la Base de Datos del Sistema de Información Territorial. El acceso al sistema será a través de un navegador web.

El tipo de datos a los que logra acceder cada usuario está restringido al rol que se le asigne previamente, siendo los roles previstos en primera instancia la de funcionario o empleado local, ciudadano/a, y usuarios externos.

- **Funcionalidades**

El detalle de la funcionalidad básica correspondiente a la aplicación es la siguiente:

- Desplazamiento sobre el mapa, a través de herramientas que permitan arrastrar el mapa para desplegar áreas que estén fuera de la vista actual.
- Niveles de zoom para que el usuario pueda desplazarse por la cartografía, acercarse o alejarse y consultar la información alfanumérica asociada. El nivel de detalle de la cartografía estará dado por el nivel del zoom, a mayor cercanía, mayor grado de detalle
- Impresión del mapa visualizado y sus referencias, permitirá especificar la configuración necesaria para la impresión. Podrá preparar un documento cartográfico para su impresión, tomando la vista desplegada en la ventana del mapa y también personalizará la apariencia del mapa
- Copia del mapa que se esté visualizando para pegarlo en otro documento.
- Determinará la distancia entre puntos, podrá ser entre dos o más puntos que se irán identificando en el mismo mapa y se marcarán con un clic.
- Ayuda en línea para usuarios finales en cuanto a la descripción, el modo de uso y una descripción del menú
- Desarrollo de consultas para visualización, del tipo localización, acceso a información como por ejemplo “Donde se encuentra una determinada calle”, o “la intersección entre una calle y otra calle” “información sobre cuarteles de bombero”

Podemos concluir que para los gobiernos locales, contar con información oportuna y de calidad permite, planificar y gestionar estratégicamente las oportunidades y los retos que se les presentan, aumentando la capacidad de respuesta en tiempo real a la demandas de información de la gestión interna como así también de la ciudadanía en general.

Uno de los aspectos fundamentales a destacar, ha sido la propuesta de implementación de modo gradual, acompañándolo con un proceso formativo de los recursos humanos vinculados al sistema.

El desarrollo de un sistema de información territorial orientado al catastro a considerado la utilización de los sistemas y la arquitectura de datos existente en el municipio, así como también ha proporcionado un “espacio común” para el intercambio de datos entre los diferentes sistemas del ámbito catastral, generando un proceso de integración y compromiso por parte de las áreas intervinientes.

Esto ha permitido lograr una mayor eficiencia y transparencia en la gestión de la información catastral y tributaria así como también ha fortalecido y optimizado la coordinación municipal.

FALTA FOTO
se les ocurre?

Mecanismos participativos del Plan Estratégico Urbano Territorial

La participación ciudadana en la toma de decisiones (referidas o no al ordenamiento territorial y a la planificación urbana) ha sido una instancia prácticamente inexistente durante la mayor parte de la historia del municipio de Lanús. A partir de la recuperación democrática en 1983, la gestión municipal hegemónica durante 24 años se caracterizó por una concepción muy personalista del poder y de la relación de las autoridades y funcionarios con la ciudadanía. Por lo tanto, la implementación de mecanismos participativos en el municipio (como los que requiere el Plan Estratégico Urbano Territorial objeto de este estudio), requiere la superación de este vacío institucional y de ese tipo de mediación construida históricamente en Lanús entre las demandas ciudadanas y las respuestas gubernamentales.

En este sentido resulta fundamental la necesidad de redefinir el proceso de participación comunitaria en el esquema de toma de decisiones, en especial frente a los distintos problemas que presenta la instrumentación de muchos de los mecanismos a través de los cuales se ejercita (como por ejemplo la encuesta, la Audiencia Pública, los registros de oposición y otros).

Estrategia participativa prevista para el Plan Estratégico

Para alcanzar los objetivos del Plan Estratégico Urbano Territorial, en el marco de un Gobierno con visión y misión estratégica, éste debe sustentarse en la participación y corresponsabilidad en la gestión de la sociedad y el gobierno. Ello requiere de la incorporación de nuevos mecanismos de participación ciudadana.

El objetivo de los mecanismos de participación ciudadana debe ser el de generar consensos en la implementación de las políticas públicas así como en la identificación y resolución de los problemas colectivos. Para ello, debe pensarse cómo articular y promover una participación duradera, inclusiva y de fácil acceso y determinar cuáles son los mecanismos de participación que resultan más adecuados en cada momento y lugar; cómo puede la participación ciudadana mejorar la calidad de las intervenciones y decisiones públicas y qué papel deben asumir las administraciones públicas en los procesos participativos. Estas son cuestiones que deben ser tenidas en cuenta por el gobierno local en la implementación de las herramientas participativas más ajustadas a su realidad local.

La implementación del Plan Estratégico Urbano Territorial requiere la participación de los ciudadanos en el proceso de implementación entre otras razones para dotarlo de legitimidad y lograr la identificación de los habitantes de Lanús con el mismo. Por lo tanto, debe estimularse la participación ciudadana en torno a las principales propuestas e iniciativas de desarrollo.

Asimismo entendemos necesaria la participación ciudadana tanto en el proceso de modificación de la normativa urbanística, como en la movilización de tierras públicas y en la decisión sobre grandes obras públicas.

Objetivos

- Constituir espacios de participación comunitaria para la difusión y revisión del Plan Estratégico Urbano Territorial.
- Dotar al Plan Estratégico de una base social que permita ajustarlo a las necesidades y deseos de la población afectada/beneficiaria.
- Conformar canales de participación que puedan consolidarse y trascender los límites del propio PE, habilitando a una más vasta pluralidad de actores a participar en la discusión de políticas.

Metodología

La estrategia diseñada para garantizar la participación comunitaria en la implementación del Plan Estratégico contempla instancias de participación cara a cara, la realización de sondeos y encuestas de opinión y la habilitación y promoción de canales virtuales para estimular un intercambio más constante y fluido (redes sociales, página web del Plan Estratégico vinculada a la página oficial de la Municipalidad...).

- **Participación cara a cara**

Fig. 36 Asambleas y reuniones vecinales en Lanús
Fuente: google images



Los mecanismos participativos del PE fueron organizados en dos instancias, una de base territorial (zonal) y otra de base intersectorial que convoque a los actores intervinientes en proyectos específicos.

La primera propone la conformación de *reuniones zonales* para la difusión y discusión del documento del PE. Los principales objetivos de dichas reuniones son informar a la población local de la existencia y de las características del Plan, escuchar las opiniones y reclamos de los vecinos, dar lugar al debate y conseguir que los habitantes del Municipio se involucren y se sientan partícipes del Plan Estratégico.

La segunda instancia de participación propone la conformación de *mesas de concertación* para cada una de las obras a ejecutarse, que reúnan a los actores involucrados en las mismas.

1. Reuniones zonales

Se convocará a participar de las mismas a vecinos, miembros de organizaciones sociales, ONGs y asociaciones civiles que tengan incidencia en el área, y representantes del Municipio. Las reuniones serán abiertas a la comunidad local y se realizarán en lugares públicos, que variarán según la zona (escuelas, clubes, Unidades Barriales de Participación, etcétera).

En una primera etapa expositiva, los representantes del Municipio procederán a presentar y explicar el documento final del PE, dándose a conocer una breve síntesis del diagnóstico realizado y detallando las conclusiones a las que arribó el estudio (lineamientos estratégicos y propuestas concretas de desarrollo).

Luego se someterá al mismo a un debate abierto con el fin de discutir los lineamientos y las obras propuestas, escuchar las opiniones que despierten entre los vecinos y conocer cuáles se consideran prioritarios o de mayor urgencia, a escala barrial y municipal. Los representantes del Municipio deberán explicar a los presentes la metodología de trabajo.

El debate se llevará a cabo en comisiones que corresponderán a los siguientes ejes temáticos:

- problemas ambientales
- espacio público
- movilidad y transporte
- situación habitacional
- situación económica y productiva
- gestión y gobierno

Luego del debate en comisiones se procederá a la puesta en común de lo discutido y se votarán mociones para cada uno de los ejes temáticos. De cada reunión zonal resultará un acta que condense los acuerdos establecidos, los desacuerdos, y sienta las bases para la siguiente *reunión zonal*, en caso de que existiera.

Los miembros de cada reunión zonal podrán elegir un delegado o delegada que los represente en otras instancias participativas, como ser las mesas de concertación.

Difusión y convocatoria: Se convocará a los vecinos y miembros de diversos organismos a participar de las reuniones zonales mediante distintos medios:

- Propaganda en medios de comunicación local
- En el boletín de la Municipalidad “El Periódico”, de publicación mensual
- En página Web del Municipio
- Cartelería en la vía pública en los corredores centrales de cada barrio
- Volantes con una breve síntesis de los objetivos y lineamientos del PE y convocatoria a la reunión
- Cartas dirigidas a representantes de las Unidades Barriales de Participación, ONGs, organizaciones sociales, etc.

2. Mesas de concertación

En la medida en que las obras que se decidiera ejecutar lo requirieran, el Municipio convocará a los actores involucrados en cada una de ellas a conformar una mesa de concertación para discutir y decidir sobre aspectos concretos de los proyectos.

Los miembros participantes de cada mesa de concertación se definirían en función del proyecto concreto. No obstante deberá garantizarse la participación de representantes del Municipio, del delegado o la delegada de la reunión zonal implicada (o los delegados en caso de que la obra proyectada afecte a la totalidad del municipio), de representantes de otras jurisdicciones en caso de que se vieran involucrados (Estado Nacional, Provincial, Gobierno de la Ciudad, otros municipios, ACUMAR, etcétera), representantes del sector privado (comerciantes, productores, empresarios, empresas constructoras, etcétera).

La finalidad de las mismas es lograr acuerdos entre los distintos sectores implicados (público, privado) en torno a cuestiones tales como: fuentes de financiamiento, plazos de ejecución, detalles de las obras, o cualquier aspecto que requiriera ser discutido en esta instancia.

- **Sondeos y encuestas de opinión: propuestas de encuestas sobre centralidades**

A continuación se presentan una serie de cinco alternativas de encuestas con el objetivo de incrementar el conocimiento sobre las centralidades del Partido de Lanús. Las centralidades a analizar son:

1. Lanús Este
2. Lanús Oeste
3. Avenida Hipólito Yrigoyen (que engloba Remedios de Escalada y Gerli)
4. Valentín Alsina
5. Monte Chingolo
6. Villa Caraza

La eventual encuesta tendría como objetivos:

- detectar las centralidades efectivamente utilizadas por los habitantes del Partido de Lanús.
- Diferenciar entre las centralidades ubicadas dentro del Municipio de las extra-municipales (p.ej. Lomas, Constitución).
- Detectar si hay usuarios de las centralidades del Partido provenientes de otros distritos.
- Señalar si existen patrones diferenciados de uso por tipo de centralidad, por ejemplo, compras, servicios financieros, ocio y tiempo libre, uso de servicios de salud, trámites, entre otras.
- Describir las formas de llegada a las centralidades, según uso o no de medios de transporte público, auto particular o a pie.
- Recabar las demandas de los usuarios para optimizar el uso y el atractivo de las centralidades de Lanús, diferenciando entre demandas de mayor calidad y diversidad de servicios, atributos simbólicos (efecto de marca y prestigio), mejoras de los accesos, calidad del espacio público, entre otras.
- Detectar la existencia de población del Partido potencialmente usuaria de dichas centralidades pero que no las utiliza, indagando las razones de dicho no uso.

Tipos de encuesta

Es habitual que los mismos objetivos puedan alcanzarse con distintos tipos de encuestas, según la disponibilidad de fondos y de información previa. Para el caso particular de esta encuesta existen 5 formas alternativas. Se presentarán brevemente cada una de estas formas, señalando en cada caso a) una descripción de la metodología, b) los requerimientos necesarios, c) las fortalezas y d) las debilidades.

1. Encuesta por muestreo domiciliaria:

Se trata del tipo de encuesta más tradicional, se realiza por un/a encuestador en domicilios previamente seleccionados con una muestra del universo poblacional. El cuestionario puede durar entre 15-25 minutos. Luego se realiza el cargado de datos y el procesamiento informático de los mismos para la producción de datos, mediante frecuencias simples y, dependiendo de la cantidad de casos, de cruces entre variables (por ejemplo, usos de centralidades según clase social, sexo, grupo de edad, entre muchos otros ejemplos posibles).

Tal tipo de encuesta, en caso de estar bien elaborada y aplicada, es la más representativa desde el punto de vista estadístico. Para ello tiene varios requerimientos; en caso de no poder resolver tales requerimientos no es conveniente realizar este tipo de encuesta, ya que los datos carecerán de validez y representatividad. El primer requerimiento es la construcción de una muestra. Tal muestra tiene que ser representativa del universo a estudiar. Aquí surge el primer problema, puesto que en varios casos, la centralidad es utilizada por población de distintos distritos. Si bien se puede presuponer que tales distritos serán los cercanos a Lanús, esto ya nos estaría indicando que es necesario hacer una muestra que contemple población de, por ejemplo, Lanús y Lomas de Zamora. Esto encarecería bastante la encuesta, ya que la muestra debería ser más grande. Otra opción es limitarnos a las centralidades que usan los habitantes del municipio, en tal caso la muestra podría ser más pequeña que en el caso anterior, pero perderíamos parte de la población real de usuarios de las centralidades. Esto nos plantea un problema para la realización de encuesta de nuestro domiciliaria, ya que realizar una encuesta de población usuaria de Lanús y comunas circundantes precisaría al menos una muestra de 600-800 casos, un dispositivo de encuestadores importantes, lo cual tendría un costo demasiado alto. En función de tales señalamientos, nos parece que esta opción no tiene rendimiento en una mirada de costo-beneficio.

2. Encuesta adosada a Impuesto inmobiliario

Una opción a pensar es la posibilidad de incluir un módulo de encuesta en los impuestos municipales. Se podría hacer en el municipio y hasta en municipios vecinos. En este caso, la muestra se haría posteriormente. Es decir, se repartiría un módulo de encuesta adosado a determinados impuestos y luego se deberían proponer formas de recolección de las mismas. Esto puede ser mediante buzones en lugares de alta presencia de público (estaciones de tren, escuelas, hospitales, comercios, etc.). Una vez recogidas las encuestas, se podría hacer una muestra a partir de datos presentes en las mismas: grupos de edad, sexo, lugar de residencia. Si es indudable que contestarán las encuestas un grupo reducido, de todos modos, con que sobre, por ejemplo, 15.000 formularios respondan 1000, ya se tiene un número suficiente de encuesta. Una vez recogidas las encuestas y elaborada una muestra con un subgrupo de las recibidas, el procesamiento y tratamiento de la información será similar al caso anterior.

Esta opción es a considerar, es preciso que el dispositivo de encuesta se acompañe de publicidad para que la gente se comprometa en contestarla y, sobre todo, en llevarla ya completados a los centro donde se depositarían los formularios. Este es el punto central para que el dispositivo de encuesta no fracase. Lo segundo, pero es más fácil de hacer, es diseñar una encuesta que sea fácilmente auto-administrada, dado que a diferencia del caso anterior, no habrá un/a encuestador para llevar adelante el llenado, evacuar dudas, etc. En el caso que se programe bien el dispositivo de acompañamiento a la difusión de las encuestas, es una opción a tomar en cuenta, ya que el costo del dispositivo de encuestadores del primer caso se reduce a cero.

3. Encuesta telefónica

En la actualidad, cada vez más encuestas se realizan por teléfono. Contribuye a esto la amplitud de la cobertura telefónica, ya sea por línea fija o por celular. Existen programas en las empresas de estudios de mercado que realizan estas llamadas de forma automática, es decir, ya no es necesario encuestadores sino que se realizan mediante programas que al mismo tiempo que realizan la encuesta van cargando los datos. A su vez, estos mismos programas tienen funciones que les permiten armar las muestras a partir de las

respuestas positivas. En efecto, estos programas llaman a miles de números y sólo en un caso muy bajo, eso se sabe, hay respuestas válidas, pero aun así, alcanzaría para armar una muestra de casos. Las encuestas telefónicas no pueden ser largas, no más de 8-10 minutos, puesto que a mayor tiempo de duración, más probabilidad que el encuestado cuelgue sin finalizar la encuesta.

El requerimiento de esta encuesta es contar con el listado de números fijos y de celulares, aunque también se puede restringir a teléfonos fijos. Puede hacerse sólo en Lanús o incluir otros partidos vecinos. Conseguir tales números no es complejo, hay empresas que se dedican a este tipo de encuesta y los números se obtienen por los domicilios. En general los costos son significativamente menores a las encuestas domiciliarias con encuestador y su representatividad estadística puede ser válida. Para ello, es preciso contar con alguna publicidad o campaña de apoyo por parte del Municipio para que las personas llamadas respondan la encuesta. Es decir, que se avise un tiempo antes que durante un período de tiempo a determinar los hogares recibirán un llamado para encuestar información útil para mejorar el Partido. Con tales requerimientos, nos parece una opción a contemplar.

4. Encuesta por internet

La opción de encuestas por internet, también cada vez más extendidas, tiene a favor su muy bajo costo. Existen programas que recogen la información (puesto que son encuestas on-line) y ya la preparan para su utilización. Es decir, los datos se cargan al mismo tiempo que las personas las llenan. Estas encuestas son recomendadas cuando se trata de una población determinada con alta conectividad (por ejemplo, se utiliza mucho para encuestar a grupos profesionales o a jóvenes). El problema es que, obviamente, queda afuera toda la población sin acceso a internet. Es necesario también contar con las direcciones electrónicas del universo de referencia, para lo cual hay también empresas que se ocupan del tema.

Nos parece que se trata de una opción no fácilmente aplicable para el caso que nos interesa, dado que mucha población, en particular de mayor edad y menores recursos no tiene acceso a internet, por lo cual, nos quedaría una parte importante del universo sin cubrir. De todos modos, dado el incesante incremento de la población con acceso a internet, valdría la pena evaluar si no es posible con direcciones electrónicas de un amplio universo (personas mayores y de menores recursos) y en ese caso, a pesar de que las tasas de no respuesta suelen ser altas, podría instrumentarse una encuesta por internet. Es decir, si por ejemplo, se logra hacer una muestra de personas de tercera edad del Partido con dirección electrónica, otra de población viviendo en zonas precarias, etc., aunque la conectividad total de estos grupos no sea muy alta, de todos modos se podría armar una muestra de cada grupo de estas poblaciones y la encuesta sería válida. También en este caso, suponemos que con una buena campaña de promoción por parte del Municipio, las tasas de no respuesta se verían disminuidas y la encuesta podría realizarse.

5. Encuesta en puntos de concentración de población

La última opción es la encuesta en zonas de centralidad a estudiar, pero también en otras zonas del Partido o eventualmente de otros partidos. El objetivo es captar a las personas cuando están en espacios públicos. Idealmente se podrían realizar en las 6 centralidades referidas y si se quisiera captar población que no usa ninguna de tales centralidades para conocer los motivos de su no uso, se pueden pensar otros puntos de encuentro en el Partido, dependiendo de las hipótesis de población no usuario. Por ejemplo, si se supone que son los sectores más altos quienes no usan ninguna de estas cen-

tralidades, se debería realizar algunas encuestas en zonas de concentración de tales sectores (p.ej. clubes, escuelas, lugares de ocio de dichos sectores).

Estas encuestas las realizan encuestadora/es en distintos puntos de concentración de personas, en distintos horarios y días de la semana. Se puede realizar un cuoteo previo por las variables que se consideren más interesantes, por grupos de edad, sexo, nivel socio-económico o que el cuoteo sea por tipos y de uso (cuotas de usuarios de bancos, de servicios públicos, de entretenimientos) y/o por horarios y días, (matutinos, vespertinos o diurnos, durante la semana o el fin de semana). Al igual que en los casos anteriores, si bien la tasa de rechazo puede ser alta, de todos modos resultaría simple llegar a un número de casos suficiente para poder realizar cruces válidos (por ejemplo 600 casos).

Una vez recogida la encuesta, el procesamiento es igual al tipo I de encuesta, usándose los programas informáticos tradicionales para el cargado de datos y el tratamiento de la información. A diferencia de cuando estas encuestas se realizan en forma privada, en caso que el Municipio se decidiera por esta posibilidad, encuestadores claramente identificados como trabajando por un tema municipal deberían idealmente conseguir una mayor cantidad de personas que acepten responder la encuesta que lo que habitualmente logran las encuestadoras privadas.

Nos parece que esta última opción es recomendable, también con el apoyo en el lugar donde estén los encuestadores de campañas de difusión por parte del Municipio. Los dos temas a considerar es que las encuestas no pueden durar más de 8-10 minutos y hay que considerar el tema de cómo y dónde encuestar a los potenciales usuarios de dichas centralidades pero que no las están efectivamente utilizando.

En síntesis, cada una de las 5 opciones presenta ciertos requerimientos, puntos a favor y puntos en contra, que deben ser sopesados para su eventual elección. Si tuviéramos que elegir una de las 5 opciones, nos parece que la encuesta en puntos incidentales tiene las mayores posibilidades de ser exitosa con un costo relativamente bajo, en segundo lugar la encuesta adosada a un impuesto municipal. La opción clásica de encuesta domiciliaria (tipo I) nos parece muy costosa en función de su utilidad. Por último, realizar la encuesta telefónica o por internet es una opción a considerar, sobre todo esta última, pero dependiendo de que efectivamente haya acceso a las direcciones electrónicas de los grupos con menor conectividad. En todos los casos, lo definitorio es la existencia de una buena campaña de difusión antes y durante el desarrollo del dispositivo de recolección de información por parte del Municipio, requisito indispensable en todas las opciones contempladas para que la población sienta el compromiso de responder la encuesta, de la forma en que finalmente se elija realizarla.

Audiencia pública y consejo consultivo

En concordancia con nuestro tercer objetivo, referido a conformar canales de participación que puedan consolidarse y trascender los límites del propio PE, desarrollaremos a continuación dos mecanismos cuya implementación recomendamos incorporar en la gestión municipal, más allá de los alcances del Plan Estratégico.

La audiencia pública

La Audiencia Pública es la más usual herramienta de participación. La definimos como aquella instancia de participación, en el proceso de toma de decisión administrativa o legislativa, en el cual la autoridad responsable de la misma, habilita un espacio para que todos aquellos ciudadanos, habitantes e instituciones intermedias, que puedan verse afectadas o tengan un interés

particular en un acto definitivo a sancionarse, expresen su opinión sobre el asunto objeto de la convocatoria.

Tiene como objetivo lograr que la autoridad responsable de producir el acto administrativo o legislativo, tenga acceso a las opiniones de los habitantes, ciudadanos y/o asociaciones intermedias, en forma simultánea y a través del contacto directo con los interesados, al mismo tiempo de permitir a los habitantes contribuir a la calidad de las decisiones públicas gracias a la presentación de perspectivas y conocimientos provenientes de un amplio y diverso espectro de actores de la sociedad civil. Puede resultar una oportunidad para el logro de consensos básicos entre los ciudadanos y con el gobierno para la adopción y la efectiva implementación de políticas públicas.

La mayoría de las legislaciones que regulan este instrumento incluyen como exigencia para la autoridad pública la obligatoriedad de celebrarla con carácter previo a determinadas decisiones por parte de las autoridades responsables así como la obligatoriedad de fundamentar las desestimaciones de opiniones vertidas por los participantes en caso de no tomarlas en cuenta.

Con estas exigencias lo que se busca es garantizar que el ciudadano pueda tener un ámbito para ofrecer su punto de vista respecto de una posible decisión pública y en segundo lugar asegurar que las opiniones expresadas en las audiencias públicas deban ser consideradas seriamente. En el supuesto que las autoridades por razones de oportunidad y conveniencia decidan apartarse de lo manifestado en la misma, deben ofrecer los justificativos del caso y fundamentar su apartamiento.

La audiencia pública puede convertirse también en una oportunidad de demostrar transparencia en la gestión pública y puede ser útil para mantener o recuperar la credibilidad social de las autoridades públicas.

En la Provincia de Buenos Aires no existe una ley de audiencias públicas a nivel provincial. Sin embargo, existen algunas leyes y regulaciones sectoriales que reconocen la audiencia pública en su procedimiento. Ente ellas podemos mencionar la Ley Integral de Medio Ambiente N° 11.723, que en el capítulo dedicado a la evaluación del impacto ambiental prevé la posibilidad de convocatoria a audiencia pública, cuando la autoridad ambiental provincial o municipal en su caso lo crea oportuno. Las recomendaciones efectuadas por los participantes deberán ser tenidas en cuenta para fundamentar el dictamen de la autoridad ambiental. En este caso, la convocatoria a audiencia pública es facultativa, y en consecuencia no es tomada como una instancia obligatoria del procedimiento.

Vale recordar que el instrumento de la Audiencia Pública no solo sirve a los fines del Plan Estratégico Urbano Territorial o de decisiones en materia urbanística exclusivamente.

Lanús, a diferencia de otros Municipios (por ejemplo, Lincoln, Morón), no cuenta con una reglamentación referida la Audiencia Pública. Por lo tanto, para instituir este instrumento, el Concejo Deliberante debería sancionar una Ordenanza que la regule.

Enumeramos a continuación los contenidos mínimos que debiera regular esa Ordenanza:

- La Audiencia Pública debe tener carácter vinculante.
- La convocatoria debe ser realizada por el Intendente o el Concejo Deliberante.
- Debe ser presidida por el Intendente o el Presidente del Concejo Deliberante, según quien convoca a la misma. El Intendente tiene que ser asistido siempre por el funcionario responsable del área vinculado al tema a tratar y el Presidente del Concejo, por el Presidente de la Comi-

sión Parlamentaria con competencia en la materia sobre la que trate la Audiencia Pública.

- La omisión de la convocatoria a Audiencia Pública, en los casos en que sea obligatoria, debe ser causal de nulidad del acto que se produzca en consecuencia.
- Los participantes deben tener domicilio en el Partido de Lanús.
- Pueden intervenir, a requerimiento de la autoridad convocante, especialistas e investigadores.
- No pueden realizarse votaciones en la Audiencia.
- La autoridad responsable de producir el acto administrativo o legislativo deberá explicitar, en los fundamentos del acto administrativo o legislativo que sancione, de qué manera ha tomado en consideración las opiniones vertidas en la Audiencia Pública, y en su caso las razones por la cual la desestima.
- Conviene efectuar una distinción entre Expositores (Los funcionarios del Departamento Ejecutivo vinculados al objeto de la convocatoria; aquellas personas físicas o jurídicas que se encuentren específicamente relacionadas con la temática de la Audiencia y referidas en el expediente que da origen a la convocatoria; y los Concejales informantes de cada bloque, cuando sea una audiencia pública convocada por el Concejo Deliberante), **Participantes** (toda persona física o jurídica con domicilio en el Partido de Lanús que invoque un interés que se relacione con el objeto de la Audiencia y se inscriba en el Registro habilitado a tal efecto; y los concejales que no oficien de expositores cuando sea una audiencia pública convocada por el Concejo Deliberante) y **Público** (Toda aquella persona que concurra a la Audiencia sin integrar los grupos anteriormente mencionados y sin hacer uso de la palabra).
- Debe establecerse un plazo para las intervenciones de los participantes el que podría estipularse en 5 minutos, con posibilidad de ser ampliados por 5 minutos más a criterio del Presidente de la Audiencia. El plazo para los expertos debería ser mayor.
- Se debe ser muy riguroso en respetar los aspectos formales (convocatoria (su contenido y antelación), inscripción, registro, desarrollo, publicación, etc.) para evitar posteriores impugnaciones.

Consejo consultivo

Además de la Audiencia Pública, creemos importante que se establezca otro mecanismo participativo y de consulta sobre cuestiones urbanísticas y ambientales, que podría ser denominado Consejo Consultivo.

Esto es, un órgano colegiado conformado por Colegios profesionales, centros de investigación, representantes de asociaciones o entidades ligadas a temas urbanísticos y ambientales.

Este Consejo Consultivo tendría funciones de asesoramiento y consulta no vinculantes, con el objetivo de canalizar la opinión de la comunidad a través de entidades especializadas en la materia.

Al igual que en el caso de la audiencia pública, para instituir este instrumento, entendemos necesaria la sanción de una Ordenanza que lo regule, la que debería contener:

- Los integrantes del mismo.
- Debe establecerse su funcionamiento ordinario.

- Deben establecerse los casos en que su dictamen es obligatorio.
- El carácter no vinculante del dictamen del Consejo Consultivo, aunque la Administración debería fundamentar las razones del apartamiento.
- La omisión del dictamen, en los casos en que sea obligatorio, debe ser causal de nulidad del acto que se produzca en consecuencia.
- Debe fijarse un plazo en el que el Consejo Consultivo debe emitir su dictamen

No obstante hemos propuesto los instrumentos de la Audiencia Pública y la conformación de un Consejo Consultivo, creemos que en el mediano plazo debe considerarse posibilidad de implementar el Gobierno Abierto en este camino, ya iniciado por el Gobierno del Municipio de Lanús, a través de la implementación de Carta Compromiso con el Ciudadano.

Bibliografía

- Abba, Artemio P. (1995) "Centros Urbanos y Equipamiento", Capítulo V, GARAY, MAGARIÑOS y otros, El Conurbano Bonaerense / Relevamiento y Análisis, CONAMBA, Ministerio del Interior.
- Abba, Artemio P. (2005) Identificación de actividades centrales. Centralidades tradicionales y nuevas centralidades urbanas. Documento de Trabajo CIHaM, Buenos Aires.
- ACUMAR (2009) Actualización Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo (PISA). Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo.
- ACUMAR (2009) Actualización Plan Director de Drenaje Pluvial de la Cuenca Matanza Riachuelo. Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo.
- ACUMAR (2010) Plan Maestro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos de la Cuenca Matanza Riachuelo. Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo.
- ACUMAR (2011) Saneamiento Cloacal, Informe de Gestión.
- ACUMAR (2011) Expansión de la Red de Agua Potable
- Aguas y Saneamientos Argentinos (AySA). <http://www.aysa.com.ar>
- Archivo Museo Piñeiro: Colección de avisos de loteos en Lanús (1873-1937). Crónicas de las fundaciones de pueblos en los antiguos partido de Barracas al Sud y Lomas de Zamora.
- Archivo Histórico de Avellaneda: Mapas de infraestructura (Fechas varias). Catastro Randrup (1927).
- Atlas Ambiental de Buenos Aires (AABA). <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>
- Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR). <http://www.acumar.gov.ar>
- Augé, M. (1992) Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris: Seuil.
- Berjman, S. y Schávelzon, D. (2010) Palermo. El Parque 3 de Febrero de Buenos Aires. Buenos Aires: Editorial Edhasa.
- Borejko, D., Espinosa, G. y Yañez, C. L. (1989) Lanús: de rural a urbano. Buenos Aires: Sociedad de Arquitectos de Lanús (SAL).
- Instituto Geográfico Nacional (ex IGM): Carta Topográfica de la República Argentina" (1906-1912), escala 1:25.000; Lanús (1945), escala 1:10.000; Lanús (1952), escala 1:10.000; Lanús (1956), escala 1:50.000; Lanús (1962), escala 1:10.000; Avellaneda (1925) escala 1:10.000; Avellaneda (1935) escala 1:20.000; Avellaneda (1945) escala 1:10.000; Avellaneda (1948) escala 1:15.000; Avellaneda (1949) escala 1:100.000; Avellaneda (1956) escala 1:100.000; Avellaneda (1962) escala 1:12.500; Lomas de Zamora (1915) escala 1:12.500; Lomas de Zamora (1940) escala 1:12.500; Lomas de Zamora (1962) escala 1:10.000
- Bozzano, Horacio (2000) Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una Teoría Territorial del Ambiente. Buenos Aires: Espacio Editorial.
- Cámara de Informática y Comunicaciones de la republica Argentina. <http://www.cicomra.org.ar>
- Carrión, Fernando (2008). "Policentralidad: esencia de la ciudad plural". Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, OLACCHI, pp. 7-9.
- Carrión, Fernando (2009). "La centralidad histórica: entre el nacionalismo del pasado (monumento) y el sentido social de hoy (centro vivo)". Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 3, OLACCHI, pp. 7-12.
- Ciccolella, P. y Vecslir, L. (2011) "Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires", Revista riURB (en prensa)

- Cochran, T. y Reina, R. (2011) Torcuato Di Tella y SIAM: Espíritu de empresa en la Argentina. Carapachay, Buenos Aires: Lenguaje claro editora. [First published 1962]
- Comisión Nacional de Comunicaciones. <http://cnc.gov.ar>
- Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires- CONAMBA (1995). El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis. Anexo cartográfico, 2 vol. Buenos Aires: Ministerio del Interior.
- Coordinación Ecológica Área Metropolitana del Estado (CEAMSE). <http://www.ceamse.gov.ar/>
- Cravino, M. C. (2006) Las villas de la ciudad. Mercado e informalidad urbana. Los Polvorines: Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Criterios conceptuales propuestos para la integración, Articulación y actualización tendientes al cumplimiento y Desarrollo del plan director básico de drenaje pluvial, de la cuenca del Río Matanza-Riachuelo, Subsecretaría de Recursos Hídricos, Secretaría de Obras Públicas Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2009
- Cuenya, B. (2004) Grandes proyectos y teorías sobre la nueva política urbana en la era de la globalización: Reflexiones a partir de la experiencia en la ciudad de Buenos Aires. En: Cuenya, B., Fidel, C. y Herzer, H., eds Fragmentos Sociales. Problemas urbanos de la Argentina. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores Argentina, pp. 89-110.
- de Paula, A. S. J., Gutiérrez, R. y Viñuales, G. M. (1974) Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús, 1536-1944. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene".
- Diez, Fernando (1996). Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- Dirección Provincial de Ordenamiento urbano y Territorial- DPOUyT (2007). Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.
- Donato, V. (2008) Industria Manufacturera Año 2007: Observatorio Pyme Regional Conurbano Bonaerense. 1a ed. Buenos Aires: Fundación Observatorio Pyme, Bononiae Libris. Universidad Nacional de San Martín. Universidad Nacional de Quilmes. Universidad Nacional de la Matanza.
- El Periódico del municipio de Lanús, Plan integral de pavimentación, mayo 2011, nro. 21, páginas 08 y 09.
- Eizaguirre, X. y Crosas, C. (2006). El Vedado La Habana. Proyecto y transformación. Barcelona, Edicions ETSAB.
- Espinosa, G. y Torrente, E. (1994) Lanús: la que fue, la que queremos. Buenos Aires: Sociedad de Arquitectos de Lanús (SAL).
- Fernández Larrain, F. (1986) Historia del Partido de Avellaneda: Reseña y Análisis, 1580-1980. Buenos Aires: La ciudad.
- Font, Antonio, coord. (2003) Planteamiento urbanístico. De la controversia a la renovación. Barcelona: Diputación de Barcelona.
- Fundación Ciudad (2002). Foro Desarrollo Sostenible de la Cuenca Matanza Riachuelo. Guía de Trabajo
- Fundación Metropolitana. <http://www.metropolitana.org.ar/>
- Fundación Metropolitana (2005) Nota de Fondo. El servicio sanitario en la región: a Río revuelto... La Gran Ciudad, 2005, Nro. 5.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. <http://www.buenosaires.gob.ar/>
- González López, J. (2008) La era del tranvía eléctrico. Buenos Aires: MJL Ediciones.
- Gorelik, A. (1998) La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- INFOHABITAT, Universidad Nacional de General Sarmiento. <http://www.infohabitat.com.ar/web/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
- Juan Carlos Angelomé, Proyecto urbano integral para el área de acceso al Puente Alsina, Estudio 1EE 487, Municipio de Lanús, Provincia de Buenos Aires, Componente de Infraestructura.

- Koolhaas, R. et al. (1995) S, M, L, XL: small, medium, large, extra-large. New York: Monacelli Press.
- Moudon, Anne Vernez (1986). Built for Change: Neighborhood Architecture in San Francisco. MIT Press.
- Municipalidad de Lanús. <http://www.lanus.gov.ar>
- Oszlack, O. (1983) Los sectores populares y el derecho al espacio urbano. Punto de Vista. Vol. 16, pp. 15-20.
- Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, Energía y Escenarios Energéticos de la Región Metropolitana y la Ciudad de Buenos Aires, 2000.
- Presidencia de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Obras Públicas. <http://www.minplan.gov.ar/contenidos/obraspublicas.html>
- Presidencia de la Nación. Ministerio de Economía. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). <http://www.indec.mecon.ar/>
- Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Infraestructura. <http://www.mosp.gba.gov.ar/>
- Provincia de Buenos Aires (2009) Plan Hidráulico Provincial, Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas, Ministerio de Infraestructura.
- Ruben González, Cecilia Soengas y Gerardo Botasso, "Mantenimiento y Rehabilitación de Pavimentos En Áreas Urbanizadas", LEMaC- Laboratorio de materiales de Construcción Área de Materiales Viales U. T. N. - FACULTAD REGIONAL LA PLATA
- Rögind, W. (1937) Historia del Ferrocarril Sud. Buenos Aires: s/d.
- Rojas, Eduardo, Eduardo RODRÍGUEZ y Emiel WEGELIN (2004). Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. New York: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Rougier, M. y Schvarzer, J. (2005) Estado y empresas en la Argentina: las dificultades para "privatizar" SIAM durante la última dictadura militar. Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti". Vol. 5 (15), pp. 343-366.
- ---- (2006) Las grandes empresas no mueren de pie: El [o]caso de SIAM. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.
- Savino Atilio, Diagnóstico de la situación del manejo de los Residuos Sólidos Municipales y Peligrosos en Argentina, 2000
- Silvestri, G. (2003) El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo. Buenos Aires: Univesidad Nacional de Quilmes.
- Silvestri, G. y Gorelik, A. (1991) San Cristóbal Sur entre el Matadero y el Parque: acción municipal, conformación barrial y crecimiento urbano en Buenos Aires, 1895-1915. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. E. Ravignani". Vol. 3 (1), pp. 81-107.
- Silvestri, G. y Gorelik, A. (2000) Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: El fin de la expansión. En: Romero, J. L. y Romero, L. A., eds Buenos Aires. Historia de Cuatro Siglos. Tomo II. Desde la ciudad burguesa (1880-1930) hasta la ciudad de masas (1930-2000). 2nd ed. Buenos Aires: Altamira, pp. 461-498.
- Solà Morales, M. de (1993). Les formes de creixement urbà. Barcelona: Edicions UPC.
- Stephen Foster y Héctor Garduño, Mitigación de Problemas de Drenaje del Agua Subterránea en el Conurbano Bonaerense – Propuesta Técnica e Institucional, Banco mundial 2004
- Torrente, E. (2004) Planificación Ambiental del Municipio de Lanús, Buenos Aires, Argentina. Tesis de Maestría en Planificación y gestión del medioambiente y los recursos naturales. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid
- Torres, H. (1993) El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990). Buenos Aires: FADU-UBA.
- ---- (2001) Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. EURE. Vol. 27 (80), pp. 33-56.
- UTPMPA, Un Techo Para Mi País (2011). Relevamiento de Villas y Asentamientos en el Gran Buenos Aires. Disponible en: <http://www.untechoparamipais.org/argentina/informe-catastro-buenos-aires-2011>
- Vapñarsky, C. (2000) La aglomeración Gran Buenos Aires: expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991. Buenos Aires: Eudeba.
- Varela, R. (2000) La época rústica en Avellaneda y Lanús hasta 1881. Buenos Aires: Edición del autor.

- Vecslir, L. y Baer, L. (2011). "Reestructuración urbana y mercados de suelo en las centralidades metropolitanas de Buenos Aires". Actas del 1er. Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Visacovsky, N. et al. (2004) La fábrica del conocimiento: los saberes socialmente productivos en América Latina. Rosario.
- Vuotto, M. y Acosta, M. C. (1999) El caso de la cooperativa CIAM: ¿estrategia empresarial o estrategia asociativa? IV Simposio Nacional de Análisis Organizacional, II del Cono Sur. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Autores

Representante técnico del estudio

Dr. Roberto Crespo Armengol

Coordinadora

Arq. Laura Schächter

Equipo de consultores

Evaluación socioeconómica

Dr. Gabriel Kessler

Evaluación económica y costeo de proyectos

Mg. Ricardo Yomal

Evaluación ambiental

Dra. Andrea Gutiérrez

Ing. Alejandro Jurado

Normativa y gestión urbana

Dr. Luis De Gregorio

Dra. Gabriela Castillo

Arq. Marcelo Corti

Planificación urbana

Arq. Marcelo Corti

Diseño urbano

Arq. Pablo Vela

Diagnóstico e historia urbana

Dr. Adrián Gorelik

Dr. Daniel Kozak

Dra. Lorena Vecslir

Infraestructura, tránsito, transporte y movilidad

Ing. Adrián Quaini

Dra. Andrea Gutiérrez

Colaboradores

Lic. Juan Martín Piccirillo

Lic. Jorge Sánchez

Comunicación y difusión

Lic. Laura Corti

Dibujo y documentación

Arq. Christian Silva

Asistente administrativo

Dra. Sandra Arce

Colaboradoras

Arq. Paula Imperatore

Sofía Meyrelles Torres

