

Mercedes

Experiencia urbanística



Ciudades para armar
Cátedra
Dr. Arq. Guillermo Tella

Mercedes

Experiencia urbanística

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO

Decano

Arq. Luis Bruno

Vicedecano

Arq. Guillermo Bugarin

Secretario General

Arq. Ariel Misuracca

Director de la carrera de Arquitectura

Arq. Lucas Gilardi

Coordinador del Área de Urbanismo

Arq. Polo Jaimes

Cátedra CIUDADES PARA ARMAR

Profesor titular

Dr. Arq. Guillermo Tella

Jefe de Trabajos Prácticos

Arq. Alejandro González

Equipo docente

Arq. Cecilia Latapie

Arq. Celeste McGary

Arq. Sebastián Malleville

Arq. Alan Gancberg



UBA, FADU.
Universidad de Buenos Aires Facultad de Arquitectura
Diseño y Urbanismo

Mercedes

Experiencia urbanística

Ciudades para armar

Cátedra

Dr. Arq. Guillermo Tella
Profesor titular



Tella, Guillermo

Mercedes : experiencia urbanística / coordinado por Guillermo Tella. - 1a ed. - Martínez : Ediciones Azzurras, 2017.

120 p. ; 21x15 cm.

ISBN 978-987-25839- -

1. Arquitectura. 2. Urbanismo. 3. Desarrollo Social. I. Tella, Guillermo, coord. II. Título
CDD 711

Edición y diseño:
ED. Rosanna Cabrera

© Guillermo Tella
www.guillermotella.com
© Ediciones Azzurras 2017
ISBN: 978-987-25839- -

Noviembre de 2017
Ediciones Azzurras
www.edicionesazzurras.com.ar
edicionesazzurras@gmail.com

Queda hecho el depósito que indica
la ley 11.723

Impreso en Argentina
Sistema on demand
prynthos@yahoo.com.ar



La reproducción total o parcial de este libro, en cualquier forma que sea, idéntica o modificada, no autorizada por los editores, viola derechos reservados; cualquier utilización debe ser previamente solicitada. Los autores y colaboradores se hacen responsables por el material aquí publicado, deslindando a la editorial de toda responsabilidad, tanto ideológica, política u otras aquí expuestas.

Agradecemos a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-UBA), al Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente (ISU) y a la Municipalidad de Mercedes.

A quienes colaboraron en el libro: Cecilia Latapie, Mora Kestelman, Alejandro González y Celeste McGarry.

Y a los estudiantes que cursaron la materia *Ciudades para armar* en el período 2016, cuya producción es parte material de este libro y por la voluntad de trabajo que demostraron en su concreción.

“La gente me dice que predica el futuro,
cuando todo lo que quiere hacer es prevenirlo.
Mejor aún, **construirlo.**”

RAY BRADBURY

ALUMNOS

Alba, Matías Jorge
Álvarez Martínez, Julio
Benítez, Carolina
Berra, María Florencia
Bertot, Julieta María
Bosch, Joaquín
Cafaro, María Carolina
Campa, Juan Manuel
Casasco Hamed, Mariano Yamil
Corrales, Melany Guadalupe
Cossarini, Hernán
Cuello Oderiz, Ornella
Davero, Julia
De Tomasi, Federico Agustín
Drews, María Belén
Etcheverry Rodil, María Agustina
García, Ana Paula
García, Ángel
Gaviño, Maximiliano Eduardo
Giannone, Yamila Alejandra
Iino Cotado, Sofía

Ingrao, Daniel Leonel
Lafis, Melina Elena
Martínez Rivero, Rodrigo Sebastián
Medrano, Rocío Belén
Mella, María Eugenia
Monaldi, Milagros
Otamendi, Alejandro Adrián
Palmieri, Antonella Soledad
Passuni, Regina Fara
Pasut, María Victoria
Piana, Esteban Fernando
Raggio, Nicolás Mario
Ricci, Brenda Yamila
Riolfio, Elizabeth Andrea
Rondini, Ana Laura
Rossi, Daiana Mariel
Saravia Tolosa, Pedro
Spataro, Noelia Denise
Ticera Orondo, Mariano
Yagüe, Catalina Pilar
Zuñiga Rossetti, Sabrina Inés

Índice

EL PAPEL DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS.....	9	ÁREA URBANA.....	27
DR. ARQ. GUILLERMO TELLA		INFRAESTRUCTURA Y ACCESIBILIDAD.....	31
INSTRUMENTOS DE EQUILIBRIO REGIONAL	11	DESARROLLO SOCIAL.....	37
EL NUEVO ROL DEL URBANISTA.....	13	Educación.....	37
ARQ. ALEJANDRO GONZÁLEZ		Salud.....	38
CIUDADES PARA ARMAR.....	17	Áreas de encuentro y recreación.....	38
FUNDAMENTOS.....	17	Hábitat.....	40
PROPUESTA.....	18	Base productiva del sector primario.....	41
Objetivos generales.....	18	Sector industrial.....	41
Objetivos específicos.....	18	Residuos sólidos urbanos.....	41
CONTENIDOS GENERALES.....	19	DIAGNÓSTICO.....	43
MODALIDAD CURRICULAR.....	19	LA CIUDAD QUE SE VE.....	43
MERCEDES: CIUDAD PARA ARMAR.....	21	ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	46
ORIGEN DE LA CIUDAD.....	24	ECONOMÍA LOCAL.....	46
CENTRALIDAD.....	26	Algunas problemáticas.....	48
Rol regional.....	26	MATRIZ FODA.....	49
Rol microrregional o local.....	27	PROPUESTA DE ACCIÓN.....	55
		REZONIFICACIÓN URBANA.....	55
		PROPUESTA 1:	
		AUMENTAR LA DENSIDAD POBLACIONAL DEL ÁREA CENTRAL.....	59
		Revalorización de suelos.....	59
		Instrumentos de gestión.....	59
		Gestión de aplicación.....	60
		Zonas con riesgo de degradación.....	60

PROPUESTA 2:		PLAN DE DESARROLLO SOCIAL	97
DIVERSIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES...	64	PATRIMONIO - IDENTIDAD - INCLUSIÓN.....	97
Revitalización del área ribereña y revalorización del río	65	Identidad cultural.....	97
<i>Áreas verdes</i>	65	Proyecto 1.....	98
<i>Parque lineal</i>	68	<i>Mercedes coopera</i>	98
<i>Equipamiento y espacio público inundable</i>	69	Proyecto 2.....	98
<i>Probleáticas ecológicas</i>	71	<i>Mercedes celebra</i>	99
<i>Proceso de gestión de residuos sólidos urbanos</i>	73	Proyecto 3.....	99
PROPUESTA 3:		Mercedes coopera.....	99
PUEBLOS PERIFÉRICOS: CASO GOWLAND	91	Nuevos espacios cooperativos.....	100
<i>Etapas de implementación</i>	85	Beneficios de un espacio cooperativo.....	101
PRODUCCIÓN Y EMPLEO.....	86	Programa “Mercedes celebra”.....	104
Incubadoras productivas.....	86	Feria artesanal.....	105
<i>Objetivos</i>	86	Programa de reestructuración de la Esc. Téc. N° 1.....	107
<i>Propuesta territorial</i>	87	<i>Propuesta arquitectónica</i>	107
<i>Objetivos generales</i>	89	<i>Propuesta institucional</i>	109
<i>Proyectos</i>	89	<i>Ofertas</i>	110
<i>Método de análisis</i>	89	EXPERIENCIAS DEL TRABAJO ACADÉMICO-PEDAGÓGICO.....	111
Análisis de actividades económicas.....	91	Experiencia: docentes.....	112
<i>Objetivos específicos</i>	92	Experiencia: estudiantes.....	115
Centro de ruptura.....	92	EQUIPO DOCENTE.....	117
<i>Programa</i>	92	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	119
<i>Estrategia</i>	92		
<i>Etapas de ejecución</i>	93		
Conclusión.....	95		

El papel de las ciudades intermedias

Las ciudades tienen orígenes diferentes pero crecimientos similares, cuentan con un núcleo histórico-institucional, con infraestructura ferroviaria a la que se le superponen (tiempo después) las rutas del transporte vehicular. La ciudad crece al ritmo de las subdivisiones de las manzanas fundacionales, de las quintas aledañas y de las chacras próximas, que fueron valorizando la tierra rural y la propia ciudad con autonomía de los servicios públicos. Hoy muchas de esas ciudades forman constelaciones metropolitanas.

Argentina cuenta con una población altamente urbana. El índice de urbanización es superior al 89%. En la actualidad, mientras aproximadamente el 50% de la población del país reside en seis grandes ciudades o aglomerados; cerca de un 32% lo hace en 273 ciudades de tamaño medio (10 mil a 500 mil habitantes), que coincidentemente se corresponden con ciudades de carácter intermedio. Esto da cuenta del peso específico que tienen en la definición del sistema urbano nacional.

GUILLERMO TELLA

Arquitecto y doctor en Urbanismo
Profesor titular de Ciudades para armar
(FADU-UBA)

Sin embargo, su importancia suele verse eclipsada por las ciudades metropolitanas que concentran 40, 50 ó 400 veces su población.

Las ciudades intermedias pierden visibilidad en un territorio de desarrollo desequilibrado, de modo que la escala intermedia debiera ser considerada como estratégica. En términos generales, encontramos en nuestras ciudades determinadas problemáticas críticas recurrentes, identificadas en casos recientes, que podrían sintetizarse en:



Mancha urbana de Mercedes.



Mancha urbana de Balcarce.

- Un débil papel asumido por las (numerosas) ciudades de tamaño medio.
- Dispersión urbana en baja densidad y acceso desigual a infraestructuras.
- Dificultad de acceso a viviendas adecuadas y a equipamiento básico.
- Procesos crecientes de fragmentación social y segregación residencial.
- Demanda de producción de vivienda colectiva para diferentes sectores sociales.
- Conflicto entre usos, falta de planificación y marcos normativos vetustos.
- Ausencia de instrumentos apropiados para equidistribuir cargas y beneficios.
- Conflictos de tránsito vehicular, superposición de modos y ausencia de red.

- Fragilidad ambiental producto del consumo especulativo del paisaje natural.
- Disposición final de residuos sólidos urbanos con escasa tecnificación.

Es necesario, entonces, pensar en las ciudades intermedias como el punto de apoyo para promover un mayor equilibrio regional. Si bien, cuentan con un bagaje de instituciones y empresas, así como infraestructuras y conexiones que otras no poseen, requieren del diseño de políticas de descentralización, aprovechando el mayor crecimiento relativo de ciudades, observado en el último medio siglo respecto de los grandes centros urbanos.

Instrumentos de equilibrio regional

Dado que este crecimiento no siempre fue acompañado de un desarrollo proporcional en los sectores productivos y en la provisión de servicios e infraestructura básica, el desafío es dotar de equipamiento urbano (sanitario, educativo, cultural, habitacional, etc.) en aquellas ciudades consideradas de carácter intermedio. La oportunidad que ofrece esta escala para la planificación resulta mucho más apropiada para capitalizar las condiciones locales.

Con una planificación ajustada al territorio, elaborada desde lógicas ascendentes (de abajo hacia arriba) y siguiendo estrategias de gestión, las ciudades de carácter intermedio se podrán posicionar competitivamente. Un objetivo central debiera ser el incremento de la diversidad social en el espacio: las ciudades capaces de afrontar esa situación fueron aquellas que encararon estrategias de desarrollo local, desde lo local propiamente dicho.

Los gabinetes municipales deberán asumir el liderazgo en la conducción de los procesos de transformación del territorio y establecer reglas de juego para los diferentes agentes intervinientes. Y, también, tendrán que recuperar a la participación como motor de crecimiento y de mejoramiento de la calidad de vida y de legitimación de las políticas públicas. En consecuencia, se considera indispensable para nuestras ciudades:

- Definir políticas nacionales y locales de planeamiento regional y urbano.
- Repensar nuestro territorio en términos de equidad y de inclusión.
- Dotar a las ciudades de redes de infraestructura y de equipamientos.
- Producir viviendas masivas para afrontar las demandas habitacionales.
- Impulsar estrategias de densificación conducida en áreas servidas y equipadas.
- Proteger el paisaje natural y cultural, principalmente en ciudades de tamaño medio.
- Actualizar los marcos normativos locales de regulación edilicia y urbanística.
- Desarrollar instrumentos urbanísticos de redistribución de cargas y beneficios.
- Transformar los viejos catastros físicos en sistemas digitales multifinalitarios.
- Capacitar a los equipos técnicos locales en el manejo de nuevas herramientas.

Con lo cual, para un mayor desarrollo, sustentable en el tiempo y capaz de mejorar las condiciones de vida de su población, la ciudad debe aprovechar esas oportunidades.

El nuevo rol del urbanista

Arq. Alejandro González

Desde *Ciudades para armar* investigamos cómo concebir nuevas formas de pensar el urbanismo, aspiramos a acceder a las verdades que laten en el seno de la sociedad, pero que se mantienen esquivas entre los especialistas que hoy en día hegemonizan la actividad.

La inclusión social es la estrella del momento, pero el individuo no está presente en los parámetros de estudios urbanos y sociales. En los albores del sistema imperante, en pleno siglo XIX, Wilde nos advertía que “el individualismo es lo que se debe realizar bajo el socialismo”. Al tener garantizada la perpetuidad de la especie, al tener la alimentación y el cobijo resueltos ya no es necesario encolumnarse detrás de los grandes paradigmas del pasado: *macho o hem-*

bra, romano o bárbaro, laico o religioso, comunista o capitalista. Hoy cada uno puede ser como siente, no necesita adormecer sus pulsiones internas en pos de un bien común y superior. Esta expresión que se fortalece es la expresión inequívoca de la liberación que Wilde le exigía al socialismo en sus inicios, la realización individual como resultado de la lucha colectiva. Ya no da vergüenza sentir distinto, vivir libre, expresar la diferencia.

La sociedad no demanda innovación, es el mercado el que la impone. La sociedad demanda tradición, todos añoran vivir como antes, la inmensa mayoría de las películas de ciencia ficción muestran futuros compuestos principalmente de pasado icónico con algún rasgo tecnológico.

No hay un arte mejor que otro, no hay evolución en el arte, cada obra, cada artista es expresión de su época y la cosmovisión que lo abarca; con la ciudad pasa lo mismo. La ciudad como obra colectiva máxima es la expresión de las ansias y el sentir de su época, de su momento. El urbanismo propositivo fracasa antes de empezar a actuar, el urbanismo propositivo es una sinrazón intelectual; el único urbanismo posible es el urbanismo reactivo. Primero existe el fenómeno y luego se lo capitaliza.

Entonces, qué ¿nos proponemos ubicar al individuo y sus sensaciones primarias a la cabeza de todo análisis? La poesía como única salida a la alienación de lo masivo, el recuerdo ancestral y el inconsciente

colectivo es lo que prima y donde lo tecnológico es una sombra informe en los muros de la caverna platónica. Entonces... cómo ¿la acción por la metáfora?

Sábato decía que las metáforas son eficientes en la medida en que se alejan del objeto a que aluden. La metáfora es útil precisamente porque representa algo distinto. Pero no totalmente distinto; lo que quiere decir que hay un núcleo común, hundido y oculto por los atributos exteriores; y cuanto más lejana es la metáfora, menor es el número de atributos comunes y más profundo es, por lo tanto, el núcleo idéntico. Desde ahí ese poder de alcanzar esencias profundas que tiene la poesía.

A través a las metáforas sabemos quiénes somos y podemos diferenciarnos, nos permiten hablar de quiénes somos y cuáles son nuestras metas.

Todos sabemos quiénes somos, pero a menudo estamos tan ocupados haciendo lo que hacemos, presos de la sociedad que dicta consumir y fotografiar, que es imperioso que aparezca el urbanista, como un cordial



Exposición docente.

observador que toma apuntes y hace cuentas, para resolver sus encrucijadas y hallar sus metáforas. Por consiguiente, el urbanista vendría a ser el *maestro de lo obvio*, una vez que menciona su metáfora todos al unísono dicen “¡Por supuesto! Eso es exactamente lo que ansiamos”.

No hay lugar para la “invención”, en lo obvio, en lo aparentemente banal, está la respuesta a todo. Es necesario concebir a la ciudad como metáfora del juego inicial, en donde los sueños se expresan, y donde toda ocupación y necesidad nacen. La ciudad se configura a partir de la conjugación de los sueños colectivos. Metáfora de ¿qué cosa es una plaza? ¿una calle? ¿un aeropuerto? ¿un distrito residencial? ¿un shopping? Cada vez que abrigamos un nuevo sueño, que ideamos un nuevo proyecto, que producimos en forma tridimensional alguna nueva tecnología electrónica o mecánica, damos a luz en el mismo instante al *bien* y al *mal*. Ambos coexisten en nuestra idea de cómo mejorar el mundo. La inmensa mayoría de las propuestas del planeamiento urbano y regional provienen

del escritorio de teóricos que analizan datos y determinan científicamente los pasos necesarios para que las ciudades evolucionen y se preparen para un porvenir garantizadamente incierto (cuando desde la quietud de un escritorio nada bueno puede obtenerse). Si nos detenemos a observar en una esquina cualquiera de una metrópolis planetaria concluiremos que vivir es lo más raro del mundo, la mayor parte de las personas apenas si existen. Parafraseando a Bradbury, quien decía hace más de 60 años que, no se sabe si la calle del mañana estará atestada de seres humanos con diminutas radios-caracol susurrándoles en los oídos, mientras el mundo y sus problemas queden olvidados, a un costado. O sí, por el contrario, y por obra de un milagro, llevaremos estetoscopios supersónicos durante nuestras caminatas, de modo que cada uno pueda escuchar el sonido del corazón del prójimo. Solo sé que sería interesante caminar por esa calle y pensar y escribir sobre todo eso, antes que se ponga el sol de ese atardecer.

Las metáforas, al igual que la poesía

son la esencia de las cosas, símbolos compactos de vidas posibles o imposibles. El don de compactar la experiencia, la vida en la ciudad, en paquetes de tamaño conveniente es vital. Esa debería ser la ambición del urbanista.

Exposición de estudiantes.



Ciudades para armar

Fundamentos

Para actuar en territorios complejos y en constante mutación es necesario desarrollar un pensamiento estratégico, riguroso en cuanto al conocimiento, implementación y evaluación de resultados y, a la vez, lo suficientemente creativo y flexible para articular las variables que rigen el crecimiento de las ciudades. Basado en esta perspectiva, el desafío

de la formación universitaria es otorgar herramientas que desde la gestión, permitan comprender las realidades urbanas y proponer no sólo diseños ad hoc, sino también metodologías que brinden respuestas adecuadas en un contexto complejo.



Propuesta

La ciudad como producto cultural de la sociedad no sólo alberga una comunidad sino también permite su crecimiento y desarrollo. La manera en que una ciudad crece deviene de procesos de acuerdos colectivos. Entender estos procesos desde su lógica interna, sus problemáticas, causas y tendencias es uno de los ejes de estudio de la materia, junto con el diseño de estrategias de acción e instrumentos de gestión que permitan actuar en esta construcción colectiva.

Desde esta perspectiva, la asignatura perteneciente al área de Gestión Urbana Contemporánea, *Ciudades para armar*, busca:

Generar un espacio curricular de experimentación conjunta, destinado a formular herramientas de intervención y gestión para implementar las diversas propuestas urbanas.

Y, a su vez, propone:

La creación de mecanismos de gestión que articulen situaciones urbanas complejas, desde una mirada integral de las variables sociales, ambientales, culturales, productivas e institucionales.

Este espacio de experimentación conjunta, incluye tanto a los estudiantes, docentes y especialistas en cada temática, como a todos los actores sociales que comparten el territorio.

Objetivos generales

- Proporcionar herramientas y bases metodológicas para la implementación de proyectos urbanos.
- Desarrollar pensamiento activo crítico y estratégico en los distintos campos de actuación del planeamiento urbano.

Objetivos específicos

- Desarrollo de capacidades conceptuales, metodológicas e instrumentales en gestión urbana.
- Elaboración y evaluación de estrategias de intervención en contextos: físico, socioeconómico, legal-institucional y político-cultural.
- Evaluación y conducción de procesos de gestión.

- Desarrollo de una mirada integral de la ciudad, su medio ambiente, su organización socioterritorial y, la relación entre lo urbano y la arquitectura.

Contenidos generales

Mediante el dictado de clases teóricas y el desarrollo de trabajos prácticos de taller se propicia un pensamiento crítico destinado a analizar, interpretar e intervenir en las dinámicas de la ciudad actual.

Para ello, la estructura de contenidos de la asignatura está definida por tres unidades temáticas:

1. Estrategias de gestión e intervención en la ciudad

- Criterios a considerar para planes y proyectos urbanos (escalas, espacios, tiempo, morfología, territorio, ambiente, paisaje, sustentabilidad).
- Factores que inciden en el desarrollo de una propuesta: niveles de decisión y de actuación (local, municipal, metropolitana, estrategias de asociación

público-privadas) y la ponderación de efectos ambientales.

2. Instrumentos de participación y de promoción

- Las herramientas para desarrollar procesos participativos: políticas de participación y de concertación, programación y gestión, mapeo de actores, consulta urbana, pacto urbano, actuación multiactoral.
- La equidistribución de cargas y de beneficios territoriales: impuesto predial, transferencia de potencial constructivo, coeficientes de aprovechamiento, banco de tierras.

3. Instrumentos de regulación y de gerenciamiento

- Las herramientas para regular procesos urbanos: código urbanístico y de edificación, código ambiental y del espacio público.
- Los modelos estratégicos para gerenciar proyectos urbanos: urbanización consorciada, operaciones condicionadas, convenios urbanísticos, programas de actuación, monitoreo y seguimiento, control de los procesos urbanos.

Modalidad curricular

Sobre un sector urbano complejo de la ciudad, en el que convergen situaciones, procesos, actores, intereses y tensiones concretas de la realidad, se plantea llevar a cabo las actividades teórico-prácticas previstas mediante una dinámica de trabajo grupal.

La asignatura busca capacitar a los estudiantes en el análisis de los problemas de una ciudad (la lógica interna, las causas y las tendencias), en el diseño de propuestas y en la implementación de estrategias de acción.

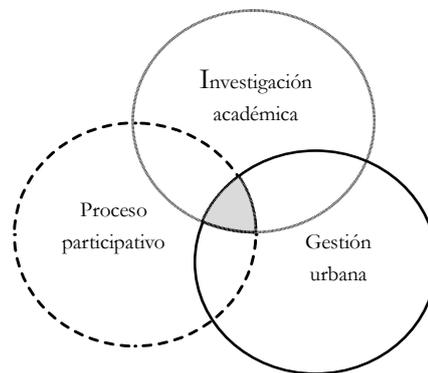
En este contexto, se aspira a “aprender haciendo”, incorporando los saberes

para su aplicación práctica. Se focaliza en el análisis de los conceptos generales con los que se define la ciudad, la interpretación de los procesos con los que se constituye el territorio, los mecanismos para identificar problemas urbanos y las herramientas para ofrecer diferentes propuestas de solución.

De esta manera realizan propuestas urbanas dirigidas al diseño y aplicación de las estrategias de gestión e intervención en la ciudad, los instrumentos de participación y promoción, y los instrumentos de regulación y gerenciamiento.

Cada clase está conformada por un *módulo teórico*, donde se plantean los criterios conceptuales y metodológicos, y un *módulo práctico*, destinado a la ejercitación en el taller de los temas correspondientes a cada una de las unidades temáticas.

Las clases teóricas cuentan con visitas de especialistas en distintas disciplinas relacionadas al urbanismo, donde se trataban temáticas económicas, de movilidad, sustentabilidad, ambiente, sociología y políticas públicas, entre otras.



Carga horaria total: 60 horas

Carga horaria semanal: 4 horas

Dictado: segundo cuatrimestre

Turno: noche

Tipo de promoción: directa

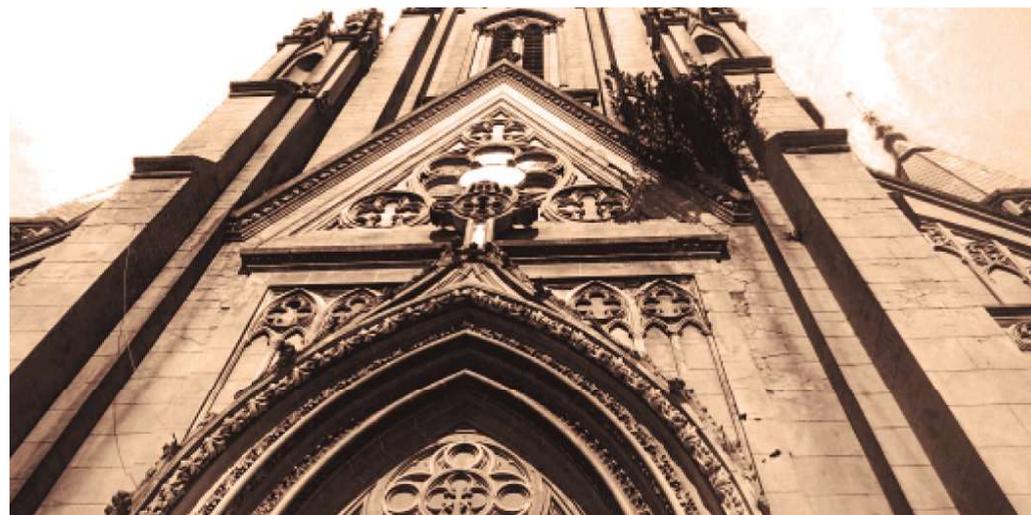
Ubicación en el plan de estudios: nivel 5^{to} y 6^{to}

Correlatividades: TP; HI - EI - II

Finales: IAC - ITC - ITE - FAA - MAT. II - AIII - MI - RA

Mercedes

Ciudad para armar



Ciudades para armar propone generar un espacio curricular de experimentación conjunta destinado a formular herramientas de intervención y de gestión dirigidas a la implementación de las propuestas urbanas:

Se plantea el diseño de mecanismos de gestión que afronten creativamente situaciones urbanas complejas y que reconozcan la diversidad de actores sociales en el territorio.

Para ello, el primer modelo de intervención elegido ha sido la ciudad de Mercedes, una ciudad intermedia con alrededor de 63 mil habitantes, perteneciente al Municipio de Mercedes, a 100 km al oeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

En el marco del acuerdo realizado entre el Municipio de Mercedes y la cátedra *Ciudades para armar*, a cargo del doctor arquitecto Guillermo Tella, dictada en el sexto año de la carrera de Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA); un conjunto de docentes y alrededor de cuarenta estudiantes realizaron la primera visita a la ciudad, a fin de armar un diagnóstico socioterritorial de las fortalezas y debilidades del lugar, que permitan operar sobre el territorio.

Recibidos por el Intendente Municipal, doctor Juan Ignacio Ustarroz, quien estuvo acompañado por el Director de Planeamiento de la Municipalidad, el arquitecto Miguel Brady, se dio inicio al proyecto que busca formular lineamientos propositivos para



Asambleas participativas.



Charlas teóricas.



poder operar sobre la ciudad, dando respuestas a las diferentes problemáticas. Tanto el Intendente como el Director de Planeamiento, pusieron a nuestra disposición varios recursos municipales, su colaboración para ayudar en la tarea que los estudiantes y docentes fuimos a realizar en la ciudad, también nos brindaron valiosos aportes de material sobre la ciudad ya que, desde el Municipio, presentaban varias inquietudes a resolver sobre cuestiones urbanas por lo que impulsaron el trabajo en conjunto, enmarcándolo dentro del desarrollo de las propuestas de planeamiento y gestión urbana integral y, teniendo en cuenta que los datos y estudios que realicen los alumnos pueden ser realmente beneficiosos para el desarrollo de políticas a futuro, para aplicarse en la ciudad. El arquitecto Brady se encargó de brindarnos un pantallazo general de lo que es el Partido de Mercedes, incluyendo sus localidades, expresando particularidades diversas de los distintos sectores que ocupa la ciudad, características

topográficas, históricas, haciendo hincapié en la zona Gowland-Agote, donde se estudia el impacto ambiental que ocasionará la instalación de la Cárcel Federal y el traslado de la Unidad Penitenciaria N° 5, además de brindar datos del Sector Industrial Planificado y las características que adopta la Cuenca del Río Luján, en su paso por la planta urbana y las zonas que a raíz de los últimos fenómenos climáticos fueron afectadas por su desborde.

Las decisiones se definen desde la búsqueda de consenso en diálogo con los distintos actores sociales, entre los que cuales cabe destacar al Intendente del Municipio, su equipo administrativo, distintas organizaciones sociales, vecinos, productores y profesionales, en marco de audiencias públicas desarrolladas en el Municipio.

Luego de la visita, se dio inicio al trabajo de taller. El desarrollo del diagnóstico se basó en el análisis del territorio, de los actores sociales, las necesidades planteadas y las fortalezas detectadas en la ciudad.

El grupo tuvo previsto un calendario de varias visitas para cumplir con el trabajo de campo necesario y, a su vez, los vecinos de la ciudad se hicieron presentes en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU) para brindar sus aportes al diagnóstico urbano.



Equipo docente y estudiantes reunidos con las autoridades locales.

Origen de la ciudad

La ciudad de Mercedes nace a fines del siglo XVIII, como parte del sistema de fortines a lo largo del Río Salado, llamada *La Guardia del Río Luxán*.

En 1750 empieza a desarrollarse el clásico trazado en damero, que caracteriza desde entonces su trama central alrededor de la Plaza de Armas, estableciéndose un “*patern*” de asentamiento mononuclear. Si bien, en el entorno se desarrollan actividades agrícola-ganaderas, en el área urbana se localizan desde el principio los servicios indispensables para el conjunto de la región.

Con estas características surge la Guardia de Luxán que más tarde constituiría el núcleo urbano de Mercedes.

A partir de la primera mitad del siglo siguiente se consolida y se afirma en su rol de centro regional de servicios. Posteriormente se ordena el tejido y la Villa de Mercedes se centra alrededor de la plaza principal y se proyecta la ampliación de la ciudad.

En la primera mitad del siglo XIX, Mercedes recibe la inmigración irlandesa que suma su cultura a las ya establecidas de raíces españolas y criollas, e incorpora la ganadería ovina a las actividades ganaderas existentes. Más tarde vendrían los italianos y contribuirían en la construcción de importantes edificios públicos y en la configuración del cinturón frutihortícola de gran significación para el área. Otra migración importante fue la francesa que aportó en diversos aspectos, como la carpintería, la construcción de



Vista del edificio municipal.

carruajes, las panaderías, entre otros.

El período de mayor esplendor de la ciudad de Mercedes empieza en la segunda mitad del siglo XIX, con la localización de la sede del Departamento Judicial y del Arzobispado, convirtiéndola definitivamente en la sede de una amplia región de influencia. La primera autoridad municipal de Mercedes se constituyó en marzo de 1856, cuando fue

nombrado gobernador el señor Mariano Saavedra, coincidiendo con la inauguración de la Estación. La llegada del Ferrocarril Oeste contribuyó a potenciar el rol central de Mercedes.

En relación con el desarrollo urbano, se consolida el eje que va desde la Plaza Central a la Estación y se localizan en su entorno numerosos e importantes comercios. El área rural acompaña este auge con un importante desarrollo de la actividad agropecuaria.

Los ranchos de adobe y paja fueron reemplazados por casas de ladrillos y techos de azotea. Se inicia la construcción de un nuevo templo y se consolida el centro cívico religioso comercial y, en 1886, se instituyó el actual régimen municipal con la figura del Intendente y del Concejo Deliberante.

El edificio municipal se localiza en uno de los lados de la Plaza Central, en ángulo con el que ocupa la Catedral, consolidando la importancia del conjunto como corazón o área central de la ciudad. Se reubicaron el cementerio y la cárcel, localizándolos extramuros.

El área urbana adquiere una gran homogeneidad al construirse sin solución de continuidad sobre la línea municipal hasta los 7 m de altura en calles de 14 m de ancho y se accede a los más modernos servicios: agua corriente, calles empedradas, cloacas, telégrafo y, posteriormente, el teléfono. Todas estas características motivaron que a finales del siglo XIX, esta ciudad fuera propuesta como capital de la Provincia de Buenos Aires, siendo elegida finalmente La Plata para dicho rol. Sin embargo, a Mercedes se la siguió



Vista de la Catedral.

considerando “La Perla del Oeste”. La ciudad poseía muchos edificios de alta calidad arquitectónica, pero, en el siglo XX, la arquitectura ciudadana se amanaera y pierde algunos de sus exponentes anteriores. Los nuevos edificios públicos adquieren características monumentales, tanto por la importancia de sus funciones como por su carácter arquitectónico. Así, Mercedes posee, acumulado en los siglos de su existencia, un importante patrimonio arquitectónico.

Centralidad

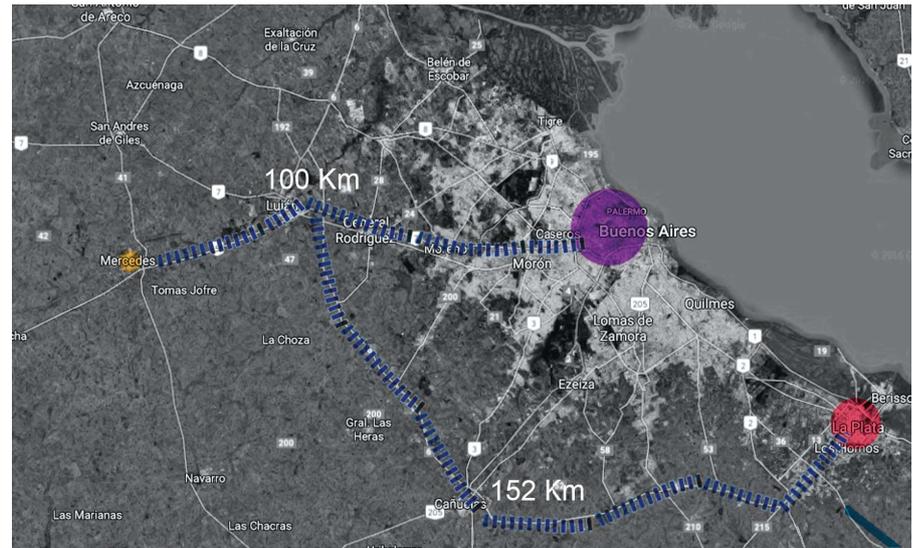
Rol regional

La ciudad de Mercedes es la cabecera del partido homónimo de la Provincia de Buenos Aires, situada a 100 km al oeste de Capital Federal y a 152 km de La Plata. En ella convergen tres líneas ferroviarias (Belgrano, Sarmiento y San Martín), la Ruta Nacional N° 5, las Rutas Provinciales N° 41 y 42; y la fácil llegada a la Autopista del Oeste,

la convierten en un punto clave de articulación del área con los grandes centros regionales, provinciales y nacionales.

La importancia de esta centralidad hace que, aunque su rango poblacional sea el de una ciudad mediana, su rol es de gran envergadura y complejidad respecto de la región que centraliza.

Las numerosas instituciones, entidades financieras y bancarias, la importancia de sus actividades económicas y socioculturales, le dan un dinámico movimiento durante toda la semana, centralizando equipamiento y funciones de una amplia área de influencia.



Ubicación de la ciudad de Mercedes y su relación con la metrópolis.

Rol microrregional o local

El Municipio se integra con el área urbana de Mercedes y una serie de localidades pequeñas: Gowland, Tomás Jofré, Agote, Goldney, Manuel García, San Jacinto y Altamira, más un entorno rural de gran riqueza productiva y natural. En efecto, el conjunto del área posee un ambiente natural de gran calidad, particularmente por su riqueza arbórea y paisajística, que se puede apreciar tanto en el entorno inmediato del área urbana como en los pueblos y aglomerados del resto del Partido. Cada uno de ellos se constituye en centro del área rural que lo circunda con equipamiento y servicios de base y todos están articulados a través de los ejes conectores con la cabecera del Partido.

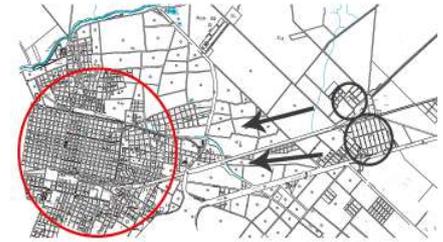
La accesibilidad entre las distintas localidades, y entre éstas y el centro urbano de Mercedes, se encuentra cubierta por transporte público, garantizada por la existencia de líneas que hacen dichos recorridos aunque con una frecuencia muy baja.

Área urbana

En el censo de 2010 Mercedes tenía una población de 63.284 habitantes, lo que significa con respecto al 2001 una variación del 5,7%, ya que en dicho censo se registraron 59.870 habitantes. De este total el 98,8 es alfabetizada y vive en 23.608 viviendas tipo casa y el 4,42 en departamento.

El área urbana se desarrolla en damero, con una alta homogeneidad en gran parte de su territorio en torno al centro, con calles amplias y arboladas. Se trata de cuadras construidas sin solución de continuidad sobre la línea municipal hasta los 7 m de altura con predominancia de edificios en el área más antigua.

Cuenta con una gran cantidad de edificios de diferentes estilos arquitectónicos



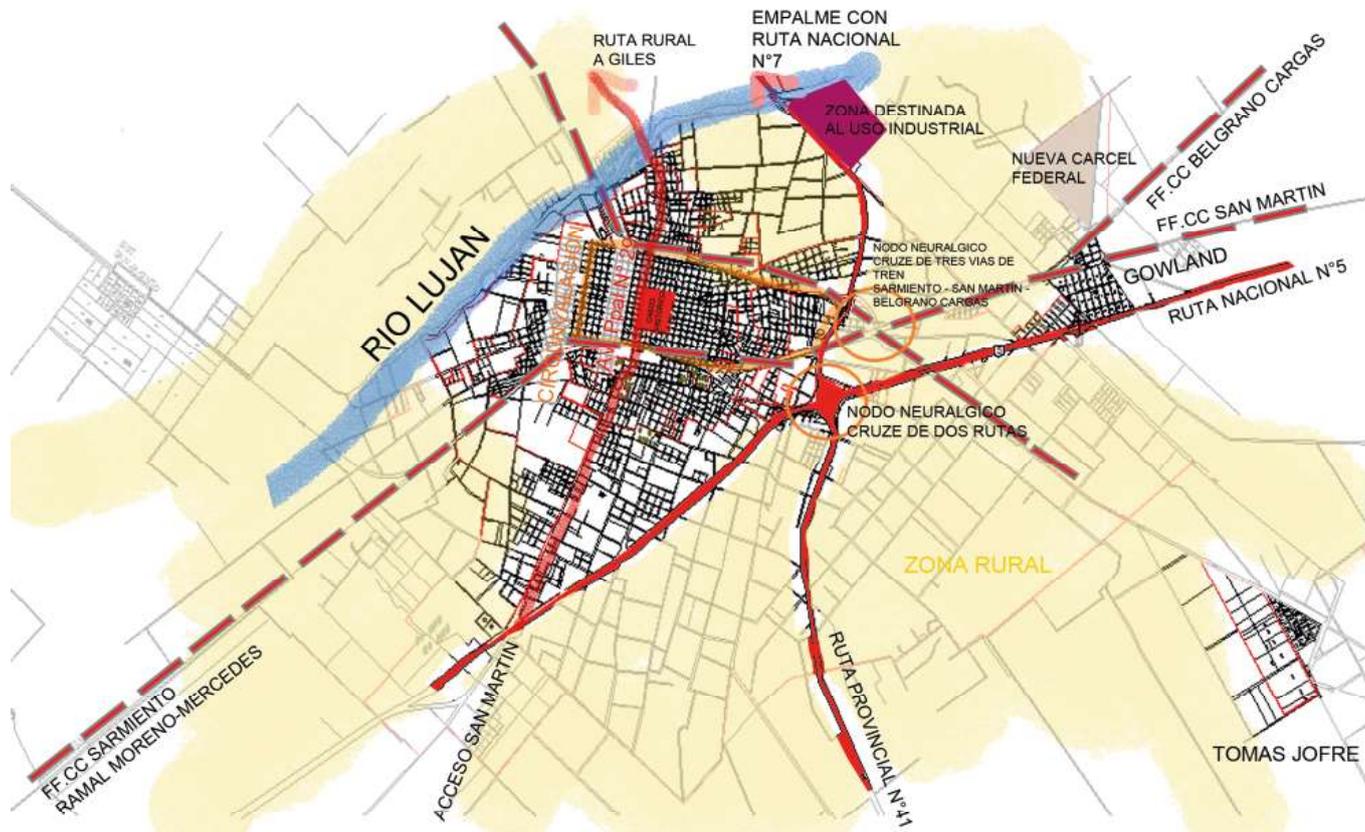
Rol microrregional de Mercedes.



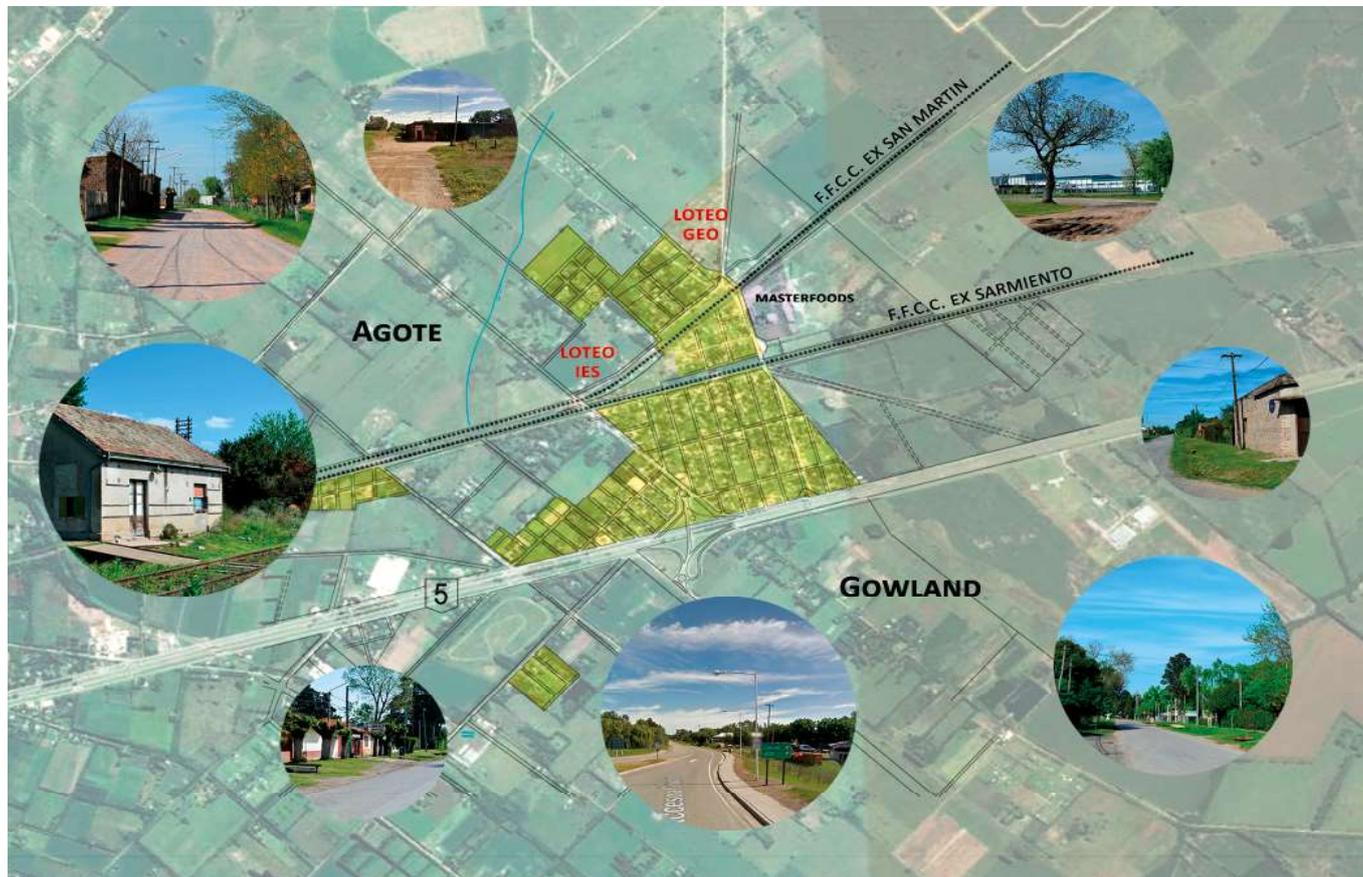
Detalles de la arquitectura de la ciudad.



Pulpería Cacho Di Catarina, de 1830.



Red vial de la ciudad de Mercedes.



Gowland y Agote, localidades satélites de Mercedes.

que constituyen un importante patrimonio histórico.

Así, el edificio municipal, la Plaza Central General San Martín y la Catedral Nuestra Señora de las Mercedes, consolidan el área central de la ciudad. Mientras que, el Teatro Municipal, los numerosos cafés y el desarrollo de una zona comercial en su entorno, brindan un gran dinamismo, diversidad y calidad de oferta, y le otorgan un alto potencial centralizador e identitario. Se configura, por tanto, en un espacio para el encuentro y los intercambios, por excelencia y en pieza fundamental para la estructuración del área urbana, consolidándolo como el centro cultural de la zona.

El desarrollo urbano está claramente configurado en el rectángulo central limitado por los bulevares y su calidad en cuanto a la accesibilidad a los bienes y servicios de la ciudad es con ligeras diferencias altamente homogénea.

A partir de dicho límite, como puede verse en la imagen satelital, el tejido empieza a extenderse en forma de mancha hacia los cuatro costados del tejido urbano, invadiendo paula-



Imagen satelital de la ciudad de Mercedes.

tinamente los espacios vacantes y verdes hacia el área rural circundante, con situaciones heterogéneas respecto de las condiciones urbanas y habitacionales según las zonas que se considere.

Esta situación demanda prestar en el próximo tramo una especial atención al generar un Plan Urbano y su correspondiente normativa actualizada que controle el desarrollo actual y futuro de la ciudad, preservando su identidad y su calidad urbana y ambiental.



Área urbana central.



Área periférica.

Asimismo, se hace imprescindible sanear el catastro municipal y la respectiva situación dominial de las tierras especialmente en las áreas de ensanche y en los terrenos fiscales con particular atención a aquellos que por el cierre de los ramales de los respectivos ferrocarriles han dejado extensas áreas en desuso.

Infraestructura y accesibilidad

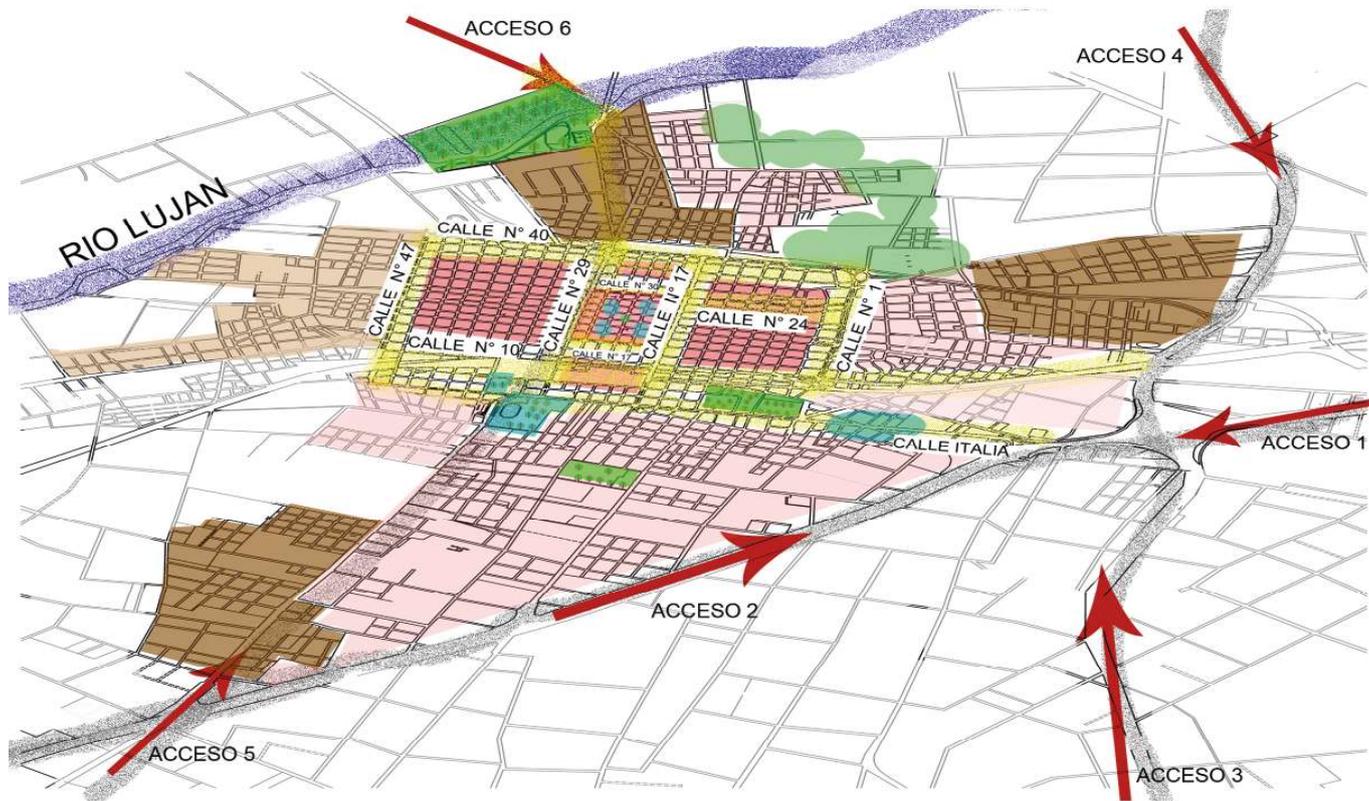
En cuanto a la accesibilidad, la ciudad de Mercedes se encuentra vinculada a través de rutas nacionales y provinciales y ejes ferroviarios con los principales centros urbanos.

Varias empresas de transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia la comunican desde y hacia los más importantes centros urbanos de la Provincia de Buenos Aires, Santa Fe, La Pampa, Río Negro, entre otros puntos relevantes del país.



Estructura urbana de la ciudad de Mercedes

- | | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------------|
|  | Equipamiento. |  | Residencia de alta densidad. |
|  | Espacios verdes. |  | Industria. |
|  | Comercio. |  | Red vial. |
|  | Residencia de baja densidad. | | |



Sistemas de accesos.

DETALLES DE LA CIUDAD

- Casco histórico - Centro urbano de Mercedes - Sector de alta y media densidad consolidado.
 Basílica Nuestra Señora de Mercedes - Plaza San Martín - Juzgado Federal - Centro comercial altamente densificado - Clínica.

- Sector consolidado de media densidad - Escasos edificios en altura, la altura máxima no supera los 25 m.

- Sector consolidado de baja densidad - Viviendas unifamiliares - Altura máxima 6 m de altura.

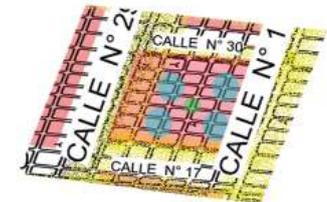
- Sector con urbanización reciente no consolidada de baja densidad - Mixtura entre lo urbano y lo rural - Semiurbanizado en las afueras de Mercedes o ingreso a la ciudad misma y su punto neurálgico.

- Sector de baja densidad recientemente urbanizado no consolidado con precarias construcciones - Viviendas unifamiliares de 6 m de altura como máximo.

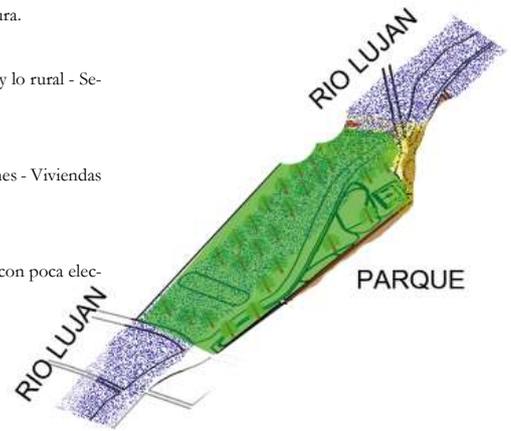
- Zona rural.

- Equipamiento urbano - Gendarmería - Nuevos subcentros como lugares de abastecimiento con poca elección de mercadería.

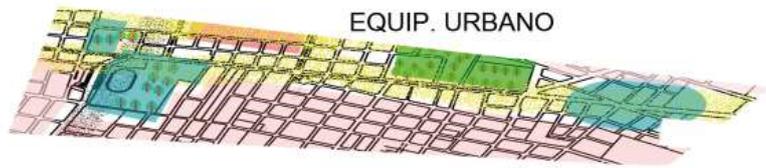
- Espacios verdes - Parque Municipal de encuentro sociocultural.



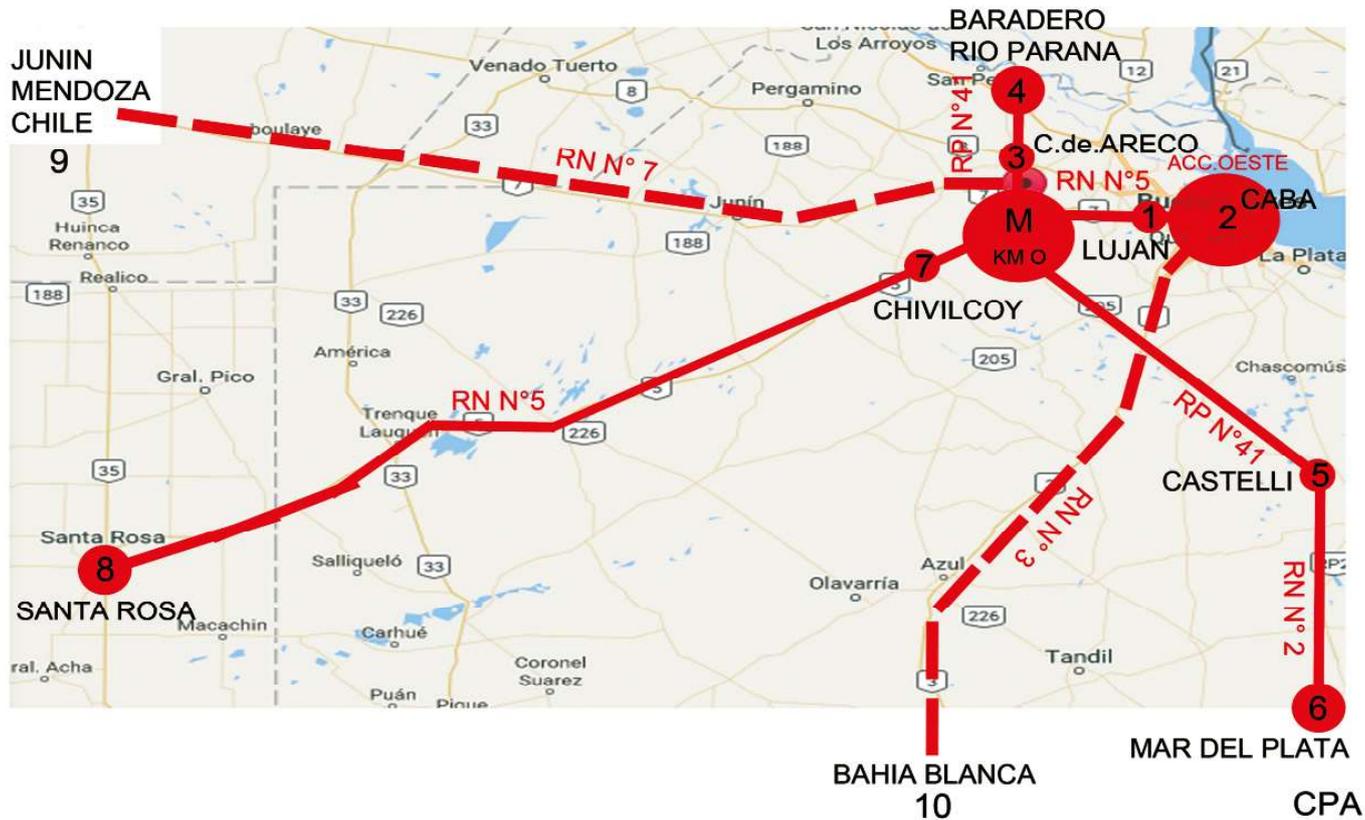
CENTRO NEURALGICO



PARQUE



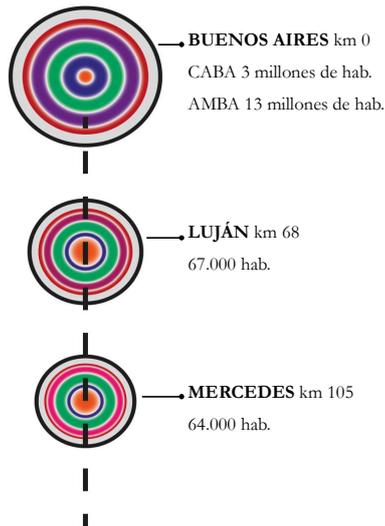
EQUIP. URBANO



Análisis de conectividad.

UBICACIÓN DE LA CIUDAD

Su cercanía con la Ciudad de Buenos Aires, a unos 105 km de distancia aproximadamente, la convierte en un punto funcional, como un satélite productivo en función del transporte de mercancía y/u otros productos, y en un centro de distribución a escala regional, nacional e internacional.



RADIO DE DISTRIBUCIÓN

En un radio menor o igual a 500 km de diámetro se encuentran localidades que son de importancia en cuestión de productividad y consumo interno. La ciudad de Mercedes es un eje que vincula distintos puntos del interior del país hacia cualquiera de los puntos cardinales.

N = RP 41
SO = RN 5
E = RN 5
S = RN 3
SE = RN 2
O = RN 7





PASO ADUANERO



Desarrollo social

Educación

La ciudad cuenta con una importante dotación de establecimientos educativos de todos los niveles tanto en el área urbana como en la rural.



Colegio Nacional.

Salud

El sistema de salud del Municipio de Mercedes está centralizado por el Hospital Zonal General de Agudos Blas Dubarry, de jurisdicción provincial. La red de salud se completa con 17 Centros de Atención Primaria de la Salud (CAPS), con profesionales, médicos, enfermeras y personal administrativo, de los cuales tres están en las localidades de Gowland, Agote y Tomás Jofré.

Los CAPS durante el 2015 atendieron 96.500 consultas médicas y 40.000 atenciones de enfermería en forma gratuita, proveyendo medicamentos.



Parque Municipal.



Hospital Municipal.



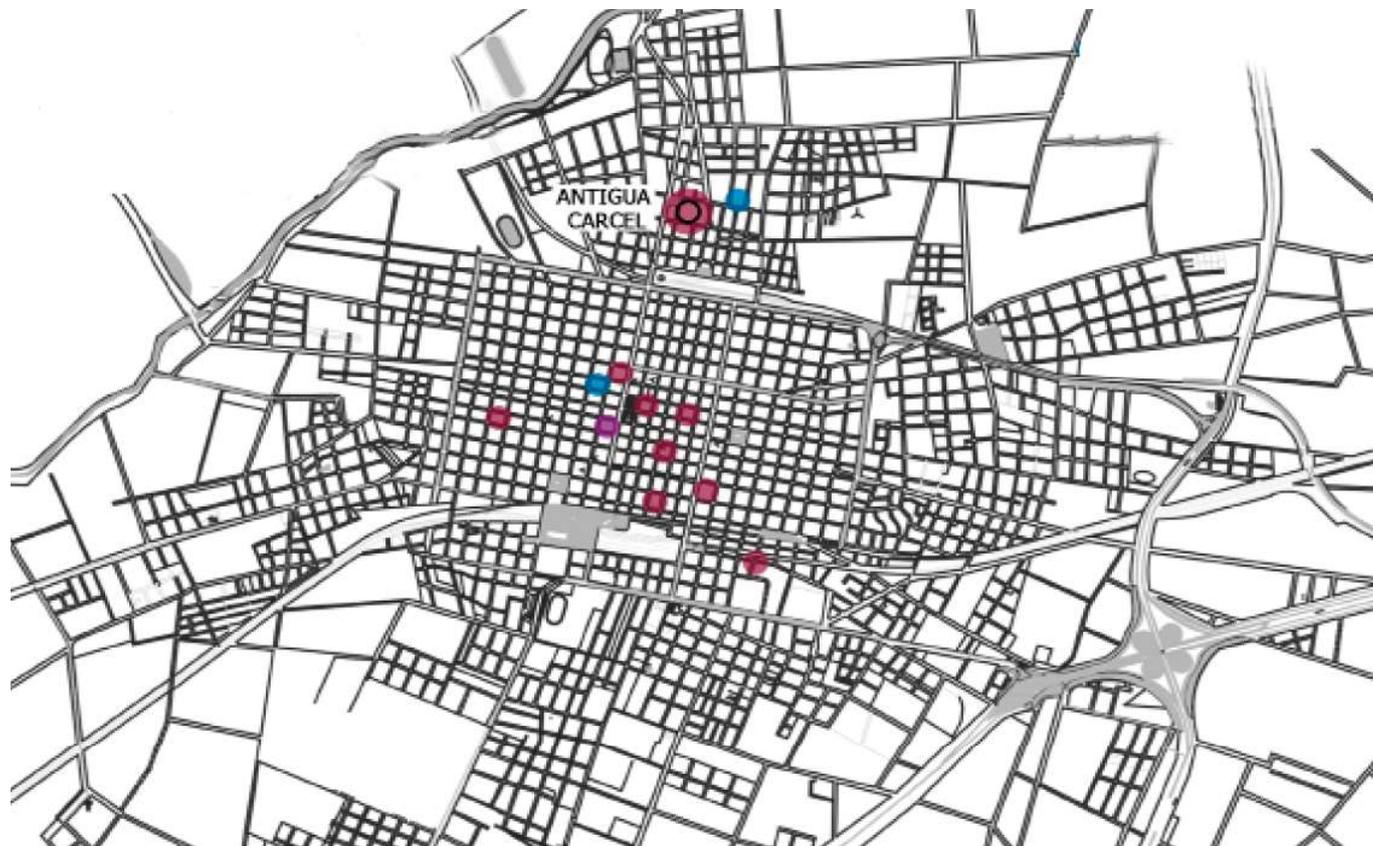
Teatro Argentino.

Áreas de encuentro y recreación

Mercedes cuenta con una significativa calidad ambiental por estar inserta en un paisaje rural de masas arbóreas de especies autóctonas, estar atravesada por el Río Luján y conservar espacios calificados como reservas de gran potencial.

En torno de la ribera se desarrollan importantes dotaciones públicas y privadas para la recreación, el encuentro, los deportes de la población, el más importante de los cuales es el amplio Parque Municipal de 54 hectáreas, donde los fines de semana de reúnen gran cantidad de personas.

La antigua fábrica IMPA, sirve de lugar de encuentro. Restaurada y recuperada por sus trabajadores, hoy conglomerera diversos proyectos culturales, como la Cooperativa de Diseño y el Centro Cultural, donde se efectúan numerosas actividades, tales como los talleres de teatro, acrobacia, carpintería, diseño industrial, audiovisuales entre otras.



- Centro de jubilados.
- Teatros / Museos.
- Cine.

Lugares de recreación.

Hábitat

En relación con la situación del hábitat y en lo que se refiere a viviendas, la situación es heterogénea según se considere el área central o la periferia. Según los datos del último censo la situación cuantitativa del Municipio sería la siguiente:

- Viviendas: 23.608
- Viviendas particulares habitadas: 19.343
- Viviendas particulares deshabitadas: 4.221
- Viviendas colectivas: 44
- Hogares: 20.214



- Rex 1 = 75 hab./ha.
- Rex 2 = 32 hab./ha.
- C1 = 50 hab./ha.

Densificación actual.

Base productiva del sector primario

La agricultura y la ganadería son las actividades que tradicionalmente han sustentado la economía de Mercedes. De acuerdo al relevamiento realizado en 2001, el 42,6% de las parcelas correspondientes a establecimientos agropecuarios realizaban agricultura en forma exclusiva, involucrando al 21,3% de la superficie del Partido. Mientras que un 13,1% la practicaban en forma complementaria con la actividad ganadera extensiva.

Sector industrial

Mercedes cuenta con un Sector Industrial Planificado sobre la Ruta Provincial a la altura del km 92, a 5 km del cruce con la Ruta Nacional N° 5, con una superficie de casi 20 hectáreas, inaugurado en 2005.

Los 26 lotes que lo integran poseen todos los servicios y están diseñados con espacios verdes, calles internas, cerramiento perimetral, estacionamiento y

vías de salida para automóviles y tránsito pesado.

El Estado Nacional busca a través del Programa Nacional para el Desarrollo de Parques Industriales para localidades como el de Mercedes:

- Mejorar la eficiencia de las pequeñas y mediana empresas.
- Potenciar las sinergias derivadas de la localización común.
- Incentivar la agregación de valor industrial manufacturera y de servicios.



Área industrial.

Residuos sólidos urbanos

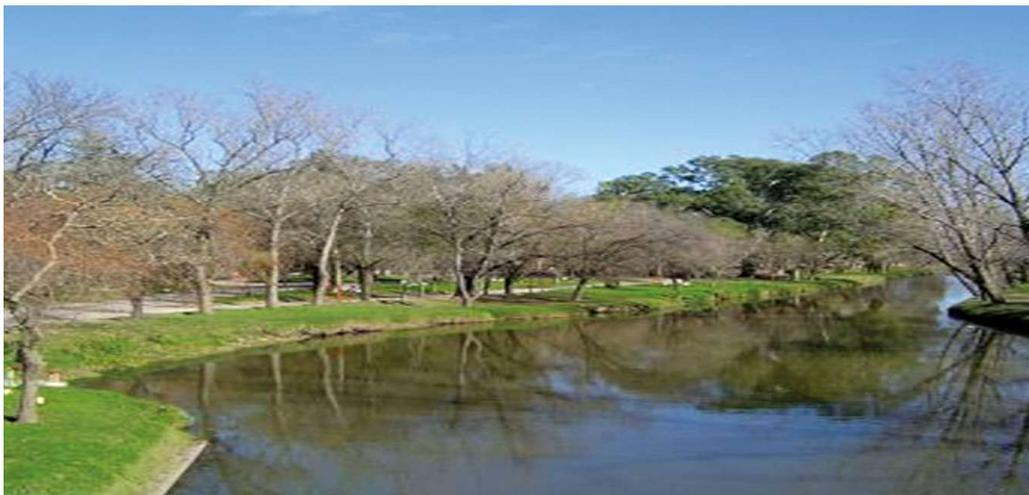
En 2006 se sancionó la Ordenanza N° 6202 sobre gestión integral de los residuos sólidos urbanos, la cual comprende “los aspectos del ciclo de los residuos sólidos urbanos, su manejo integral, la planta de tratamiento integral y su explotación y su inserción en la sociedad”.

Asimismo, considera que “La Gestión Integral es un sistema de manejo de los residuos sólidos urbanos que, basado en el Desarrollo Sostenible, tiene como objetivo primordial el mejoramiento de la salud de la población, entendiendo a la salud en su sentido más amplio, y la preservación ambiental”.

La ordenanza incluye la creación, dentro del Organigrama Municipal, del Área de Gestión de Manejo Integral de los Residuos Sólidos Urbanos y que “contará con el apoyo técnico, operativo, logístico, contable de todo el Departamento Ejecutivo Comunal”.

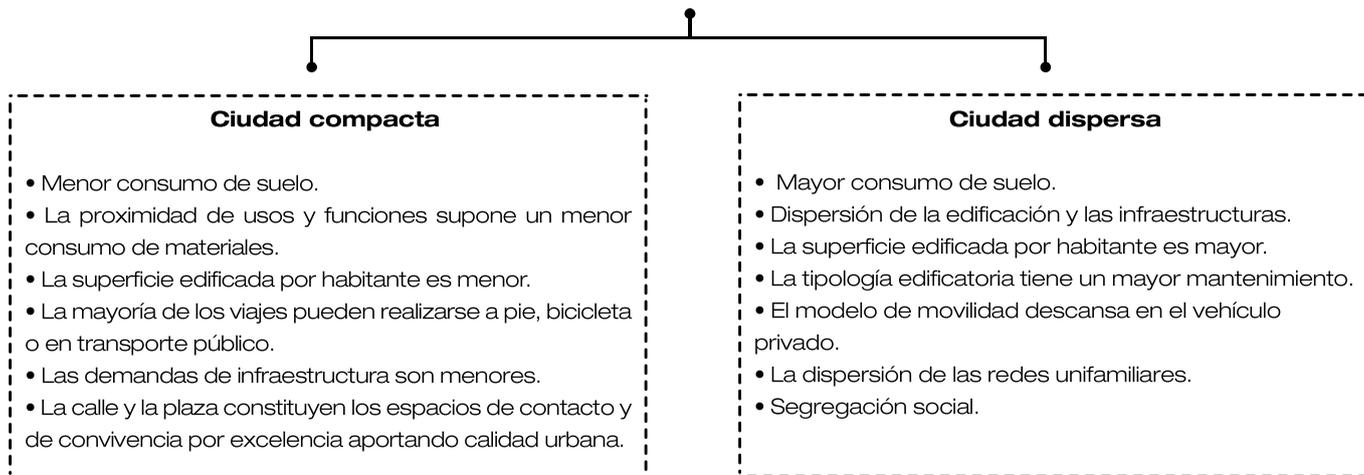
Diagnóstico

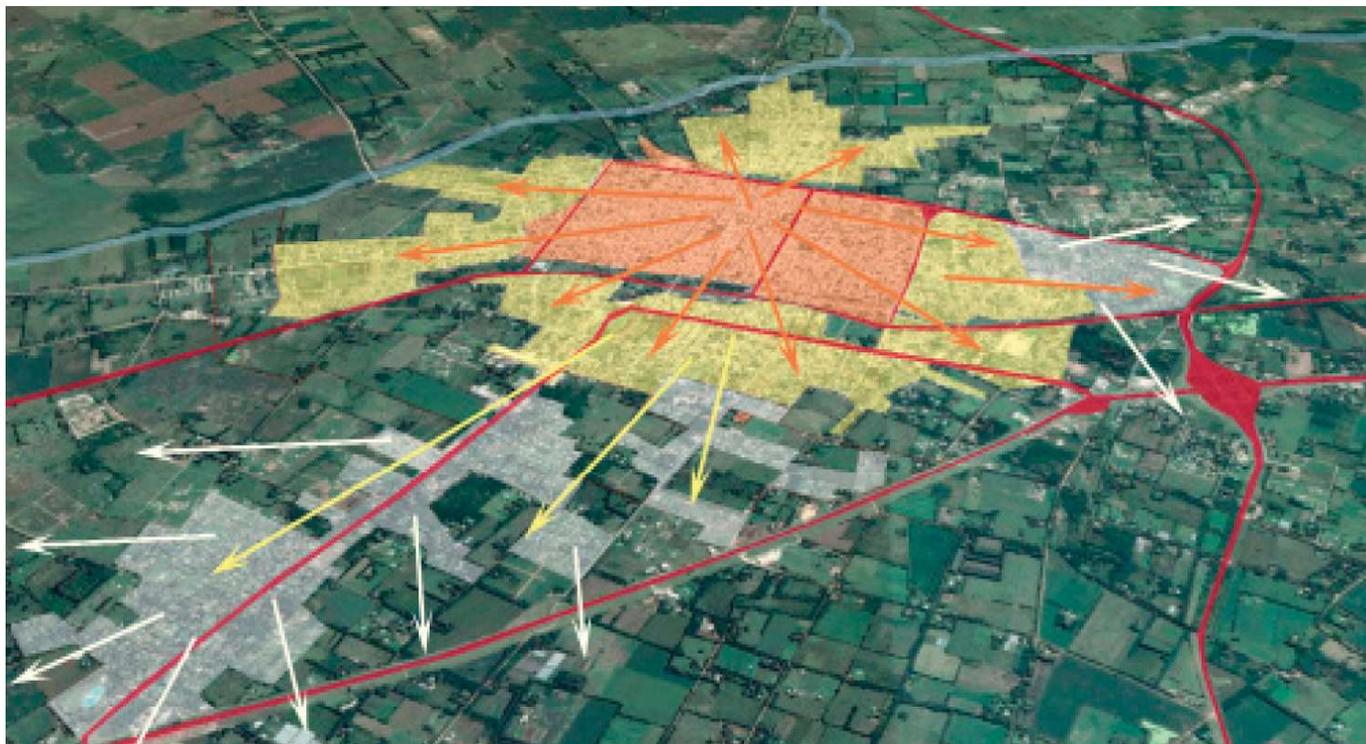
La ciudad que se ve



Conocer y comprender el espacio de la ciudad es determinante a la hora de generar propuestas para su desarrollo. Inscritos en esta línea de convencimiento se dispuso a recorrer el territorio, caminarlo, consultar a sus actores sociales, verificar sus recursos activos y observar atentamente el comportamiento de las personas en relación con la vida urbana que el lugar les propone.

¿CÓMO CRECEN LAS CIUDADES?





Grandes espacios verdes de Mercedes.

-  → Ciudades en proceso de densificación.
-  → Ciudad en proceso de consolidación.
-  → Ciudad en proceso de expansión.
-  → Límite de la ciudad.

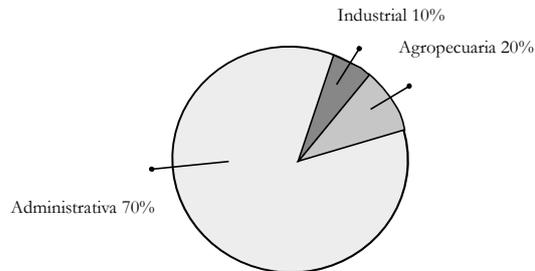
Actividades económicas

La principal actividad económica del Municipio de Mercedes es la tarea administrativa a escala regional, originada principalmente por estar implantados allí los juzgados y tribunales de la Provincia de Buenos Aires. Esta actividad abarca casi el 70% de la actividad económica del Municipio, transformándola en una ciudad administrativa. El resto de las actividades se reparten entre las actividades agropecuarias (un 20%) y las industriales (10% aproximadamente).

La actividad principal agropecuaria es la de engorde de animales, una tarea estacional donde se espera que los animales crezcan para luego migrar de la ciudad hacia los mataderos. Mientras que al norte del Río Luján se desarrollan actividades agrícolas en suelo rural propio de La Pampa húmeda, donde principalmente se realizan cultivos de cereales.

El 10% de la actividad industrial se reparte entre empresas metalmecánicas de fabricación de chasis para colectivos, textileras y curtiembres.

La actividad comercial está destinada a la distribución de productos de primera necesidad, tanto alimentos, servicios y vestimenta.



Economía local

La economía local está relacionada directamente a la actividad principal del Municipio, es decir, la administrativa y, a partir de allí giran las posteriores actividades, como ser el comercio de productos y servicios.

Existe una actividad particular local, que es parte de la identidad cultural de Mercedes, la producción de *chacinados* y *fiambres*, pero tiene poca expansión regional.

La homogeneidad de la principal actividad del Municipio condiciona la diversidad económica local, lo que produce una falta de oferta local en la demanda de productos de consumo masivo y, por consiguiente, estas necesidades son suplidas con productos de otras regiones provocando una fuga del capital monetario y produciendo una disminución en la capacidad productiva, de actividades y de capital de Mercedes.

Esta misma condición homogénea reduce la oferta laboral y profesional para la población joven, menguando las expectativas de desarrollo y crecimiento

profesional/personal para las futuras generaciones adultas. Es por ello que la población joven con posibilidades económicas y aspiraciones profesionales busca diversas actividades a la oferta de Mercedes, y se ve forzada a migrar hacia aquellas regiones en donde la oferta cubra sus necesidades. De esta manera se puede concluir que, esta homogeneidad

de la actividad económica (oferta laboral, profesional y cultural), ocasiona la fuga del capital humano y monetario que se produce en los límites del Municipio de Mercedes.



- Río Luján.
- Zonas verdes.

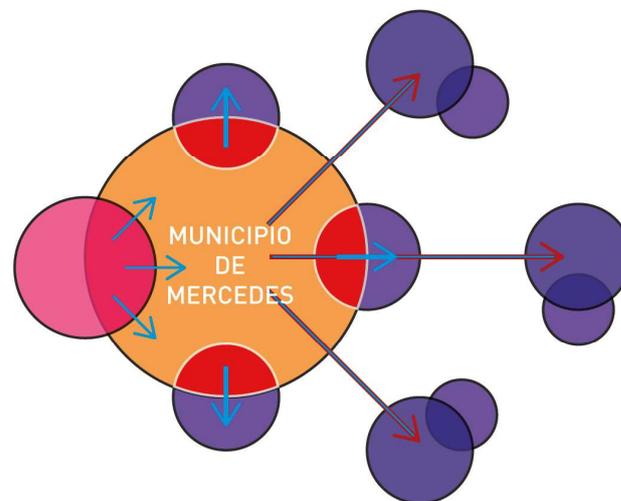
Áreas de actividades económicas.

Algunas problemáticas

1. Actividades monopólicas.
2. Falta de oferta cultural y espacio de interacción social.
3. Zonificación del uso del suelo.
4. Relación vendedor-consumidor.
5. Sin tener en cuenta el estado urbano y el medio ambiente.
6. Migración de capital humano y monetario.

FUGA DE CAPITALES

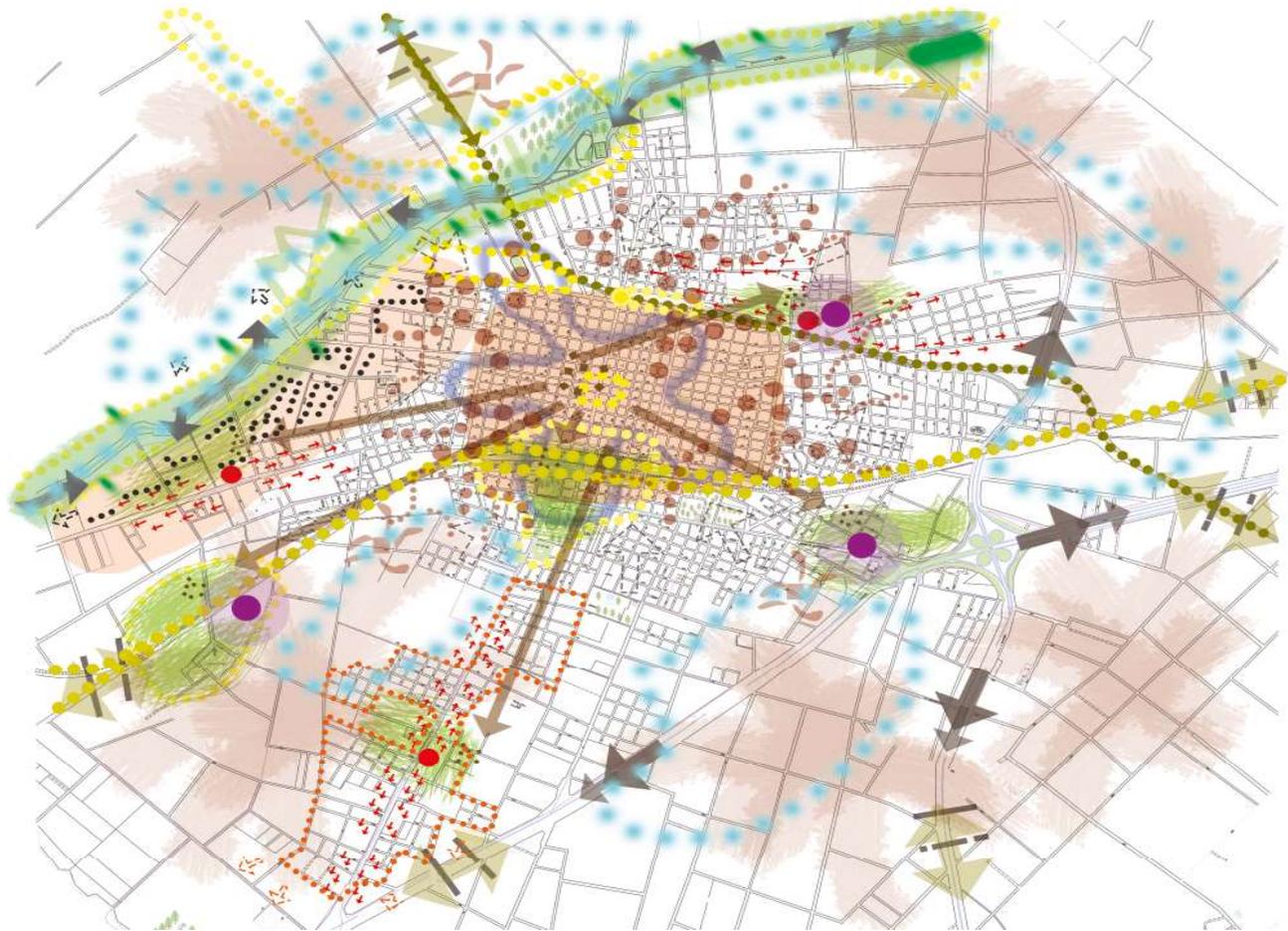
Bajo el foco de análisis de Producción y Empleo estos antecedentes son los que generan uno de los principales problemas del Municipio de Mercedes. La actividad administrativa hace que las demandas del conjunto urbano sea cubierto por la oferta de otras regiones del territorio y, en consecuencia, la fuga de población joven y del capital monetario es notorio dentro del municipio.



Matriz FODA

Temas	Fortalezas	Oportunidad	Debilidades	Amenazas
Transporte y movilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Buen parque automotor privado. • Tres líneas de tren (dos activas). 	<ul style="list-style-type: none"> • Unir el país por vías férreas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tres accidentes viales por día. • Tren detenido. • Hay casi un automóvil por persona apta para manejar. • La Ruta N° 41 (Merco-sur) llena de camiones. 	<ul style="list-style-type: none"> • Repetidos fracasos de transporte público.
Vivienda y hábitat		<ul style="list-style-type: none"> • Gowland. 		<ul style="list-style-type: none"> • Viviendas sobre terrenos inundables. • Terrenos tomados.
Ambiente y espacios verdes	<ul style="list-style-type: none"> • Gran uso del parque público. • Conciencia de limpieza pública. 	<ul style="list-style-type: none"> • El borde costero del río. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efluentes sin tratamiento en el río. • Plantas deterioradas, no se utilizan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Basura sin tratamiento. • Crecimiento de cota de inundación.
Identidad y patrimonio	<ul style="list-style-type: none"> • Fiestas tradicionales. • Estación ferroviaria General Sarmiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • El río nos molesta (sic). 		<ul style="list-style-type: none"> • Pueblo conservador.
Actividades y uso de suelos	<ul style="list-style-type: none"> • Buen hospital regional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poca mixtura de usos. • Las personas tienden a vivir en la periferia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alta concentración de comercios en el área central. 	

Temas	Fortalezas	Oportunidad	Debilidades	Amenazas
Producción y economía	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad administrativa. • Actividad agropecuaria 20%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voluntad de ser industrial. • Gowland. • Cercanía a Buenos Aires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poca industria. • Cercanía a Buenos Aires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sin diversidad productiva.
Centralidad	<ul style="list-style-type: none"> • Centro completo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Subcentro emergente. 	<ul style="list-style-type: none"> • No hay subcentros considerables. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de políticas de descentralización.
Morfología, tejido y trama		<ul style="list-style-type: none"> • Asentamientos informales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fuera de circulación, no hay jerarquía de vías. 	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento disperso y sin control.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Agua potable de buena calidad. 		<ul style="list-style-type: none"> • Falta planta de tratamiento. • No hay avenidas fuera del centro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cloacas insuficientes. • Problemas de movilidad al crecer.
Cultura			<ul style="list-style-type: none"> • Pocos jóvenes. • Muy pocos espacios culturales. 	
Educación		<ul style="list-style-type: none"> • Generar una alternativa educativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los jóvenes se ven en la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los jóvenes habitantes vuelven menos.



FODA

Fortalezas

-  → Áreas valoradas.
-  → Vías férreas.
-  → Centro consolidado con recursos.
-  → Fiestas tradicionales.
-  → Paisajes naturales.
-  → Desarrollo de la economía administrativa 60%.
-  → Desarrollo de la economía ganadera 20%.
-  → Desarrollo industrial.

Debilidades

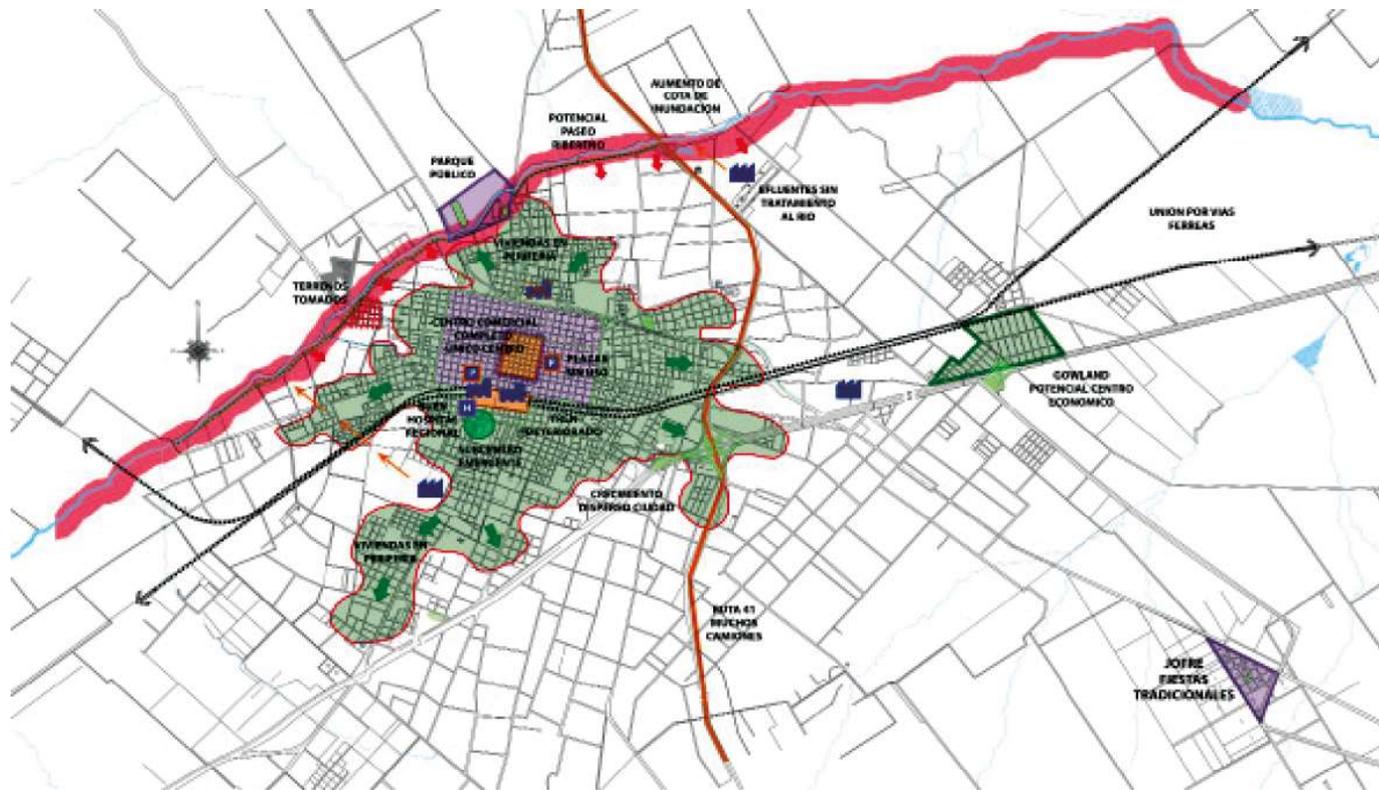
-  → Desvalorización del río.
-  → Presencia de asentamientos con pocos recursos.
-  → Extensión de viviendas sin infraestructura aldeaña.
-  → Centralidad.

Oportunidades

-  → Nodos de valor.
-  → Áreas de valor.
-  → Extensión de vías existentes.
-  → Rehabilitación de vías férreas, campañas y acción legal de seguridad vial.
-  → Mejora de condiciones habitacionales.
-  → Abastecimiento de servicios.
-  → Saneamiento del río.
-  → Consolidación de espacios verdes.
-  → Concientización para evitar efluentes.
-  → Generación de la formación universitaria.

Amenazas

-  → Aumento de contaminación del río.
-  → Extensión de asentamientos.
-  → Crecimiento desmedido sin infraestructura.
-  → Migración, ausencia de formación.
-  → Incomunicación por desmejora de accesibilidad.



- | | | | | | |
|---|------------------|---|---------------------|---|-------------------------|
|  | → Fortalezas. |  | → Industrias. |  | → Vías férreas activas. |
|  | → Oportunidades. |  | → Estación de tren. |  | → Pasco. |
|  | → Debilidades. |  | → Hospital. | | |
|  | → Amenazas. |  | → Plazas. | | |

Propuestas de acción

Rezonificación urbana

Al momento de realizar las actividades propositivas se crearon diferentes equipos de trabajo.

Cada uno de estos equipos trabajó bajo una temática específica y fue integrado por estudiantes que estaban interesados en capacitarse cada una de ellas, y cual ministerios de gobierno desarrollaron las propuestas de acción para cada área.

A partir del consenso general los equipos de trabajo se dividieron en las siguientes temáticas:

- Vivienda y hábitat.
- Movilidad y transporte.
- Ambiente, espacios verdes e infraestructura.
- Producción y empleo.
- Cultura, salud y educación.
- Identidad, patrimonio e inclusión social.



OBJETIVOS

Contención del crecimiento urbano evitando así una mayor dispersión

Protección del uso del suelo preservando el pasaje y mejorando la calidad del espacio urbano

Lograr una ciudad más compacta aprovechando los beneficios de esta tipología

PROPUESTAS

Rezonificación de la ciudad con normativa acorde a las necesidades

Corredor verde al sur de la ciudad para amortiguar el crecimiento disperso



Ciudad compacta.



Ciudad dispersa.



Áreas de transporte.

OBJETIVOS

Generar las condiciones necesarias para facilitar el acceso a la vivienda digna

Evitar la generación de asentamientos o la instalación de viviendas provisorias

Planificar y regular el impacto inmobiliario que surgirá de la instalación de la nueva cárcel

PROPUESTAS

Pavimentación y apertura de calles en urbanizaciones existentes

Loteo para la futura expansión de las ciudades

Aumentar la densidad de hab./ha

Adaptar el Código de Zonificación para la diversificación de usos

Créditos económicos para acceder a lotes o materiales de construcción



Las zonas con riesgo de degradación son los loteos IES (1980) y GEO (1948) en Agote. Ambos no están regularizados frente al Estado, no poseen infraestructura ni zonificación y, en el caso de IES, tampoco existe una delimitación de calles.

En lo referente a la situación actual de la ciudad de Mercedes se pudieron establecer tres propuestas de urbanización que apuntan a desarrollar mejoras concretas.

Propuesta 1

Aumentar la densidad poblacional del área central

- Aumentar la densidad: hectárea/personas.
- Créditos económicos para acceder a los lotes o a la compra de materiales.

Aumentar los coeficientes de densidad es una medida que en ciudades en crecimiento disminuye la necesidad de altura. Además, coopera con la creación privada de estancias o residencias de estadía corta y/o provisional para la futura demanda de viviendas que provocará la reubicación de la cárcel, sin la necesidad de fondos del Estado.

Etapas de implementación

1. Rezonificación y diversificación de usos.
2. Aumento de coeficiente de densidad: habitantes/hectáreas.
3. Instalación de equipamiento necesario para el autoabastecimiento (bancos, cajeros, escuelas, centros médicos).
4. Creación de espacios verdes y plazas con equipamiento.
5. Lanzamiento de créditos económicos.



Presentación de propuestas.

Revalorización de suelos

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Es necesario establecer convenios urbanísticos y modificaciones específicas al código para accionar e intervenir en el territorio mercerino.

Algunos de los *actores participativos* que otorgan vigor, legitimidad y calidad a la gestión de los programas propuestos son:

- Los consejeros.
- La asociación de vecinos.
- La Municipalidad.
- La opinión de los residentes a través de las encuestas públicas.

Como parte de las *estrategias de promoción* para llevar a cabo la inversión en el territorio podemos destacar:

- La participación de las empresas públicas y privadas del territorio.
- El suministro de equipamientos públicos con concesión privada hasta recuperar la inversión.
- Beneficios y premios a quienes establezcan puestos gastronómicos y de servicio en el área ribereña.

Financiamiento para la inversión en el territorio:

- Fondos de desarrollo público para reconstruir y rehabilitar los bordes del río.
- Inversión privada con premios y beneficios impositivos.
- Financiación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

GESTIÓN DE APLICACIÓN

A corto plazo:

- Instaurar bicisendas.
- Restaurar caminos peatonales.
- Crear corredores verdes con flora autóctona.
- Refuncionalización de espacios residuales.
- Instalar paradas de transporte público que acerquen al río.

A mediano plazo:

- Creación de una asociación vecinal pendiente de las necesidades y cuidados del río y del parque lineal.
- Reconstrucción de los puentes que comunican un lado con el otro del río.
- Suministro de equipamientos.

A largo plazo:

- Atraer inversores gastronómicos y de servicios para el desarrollo de las actividades del parque.
- Realizar trabajos de infraestructura que prevean las inundaciones.
- Producir la oxigenación del río con fauna, flora y fuentes, que permitan que el agua producida por las lluvias y las crecidas salga de Mercedes mejor de cómo llega.

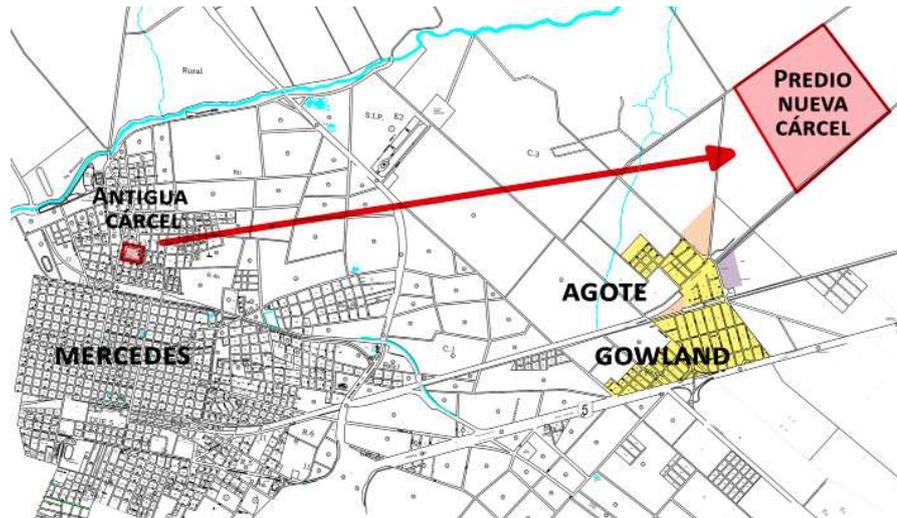
ZONAS CON RIESGO DE DEGRADACIÓN

El traslado y la instalación de una cárcel penitenciaria en las proximidades de la ciudad de Mercedes crea nuevas necesidades, por un lado, de *obras de infraestructura*, que serán indispensables para su desarrollo y abastecimiento, por otro, el desarrollo de *obras viales* con el fin de facilitar el acceso a la misma. Y, finalmente, se crea una nueva exigencia, el de *viviendas*, no sólo para el personal penitenciario sino para las familias de los reclusos, ya que éstas, más allá del tipo de condena (corta,

larga o en proceso), suelen migrar a los lugares cercanos a las cárceles para evitar traslados y facilitar sus visitas.

Esta nueva necesidad puede volverse un problema cuando no existe un ente regulador que provea de los medios necesarios para acceder a una vivienda digna ya que, si no se resuelve esto, las zonas aledañas corren riesgo de convertirse en asentamientos o villas, pues una vez que las personas se instalan en un lugar es muy difícil crear las condiciones para su traslado, por lo que es preciso actuar antes de que se establezcan.

Otro conflicto en el futuro desarrollo de Agote y Gowland es la alta *dependencia que poseen del centro* de Mercedes, esto provoca traslados excesivos por bienes comunes de consumo y servicios y la instalación de locales informales.



Instalación de la nueva cárcel.

despegar.com.ar

infobae

América Televisión - AMERICA TELEVISION - AMERICA TELEVISION - AMERICA TELEVISION

CONTRALIBRO: 15/03/2015 10:00:00 AM - IP: 190.100.100.100 - URL: http://www.infobae.com

SOCIEDAD

El Gobierno promete avanzar con el traslado de la cárcel de Devoto, pero los vecinos desconflan

Es la única prisión que aun funciona en la Ciudad de Buenos Aires. El proyecto culminará en 2018

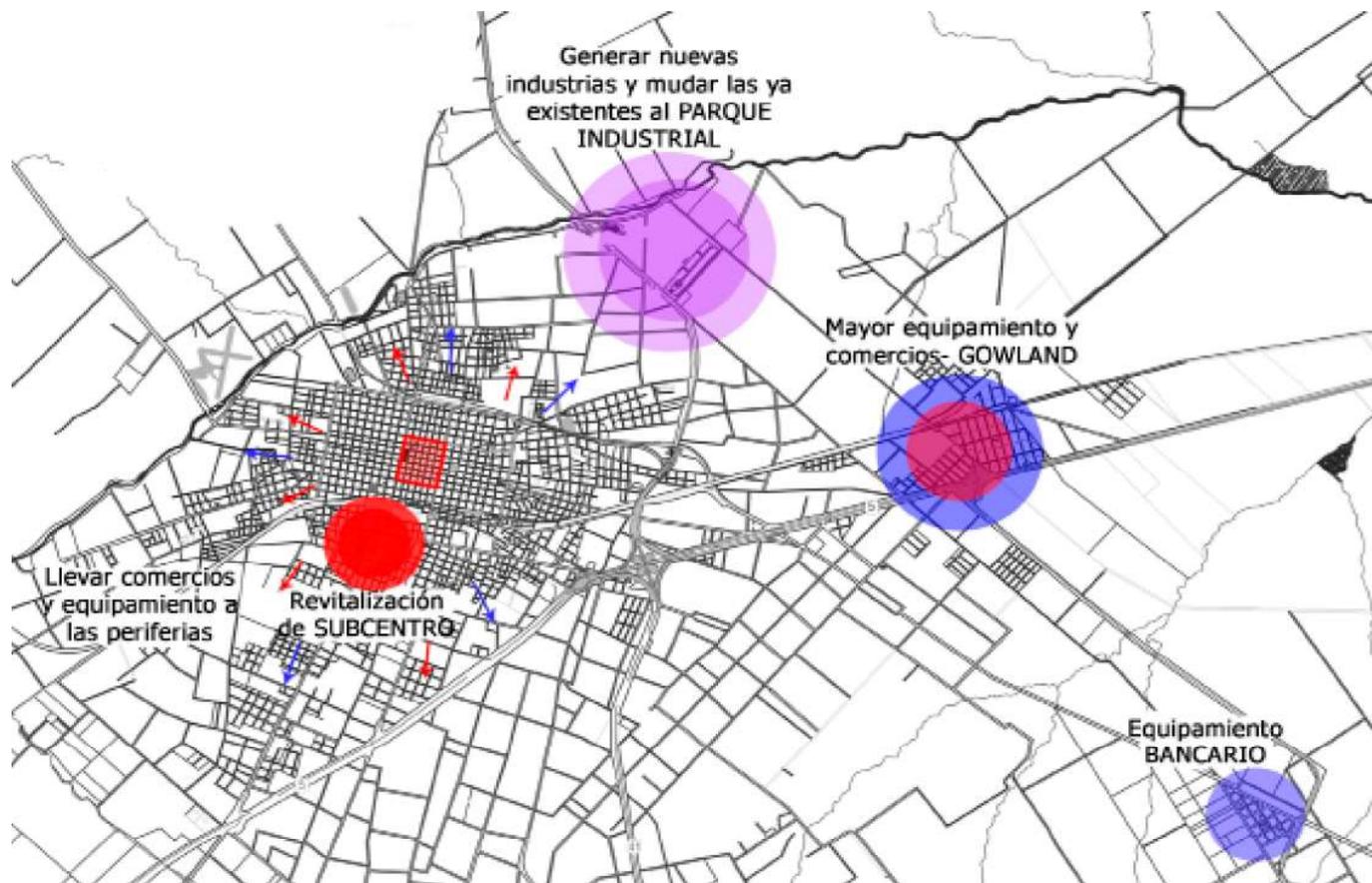
15 de marzo de 2015



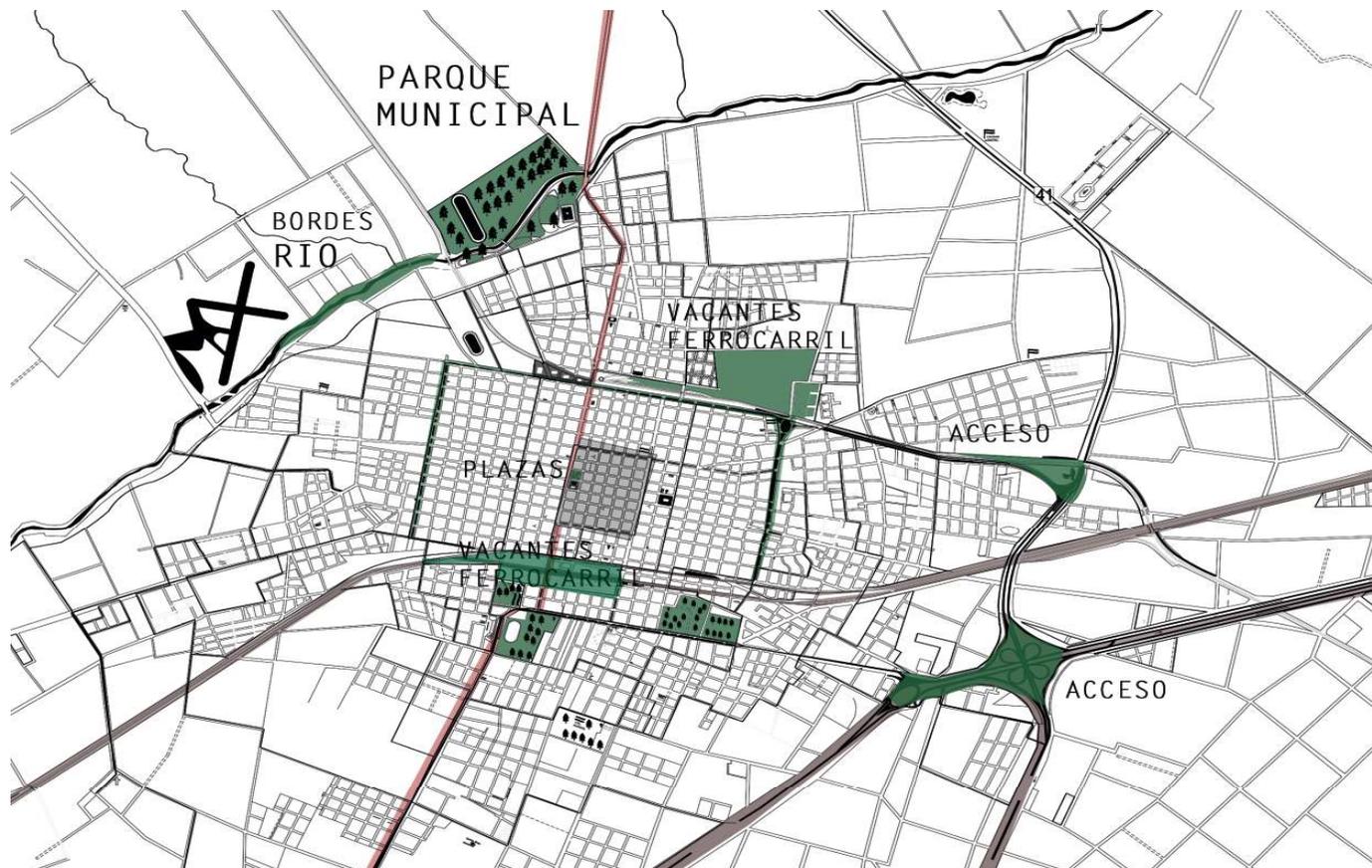
El gobierno nacional volvió a poner en agenda el cierre de la cárcel de Devoto, el único establecimiento penitenciario en funcionamiento dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Construido en 1927 y delimitado por las calles Bermúdez, Nogoyá, Desaguadero y Pedro Lozano, el predio es considerado un problema para los vecinos del barrio. Sin embargo, estos no confían en los últimos anuncios, ya que han oído hablar del traslado del penal desde que los más antiguos tienen memoria.

Nota periodística, revista online Infobae.



Centros comerciales y de equipamientos.



Áreas de vacantes ferroviarias.

Propuesta 2

Diversificación de usos del suelo y creación de espacios verdes

- Revitalización del área ribereña y revalorización del río.
- Diversificación de usos y creación de espacios verdes.

OBJETIVOS

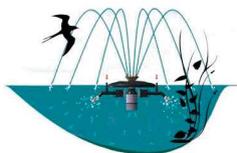
Recuperar el área del río para la ciudad.
Donde el agua es protagonista

Revitalizar los bordes del río, con más verde y calidad ambiental

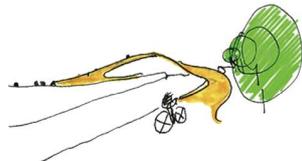
Potenciar la identidad ambiental del río

PROPUESTAS

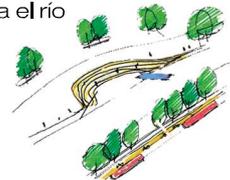
Plantación de plantas y fuentes que oxigenen el agua del río. Flora y fauna autóctona formando una contención del río y posible reserva



Generar un parque lineal sobre los bordes del río, con flora autóctona. Lo acompañarían senderos peatonales y bicisendas



Dotar de programas y equipamientos a los bordes del río. Promover espacios públicos de recreación que acerquen a los habitantes hacia el río



Restaurar y mejorar las infraestructuras para generar una mejor conectividad entre un borde y el otro del río



Revitalización del área ribereña y revalorización del río

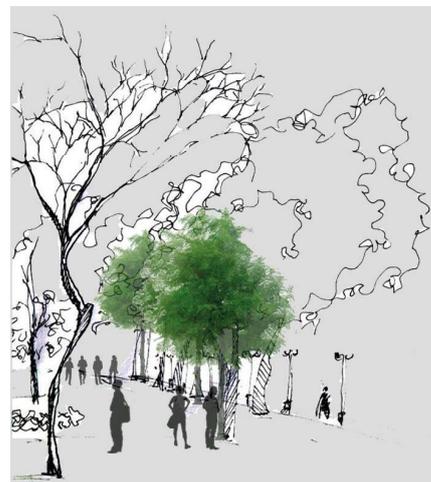
ÁREAS VERDES



Revitalización y ampliación de áreas verdes.



Área de solares.



Áreas verdes.



Vista del río actual.

Nuevos usos del río y de las áreas verdes.



Parque Municipal como remate del Parque Lineal.

Recuperación del área ribereña.

PARQUE LINEAL

La finalidad del parque lineal es recuperar la escala peatonal del río con puentes peatonales, bicisendas, ramblas, auditorio, puestos gastronómicos, equipamiento deportivo y flora autóctona que acompañe la vivencia sobre la ribera del río.

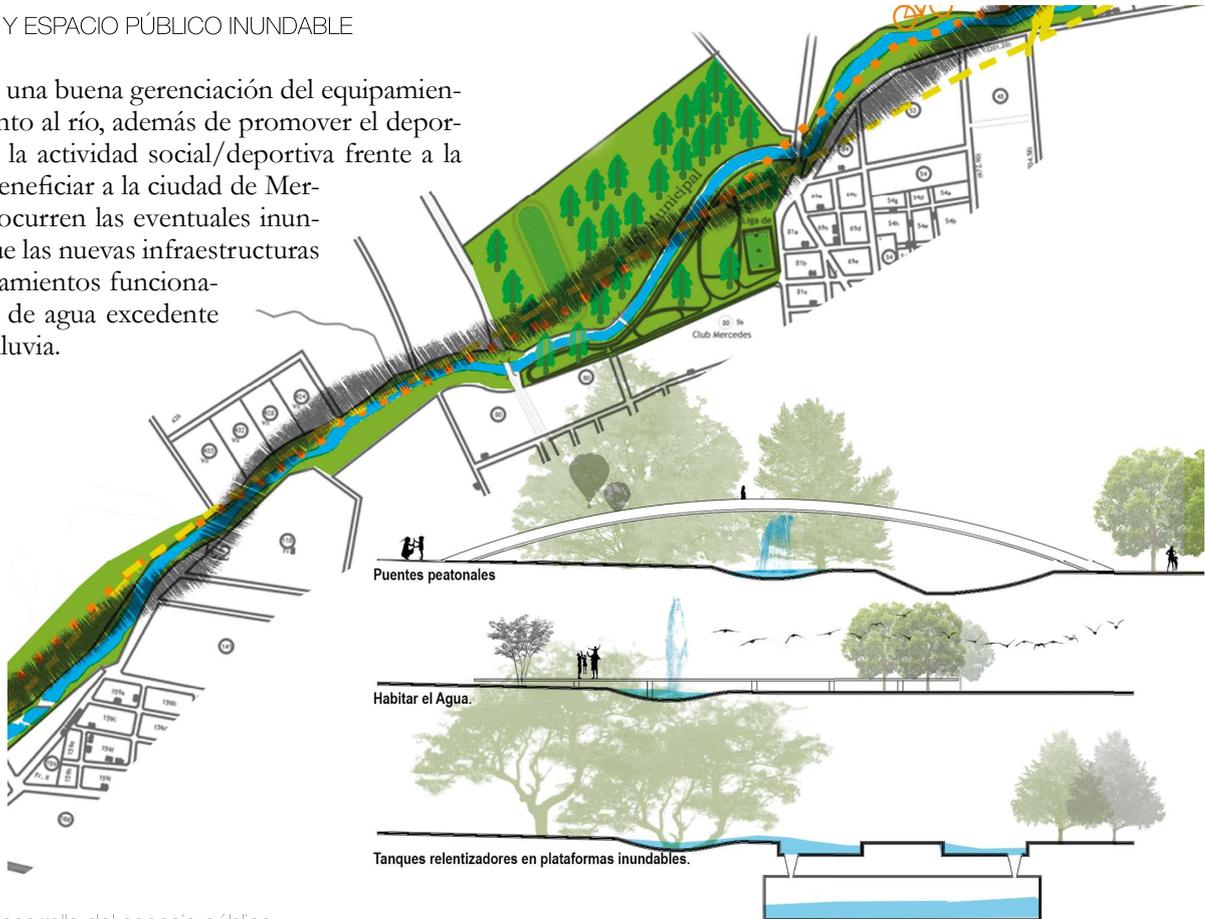
Para ello, se busca utilizar los bordes del río para generar un nuevo espacio público de calidad ambiental y espacios verdes, donde los equipamientos acompañen a lo largo de la ribera.

Con la creación de este parque lineal se revalorizará el patrimonio ambiental de la ciudad, que se conectará a través de puentes peatonales para generar una conexión entre ambas riberas de la ciudad.



EQUIPAMIENTO Y ESPACIO PÚBLICO INUNDABLE

El desarrollo y una buena gerencia del equipamiento instalado junto al río, además de promover el deporte, la cultura y la actividad social/deportiva frente a la rivera, busca beneficiar a la ciudad de Mercedes cuando ocurren las eventuales inundaciones, ya que las nuevas infraestructuras de estos equipamientos funcionarán de reserva de agua excedente en los días de lluvia.



Equipamiento y desarrollo del espacio público.



Situación deseada.

Problemáticas ecológicas

La ciudad de Mercedes se ve diariamente afectada por la dispersión de residuos sólidos urbanos en la vía pública, ocasionada por la falta de una óptima diligencia y por la escasa responsabilidad ecológica.

Esta ausencia en la gestión de residuos sólidos urbanos afecta no sólo a la visión de una ciudad más amigable para la mirada de quien la ve, sino que agudiza el problema de las inundaciones que se generan por la obstrucción de los desagües pluviales, contaminando el ambiente urbano, bajando la calidad de vida de quienes lo habitan y dañando la imagen y salubridad del Río Luján.

Entonces, se pueden destacar entre las problemáticas:

1. Numerosas deficiencias en el servicio de mantenimiento de la planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos.
2. Faltas en el servicio de recolección de residuos sólidos urbanos.

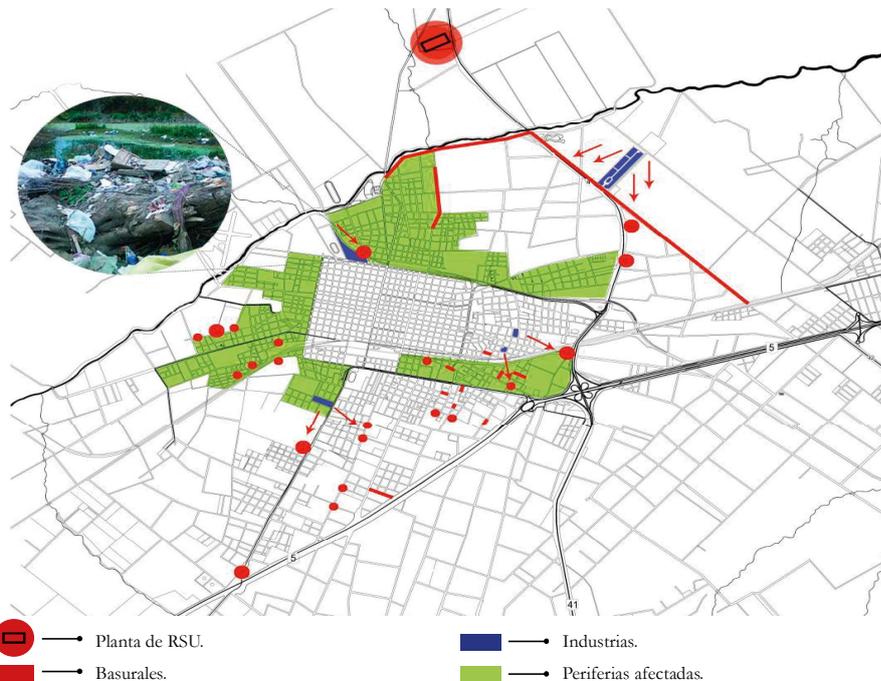
3. Existencia de basurales clandestinos en las periferias.

4. La proposición de transferir el 50% de los residuos sólidos urbanos a la planta de tratamiento del CEAMSE, conlleva un gasto municipal y no

termina de resolver el problema.

5. Ausencia de una política sobre residuos domiciliarios e industriales.

6. Irresponsabilidad por parte de los consumidores (residentes e industrias).



OBJETIVOS

Generar una eficaz gestión de residuos sólidos urbanos tanto domiciliarios como industriales

Concientización sobre el reciclado y el proceso individual sobre el mismo

Erradicación de basurales clandestinos

PROPUESTAS

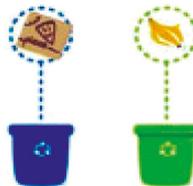
Desarrollo de un programa público de concientización ambiental que desarrolle espacios cotidianos

Disminuir la generación de residuos urbanos aplicando la política de las tres RRR (*reducir* el consumo, *reciclar* y *reutilizar*)

Separación de origen en: *residuos húmedos* y *residuos secos*

Creación de un marco normativo de gestión de residuos

Optimización de los servicios municipales de recolección de residuos



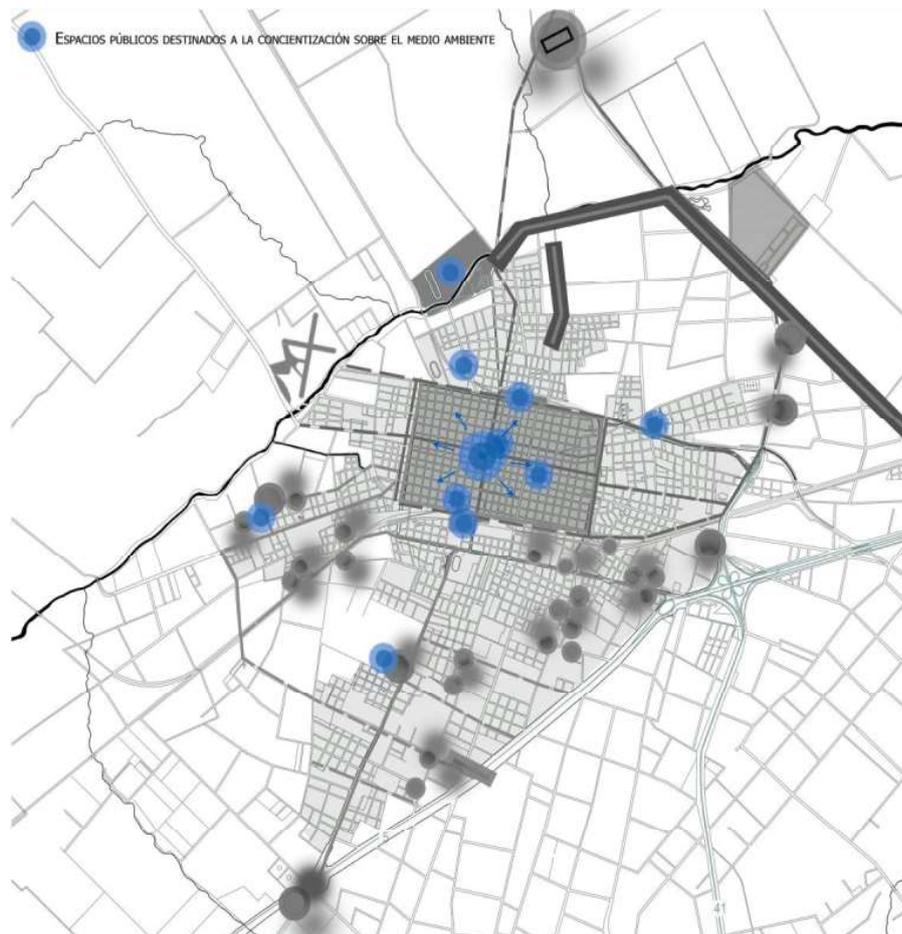
PROCESO DE GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

1. Concientización

Primero y principal es necesario que desde el Municipio de Mercedes, ciudadanos de distintas índoles, interesados y comprometidos en el tema, dispuestos en una comuna ambiental, se responsabilicen de realizar los mecanismos de concientización a corto, mediano y largo plazo.

En un comienzo se deben realizar charlas sobre el nuevo proyecto, donde los ciudadanos se sientan identificados e incentivados para llevarlo a cabo y, se aporten las herramientas necesarias para poder comenzar con la etapa de generación de residuos con un desperdicio más consciente.

Se deberá informar al habitante de la ciudad de Mercedes lo que conlleva el proyecto a la medida que avanza. Esta información debe comunicarse a través de todos los medios posibles, es decir, a través de charlas educativas en las escuelas, publicaciones en la página Web oficial del Municipio, medios



de comunicación local, charlas en centros culturales y espacios públicos.

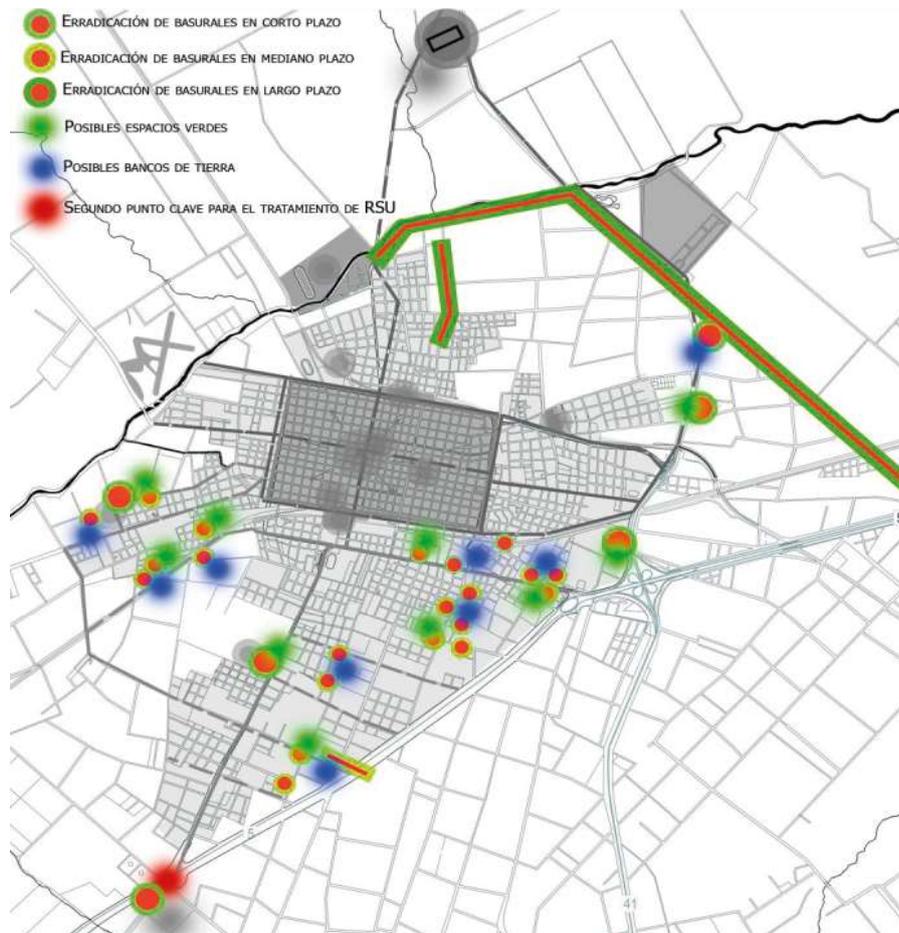
2. Preparación del ambiente

Cese de basurales clandestinos

Las falencias en la gestión de los residuos sólidos urbanos dan lugar a la generación de basurales a cielo abierto que afectan el medio físico, abióticos y antrópico, ocasionando emisiones atmosféricas contaminantes (debido a la quema de los residuos), enfermedades y contaminación (tanto de los suelos como del río).

Lo recomendable aquí es el desarrollo paulatino (a mediano y largo plazo) de diferentes acciones para erradicar los basurales. Algunas de ellas son:

- En aquellos basurales que se dispone de gran cantidad de basura, la cual resulta casi imposible de trasladar hacia el predio reglamentario, se sugiere la creación de un establecimiento que permita trabajar de igual manera que en la planta de tratamiento admitida por la Municipalidad. Esto dará lugar a la tenencia de dos puntos clave para el tratamiento



de la basura, donde pueden dividirse los residuos sólidos urbanos que irán a cada una por zonificación.

- En determinados basurales en donde sí es posible realizar el traslado de los residuos sólidos urbanos hacia la planta de tratamiento actual, deberá realizarse esta tarea, quedando a disposición municipal el predio vacante, donde se podrán establecer espacios valorables para el entorno y sus ciudadanos, como también bancos de tierra, que a futuro serán oportunidades para desarrollar diferentes necesidades que vayan surgiendo con el transcurrir del tiempo, dándole un mayor valor territorial.

3. Generación

- **Separación de origen:** comienza cuando se desecha un material no deseado, por eso en cada vivienda, industria y comercio se deberán disponer de dos recipientes, en lo posible aportados por el Municipio para que estos estén integrados en este nuevo proyecto de gestión y hacer posible el

funcionamiento óptimo del plan.

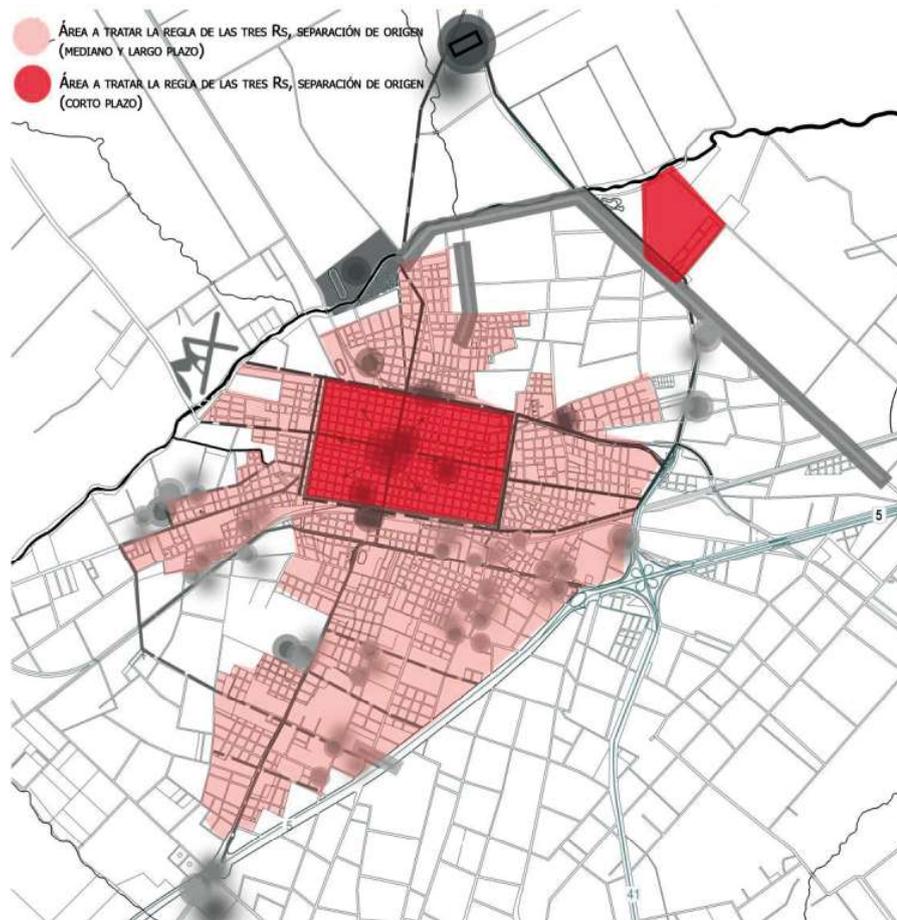
Esta separación debe ser realizada con bolsas provistas para tal fin para generar una mejor clasificación en la etapa de recolección, esto evita que los residuos sólidos urbanos que pueden revalorizarse se conviertan en desecho. La separación puede parecer compleja al principio, pero teniendo el listado de los tipos de residuos y el modo de clasificación se puede incorporar rápidamente la costumbre de separar los residuos adecuadamente. Para una eficaz ejecución deberá implementarse a un corto plazo, invirtiendo así lo que sea necesario para concluir con óptimos resultados.

- **Domiciliario, industrial, comercial, institucional “La ley de las tres RRR”:**
Reducir: es la modificación de procesos que implican el cambio a tecnologías más limpias, equipos más eficientes y la sustitución de materias primas o modificación de la composición de los productos.

- Reutilizar:* consiste en recuperar los materiales e introducirlos de nuevo en los procesos de producción y consumo, en lugar de destinarlos a las corrientes de residuos. Normalmente puede ser realizada por los mismos generadores de residuos.

- Reciclar:* es la recuperación de materiales a partir de residuos y basuras y su retorno para su reutilización. El reciclar requiere de una mayor y más compleja estructura organizativa, económica y tecnológica que la reutilización e incluye el compostar.

- **Consumo crítico:** no sólo comprende consumir menos, sino que también abarca informar y dar a conocer al ciudadano sobre aquellos productos que hagan más o menos daño al medio ambiente, ya sea para su reproducción o para su desecho, dando la posibilidad abierta de elegir su consumo de una manera responsable. Indirectamente, a raíz de esto, se incentiva a las industrias a producir de una manera responsable ocasionando el menor daño posible.



4. Recolección

Se prevé que los recipientes en cada esquina de la ciudad de Mercedes sean diferenciados en dos colores, uno para los residuos secos y otro para los húmedos.

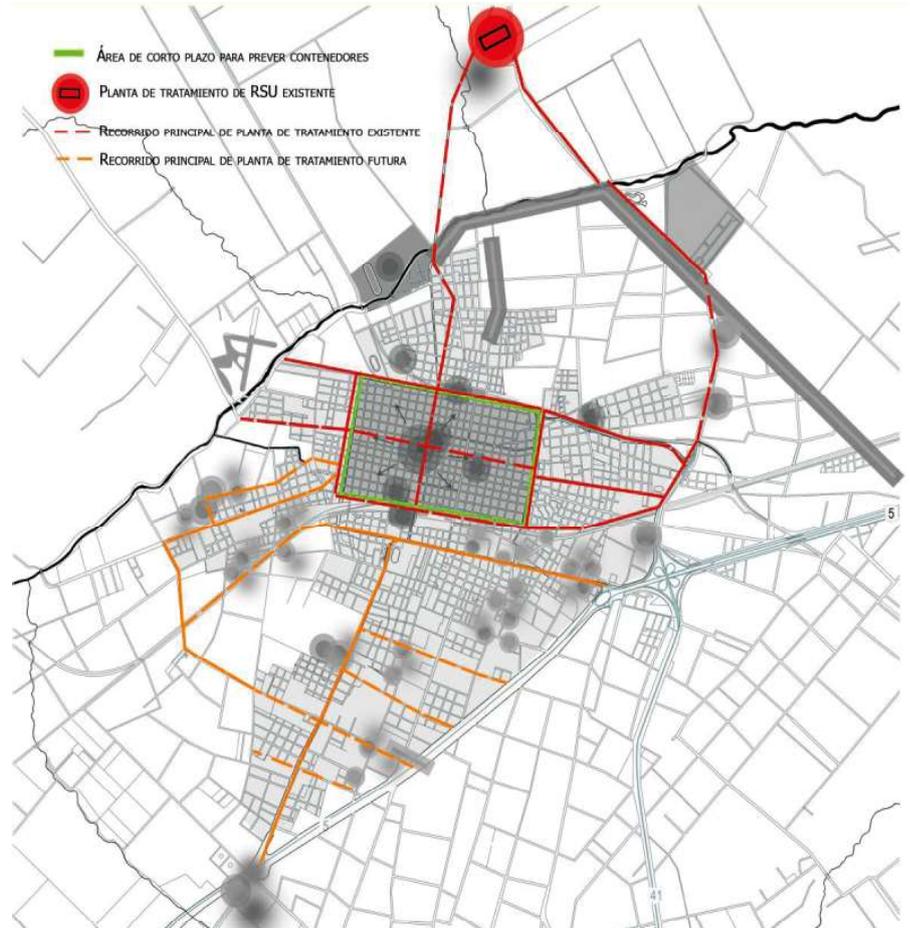
La recolección debe realizarse en días separados pactándose un cronograma disponible para todos los ciudadanos, ya sea vía Internet, cartelera en espacios públicos, en la Municipalidad y medios de comunicación locales.

5. Separación, procesamiento, transformación

La reparación de residuos en origen y la recolección diferenciada son una necesidad mercedina, debido a que en las plantas de separación de no realizarse este trabajo previo se hace más dificultosa la actividad y difícil de lograr una eficaz separación de los residuos mezclados.

Se aconseja que se comience a implementar la concientización en los barrios donde más consumo haya para después, a mediano plazo, toda la ciudad de Mercedes implemente este nuevo sistema.

La planta de separación manual ocasiona variables beneficios que constan de la generación de fuentes de trabajo, favoreciendo la inserción social, el mejoramiento del tratado de la basura y ahorro en transporte, ya que irá situada en un punto intermedio para la reducción del volumen.



6. Disposición final

Para el tratamiento y exposición final de lo que no se pudo valorizar. Existen dos opciones: el tratamiento térmico de los residuos y el relleno sanitario.

Los rellenos sanitarios o vertederos controlados duplican el confinamiento de los residuos sólidos urbanos en pozos o celdas de deposición final impermeabilizadas, con la compactación de los residuos, la captación y tratamiento de líquidos lixiviados y gases de vertederos y la cobertura periódica de los residuos con tierra de los suelos.

Dentro de las opciones de los rellenos sanitarios se pueden incluir el aprovechamiento del gas metano que reduce la generación de olores y disminuye algunos riesgos o impactos ambientales asociados a los rellenos sanitarios, pero debe ser evaluado en profundidad para justificar las inversiones y costos operativos asociados.

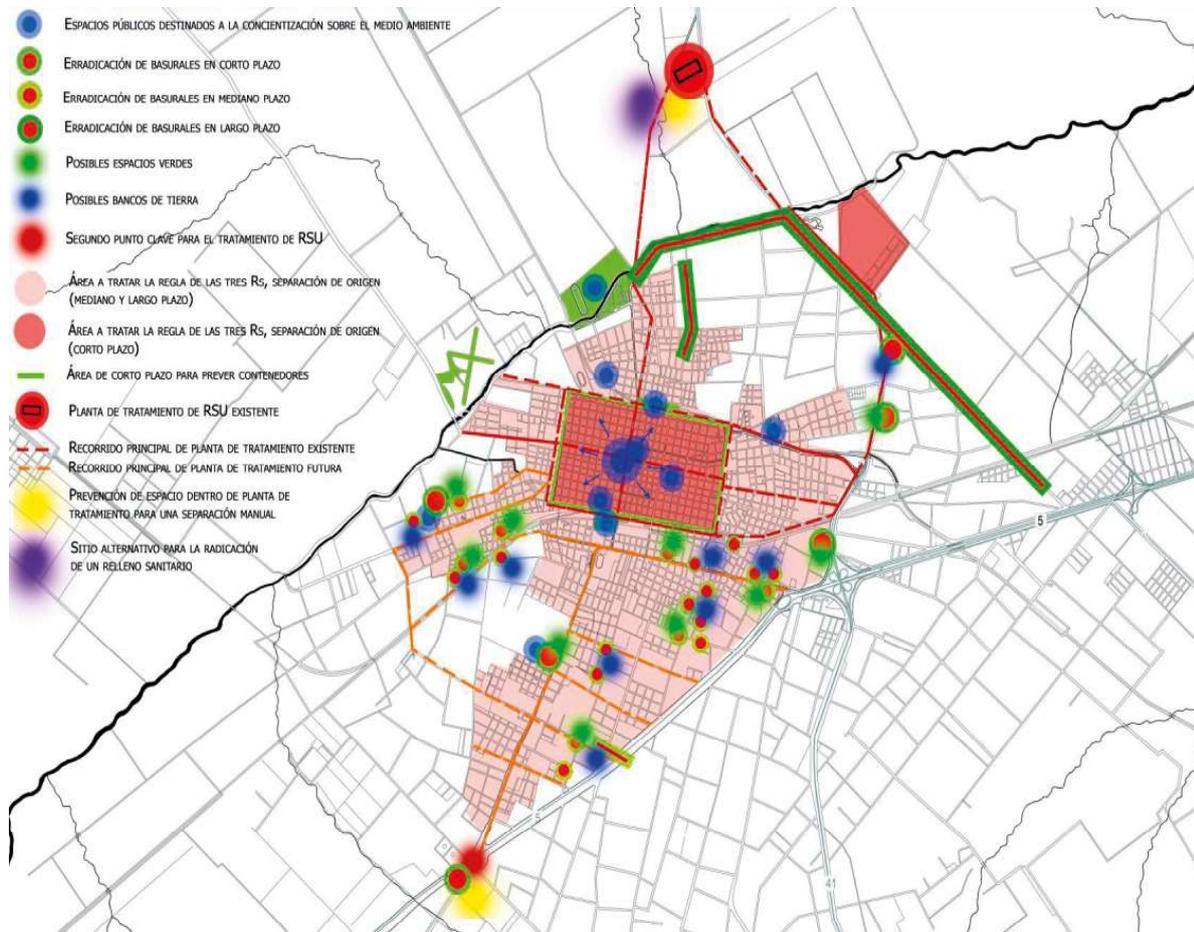
Tanto la radicación de un sistema de tratamiento térmico como de un relleno sanitario requieren de la



utilización de un predio adecuado y de la aprobación de un Estudio de Impacto Ambiental.

En la elección de sitios alternativos para la radicación de un relleno sanitario se utiliza una matriz de selección de sitio que considera: la distancia a barrios cercano y los cursos de agua superficiales, los usos del suelo en el entorno, la profundidad de las napas, la disponibilidad y tipo de suelo, la topografía, la accesibilidad y la factibilidad de provisión de agua y de energía eléctrica.





Propuesta 3

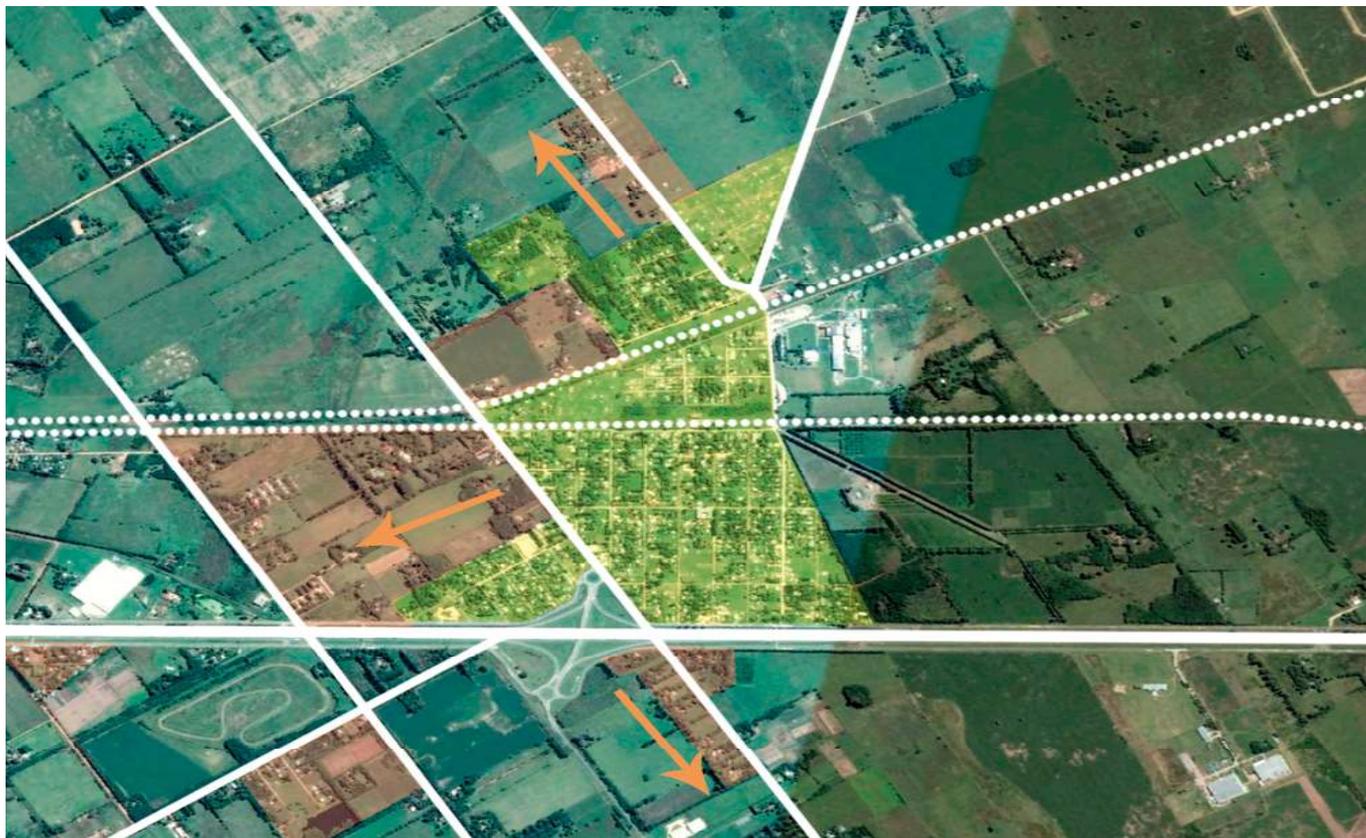
Pueblos periféricos: Caso Gowland

- Reforzar la calidad de subcentro de Gowland.
- Apertura de calles, pavimentación y arbolado en loteos existentes.
- Proyectar bancos de tierras para futuras expansiones.

Si se abastece a Gowland de nuevos usos comerciales, administrativos y equipamiento educativo, bancario, además de seguridad y salud, se favorece al autoabastecimiento de ambas localidades (Gowland y Agote) y a la descentralización de la ciudad de Mercedes.



Actual centralización de la ciudad de Mercedes.



- Consolidado.
- Expansión actual.

Vista aérea de la localidad de Gowland.



- Residencial.
- Comercial.
- Industria.
- Espacios verdes.

Mapa de zonificaciones de Gowland.

La apertura de las calles o pavimento de las existentes favorecen al ordenamiento vial, tanto para la circulación de los vehículos como para la de peatones. Además, las pequeñas acciones, como la plantación de árboles y la iluminación, aportan calidad humana. Además, si se brinda infraestructura a los loteos existentes en el estado avanzado de consolidación en el que se encuentran, se pueden ahorrar además de recursos, tiempo de planificación, y pueden ser una solución para la futura demanda de tierras.

Nuevo trazado de calles.

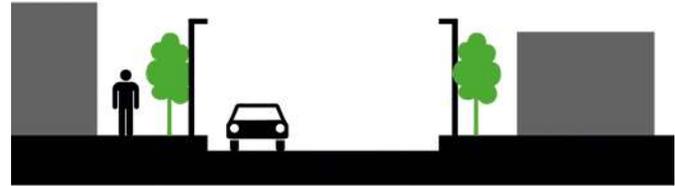
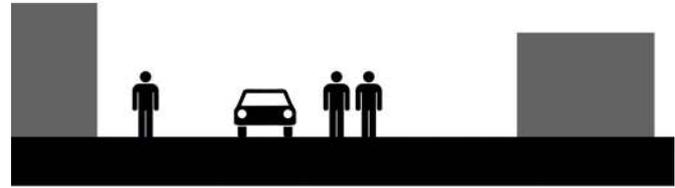


— Apertura de nuevas calles.

ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN

1. Reconocimiento de la urbanización existente y creación de fichas catastrales con los datos de cada lote.
2. Delimitación de calles.
3. Obras de infraestructura para las instalaciones domiciliarias.
4. Pavimentación de calles, colocación de luminarias y plantado de árboles.

En el caso particular de las localidades de Agote y Gowland, el crecimiento actual de ambas ciudades es bajo, pero puede verse una tendencia hacia los ejes principales de acceso, tal como sucede en Mercedes. La planificación de bancas de tierra puede evitar futuras expansiones fuera de la infraestructura.



Proyecto de ordenamiento vial.

Producción y empleo

Incubadoras productivas

La propuesta desde el marco de Producción y Empleo es la de generar una red de instituciones municipales que sean un espacio de producción, tanto de bienes masivos como de cultura e identidad, preservando y revalorizando el patrimonio cívico a través del fomento de los lazos sociales. Los pilares funcionales de las incubadoras son:

- La producción de bienes de consumo masivo: sustitución de productos que ingresan al Municipio, que son parte de la economía local ya consolidada de modo tal que esté garantizado el mercado entre productor y consumidor.
- La incrementación de la cultura: la interacción entre los participantes de los proyectos, el debate y la búsqueda para diversificar la oferta productiva, el estudio e investigación para generar valor agregado y la inclusión de la identidad en la elaboración de nuevos bienes, son mecanismos de creación de cultura,

una construcción conjunta social.

- Los lazos sociales: compartir el riesgo es la forma de estimular a hacer las cosas bien. La mixtura de los actores productivos como herramienta de apropiación de la ciudad de la producción de la incubadora. Generar lazos para que aquello que se produce en las incubadoras sea parte de la producción de las necesidades del conjunto de los habitantes de Mercedes, para que se entienda que es parte de todos.

OBJETIVOS

1. Soporte edilicio para la producción de bienes masivos de consumo interno, conocimiento y cultura, producto de la generación de valor agregado.
2. Aporte de herramientas pedagógicas para la ejecución de un Plan de Negocios y plantas productivas dentro de las Normas de Seguridad e Higiene.
3. Mixtura etaria, entre los jóvenes y los portadores de conocimiento, experiencias en las distintas y diversas

Mixtura de usos de la incubadoras



- Espacio público.
- Equipamiento cultural.
- Técnica y conocimiento.
- Planta productiva.
- Comercio.

áreas de la producción que se desarrollen en las incubadoras.

4. Otorgamiento de créditos para el inicio de proyectos previo estudio de

su viabilidad económica con un programa de pagos acorde a la rentabilidad del proyecto.

5. Autosustentabilidad, se busca generar conciencia del cuidado del medio antrópico y del medio ambiente. Edificios de eficiencia energética, cuidado del agua, gestión de residuos y reutilización de las materias orgánicas para su transformación en abono y fertilizantes naturales.

6. Autosustentabilidad económica para el mantenimiento edilicio y de las herramientas, capital pasivo, pago a los docentes y formadores y ahorros para modernización o ampliaciones.

7. Dinamizar la relación entre el productor y el consumidor, para lograr cubrir las necesidades existentes. También dinamizar la relación entre productor y vendedor, de forma tal que no se perjudique al intermediario y se evite la resistencia.

PROPUESTA TERRITORIAL

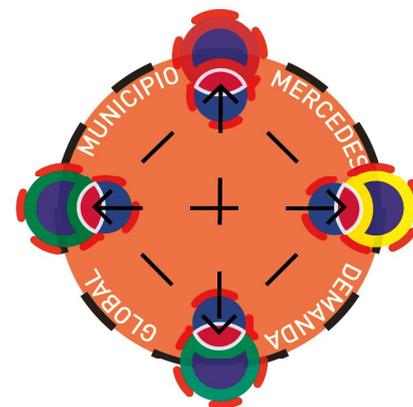
Red de incubadoras

Se busca generar una red de incubadoras de distintas actividades, de forma tal de poder incidir en la mayoría del territorio. La ubicación y el programa productivo de cada una de las incubadoras estarán ligados a las fortalezas y oportunidades de cada área de estudio dentro del territorio. De este modo, el aprovechamiento, mantenimiento y ejecución en pequeñas instituciones son más factibles en el corto plazo dado la escala inicial de cada incubadora.

Área de influencia

Indirecta: se entiende como un área comprendida en un radio dentro de la ciudad que estará influenciada por la proximidad de sus habitantes a la incubadora.

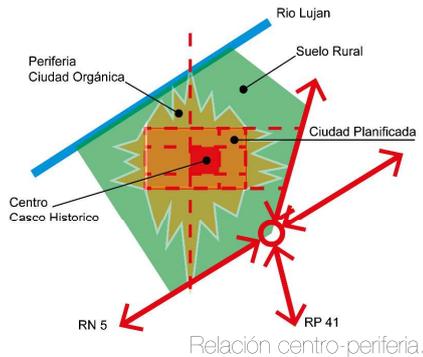
Red y diversificación productiva



- Huertas urbanas.
- Energías - Fertilizantes.
- Productos de primera necesidad.
- Turismo.

Centro y periferia

Se entiende como área central a la que posee el conjunto de todos los usos del suelo y con una gran conectividad. Las áreas centrales son los suelos más costosos, ya que están próximos a todos los usos del suelo y al equipamiento de uso diario, por ende, concentran la población de mayor poder adquisitivo. Al contrario, las áreas periféricas son aquellas que quedan distantes al área central y de la diversidad de usos y programas del suelo. La periferia suele ser de un uso de suelo homogéneo, de poco valor y que aglomera la población de bajos recursos.



REFERENCIA REGIONAL

El **Centro Metropolitano de Diseño (CMD)** es una institución pública dependiente del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires dedicada a dinamizar el entramado productivo y la calidad de vida de los habitantes de la ciudad a través de un manejo efectivo del diseño.

Su acción es parte de un sistema articulado de instrumentos de asistencia técnica y financiera destinado a recuperar y dinamizar el tejido productivo conformado por las pequeñas y medianas empresas locales, creando valor e incrementando su productividad de cara a la economía global. Su misión es: ser el principal promotor público de la importancia económica y cultural del diseño en la ciudad.

Entre sus objetivos cuentan:

- Apoyar y estimular iniciativas privadas o públicas vinculadas al diseño que se desarrollan en la ciudad.
- Acompañar a emprendedores locales que quieran desarrollar empresas otorgándole gran participación al diseño e incubar (a través de instituciones intermedias) a las de mayor capacidad de crecimiento.
- Contribuir activamente en la formación de una red nacional de centros, institutos y organizaciones de diseño.
- Estimular y coordinar la interacción entre diseñadores, gerentes de diseño, ejecutivos, empresarios PyME y directores de políticas públicas y académicas.
- Elaborar, organizar y difundir periódicamente conocimientos que sirvan a la gestión del diseño.
- Colaborar con la interaccionalización del sector.

OBJETIVOS GENERALES

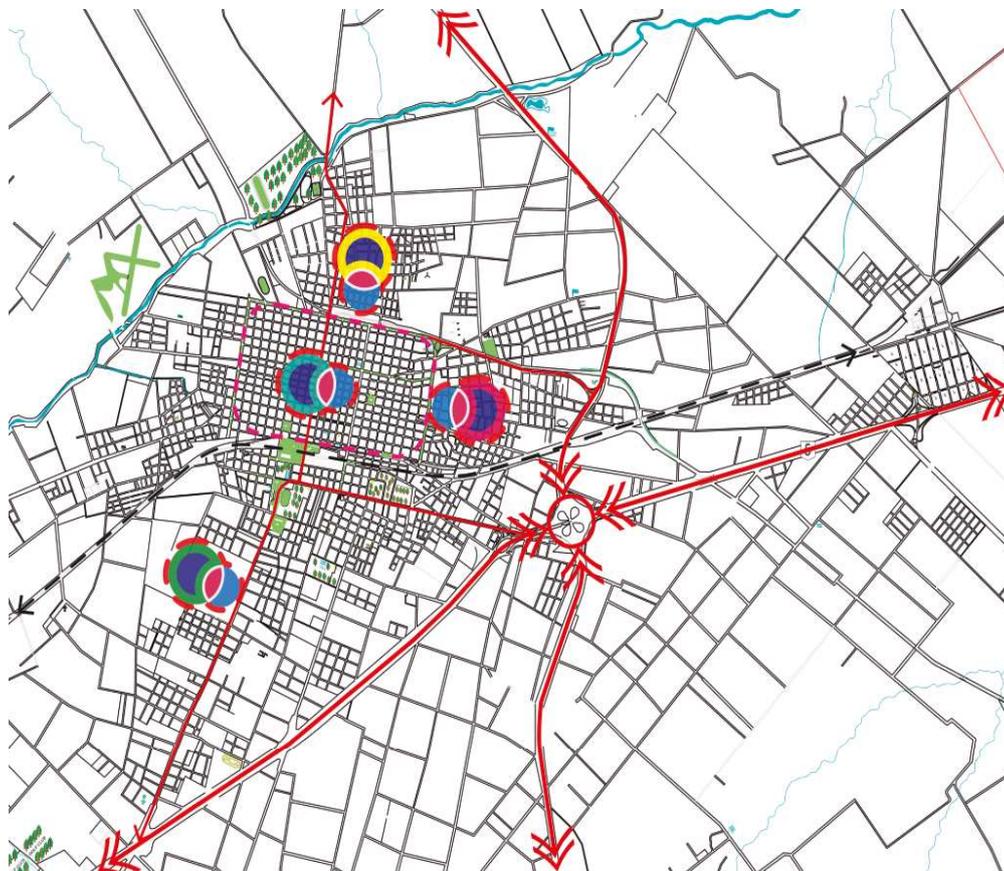
1. Generar nuevos puestos de trabajo.
2. Evitar la fuga de los recursos humanos.
3. Generar un valor agregado.
4. Aumentar el ingreso bruto.
5. Modernización del Estado, la inclusión social y la integración territorial.

PROYECTOS

1. Proyectar espacios de uso común que ayuden a la integración social y obtener un mejor vínculo entre los diferentes ciudadanos, inclusión social.
2. Promover políticas económicas que permitan el acercamiento de industrias que generen empleo en la región, economía.
3. Elaborar e implementar políticas que garanticen las condiciones necesarias para el ejercicio de cada persona con igualdad de condiciones, política social.
4. Promover, desarrollar y destacar el rubro industrial como generador de empleo, tanto en logística como en planta y, potenciar la producción y el empleo generando valor agregado a los productos regionales finales, desarrollo.
5. Potenciar la ubicación estratégica de Mercedes, ya que se encuentra entre las cercanías de dos rutas nacionales, la Ruta Nacional N° 5 y la Ruta Nacional N° 7 (que conecta con la ciudad de Mendoza y luego se convierte en Ruta Internacional al cruzar a Chile).
6. Dar jerarquía al sector industrial generando un valor agregado a la agricultura regional y potenciando lugares como Gowland y así poder generar mayor empleo regional.
7. Darle conexión con el corredor turístico y gastronómico, y que desarrolle una interacción rutinaria y que ésta sea potencial.

MÉTODO DE ANÁLISIS

1. Objetivos: programas-propuestas.
2. Proyecto: programas-usos.
3. Estrategias: promoción.
4. Plazos de ejecución.
5. Financiamiento.
6. Beneficios: conclusiones.



UBICACIÓN EN EL TERRITORIO



Energía
Implantada próximo al Río Luján, parte de la identidad de Mercedes y con gran potencialidad social y cultural. En relación con el medio ambiente es la vía que conecta el vertedero y la ciudad.



Turismo
Implantada en el caso histórico de la ciudad, en relación directa con el patrimonio edilicio de Mercedes.

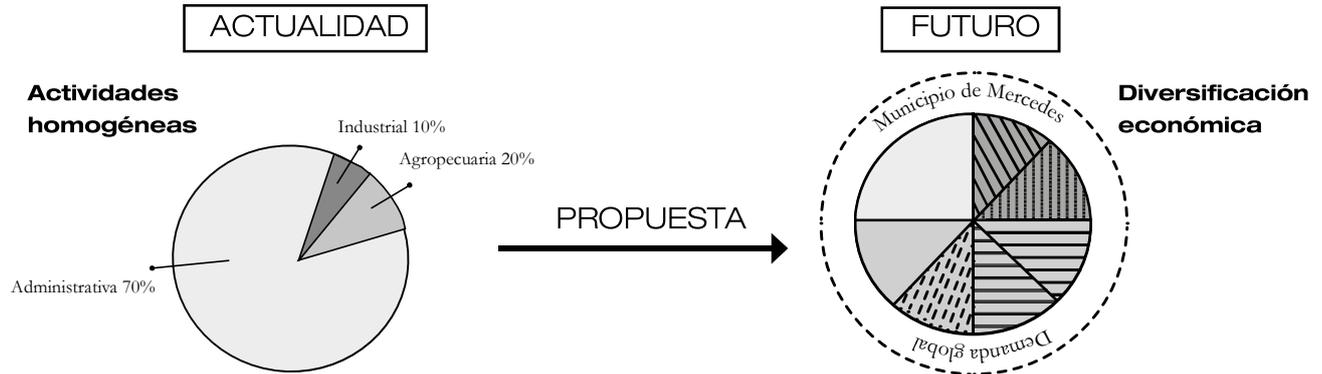


Huertas urbanas
Ubicada en el área donde el suelo rural se ve amenazado por la expansión de la mancha urbana.



Productos de primera necesidad
Inserta próxima a las vías de comunicación y dentro de los barrios de pocos recursos.

Análisis de actividades económicas



Algunas propuestas:

1. Diversificar la economía, cultura y formación profesional.
2. Potenciar y mejorar la interacción sociocultural.
3. Interdisciplinar los actores sociales y mixturar el uso del suelo.
4. Potenciar la economía local y los vínculos consumidor-productor-vendedor.
5. Proteger y mejorar el medio antrópico y el medio ambiente.
6. Enraizar a la juventud y el capital monetario.



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Es necesario generar y prever fuentes de empleo para las futuras familias, o bien para los reclusos, siendo éste un posible medio de inserción en la sociedad, que permite capacitar a cada individuo y le brinda la posibilidad de poder obtener una vivienda y abonar los impuestos, lo que resulta un aporte al Municipio.

¿Para qué? Para no generar desocupación y vulnerabilidad.

¿Qué se propone? Constituir un centro de ruptura.

Centro de ruptura

El espacio vacante puede convertirse en un futuro asentamiento, lo que conlleva a generar inseguridad en la zona periurbana a Mercedes, para evitar esta situación se propone generar un centro de logística, un centro de ruptura en donde la mercadería o los procesos finales de fabricación sean embalados. El ensamble ayudaría a dar empleo y productividad al uso del

suelo en desuso como así también a la generación de industria y de valor agregado.

La idea esencial es crear un polo industrial productivo generador de empleo.



A. Agote - Cárcel Federal.
B. Zona destinada a centro de ruptura.

Espacios vacantes que pueden convertirse en futuros asentamientos.

PROGRAMA

1. Generar y proyectar fuentes de empleo a gran escala cubriendo la desocupación y la vulnerabilidad social existente.

2. Dicha mercadería puede ser proveniente de cargas de camiones y trenes. Generar un subcentro de logística que sea apéndice de la Ciudad Autónoma, por su ubicación estratégica y la cercanía a diferentes localidades, ser aprovechada en dicha función generando empleo, capitalización individual e impuestos para el desarrollo de infraestructura faltante en la ciudad, tanto en materia de cloacas como sistemas pluviales aliviadores de inundaciones e iluminaria pública.

ESTRATEGIA

Las estrategias de promoción serán enfocadas a captar a las empresas o bien a los microemprendimientos que requieren de esta logística y a dar la posibilidad a aquellas entidades comerciales que no tengan acceso en la ciudad de Buenos Aires.

ETAPAS DE EJECUCIÓN

Se prevé que su crecimiento sea paulatinamente dependiendo del capital disponible y su uso diario. Es un proyecto modular en su crecimiento. Posible funcionamiento de la zonificación (propuesta a verificar):

Etapas 1: generar logística para crear un centro de ruptura.

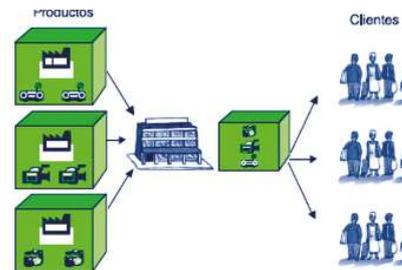
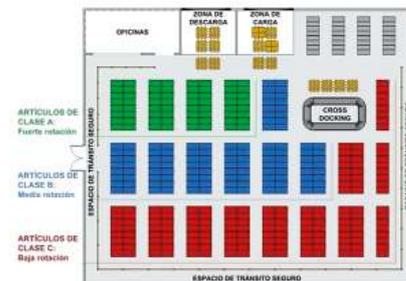
Se crearía un módulo, que luego se replicará según su necesidad funcional. Se impondrá un impuesto y una cuota mensual por su uso, creando así un fondo municipal especial para financiar más obras en el predio zonificado o bien infraestructura urbana faltante en Mercedes, generando así también fuentes de empleo.

Etapas 2: crear galpones de guardado que sean fiscales, para alivianar la aduana de la ciudad de Buenos Aires. Se podría crear una aduana seca y así poder recaudar más fondos para el Municipio. Por otra parte, se abre una nueva fuente de empleo creando el “empleo de aduana” con la posibi-

lidad de tener un sitio que se dedique a la enseñanza y la profesionalización con salida laboral corta y de buena remuneración capitalizando a nuevos empleadores mercedinos y evitando la fuga de capital humano.

Etapas 3: una vez que estén en funcionamiento los pasos anteriores, los mismos empleadores o bien los familiares de los reclusos e, incluso, ellos mismos, pueden capitalizar su economía doméstica, se podrían ofrecer viviendas sociales construidas con ayuda del Estado nacional y financiadas por el Municipio. Es decir, destinar un espacio a la construcción de viviendas sociales previniendo futuros asentamientos con peligro en su estructuración por la precariedad y vulnerabilidad.

Etapas 4: destinar espacios amplios para instalar cooperativas de trabajo con capacitaciones y fomentar una nueva fuente de empleo dándole valor agregado a la industria gastronómica local y, a su vez, produciendo alimentos para Mercedes. La futura cárcel

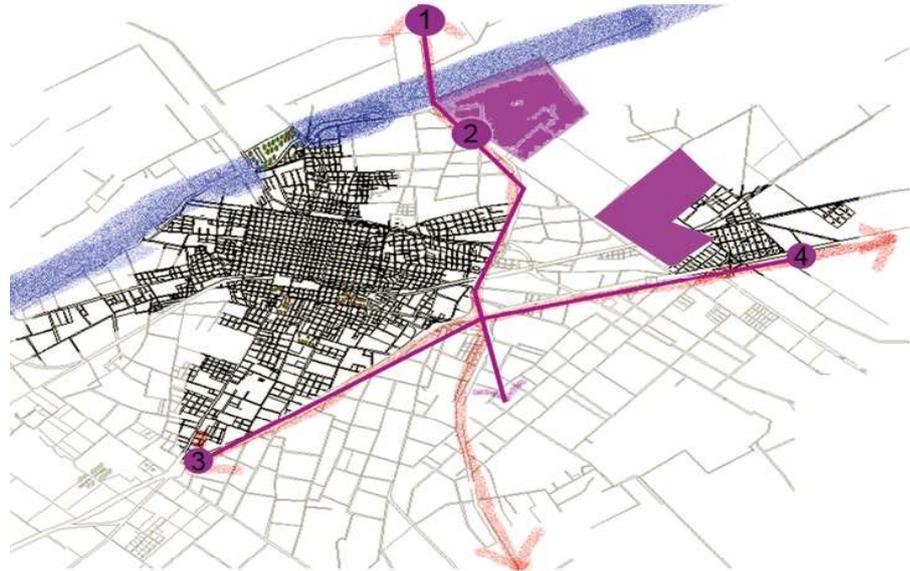


federal puede ser un espacio generador de nuevos empleos, en donde sus propios reclusos, por ejemplo, fabricarían su comida como medio de inserción social.

Etapa 5: proyecto de expansión a futuro, conectando con Gowland. Se promueve desarrollar un corredor lineal perimetral, bordeando la urbe en dos direcciones, pensando en destacar y accionar el rubro industrial como generador de empleo, tanto en logística como en ingresos monetarios, al potenciar el Distrito de Gowland y el Acceso San Martín y su conectividad con la Ruta Nacional N° 7 a través de la Ruta Provincial N° 41. La idea es que de manera longitudinal y vertical se bordee a la ciudad de Mercedes sin interrumpir su flujo cotidiano. Es dar una jerarquía al sector generando valor agregado a la agricultura regional y potenciando lugares como Gowland y el Acceso San Martín como vías de apoyo para luego conectarlos con el sector industrial, así su posterior conexión con la Ruta Nacional N° 7 y comercialización con otros distritos.



Modelo de aduana seca.



- 1 Conexión con la Ruta Nacional N° 7.
- 2 Sector de uso industrial.
- 3 Acceso San Martín.
- 4 Gowland.

Conclusión

Las cooperativas de trabajo gastronómico, la aduana seca, el centro de ruptura y las viviendas sociales son generadoras de impuestos, que puede recaudar la ciudad de Mercedes y realizar con ello obras de infraestructura faltantes en la ciudad (como las cloacas) y prevenir zonas inundables en la ribera del Río Luján, generan diversas fuentes de trabajo (con estudio o sin estudio terciario previo), lo que brindará empleo joven evitando así la fuga de recursos humanos a otras ciudades linderas.

Generando empleos se generan impuesto, capitalizando se genera consumo interno. La conjunción de todas estas cosas generan una rueda cíclica que se retroalimenta potenciando a Mercedes y convirtiéndola en una ciudad productiva y con recursos financieros sin ocupación.

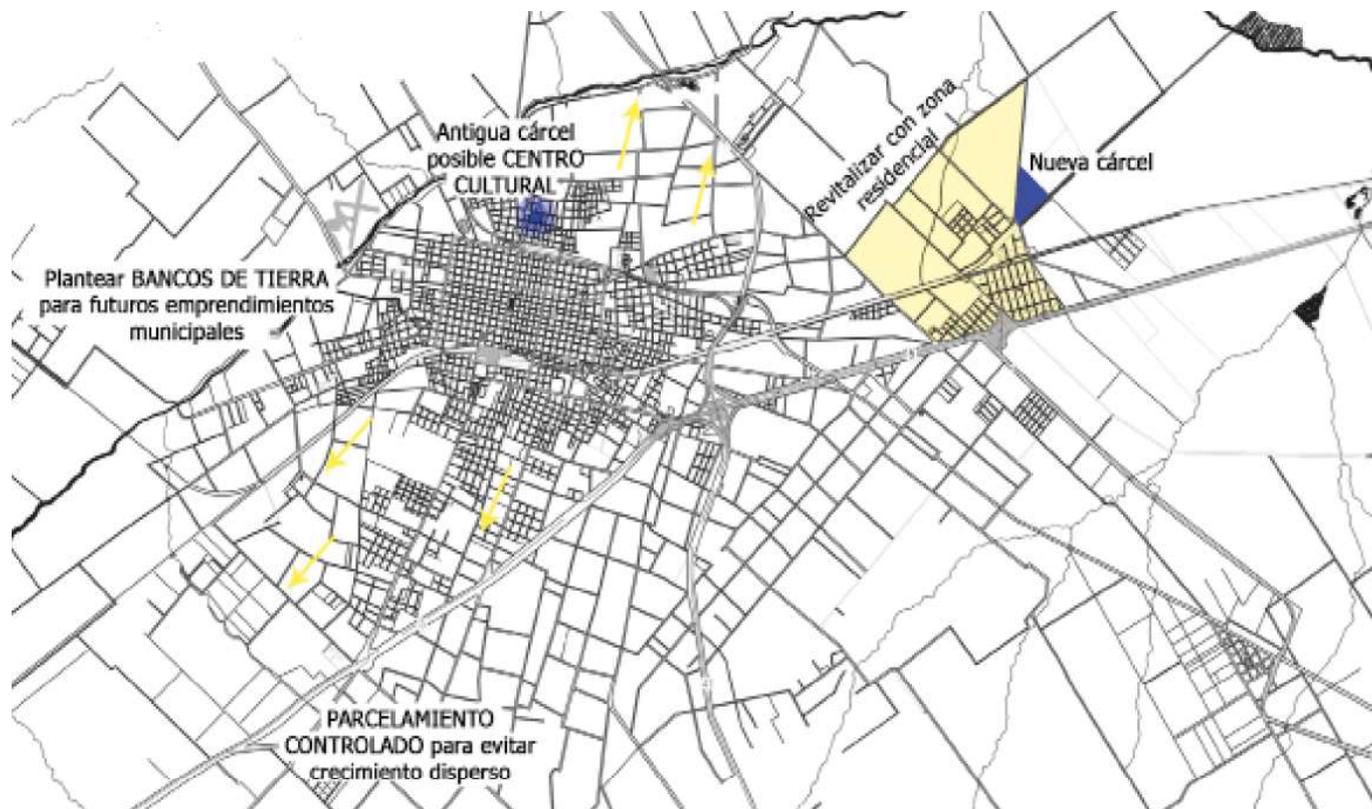
El programa “Mercedes emplea” tiene como fundamental concepto del de generar empleos industriales con valor agregado y evitar la fuga de capital humano. Propone prevenir la

futura instalación de una cárcel federal proyectando fuentes de trabajo, hogares y la no aparición de asentamientos que no pueden ser controlados. Recibir impuestos extraordinarios de un lote sin uso productivo, para la creación de infraestructura urbana en Mercedes.



→ Área de ruptura.

Centro de ruptura.



—→ Desarrollo de viviendas.

Plan de desarrollo social

Patrimonio - Identidad - Inclusión



Identidad natural

1. Poner en valor los espacios públicos linderos al río.
2. Revalorizar e integrar el río a la ciudad.
3. Mantener y potenciar la identidad de la ciudad y sus habitantes en relación con la naturaleza.
4. Fomentar el uso de espacios verdes.

Proyecto 1

1. Paseos peatonales y ciclovías a la ribera del río.
2. Estaciones donde se proporcione un espacio destinado al uso masivo que promueva la cultura, el deporte y la integración social.
3. Utilizar los espacios públicos existentes para la realización de las fiestas tradicionales.

Mercedes coopera

1. Interrelacionar la cultura, la producción y la sociedad en un ámbito de inclusión social.
2. Lograr la recuperación de espacios obsoletos característicos de la ciudad con el objetivo de generar usos de acuerdo con las necesidades requeridas, sean culturales, productivas, de empleo u otras.

3. Fomentar el empoderamiento de la mujer y su rol social, así como el de todos los sectores marginados de la sociedad.

Proyecto 2

1. Creación de una fábrica cooperativa en la Unidad de Penitenciaría N° 5 de Mercedes, utilizando los galpones en desuso del patrimonio de la ciudad para generar centros de estudios técnicos que permitan la salida laboral directa al sector industrial.
2. Generación de un Centro de Atención a víctimas de violencia de género, institucional y de todo tipo.
3. Generación de un espacio, denominado “Mesa de la Mujer”, espacio en donde las mujeres puedan organizarse y debatir sobre sus derechos.



Diversas áreas.

Mercedes celebra

1. Potenciar las fiestas tradicionales y la producción local.
2. Revalorizar la producción artesanal.
3. Mantener el carácter tradicional y la identidad de la actividad productiva.
4. Generar espacios públicos vinculados a los espacios de producción artesanal.
5. Proceder con políticas públicas de incentivo, gestión y publicidad en la escala regional.
6. Articular a los productores con los consumidores.

Proyecto 3

1. Generar un calendario fijo de festejos populares ciudadanos.
2. Diseñar un recorrido cultural-artesanal-productivo.
3. Destinar los espacios linderos de la plaza pública como zona de producción cooperativa y espacio de mayor escala al uso de festejos y celebraciones tradicionales populares.



Mercedes coopera

Se busca una cooperación y participación activa.

1. Se propone la creación de una fábrica cooperativa (similar al IMPA) en la Unidad Penitenciaria N° 5 de Mercedes con el objetivo de generar un centro de producción y estudio que permita una salida laboral y, a su vez, produzca una relación entre la cultura, la producción y la socialidad en un ámbito de inclusión social. Utilizando los galpones en desuso del patrimonio de la ciudad (como el edificio de la cárcel vieja) para generar centros de estudios técnicos que permitan la salida laboral.

2. Generación de centros de atención a víctimas de violencia de género, institucional y de todo tipo, así como el de todos los sectores marginados de la sociedad y se incentiva a la juventud mercedina a residir en la ciudad, mediante un contexto de cooperación y participación activa, en el que todos los habitantes de Mercedes se sientan partícipes del proyecto.

3. Generar un espacio donde las mujeres puedan organizarse y debatir sobre sus derechos. Denominado “Mesa de la Mujer”, este espacio busca ayudar a fomentar el empoderamiento de la mujer y su rol social.

Nuevos espacios cooperativos

Con el objetivo de brindarle a la ciudad de Mercedes un espacio donde, tanto la juventud como el resto de los habitantes, se sientan capaces de desempeñar distintas disciplinas que fomenten su empoderamiento e independencia, se toma como referencia el caso de la antigua fábrica IMPA, recuperada, puesta en valor y resignificada, su infraestructura reacondicionada brinda hoy un espacio en donde se efectúan diversos proyectos culturales (talleres de teatro, acrobacia, carpintería, diseño industrial, audiovisuales...).

Con este nuevo espacio se busca no solamente desarrollar lo que se pueda realizar dentro de la estructura edilicia sino lo que puede surgir de su estrecha relación con el exterior.

Se plantea así un espacio al aire libre en el cual, mediante las distintas actividades propuestas, como un circuito comercial de ferias artesanales y de producción local, se brinde un lugar



Imágenes del antiguo edificio del IMPA.



Imágenes del Centro Metropolitano de Diseño.

destinado a la prevalencia de lo autóctono y se establezca un todo unificador, entre la Cooperativa y los habitantes de Mercedes, dándole así más énfasis al significado de “cooperación y participación activa”.

Beneficios de un espacio cooperativo

- Mediante el circuito de producción artesanal se pondrán en valor sectores identitarios de la ciudad, generando nuevos recorridos y una fuerte relación entre la cultura, el medio ambiente, la producción y la inclusión social.
- Será un ensamble ente producción fabril y desarrollos culturales, artísticos y educativos.
- Aumentará la oferta laboral y las oportunidades académicas. Lo que le brindará a la ciudad presencia y salida laboral.
- La posibilidad de comunicación con otras ciudades mediante ejes en común revalorará a la ciudad dándole una mayor identidad, manteniéndose presente en actividades culturales o productivas de varias ciudades.
- La creación de un centro de atención a víctimas de violencia y de espacios que den la oportunidad al debate y la organización de las mujeres y sus derechos implicará un avance en el área de salud y educación, estrechamente ligada a la inclusión social.
- El apoyo barrial es fundamental y esto se logrará mediante la amplia convocatoria a los distintos proyectos que se realicen allí.
- Se fomentará el turismo gracias a que los habitantes de otras ciudades podrán concurrir por las múltiples actividades no fabriles que se desarrollaran simultáneamente en el mismo edificio.
- Revaloración del patrimonio y museo histórico de la ciudad de Mercedes.







Frente del edificio de la Penitenciaría N° 5.



Visión futura.



Programa “Mercedes celebra”

Los objetivos de este programa son los siguientes:

1. Potenciar las fiestas tradicionales (en abril la Fiesta de la Torta Frita, en septiembre la Fiesta del Salame Quintero y, en diciembre, la Fiesta Tradicional del Durazno).
2. Revalorizar la producción artesanal.
3. Mantener el carácter tradicional y la identidad de la actividad productiva.
4. Articular productores y consumidores.
5. Preservar las costumbres locales a través de las fiestas tradicionales y celebraciones populares.
6. Generar un recorrido cultural, tradicional y productivo.
7. Generar espacios donde se pueda ofrecer lo que produce la ciudad.

Se propone establecer:

1. Espacios de encuentro nuevos (uso del Parque Municipal Independencia, del borde del Río Luján, la creación de nuevos espacios verdes de uso público).
2. Espacios de intercambio (anfiteatro, escenarios, refuncionalización de edificios).
3. Espacios de recreación a través del uso del espacio público.
4. Nuevos espacios, como la nueva Feria Municipal de Artesanos “La trocha”.
5. Diseño de puestos feriales: materialidad, forma, tamaño, circuito/recorridos, difusión.
6. Puestos de productos elaborados en Mercedes.



Feria artesanal

- **Social:**

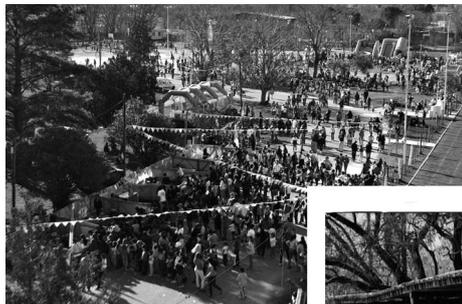
Promueve actividades que reúnen gran cantidad de personas. Generan situaciones de entretenimiento, estancia e intercambio. Los estanes funcionan como elementos de comunicación y generan recorridos.

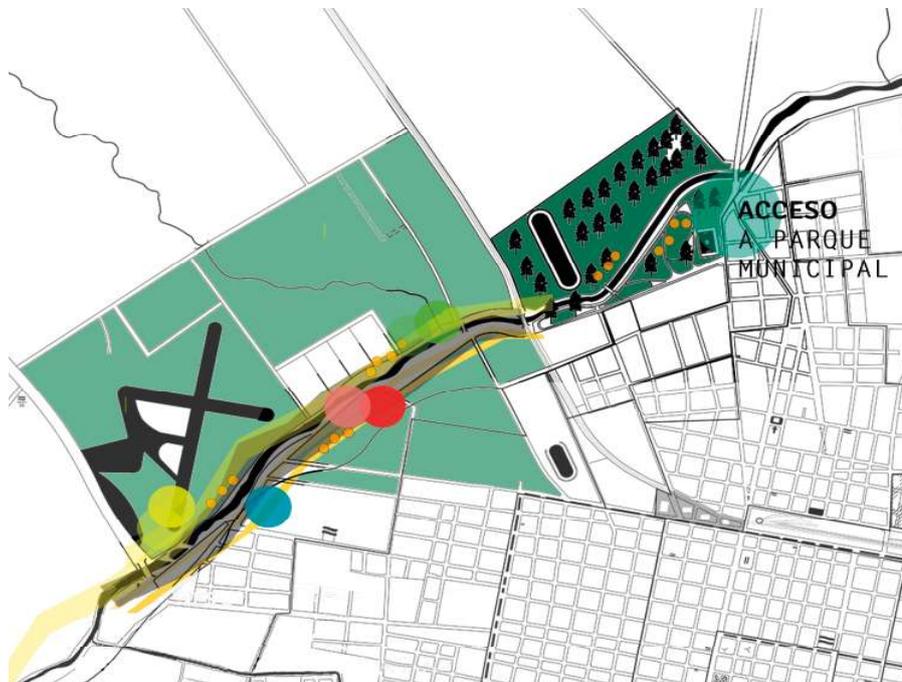
- **Económico:**

Genera puestos de trabajo. Promueve la producción local, generando nuevas posibilidades de trabajo.

- **Cultural:**

Promueve la cultura y la identidad de Mercedes. Reflejan el carácter de la ciudad, son nodos, hitos en Mercedes. Es un espacio para la realización de actividades culturales y teatrales.





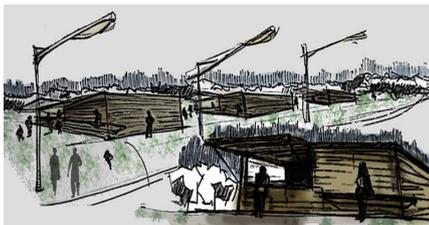
Áreas revitalizadas.



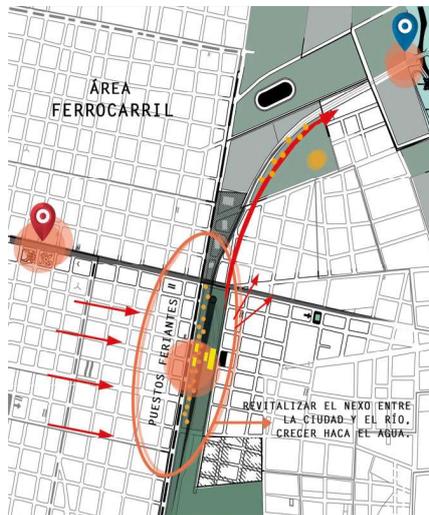
Áreas ferroviarias revitalizadas.

-  → Puestos feriantes.
-  → Estaciones deportivas.
-  → Estaciones culturales.
-  → Estaciones de lectura.
-  → Estaciones con juegos para niños.
-  → Bicisenda.





Proyecto de nuevas áreas de ferias.



Proyecto de nuevas áreas de ferias.

Programa de reestructuración de la Escuela Técnica N° 1

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

- Mejorar la infraestructura existente de la Escuela Técnica N° 1, Nuestra Señora de Mercedes.
- Remodelar y equipar los talleres y aulas.
- Crear espacios pasantes para un máximo aprovechamiento de los espacios verdes.
- Utilizar los terrenos baldíos del ferrocarril como campos de deportes para estudiantes y ciudadanos.
- Parquizar utilizando flora autóctona para crear corredores de biodiversidad.



- Equipamiento urbano en plazas y corredor deportivo sobre la Avenida Italia.
- Crear fluidez espacial con diferentes solares y vegetación.
- Permeabilidad.
- Interacción local.

Objetivos

1. Promover un nuevo proyecto de talleres y oficios para el crecimiento profesional y personal de niños, jóvenes y adultos.
2. Reutilizar la infraestructura existente, mejorando el espacio y dándole nuevos usos.
3. Incentivar las actividades artísticas e intelectuales entre los jóvenes.
4. Impulsar un nuevo modelo de capacitación para evitar el egreso de jóvenes de la ciudad.



Talleres.

PROPUESTA INSTITUCIONAL

- Fomentar y recuperar la concepción de los edificios como medios de formación y capacitación para los jóvenes.
- Fortalecimiento de las aptitudes para el trabajo y el autoempleo.
- Ceder el espacio de las aulas y los talleres después del horario curricular.
- Programas de diversidad intelectual y artística.

Financiación

- Presupuesto municipal.
- Inversión de capital privado para ser partícipes de eventuales proyectos y menciones laborales.

Plazos del proyecto

Corto plazo

- Incorporación de nuevos estudiantes y jóvenes capacitados.
- Ampliar la oferta de estudios.
- Atraer nuevos emprendedores e inversores.



Interacción e integración de la escuela con la sociedad.

Mediano plazo

- Nueva incorporación de talleres.
- Incorporación de la Escuela Agraria N° 1 Ing. Agr. Hugo Miatello en el modelo.
- Aumento de empleo capacitado y oferta laboral formal y no formal.

Largo plazo

- Menor tasa de desempleo.
- Menor egreso de jóvenes y eventual crecimiento poblacional.

OFERTAS

Talleres de oficios tecnológicos

- Hardware y software libre.
- Grabación y edición de audio.
- Fotografía digital
- Diseño Web.
- Animación 3D.
- Diseño gráfico.
- Radio, producción y locución.
- Tecnología celular.
- Redes sociales.
- Publicidad y comunicación estratégica.
- Introducción a la computación.

Talleres de oficios artesanales

- Diseño y rediseño de muebles.
- Ebanistería.
- Panadería tradicional y profesional.
- Pastelería.
- Gastronomía regional, nacional e internacional.
- Diseño y costura.
- Marroquinería.
- Alfarería.

Talleres de oficios urbanos

- Agricultura urbana.
- Hidroponía.

Talleres.





Experiencias del trabajo académico-pedagógico

1

Cecilia Latapie

Ser parte del equipo de *Ciudades para armar* es un gran desafío que recién inicia. Teníamos mucha incertidumbre en esta primera experiencia, y al constatar que fue un éxito, nos dimos cuenta que con ella dábamos comienzo al camino del urbanismo actual, protagonizado por quienes son los próximos creadores de ciudades, nuestros estudiantes.

En el caso de *Ciudades para armar 2016* me tocó ser la anfitriona de la ciudad de Mercedes. Trabajar sobre mi ciudad natal y ser el nexo con los vecinos, las autoridades y las costumbres del lugar, fue una gran oportunidad y un placer como mercedina.

La posibilidad de construir una experiencia conjunta entre todos los actores de una ciudad intermedia y los estudiantes, reconociendo las problemáticas y planteando posibles soluciones prácticas en el territorio, fue un gran logro.

La participación de la ciudadanía en las propuestas en más de una oportunidad hizo que se fuera “armando la ciudad” entre estudiantes, vecinos, autoridades municipales y distintas instituciones.

Esperamos poder multiplicar y aunar esfuerzos en pos de la difusión, fomento y crecimiento del urbanismo en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

Finalmente, agradezco a quienes nos dieron este espacio académico, a los estudiantes, a los vecinos de Mercedes y al gran equipo docente.

2

Celeste McGarry

Ciudades para armar surgió como un espacio para pensar una nueva mirada acerca del urbanismo. Creemos que no es posible planificar a futuro un mundo en donde constantemente están surgiendo nuevas formas de vivir, con identidades múltiples, emergentes, producto de la información a la que accedemos, y estoy convencida de que los planes urbanos son un somnífero colectivo, que sólo nos permiten saber en dónde nos estamos equivocando.

Estamos inmersos en procesos de cambios muy poco comprendidos y las políticas urbanas que hasta ahora fueron llevadas a cabo parecen estar atrasadas ante los desafíos de la era global. El compromiso que tenemos como docentes es trabajar la

ciudad actual, ver qué pasa en la ciudad, cómo la usan las personas, por dónde caminan, cómo se sienten y luego operar sobre eso. Tratar de fomentar un territorio más “igualitario”, atacando el problema de la segmentación social, el derecho a la ciudad y enfatizando la participación ciudadana como promotora de cambios sociales.

Uno de los caminos más seguros pareciera ser intervenir el espacio público. Allí es donde todos somos iguales, donde las cosas suceden, donde no importa religión, raza, clase o sexo, el lugar donde prevalece el intercambio y la multiculturalidad. Así, la materia plantea llevar el urbanismo a los ciudadanos, hacerlo visible, donde “construir la ciudad del siglo XXI” sea principalmente tener un proyecto de ciudadanía.

No es un objetivo de *Ciudades para armar* hacer planes urbanos ambiciosos, nuestra idea es más asequible, es comprender la sociedad, fortalecer identidades, trabajar sobre las debilidades y proyectar sobre lo inmediato. Me atrevería

a decir que lo estamos logrando, y eso me enorgullece muchísimo.

3

Sebastián Malleville

El primer año de *Ciudades para armar* significó un desafío, porque se trataba un poco de un experimento, un laboratorio de ideas donde poder aplicar a la experiencia académica, temas que veníamos hablando informalmente sobre cómo encarar los procesos del urbanismo actual, algo más cercano a la gestión de las ciudades, la aplicación de proyectos reales y concretos, la cercanía con la realidad, los actores y la toma de decisiones.

Creemos que el mayor valor de *Ciudades para armar* es intentar

aportar experiencia real y aplicable al urbanismo de la facultad, acercar el conocimiento de la universidad a ciudades de mediana escala con potencial, pero muchas veces sin tiempo de reflexión.

Es un ejercicio universitario sí, pero con el compromiso extra que aporta el contacto directo con las problemáticas del lugar, escuchar tanto a los vecinos como a los técnicos de distintas disciplinas y a los gobiernos locales, es una tarea de interpretación y articulación.

Nos planteamos el desafío de planificar con horizontes que pueden cumplirse, objetivos reales y de impacto directo. Ser creativos, explorar otras formas de construir el problema y de llegar a un resultado, atendiendo a las distintas escalas sensibles de la ciudad.

Entendiendo sobre todo que la ciudad no es sólo un dibujo en un plano, ni ideas abstractas, ni teoría, la ciudad la componen personas reales, con intereses, percepciones, ideas y conocimientos distintos. La ciudad está en continuo

movimiento, y como si fuera un juego, la armamos entre todos.

4

Alan Gancberg

A través de mi experiencia en *Ciudades para armar* comprobé que podemos cumplir un rol social fundamental desde la universidad:

- Evidenciamos problemas urbanos estructurales, nos vinculamos con sus actores y proponemos soluciones factibles e innovadoras.
- Jugamos con las ciudades partiendo de una práctica concreta.
- Desmitificamos preceptos académicos obsoletos y construimos teorías urbanas propias.
- Formamos a una nueva generación urbanística que busca mejorar las ciudades yendo y viniendo de la acción al pensamiento.

EXPERIENCIA estudiantes

1

Yamila Gionnone

Mi experiencia con la materia fue realmente muy enriquecedora, ya que se pudieron desarrollar ejercicios de una manera distinta a la que se trabaja generalmente en la facultad, haciendo foco en el punto crítico a trabajar de un modo más directo con las personas y sus representantes. Fue un punto clave que hizo de *Ciudades para armar*, una cátedra más interesante que muchas otras, donde se despiertan las ganas de asistir a la facultad y presenciar cada teórica y cada debate en el taller, como también concurrir a las visitas en el municipio. Con respecto a las teóricas me pareció sumamente atrayente el hecho de que concurren otro tipo

de profesionales, también abocados al urbanismo desde otros ámbitos de estudio, brindándonos una mirada mucho más amplia de la que estábamos acostumbrados.

2

Maximiliano Gaviño

Empecé la materia porque me interesa el *urbanismo* y, según tenía entendido, de eso trataba. ¡Qué sorpresa me llevé cuando vi que lo que yo pensaba que era *urbanismo* se quedaba chico al lado de lo que hacíamos ahí! Existe una visión del urbanismo en la materia que no es la “convencional del plano” a vuelo de pájaro, hay una visión mucho más real y directa. La interacción con funcionarios, especialistas, profesionales de distintas disciplinas, visitas de campo, la interacción con vecinos

y personas del lugar que estudiamos, la observación de los *problemas reales* y el proponer *soluciones reales*, ¡eso era urbanismo! Todo acompañado del mejor clima de trabajo, con docentes más que especializados y entendidos sobre el tema, que presentan sus clases una diferente de la otra y, digo clases, pero parecen más encuentros donde la palabra no sólo la tienen ellos sino que es un ida y vuelta continua entre estudiantes y docentes y viceversa. *Ciudades para armar*, podría decir, es una de las mejores materias de la carrera e imprescindible para el que esté interesado en esta área específica.

3

Noelia Sparato

En mi experiencia por *Ciudades para armar* puedo decir que ha

sido una gran oportunidad para dejar de diseñar como estudiante y empezar a pensar como un profesional del urbanismo.

La materia brinda la posibilidad de ver a la ciudad en la que vivimos con otros ojos, con una mirada más minuciosa, a través del trabajo en equipo que se realiza entre docentes y alumnos a la par, mediante el acercamiento que brinda la cátedra con los vecinos para quienes trabajamos y, también mediante la oportunidad de poder desarrollar un proyecto basado en las necesidades reales que tiene una ciudad real.

La materia no sólo me enseñó sobre el urbanismo sino también me inculcó un gran aprecio por esa ciudad que estimo mucho, en la que estuvimos trabajando todo el cuatrimestre, que es la ciudad de Mercedes.

Desde las propuestas trabajadas en el taller hasta las reuniones con los vecinos y el Consejo, puedo decir que valió la pena cada clase, es por esto que considero que cada estudiante de FADU con interés en

el urbanismo no puede dejar de pasar por las aulas de Ciudades para armar.

4

Sabrina Zuñiga
Rossetti

Me anoté en la cátedra *Ciudades para armar* con el motivo de tener una nueva visión sobre urbanismo y, sinceramente, me he llevado mucho más.

Los temas a tratar fueron ricos, puntuales y dinámicos. Lo mejor de todo fue que pudimos interactuar con ellos en tiempo real, pudiendo ver nuestros análisis y propuestas en vivo y en directo. Debatir con intendentes, funcionarios, profesionales y también residentes. Esto lo convirtió en una experiencia única que enriqueció nuestro trabajo y participación.

No tengo más que cosas buenas

para decir sobre el cuerpo docente, que dieron todo y mucho más para que nuestra experiencia sea la mejor. Su esfuerzo, dedicación y transparencia es notable y proyecta en nosotros una motivación inconmensurable.

Adquirí nuevas perspectivas y conocimientos, así como también futuros colegas y muy buenos amigos.

Grupo docente



Guillermo Tella

Profesor titular

ARQUITECTO Y DOCTOR EN URBANISMO. Director de proyectos de investigación y profesor en grado y posgrado. Profesor adjunto regular de Planificación Urbana de la carrera de Arquitectura y profesor titular de la materia Ciudades para armar (FADU-UBA).

Director ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires. Es autor de varios libros, entre ellos: *Precariedad urbana y reproducción social* (2016), *Espacio, poder e identidad* (2015), *Planificar la Ciudad* (2014).



Alejandro González

ARQUITECTO. Desarrolla el ejercicio individual de la profesión. Entre 1995 y 2009 se desempeñó como docente de Diseño en la cátedra del Arq. Miguel Ángel Roca y desde 2011 ha focalizado su actividad docente y parte de su actividad profesional al área del Urbanismo, participando también como docente en la materia Planificación Urbana del cátedra del Arq. Enrique García Espil, y como Jefe de Trabajos Prácticos de la materia Ciudades para armar de la carrera de Arquitectura (FADU-UBA).



Cecilia Latapie

ARQUITECTA. Cursa la Maestría en Planificación Urbana y Regional (FADU-UBA). Desarrolló su práctica profesional en Gestión Urbana en la Consultora Fajre & Asociados, actualmente, es miembro de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, organismo descentralizado dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

Es docente en Planificación Urbana de la cátedra del Arq. Enrique García Espil y de la materia Ciudades para armar de la carrera de Arquitectura (FADU-UBA).



Celeste McGarry

ARQUITECTA. Cursa la Maestría en Planificación y Gestión de Ciudades (FADU-UBA). Investigadora del Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente (FADU-UBA), responsable de la Biblioteca de Urbanismo. Realiza actividades de consultoría en planeamiento y gestión urbana.

Es docente en la materia Planificación Urbana de la cátedra del Arq. Enrique García Espil y de la materia Ciudades para armar de la carrera de Arquitectura (FADU-UBA).



Sebastián Malleville

ARQUITECTO. Jefe de Proyectos de la Subsecretaría de Planeamiento Urbano del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Trabaja como proyectista y director de obra. Es docente en la materia Planificación Urbana de la cátedra del Arq. Enrique García Espil, en Diseño Arquitectónico de la cátedra del Arq. Proyecto Linder, en Gestión de Proyecto de la cátedra del Ing. Spósito y de la materia Ciudades para armar de la carrera de Arquitectura (FADU-UBA).



Alan Gancberg

ARQUITECTO. Cursa la Maestría en Planificación y Gestión de Ciudades (FADU-UBA). Integra la Unidad Ministro del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, coordina las acciones de gestión urbana. Desarrolla actividades de investigación urbana en el Instituto de Investigaciones Gino Germani.

Es docente en la materia Planificación Urbana de la cátedra del Arq. Enrique García Espil y colaborador en la materia Ciudades para armar de la carrera de Arquitectura (FADU-UBA).

Referencias bibliográficas

- ABBA, Artemio. *Metrópolis Argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas inter-jurisdiccionales*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2010.
- ASCHER, François. *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.
- BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza, 2003.
- BOZZANO, Horacio. *Territorios posibles: procesos, lugares y actores*. Buenos Aires: Lumiere, 2009.
- ETULAIN, Juan Carlos. *Gestión urbanística y proyecto urbano. Modelos y estrategias de intervención*. Buenos Aires: Nobuko, 2009.
- FERNÁNDEZ CASO, Victoria y GUREVICH, Raquel. *Geografía: nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza*. Buenos Aires: Biblos, 2009.
- GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, 2006.
- *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito, 2014.
- JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España: Capitán Swing Libros, 1961.
- JÁUREGUI, Jorge. *Estrategias de articulación urbana. Proyecto y gestión de asentamientos periféricos en América latina. Un enfoque interdisciplinario*. Buenos Aires: FADU-UBA, 2003.
- KOOLHAAS, Rem. *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.
- LOMBARDO, Juan. *La construcción de la ciudad: El caso de la región metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Nobuko, 2008.
- OSZLAK, Oscar. *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: CEDES-Humanitas, 1991.
- ROCA, Miguel Ángel. *Lugares urbanos*. Buenos Aires: Editorial CP67, 1984.
- *Habitar, Construir, Pensar*. Buenos Aires: Compañía General Fabril Editora, 1989.
- SASSEN, Saskia. *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz, 2007.
- TELLA, Guillermo. *Plan Estratégico Balcarce 2020: Ciudad inclusiva, región integrada*. Buenos Aires: Azzurras, 2013.
- *Planificar la Ciudad: Estrategias para intervenir territorios en mutación*. Buenos Aires: Diseño Editorial, 2014.
- *Espacio, poder e identidad: Hacia un estatus urbano de lugar*. Buenos Aires: UNGS, Colección Cuestiones Metropolitanas, 2015.

“La vida es una visita construida de sueños...”

RAY BRADBURY

