

BALCARCE

PLAN ESTRATÉGICO

BALCARCE 2020

**Instrumentos y proyectos
para la gestión**



Compiladoras
Dr. Arq. Guillermo Tella
Arq. Laura Corbalán Vieiro

Equipo Técnico del Plan

Coordinación Ejecutiva

Dr. Arq. Guillermo Tella

Desarrollo Territorial

Arq. Martín Delucchi

Planificación Económica y Turismo

Lic. Econ. Gustavo Mosto

Lic. Econ. Federico T. Arduino

Movilidad Urbana

Lic. Geog. Diego Rodríguez

Proyecto Urbano

Arq. Andrea Lestard

Instrumentos Normativos

Abog. Daniel Cassano

Difusión y Comunicación

DG Pablo De Ferrari

ED Rosanna Cabrera

Representación Gráfica

Lic. Urb. Jorge Amado

Arq. María Clara Blanco

Asistencia de Coordinación

Arq. Laura Corbalán Vieiro

El presente trabajo ha sido desarrollado en el marco del Plan de Desarrollo Estratégico Urbano Territorial para el Partido de Balcarce, Provincia de Buenos Aires (Estudio 1.EG.148); Préstamo BID-Banco Interamericano de Desarrollo Nro. 1896/OC-AR, Dirección Nacional de Preinversión Municipal (DINAPREM), dependiente de la Secretaría de Asuntos Municipales del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

DINAPREM DIRECCIÓN NACIONAL DE
PREINVERSIÓN MUNICIPAL

Plan Estratégico Balcarce 2020

**Instrumentos y proyectos
para la gestión**

Coordinadores

Dr. Arq. Guillermo Tella
Arq. Laura Corbalán Vieiro



Tella, Guillermo
Plan Estratégico Balcarce 2020 : instrumentos y proyectos para la gestión / Guillermo Tella ; Laura Corbalán Vieiro ; compilado por Guillermo Tella ; Laura Corbalán Vieiro ; coordinación general de Guillermo Tella ; editado por Rosanna Cabrera. - 1a ed. - Martínez : Azzurras, 2017.
Libro digital, DXReader

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-25839-6-5

1. Arquitectura . 2. Código de Planeamiento Urbano. 3. Desarrollo Urbano. I. Tella, Guillermo, comp. II. Corbalán Vieiro, Laura, comp. III. Tella, Guillermo, coord. IV. Cabrera, Rosanna, ed. V. Título.
CDD 711

Diseño general y maqueta:

DG. Pablo De Ferrari

Editor a cargo:

ED. Rosanna Cabrera

© Guillermo Tella www.guillermotella.com

© Ediciones Azzurras 2017

ISBN: 978-987-25839-6-5

Diciembre de 2016



Ediciones Azzurras

www.edicionesazzurras.com.ar

Queda hecho el depósito que indica la ley 11.723

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 se hacen responsables por el material aquí publicado, deslindando a la editorial de toda responsabilidad, tanto ideológica, política u otras aquí expuestas.

Impreso en Argentina / Printed in Argentina

Fotografía de portada:

Imagen de un cartel indicativo de la vieja estación de Balcarce, perteneciente al viejo Ferrocarril Roca. Actualmente forma parte del ramal que une la ciudad de Ayacucho con las ciudades de Necochea y Quequén. No presta servicios de pasajeros desde fines de la década de 1990. Sus vías están concesionadas a la empresa privada de cargas Ferrosur Roca, que presta esporádicos operativos de carga hacia el puerto de Quequén.

Prefacio • 7

Introducción • 9

Plan Estratégico Balcarce 2020 • 10

Lineamientos estratégicos del Plan • 11

Primera parte • 15

Revisión socioeconómica

Diversificación productiva • 17

Plan Integral de Desarrollo Turístico • 20

Circuito turístico de Ferrobús • 25

Circuito turístico Senderos Aventura • 26

Circuito turístico Minero • 28

Segunda parte • 31

Revisión del soporte urbano-territorial

Estructura Urbana • 31

Consolidación del sistema de centralidades • 36

Plan de Movilidad Urbana de Balcarce • 41

Tercera parte • 51

Proyectos prioritarios

Revitalización del Área Central • 51

Nuevo Nodo o Subcentro de La Integración • 56

Nuevo Subcentro El Cruce Fangio • 58

Cuarta parte • 61

Revisión normativa

La zonificación urbana y los nuevos instrumentos normativos • 66

Instrumentos normativos para conservación de Área Central • 67

Instrumentos normativos para Subcentro de La Integración • 76

Instrumentos normativos para Subcentro El Cruce Fangio • 80

Quinta parte • 87

Instrumentos de implementación del Plan

Instrumentos de recaudación • 87

Mecanismos de gestión y participación • 93

Desafíos hacia el 2020 • 96

Anexos • 99

Cartografía • 99

Desarrollo de Marca Balcarce • 109

Prefacio

Las estrategias para consolidar centralidades urbanas en ciudades intermedias, como lo es Balcarce, deben articular factores territoriales, socioeconómicos y estructurales de la ciudad que dinamicen el desarrollo económico local de manera equitativa e inclusiva a todos los ciudadanos. Desde esta premisa se revisa el Plan Estratégico Balcarce 2020 fundado en los conceptos del urbanismo social que afronta las complejidades de la ciudad desde la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria.

Los conflictos de la ciudad de Balcarce detectados en la etapa diagnóstica se manifestaron en tres ejes problemáticos:

- 1. Proceso socioterritorial de segregación temprana.*
- 2. Sectores de alto impacto de dicho proceso.*
- 3. La degradación del área central.*

Las centralidades enmarcadas en redes de conexiones socioterritoriales están destinadas a complementar una mejor y más equitativa distribución del territorio, en cuanto a la disponibilidad de infraestructura, servicios, comercios, equipamientos, espacios públicos, permitiendo ajustar desequilibrios que el mismo proceso de crecimiento urbano genera, como también jerarquizar aquellos sectores fragmentados que fueron perdiendo su original relevancia o desdibujando su auténtico rol. En este marco, el Plan de Ordenamiento Urbano de Balcarce, se propuso reorientar la estructura urbana monocéntrica que acunó la ciudad a través del tiempo, con un sistema de centralidades, que atienda tanto a la revalorización y revitalización de la actual área central, como a la generación de nuevos subcentros, de escala barrial y sectorial, procurando un mayor equilibrio social, territorial y económico.

Dr. Arq. Guillermo Tella
Coordinador Ejecutivo del Plan

Introducción

La ciudad de Balcarce constituye el núcleo urbano más importante del Partido homónimo. Según datos del último censo, el Partido de Balcarce cuenta con 41.844 habitantes, de los cuales 35.150 corresponden a la ciudad cabecera, 5.083 a la población rural dispersa y el resto se reparte en las pequeñas localidades de San Agustín (539), Los Pinos (429), Napaleofú (377), Villa La Brava (174) y Ramos Otero (92). **[Ver plano 1, pág. 99].**

Balcarce se divide en cuatro grandes cuadrantes: norte, sur, este y oeste, con la Ruta Provincial 55 (RP 55) en sentido noreste-suroeste (NE-SO) como principal eje estructurante. Esta arteria ha originado una extensión lineal en esa dirección con un uso de suelo fundamentalmente comercial. A través de este corredor se promovió, a su vez, la extensión del tejido urbano hacia ambos lados, resultando una configuración urbana simétrica. Con el pasar del tiempo se desarrollaron dos procesos de crecimiento bastante claros, uno a través de la densificación edilicia de la trama urbana existente en el sector NE y SE; y, el otro a través de la extensión de nuevas calles en el sector SE, relacionado con el uso residencial, de gran dinámica en cuanto a su crecimiento en la zona. **[Ver plano 2, pág. 99].**

La ciudad posee un trazado cuadriculado estructurado sobre la plaza principal, Plaza Libertad, que está conformada por cuatro manzanas de planta cuadrada, frente a la que se ubican las instituciones locales, el Palacio Municipal, la Iglesia San José, la Escuela Municipal, el Museo Fangio y algunas entidades bancarias.

En el sudeste de la ciudad de Balcarce se encuentra ubicado el Parque Municipal “Cerro El Triunfo”. Este maravilloso espacio verde público de uso turístico y recreativo es muy utilizado por el conjunto de la comunidad.

El tejido urbano muestra un parcelario urbano predominantemente habitacional, ocupando la mayor parte de la superficie urbana el residencial bajo; disperso en áreas intersticiales entre los bordes y el centro de la ciudad, el residencial medio; y concentrado en la Zona Central el residencial

de exenciones impositivas y facilidades crediticias, provisión de infraestructura y condiciones adecuadas para la instalación de nuevas industrias.

b. La identidad y el paisaje

La necesidad de políticas e instrumentos para proteger y resguardar el patrimonio ambiental y promover acciones de desarrollo turístico que potencien los atributos naturales del Partido, lleva a implementar nuevas estrategias que modifiquen el actual perfil y estimulen iniciativas de capital privado para el desarrollo de turismo alternativo.

c. Las centralidades urbanas

Por un lado, la revitalización, la puesta en valor y el rediseño del principal centro urbano de la ciudad, constituido por la Plaza Libertad y su entorno. Dentro de este lineamiento se enmarcan, por un lado, las estrategias siguientes: la unificación y el nuevo centro para la Plaza Libertad, la preservación de su entorno de alto valor histórico patrimonial como área protegida; la creación de un Centro Comercial a cielo abierto y los circuitos turísticos peatonales que parten de ella. Por otro lado, los nuevos subcentros propuestos, destinados a lograr una mayor equidad y equilibrio socioterritorial: el Subcentro de *La Integración* y el de *El Cruce de Fangio*. El primero busca potenciar esta área conjugando una serie de proyectos urbanos, como ser la ubicación del nodo multimodal ferroadmotor, el traslado de la terminal de ómnibus, la remodelada estación ferroviaria, el centro de cargas para el transporte pesado, en combinación con la nueva Circunvalación y la creación de un nuevo complejo educativo-cultural. Y, anexo a estos, la iniciativa de promover la instalación de un Polo Gastronómico en cercanía a la estación, destinado a la oferta de comidas especializadas en derivados de la papa. El segundo subcentro, resignifica la importancia de la puerta de acceso a la ciudad y promueve una nueva imagen local, mediante la instalación en el cruce, de un área de atención turística y la concesión comercial de un parador confitería.

d. La conectividad vial y la jerarquización de los accesos

La creación de la Avenida de Circunvalación, ya en funcionamiento, los nuevos accesos a la ciudad, las restricciones de tránsito pesado y vehicular por el centro urbano, la creación de vías diferenciadas y el rediseño del sistema de transporte son las estrategias planteadas en marco del Plan de

Movilidad frente a un territorio inequitativo en términos de movilidad y de desigual de oportunidades de acceso a los bienes y servicios urbanos.

e. Ciudad más compacta y equilibrada

Mediante las estrategias planteadas y la propuesta de reformulación de normativas urbanas y una nueva zonificación para Balcarce se busca complementar la nueva Estructura Urbana. Este lineamiento responde al principal objetivos del Plan, de alcanzar una ciudad más diversa en lo funcional, inclusiva en lo social, sostenible en lo ambiental e integrada en lo espacial.

f. Una ciudad más saludable, sustentable y participativa

Promoción y activación de procesos de participación ciudadana con instrumentos adecuados para la gestión e implementación del Plan Estratégico, a fin de alcanzar consenso ciudadano. Se resalta, la problemática generada por la actual dinámica urbana ambiental que se relaciona con la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, con la propuesta de traslado del basural y la instalación de una nueva planta para su tratamiento. De estos lineamientos se desarrollaron las estrategias y acciones que enmarcan los proyectos prioritarios expuestos en esta publicación. La evaluación de los mismos se desarrolló en tres instancias:

1. Análisis de la situación actual

- Relevamiento y visitas de campo.
- Realización de entrevistas y reuniones con funcionarios municipales y con otros referentes locales.
- Clasificación de la información recopilada y relevada.
- Identificación y análisis del conjunto de los componentes territoriales.

2. Interpretación diagnóstica

- Elaboración diagnóstica de la situación actual.
- Análisis e interpretación de los procesos (avances y retrocesos) y el comportamiento de variables claves (territoriales, ambientales, sociales y económicas) suscitadas durante el último período.
- Revisión de estrategias, programas y proyectos sobre la base de las acciones emprendidas y a los cambios operados en la implementación del Plan Estratégico.

3. Actualización propositiva

- Evaluación del Plan Estratégico en relación con los nuevos condicionamientos

y demandas generadas.

- Adecuación a la propuesta del Modelo Territorial, nueva estructura urbana.
- Identificación y selección de proyectos estratégicos.
- Evaluación de componentes centralidades y movilidades urbanas.
- Formulación de una nueva normativa urbana.
- Lineamientos estratégicos de proyectos seleccionados.
- Elaboración de anteproyectos.
- Proposición de acciones para la futura gestión del Plan Estratégico.

Revisión socioeconómica

Balcarce cuenta con recursos naturales, culturales y humanos que pueden posicionarlo con un rol estratégico regional desde el fortalecimiento de su desarrollo local. Con el propósito de entender la estructura socioeconómica de Balcarce, se analizaron los datos de la Encuesta de Indicadores de Mercado de Trabajo en los Municipios de la Provincia de Buenos Aires (2008-2014) y los indicadores desarrollados por la Subsecretaría de Programación Macroeconómica del Ministerio de Economía y Finanzas de la Nación.

Resumen de la situación ocupacional	2011	2014
<i>Población urbana</i>	39.364	40.206
<i>Población Económicamente Inactiva</i>	24.366	24.083
<i>Población Económicamente Activa</i>	14.998	16.123
<i>Ocupados</i>	13.873	14.829
<i>Asalariados</i>	9.288	9.639
<i>Cuentapropistas</i>	3.122	4.048
<i>Patrón o empleador</i>	1.432	964
<i>Trabajador sin remuneración</i>	31	178
<i>Desocupados</i>	1.125	1.294

Tabla 1. Resumen de la situación ocupacional de la población urbana (Partido de Balcarce, 2011 y 2014). Fuente: Estimación propia sobre la base del INDEC; Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010); Encuesta de Indicadores de Mercado de Trabajo de Balcarce (2008 y 2014).

Rama de la actividad	Porcentaje de la población ocupada		
	2008	2011	2014
<i>Administración pública, defensa y seguridad social</i>	4,8	9,40	9,30
<i>Agricultura, ganadería y pesca</i>	12,6	19,4	11,3
<i>Comercio y reparaciones</i>	21,7	19,8	17,3
<i>Construcción</i>	7,4	8,4	14,8
<i>Electricidad, gas, agua</i>	s/d	1,0	s/d
<i>Enseñanza</i>	6,5	6,3	6,9
<i>Hotelería y restaurantes</i>	s/d	1,2	1,2
<i>Industria manufacturera</i>	4,8	3,2	6,8
<i>Intermediación financiera</i>	s/d	s/d	2,3
<i>Servicio doméstico</i>	12,8	8,0	8,1
<i>Servicios comunitarios y personales</i>	13,2	9,3	7,3
<i>Servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler</i>	4,3	2,4	3,0
<i>Servicios sociales y de salud</i>	7,0	4,2	4,6
<i>Transporte y almacenamiento</i>	s/d	7,4	7,2
Total	100%	100%	100%

Tabla 2. Ocupados por la rama de actividad (Balcarce). Fuente: Encuesta de Indicadores de Mercado de Trabajo de Balcarce (2008, 2011 y 2014).

Así, se estudió primeramente a la población económicamente activa (PEA) urbana, cuyo resultado dio alrededor de unas 16 mil personas, de las cuales el 92% se encuentran ocupadas y el 8% carece de empleo a pesar de buscarlo activamente.

Como segundo paso, se evaluaron los sectores de producción de Balcarce. Las actividades del sector secundario y terciario muestran un crecimiento, mientras que las actividades primarias (entre las que se halla la agricultura) reflejan una merma.

Finalmente, otra variable analizada fueron las tasas de desempleo y la calidad de empleo. Los resultados arrojados en cuanto al mercado de trabajo urbano en Balcarce son los siguientes:

1. Personas tienen problemas de empleo = 2.700 (entre desocupados y subocupados demandantes).
2. La desocupación afecta especialmente a los jóvenes y las mujeres.
3. Trabajadores que tienen un empleo precario = 6.300 (especialmente jóvenes y mujeres).
4. El 42,4% de los asalariados no recibe aportes jubilatorios.
5. Existen un alto grado de sobreocupación de los trabajadores, especialmente de los jefes de hogar, los hombres y los mayores de 65 años.

Sumadas a estas problemáticas, la población de Balcarce crece muy lentamente, tanto por la dinámica de su crecimiento natural (nacimientos/defunciones) como por la dinámica migratoria. En este sentido, Balcarce ha sentido el peso de la emigración, producto de las personas que han continuado sus estudios avanzados o sus carreras laborales en otras localidades. Dos son los problemas causales de este fenómeno. Por un lado, la falta de una oferta de educación universitaria que retenga a la población joven; y, por otro lado, la escasa diversificación productiva del Partido, limitada al sector agropecuario (papa, cereales y oleaginosas), algunas ramas industriales muy vinculadas al primero y el comercio y los servicios tradicionales (particularmente los agropecuarios y la intermediación financiera).

Diversificación productiva

La escasa diversificación desalienta la permanencia de la población, asimismo, ésta se muestra vulnerable ante cambios económicos o tecnológicos, especialmente en el sector agropecuario, donde el cambio del patrón papero a uno con mayor presencia de la soja, en el contexto de una mayor tecnificación de las tareas rurales, desestimula la creación de empleos.

Por otra parte, como fortalezas, el Partido cuenta con una ubicación estratégica a escala regional, con existencia de adecuada infraestructura vial (en el corredor de la RN 226 y el cruce con la RP 55), condiciones agroecológicas propicias para la producción, y también con diversos elementos naturales y



Fig. 2. Cruce de la Ruta Provincial 55 con la Ruta Nacional 226.

culturales (algunos de los cuales le dan identidad, como el automovilismo y la producción de papa) que pueden ser desarrollados y/o consolidados como productos turísticos, además cuenta con un entorno tecnológico-productivo competitivo por la presencia de instituciones como el INTA y la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad de Mar del Plata y emprendimientos exitosos a distintas escalas, tales como Mc Cain, el Museo Fangio, Crespi y Guolis. [Figura 2].

De estas situaciones, el Plan Estratégico contempla la diversificación productiva, tanto del sector industrial como en el sector de los servicios, apuntando al desarrollo de la actividad turística. En este punto, es importante tener en cuenta que la localidad de mayor crecimiento demográfico en los últimos años es Villa Laguna La Brava, fuertemente asociado a las actividades recreativas y turísticas. La tendencia indica que este crecimiento continuará en los próximos años, inducido incluso por la construcción de la autovía a Mar del Plata. Por lo tanto, es necesario planificar y regular este crecimiento.

El desafío, en términos del desarrollo económico-territorial, se define en el avance hacia la redefinición del perfil productivo del Partido que asegure su desarrollo sustentable. En este sentido, el modelo de desarrollo económico y

productivo local debe asegurar la inclusión social, la generación de empleo y la sostenibilidad ambiental.

El modelo económico y productivo delineado para el desarrollo económico-territorial del Partido de Balcarce procura intervenir sobre tres elementos:

1. El Sistema Productivo Local.
2. El Mercado de Trabajo Local.
3. La Gestión del Desarrollo.

Con los objetivos de aumentar la cantidad y calidad de los empleos, promover una mayor inclusión de jóvenes y mujeres en el mercado de trabajo, incrementar el nivel de producción y consumo a escala local y aumentar los ingresos fiscales del municipio.

Las estrategias de desarrollo local se basaron en aumentar las capacidades locales y fomentar la diversificación productiva, tradicionalmente ligada a la agricultura y al cultivo de la papa, las acciones fueron orientadas a generar incentivos para la instalación de nuevas industrias, como a proveer condiciones adecuadas para el asentamiento e instalación, tanto en tierras, infraestructura y servicios, como en exenciones impositivas y facilidades crediticias.

Siguiendo las propuestas formuladas en el Plan Estratégico, se promueve la creación de parques industriales fuera del área urbana, considerando para su localización condiciones ambientalmente seguras, la reducción de impactos negativos de efectos contaminantes y la protección de los acuíferos. También se prevé la reubicación de gran parte de las pequeñas y medianas industrias que se localizan dentro de la ciudad y que conviven con áreas residenciales, las que a su vez generan el obligado tránsito de vehículos de carga por el casco urbano.

Además del mayor atributo productivo de Balcarce en relación con el cultivo de la papa, se busca explorar nuevos recursos productivos, en especial relacionados al agro. Como resultado de estas ideas se logra llevar adelante el proyecto de Parques Industriales, que hoy cuenta con dos áreas muy definidas, en pleno proceso de desarrollo y consolidación.

El Sector Industrial Planificado El Molino I ubicado sobre RP 55 (inaugurado en noviembre de 2014) dispone de más de 7 ha y ya cuenta con seis fábricas instaladas y otras en proceso de instalación. Dos ligadas al procesamiento de papas y hortalizas que utilizan materia prima de Balcarce,

dos metalúrgicas, una de fabricación de silos y tanques australianos y otra de maquinaria agrícola, una de tecnología LED y otra de prefabricados de cemento.

El Sector Industrial Planificado El Molino II (SIP II), entre la RN 226 y las vías del Ferrocarril, se ubica en un predio de 22 ha en respuesta a la propuesta planteada por el Plan Estratégico. De desarrollo más reciente, también cuenta con algunas fábricas instaladas y otras en proceso de adjudicación. Entre las primeras, una de maquinaria agrícola y otra de fabricación de casas de madera y aberturas. En en proceso de adjudicación e instalación se encuentra una de recuperación de plásticos, otra de premoldeados de hormigón y una tercera de acopio y acondicionamiento de cueros. Además el SIP II, contará con una Incubadora de Empresas, actualmente en proyecto.

Plan Integral de Desarrollo Turístico

El Plan se basa en la captación del potencial que ofrece el corredor turístico Mar del Plata-Tandil (Autovía Ruta Nacional 226 - RN 226) y en la oferta diferenciadora de turismo alternativo en Balcarce, aprovechando los atractivos naturales que ofrece la zona, como los paisajes y escenarios singulares que rodean la ciudad, la potencialidad de las localidades y el confluir de intereses por el valioso historial de automovilista Juan Manuel Fangio y, más recientemente, por las obras del arquitecto Salamone, todos ellos factibles de generar una nueva dimensión turístico-productiva.

Para consolidar el desarrollo turístico de Balcarce, desde la revisión diagnóstica y el análisis, junto a los diferentes actores involucrados, se desarrollaron tres lineamientos del Plan Estratégico:

1. El *ecoturismo*.
2. El *turismo rural*.
3. El *turismo aventura*.

En efecto, el *ecoturismo* se trata de una actividad económica que ha tomado relevancia en espacios naturales al nivel internacional. Genera la oportunidad para que los visitantes experimenten la cercanía a la naturaleza y el patrimonio cultural e incorporen conocimientos sobre la importancia de la conservación de la biodiversidad y de las culturas locales. Simultáneamente,

Atractivos	Amenazas
<i>Ingresos del turismo</i>	<i>Congestión y deterioro ambiental</i>
<i>Generación de empleo</i>	<i>Distorsión económica</i>
<i>Educación ecoturística</i>	
<i>Intercambio cultural</i>	

Tabla 3. Ventajas y desventajas del ecoturismo.

produce ingresos para la conservación y beneficios económicos para las comunidades que viven en zonas rurales.

Unos de los aspectos fundamentales del ecoturismo es que los emprendimientos de turismo local como, por ejemplo, Piedra Naranja en Laguna La Brava o el Grupo Herds en las áreas rurales de Balcarce, no destruyan los recursos naturales sino que apoyen la preservación de los mismos para obtener réditos de largo plazo en su operatoria, conservando su principal patrimonio: los recursos ambientales.

Así, las ventajas del ecoturismo lo convierten en un instrumento valioso para la conservación del paisaje ya que:

- Incorpora mayor valor económico a los servicios del ecosistema.
- Genera ingresos directos para la conservación de áreas a preservar.
- Produce ingresos directos e indirectos para los actores locales, por medio de la creación de incentivos para la preservación del ambiente.
- Promueve el uso sustentable de los recursos naturales.
- Disminuye las amenazas para la biodiversidad.

El ecoturismo debe generar condiciones para generar una triple rentabilidad. Esto significa operar el negocio ecoturístico en forma coordinada entre el sector privado y el sector público, de tal forma que no destruya los recursos (naturales, culturales y económicos) y el patrimonio de los que depende. Si las empresas orientadas al ecoturismo en Laguna La Brava y las localidades rurales se administran así, pueden mejorar los recursos y continuar funcionando con ganancias, mientras que benefician a las áreas naturales y a las comunidades circundantes.

Las tres rentabilidades a considerar para el desarrollo en ecoturismo consisten en:

1. Que las actividades desarrolladas en Los Pinos, San Agustín y, particularmente, en Laguna La Brava minimicen los daños al ambiente (flora, fauna, agua, suelos, uso de recursos energéticos, contaminación, etc.).
2. Que el ecoturismo no vaya contra la estructura social o cultural de la comunidad donde se localiza, sino que la revitalice.
3. Que la actividad sea sustentable económicamente en el largo plazo y permita generar condiciones de bienestar al conjunto de la sociedad de Balcarce, por creación de empleos sostenibles en el tiempo y mayores ingresos al conjunto de la población.

La triple rentabilidad es determinante para el ecoturismo, en especial para aquellos emprendimientos que se ubican fuera de la ciudad, como por ejemplo en Laguna La Brava. En efecto, existe una fuerte interrelación en las áreas rurales o naturales, entre la población residente y dichos emprendimientos, sean estos hospedajes en cabañas, excursiones o clubes de pesca. Si las empresas no recurren como fuente de empleo y servicios a los habitantes de la comunidad local, en general, pierden el apoyo de los vecinos. Por otra parte, las empresas que se basan en los recursos naturales no pueden sobrevivir si estos recursos se destruyen o deterioran con el tiempo. Balcarce cuenta con una población de casi 40 mil habitantes, de los cuales 16 mil conforman su población económicamente activa. El mercado de trabajo muestra inconvenientes de empleo para aproximadamente 3 mil personas, en particular para la mano de obra no calificada y para los jóvenes que optan por radicarse en otras localidades. La estrategia puede ser eficaz para complementar ingresos en el ámbito rural, aumentar y diversificar las alternativas de empleo e ingresos de las personas que viven en Los Pinos y San Agustín, revirtiendo así el proceso de éxodo de sus habitantes, tal como se verificó en el último censo.

Paralelamente, otro de los lineamientos del Plan integral de turismo es el turismo rural que conlleva al estímulo del desarrollo de actividades complementarias, sinergias y eslabonamientos entre los diferentes actores que interactúan en las localidades rurales. En este contexto, se incrementan las perspectivas de innovación que puedan coadyuvar a la diversificación de la producción de bienes y servicios y/o a la especialización en algunos productos con denominación de origen, permitiendo la captura de nichos de mercado específicos. Para ello, es necesario incentivar la generación o el desarrollo de pequeñas industrias y comercios complementarios a la actividad

Localidades	1991	2001	2010
<i>San Agustín</i>	524	539	498
<i>Los Pinos</i>	455	464	337
<i>Napaleofú</i>	260	377	374
<i>Villa Laguna La Brava</i>	49	174	115
<i>Ramos Otero</i>	113	92	95
<i>Balcarce</i>	31.807	35.150	38.950
<i>Rural</i>	7.986	5.243	3.454
Total Municipio	41.194	42.039	43.823

Tabla 4. Evolución de la población del Municipio de Balcarce. Fuente: INDEC.

turística, tales como el desarrollo de artesanías y la transformación de productos agrícolas en productos acabados para ofertar a los visitantes.

La propuesta consiste en articular las rutas ecológicas productivas con recorridos a pie o en bicicleta, entre dos o más puntos dados con paradas intermedias para el descanso. Disponiendo que, tanto el punto de partida como de llegada contengan atractivos turísticos y complementen los importantes atractivos productivos, ecológicos y culturales del recorrido.

Al mismo tiempo, se fomenta la creación de empresas de servicios complementarios al alojamiento, como por ejemplo pequeñas empresas de alquiler de equipos de excursión, bicicletas para la sierra, suministro de bebidas y alimentos en las rutas, guías especializados, etc.

En relación con las actividades de *turismo aventura*, la oferta muestra emprendimientos recientes administrados por jóvenes de Balcarce que apuntan a desarrollar este perfil de manera innovadora y emplean las redes sociales como forma principal de difusión. Gracias al clima templado de Balcarce las actividades de turismo aventura y recreación en torno a las sierras resultan de gran atractivo. *Trekking*, caminatas, carreras, escalada, ciclismo, parapente, cabalgatas o simplemente descanso son las ofertas turísticas con mayor peso y crecimiento de los últimos años.

A partir de entrevistas realizadas en la Dirección Nacional de Turismo Aventura del Ministerio de Turismo de la Nación y la Asociación Argentina de Ecoturismo y Turismo Aventura (AAETAV) surge una serie de

recomendaciones que es necesario considerar para darle sustentabilidad de largo plazo a la proyección turística de los circuitos propuestos para Laguna La Brava, Los Pinos y San Agustín.

Si bien, Balcarce ha tenido una historia turística concentrada en la alta visibilidad internacional y local de Juan Manuel Fangio, surgen indicios de un perfil creciente enfocado al ecoturismo, con énfasis en el turismo aventura y rural. En este contexto aparecen nuevas oportunidades para las localidades de Laguna La Brava, Los Pinos y San Agustín que cuentan con atributos relevantes para constituir polos de atracción del ecoturismo.

Existe ya un incipiente interés por las perspectivas futuras, de inversores y de un público ávido por disfrutar las bondades del paisaje y los tipos de oferta deportiva y recreativa, tales como el ecoturismo, el *trekking*, las escaladas, el parapente y la pesca deportiva. A su vez, las relacionadas a los atractivos culturales, centrados en el automovilismo (por ser la cuna de Fangio) y al auge de las obras Art Decó (cuenta con seis obras de Salamone) con sus distintas expresiones edilicias que constituyen el rico patrimonio arquitectónico de Balcarce.

En marco de estos lineamientos, se han desarrollado las siguientes acciones y emprendimientos:

- La remodelación y puesta en valor del paseo “El Mirador” en Sierra La Barrosa, que contó con el apoyo de la Secretaría de Turismo provincial, que está ubicado sobre la ladera de la sierra junto al Autódromo Juan Manuel Fangio.
- La repavimentación del Autódromo y su puesta en funcionamiento para el desarrollo de carreras deportivas, hoy suspendidas.
- Obras de drenaje de pluviales, que perjudicaban la pista del autódromo.
- La inauguración de una confitería en el parador ubicado en la avenida central de Villa Laguna La Brava, a la vera de la RN 226.
- La inauguración de la autovía RN 226 Mar del Plata-Balcarce, que facilita la interconexión con el principal centro turístico de la Provincia y la extensión futura hasta Tandil.

Otras actividades que se realizaron en el lapso de revisión del Plan Estratégico fueron los cursos de capacitación de recursos humanos y presentación de material gráfico en el programa Pueblos Turísticos, el desarrollo de emprendimientos privados, turismo aventura en Piedra Naranja cerca de Laguna La Brava con cabañas para el hospedaje de turistas, las obras previstas para el

reacondicionamiento y mejora del Museo Histórico, en el Cerro El Triunfo y la construcción, ya iniciada, del Hotel Fangio, primer cinco estrellas en instalarse en Balcarce.

En marco del Plan Integral de desarrollo del Turismo, se plantearon tres recorridos:

1. El Circuito turístico de *Ferrobús*.
2. El circuito turístico *Senderos Aventura*.
3. El circuito de *Turismo Minero*.

Circuito turístico de Ferrobús

Las vías del ferrocarril que unen la ciudad de Balcarce con las localidades de Los Pinos y San Agustín corresponden a un ramal de la red secundaria interregional del Ferrocarril General Roca, con una extensión total de 194 km desde Ayacucho a la ciudad de Necochea, punto final del recorrido. Este ramal se halla íntegramente en la Provincia de Buenos Aires y atraviesa los partidos de Ayacucho, Balcarce, Lobería y Necochea. Una de sus estaciones históricamente más importante es la del Puerto de Quequén, destino del transporte de carga.

Se han realizado intentos por recuperar este servicio pero hasta el momento resultaron imposibles; uno de ellos fue en septiembre de 2011 con una “bicicleteada” por las estaciones abandonadas. Las vías están concesionadas a la empresa de cargas Ferrosur Roca.

La propuesta para este circuito es el aprovechamiento de las instalaciones ferroviarias en desuso, con fines turísticos para brindar la oportunidad a los pasajeros de contemplar la belleza natural de las regiones de forma cómoda desde su asiento de ferrobús. A través de excursiones a Los Pinos y San Agustín se percibe la naturaleza, la cultura de los habitantes y los testimonios históricos.

El ferrobús propuesto posee un alto valor turístico y está relacionado con el recorrido entre estas localidades y el tipo de servicio ofrecido, que permite la contemplación de los paisajes naturales y culturas de Balcarce. Si bien el circuito tiene fines predominantemente turísticos, la articulación de este medio de transporte con otros medios de movilidad puede redundar en la promoción de viajes con otros fines, por ejemplo, los que tengan vinculación con el relanzamiento de la actividad minera en Los Pinos.

El ferrobús Balcarce utiliza infraestructuras existentes, pues las vías del ferrocarril existen y se encuentran en estado mayoritariamente aceptable, el consumo de combustible es muy económico, por lo que el impacto medioambiental es absolutamente mínimo y propende a reemplazar viajes realizados con vehículos más contaminantes por esta modalidad más sustentable.

La utilización de un coche motor/ferrobús, propulsado a biodiesel, cumplirá una función social, ambiental y financiera, uniendo y aportando al desarrollo sostenible de pequeñas comunidades, como Los Pinos y San Agustín, que carecen de medios de transporte accesibles.

Circuito turístico Senderos Aventura

El objetivo de tales caminos consiste en brindar la posibilidad a los turistas de realizar diferentes actividades vinculadas con el ecoturismo, así como también en articular las distintas localidades del municipio y mejorar su grado de interconexión. En este sentido, las caminatas, los recorridos paisajísticos, el turismo rural y aventura, el ciclismo, las cabalgatas y cualquier otro programa vinculado al ecoturismo quedan acoplados entre sí.

La Municipalidad de Balcarce cuenta con excelentes recursos paisajísticos para poder desarrollar una red de senderos turísticos, tanto para la realización de caminatas como salidas en bicicletas. En tal sentido, se exhiben a continuación los potenciales caminos para la puesta en marcha del programa de ecoturismo en Balcarce. [Figura 3].

Los caminos propuestos están clasificados a partir de su funcionalidad/jerarquía de la siguiente manera:

1. Caminos principales

- Recorrido 1 (violeta): Balcarce - Laguna “La Brava”.
- Recorrido 2 (naranja): Sierra “La Barrosa”.
- Recorrido 3 (verde): San Agustín - Los Pinos - Balcarce.
- Vías del ferrocarril (blanco).

2. Caminos secundarios

- Senderos comunes (amarillo).
- Senderos alternativos (gris).

[Ver plano 4, pág. 100].



Fig. 3. Sierra La Barrosa.

Para la implementación de la propuesta de los senderos turísticos, se pondrá un escenario de máxima, en donde se realiza la pavimentación de unos 180 km (aproximados) con una carpeta asfáltica de 3 m de ancho y 5 cm de espesor.

Asimismo, es indispensable el diseño e implementación de un plan de señalética a lo largo de los senderos para el desarrollo turístico que se rija por la nueva imagen de la ciudad y su marca creada desde el Plan Estratégico [Ver Desarrollo Marca Balcarce en Anexo, pág. 109]. [Figura 4 y 5].



Fig. 4. Diseño de isotipo de la nueva imagen marca Balcarce.



Fig. 5. Esquema señalético para marca Balcarce propuesta.

Tanto la inversión en los senderos como en la señalética se podría enmarcar en proyectos financiables por el Municipio con el apoyo de recursos nacionales o provinciales. En ese mismo sentido, la idea de asfaltar los 180 km de caminos rurales consiste en un escenario de máxima, denotando la viabilidad de cualquier otro tipo de mejora de los caminos existentes.

Circuito turístico Minero

El turismo minero es una modalidad de turismo cultural que implica un fenómeno nuevo dentro de la oferta turística que complementa a los destinos tradicionales, ofreciendo nuevas actividades permitiendo recuperar espacios degradados, instalaciones y actividades en desuso.

La crisis del sector minero ha generado la desactivación de numerosas áreas, lo cual favoreció el desempleo en esas zonas y el consiguiente éxodo y envejecimiento de la población residente. El nuevo enfoque del turismo minero permite pasar de un paisaje degradado a un paisaje cultural que puede favorecer la recuperación económica de zonas degradadas, valorizando su patrimonio marginado y, por lo tanto, justifica fomentar la recuperación de

zonas mineras desactivadas.

La modalidad de turismo minero se desarrolla fundamentalmente en áreas rurales como, por ejemplo, Los Pinos. En el ámbito minero confluyen variedad de activos patrimoniales de carácter arqueológico, paisajístico, etnológico, industrial, documental, artístico e histórico.

En la localidad de Los Pinos están avanzadas las negociaciones de la empresa Sierras de Balcarce S.A. y una firma nacional para rubricar un contrato de arrendamiento de la cantera ubicada en dicha localidad. La empresa que reactivará la cantera ha realizado los trámites necesarios en la Provincia, con los estudios de impacto ambiental y los permisos que le permiten comenzar con una actividad que generaría entre 20 y 30 puestos de empleo. La reactivación de la cantera impactaría en la economía regional, en el transporte, el consumo y el desarrollo de otras actividades complementarias.

Revisión del soporte urbano-territorial

Estructura Urbana

La interpretación diagnóstica de las estrategias, su implementación y gestión posibilitó la revisión y actualización del Plan Estratégico Urbano Territorial, que condujo a formular ajustes en la estructura urbana, sustentada en los siguientes lineamientos:

1. Generar mayor equilibrio territorial.
2. Revalorizar el conjunto urbano del área central.
3. Reestructurar el sistema vial y de movilidad urbana.
4. Incrementar las densidades urbanas.
5. Reformular la actual normativa urbana y readecuar su zonificación.
6. Implementar mecanismos de regulación urbana y reparación ambiental.
7. Reorientar y ordenar las áreas industriales y mixtas.
8. Reactivar el papel de las localidades y promover el turismo local.

1. Generar mayor equilibrio territorial, contrarrestando las asimetrías producidas entre el sur y el norte y cualificando el área de acceso a la ciudad, mediante la creación de dos nuevas centralidades:

- En los terrenos ferroviarios en desuso, ubicados en el norte, generando un nuevo polo de renovación y desarrollo urbano (Subcentro de La Integración) que albergará el Nodo Multimodal, un área gastronómica y el centro educativo, cultural y recreativo.
- En el cruce de las rutas RN 226 y RP 55 (Subcentro El Cruce de Fangio)

lugar de encuentro de ambas rutas y punto de ingreso a la ciudad, resignificando el entorno rutero por medio de componentes que resalten los valores identitarios y paisajísticos, exhibiendo una imagen (“vidriera”) acorde a los atractivos y cualidades relevantes que puede ofrecer Balcarce al turismo visitante.

2. Revalorizar el conjunto urbano del área central, constituido por la Plaza Libertad y su entorno, a través de la puesta en valor, el rediseño del nuevo núcleo central, el cierre de las avenidas que la atraviesan con la unificación de los cuadrantes, para su exclusiva peatonalización. Generar una nueva normativa urbana como distrito especial, definiendo al área de protección histórica, para resguardar los valores patrimoniales y edificios y preservar la homogeneidad del conjunto. Reorganizar el centro comercial como paseo urbano en la calle 18, entre 17 y 21, y la revalorización del espacio público en sintonía con los bulevares que convergen y la rodean.

3. Reestructurar el sistema vial y de movilidad urbana, modificando la actual traza de la RP 55, para evitar su trayecto por el centro urbano, generando una mejor conectividad vial, con criterios diferenciados para usos y funciones, desplazando el tránsito y transporte pesado a vías y accesos alternativos de circunvalación, conectando terminales de pasajeros y carga, como también áreas industriales y de almacenaje agroindustriales, en concordancia con nuevas ubicaciones descentralizadas del casco céntrico. Jerarquizar los actuales accesos, a través de corredores verdes y la integración de componentes simbólicos que resalten y revaloricen su significado. Reformar el sistema de movilidad urbana, el transporte público, la reglamentación de normativas de control y seguridad vial, tendientes a restringir el uso del automóvil y la aplicación de modalidades de tránsito más lentas (*slow traffic*).

4. Incrementar las densidades urbanas y promover el completamiento de los intersticios urbanos en áreas con disponibilidad de infraestructura y servicios, optimizando su uso y promoviendo incentivos o instrumentos impositivos sobre los lotes vacíos o subutilizados, de manera de obtener una mayor integralidad y compacidad del tejido urbano, junto a un razonable criterio de crecimiento, sustentado en la disponibilidad de tierra e infraestructura urbana. Asimismo, evitar futuras expansiones, en áreas que no cuenten con dichos servicios y que requieran, por consiguiente, extensiones de redes.

5. Reformular la actual normativa urbana, mediante modificaciones que afiancen los cambios propuestos en la Nueva Estructura Urbana, consustanciados con los programas y proyectos planteados del Plan Estratégico. Los distritos especiales definidos para el área central y los nuevos subcentros, las regulaciones urbanas en la Zona Sur de la ciudad en cercanías y laderas de La Barrosa y a las nuevas expansiones urbanas, las modificaciones y reordenamiento de usos del suelo, la reconversión de zonificaciones de las áreas industriales, mixta y complementaria mixta, las nuevas densidades en áreas residenciales y en la comercial-administrativa, la sectorización de nuevos factores de ocupación, alturas máximas, anchos de lotes y retiros.

6. Implementar mecanismos de regulación urbana, amortiguación y remediación ambiental, tendientes a resguardar y proteger territorios y ecosistemas naturales, desalentando los continuos avances expansivos sobre las laderas de la Sierra La Barrosa limitando, mediante instrumentos normativos, el desarrollo de nuevas lotificaciones e, implementando mecanismos compensatorios por impacto de urbanización en aquellas áreas que fueran beneficiadas por la inversión en obra pública y el incremento de renta urbana. Dichos sistemas recaudatorios y compensatorios posibilitarían con criterio de equidad, financiar la provisión de servicios y mejoras ambientales en los bajos de la Zona Norte, mediante programas integrales de renovación urbana y remediación ambiental, a fin de subsanar los efectos negativos por las inundaciones y la contaminación de suelo y aguas subterráneas.

7. Reorientar y ordenar las áreas industriales y mixtas, principalmente predominantes en la Zona de El Cruce y la Zona Norte, transformando el criterio imperante en la actual normativa de zonificación residencial mixto, con la presencia de pequeños y medianos talleres, dispersos dentro del casco urbano hacia áreas industriales concentradas, con la creación de Parques Industriales en condiciones ambientalmente más seguras y provistas de infraestructura, servicios y conexiones viales adecuadas para el transporte de carga. Modificar el criterio asignado como “zona mixta” a los barrios próximos a los terrenos ferroviarios. Y en consecuencia, reasignar en la normativa, las áreas de borde de las rutas y de la circunvalación, para revalorizar y jerarquizar los entornos paisajísticos del acceso y del perfil periurbano de la Zona Norte y nuevo Subcentro de La Integración.

8. Reactivar el papel de las localidades del Partido, generando acciones

integradas productivo/turísticas, tendientes a dinamizar procesos de desarrollo que permitan reducir de manera equitativa la brecha existente con la ciudad, potenciando recursos y atractivos locales propios. Los mismos se postulan sobre la premisa de generar una mayor y mejor integración e interconexión del territorio mediante la implementación de proyectos turísticos ligados a actividades recreativas, de turismo aventura y ecoturismo, rurales, serranas y lacustres. Reutilizar la infraestructura ferroviaria existente y en desuso para generar un sistema de ferrobús destinado a facilitar la interconexión entre las localidades y realizar recorridos turísticos.

Resultante de los mismos, es la Nueva Propuesta de Estructura Urbana, que en su expresión territorial se complementa con los nuevos instrumentos normativos y de zonificación urbana propuesta, donde se destaca la creación de *cuatro nuevos distritos especiales* y la readecuación del conjunto normativo a los cambios sustentados. Esta zonificación junto con la reforma del Código Urbano se consideran la redefinición parcial de usos del suelo, densidades, alturas, factores de ocupación, retiros, distritos especiales, espacios verdes, servicios, equipamientos, áreas de protección y de remediación ambiental.

La estructura urbana simétrica y ortogonal de Balcarce, ordenada en los dos ejes principales desde la Plaza Libertad como epicentro de estos, no pudo responder al crecimiento y expansión asimétricos de los últimos tiempos. Ello queda demostrado principalmente por el progresivo avance, según puede constatarse en el croquis [Figura 6], del área urbana hacia el sur de la ciudad, en las cercanías del Cerro La Barrosa, en zonas de alto valor ambiental y paisajístico, superando holgadamente la cota de 120 m. En contraposición, el norte, con un crecimiento estancando, donde no sólo se concentra la mayor cantidad de viviendas en precariedad sino que también las áreas más bajas de la ciudad, con terrenos inundables y contaminados, por la presencia del arroyo Pantanoso, el basural y la planta depuradora de líquidos cloacales. En la Nueva Propuesta de Estructura Urbana se delinea la expresión territorial en los nuevos instrumentos normativos y de zonificación urbana propuestos, en los que se destaca la creación de *cuatro distritos especiales* y la readecuación del conjunto normativo, para afrontar las complejidades de la ciudad desde la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria. Estos inducen a plantear una propuesta basada en resolver las asimetrías e inequidades generadas durante el proceso de crecimiento urbano, mediante una serie de mecanismos

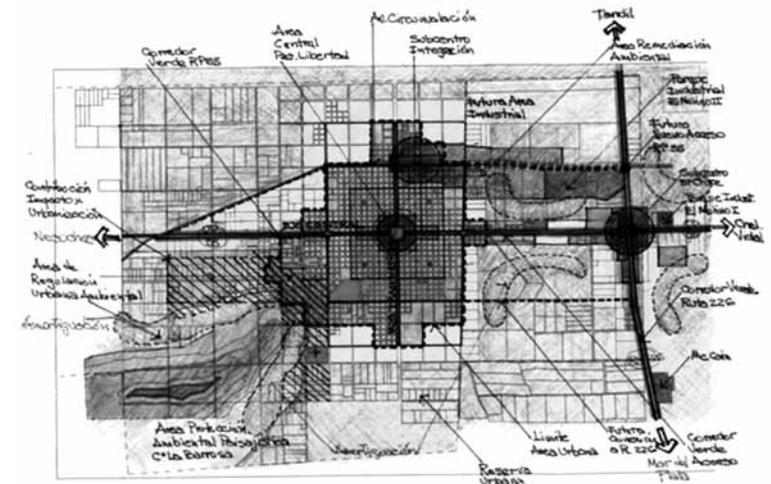


Fig. 6. Croquis de la propuesta de estructura urbana de la ciudad de Balcarce.

regulatorios y compensatorios que permitan avizorar un futuro desarrollo urbano territorial más equilibrado.

En lo que respecta a la Zona Sur, estos mecanismos se enfocan, por un lado, a regular y controlar la expansión urbana que invaden las laderas de La Barrosa y, por otro, a resguardar y proteger el ecosistema ambiental conformado por el cerro y su entorno natural, creando para ello el denominado Distrito Especial La Barrosa, constituido por dos áreas:

- De Regulación Urbano Ambiental, que comprende a toda la zona urbanizada que rodea al cerro.
- De Protección Ambiental Paisajística, definida por el cerro propiamente dicho y sus faldas rocosas.

Al otro extremo de la ciudad, más precisamente la Zona Norte, y relacionada con las condiciones ambientales negativas que lo afectan, se propone implementar un área de Remediación Ambiental, a fin de encarar la recuperación integral de los terrenos perjudicados por los desechos contaminantes del basural y planta depuradora y la presencia de bajos inundables, que impiden una adecuada habitabilidad. [Ver plano 5, pág. 101].

Consolidación del sistema de centralidades

Los componentes estructurales de este Modelo Territorial propuesto son dos:

1. Las nuevas centralidades, afianzadas desde la regulación de los usos.
2. La red vial jerarquizada en marco del Plan de Movilidad.

Las centralidades propuestas son tres:

1. El Área Central, herencia de los primeros trazados fundacionales de Balcarce
2. El nuevo Subcentro de La Integración, proyectado en los antiguos terrenos ferroviarios, al norte de la ciudad.
3. El nuevo Subcentro El Cruce de Fangio, en el acceso a la ciudad donde convergen las rutas RN 226 y RP 55.

El Área Central es el conjunto urbano de mayor relieve e identidad ciudadana, se destacan la Plaza Libertad como principal referente urbano, rodeada de valiosos exponentes edilicios y los anchos bulevares con sus añosas arboledas, que confluyen hacia ella y la atraviesan. Estos espacios han perdido uniformidad, armonía y relevancia como baluarte histórico, centralidad ciudadana, espacio público de convergencia, paseo y lugar de encuentro de la sociedad balcarceña. [Figuras 7, 8 y 9].

Apuntando a revalorizar, proteger y recuperar esta área, el Plan Estratégico propuso la unificación de las cuatro manzanas, la peatonalización y el rediseño de la Plaza Libertad y su espacio central; la declaración del área como Área de Protección Histórica (APH), proponiendo una normativa especial para el conjunto urbano, representado por la plaza propiamente dicha, el área circundante con los edificios de valor patrimonial y los bulevares, que se incluirán a través de un programa de recuperación, puesta en valor y preservación de los mismos. Esta nueva zonificación a designar Distrito Especial APH Plaza Libertad, comprenderá a la plaza y a todas las parcelas frentistas a ella (incluidas las de valor histórico). La declaración como Monumento Histórico Nacional de la plaza por Decreto 1138/2014, en su Art. 5, reafirma y facilita la propuesta de designación como APH.

Inmediatamente a este anillo de la Plaza Libertad, se ubica el Distrito Comercial-Administrativo 1 (CA1) designación similar al Código vigente, pero con modificaciones de límites e indicadores urbanísticos, según veremos más adelante. Ambas áreas (APH + CA1) definen conjuntamente



Fig. 7. Plaza Libertad.



Fig. 8. Museo Fangio.



Fig. 9. Escuela normal Domingo Faustino Sarmiento.



Fig. 10. Refuncionalización y puesta en valor de la Estación de Trenes Balcarce.

el Área Central, indicada en rojo en el Plano de la Estructura Urbana e integrada por el cuadrado central, el perímetro a la plaza y la de densidad media/alta descrita en la nueva normativa urbana. En la propuesta se regulan usos, densidades, factores de ocupación y alturas edilicias, que no debieran exceder los 9 m (PB + 2 pisos) en las parcelas frentistas a la plaza; los 30 m (PB + 9 pisos) de altura máxima sobre los bulevares Cháves y Kelly, en seis cuadras hacia ambos lados del centro y hasta 21 m (PB + 6 pisos) en las dos manzanas a la redonda de la plaza, incluyendo los bulevares Del Valle y Favaloro.

En cuanto a los subcentros, tanto el de La Integración, como El Cruce de Fangio, resaltan en la Nueva Estructura Urbana, generando un mayor equilibrio territorial y una distribución más equitativa, una estructura más integral y brinda una multifuncionalidad espacial.

El Subcentro de La Integración, abarca los terrenos ferroviarios de la Estación Balcarce, situados al norte de la ciudad, pertenecientes a la ENABIEF y algunos otros concedidos a la Municipalidad y a particulares y la franja de manzanas sobre la avenida Caseros, ubicadas frente a esos terrenos. En la nueva zonificación se propone la categoría Zona Mixta 2, determinando usos relacionados con el subcentro, retiros, factores de ocupación FOT y

FOS y alturas. Casualmente interesa resaltar que en la zonificación vigente figura como Zona Mixta, permitiendo usos con mucha amplitud, como es el caso de depósitos industriales y talleres, lo cual atenta contra el nuevo perfil que se quiere impulsar. [Figura 10].

Programas y proyectos del Subcentro de La Integración

- *Nodo multimodal ferroviario y terminal de ómnibus*
- *Polo gastronómico gourmet*
- *Centro educativo-cultural-recreativo*
- *Plaza de La Integración*
- *Centro de transferencia y ruptura de cargas*
- *Apertura de calles y vías de interconexión*

En cuanto a El Cruce de Fangio, comprende las cuatro áreas determinadas por el cruce de las dos rutas (RN 226 y RP 55) en el acceso al casco urbano, requiere una modificación más radical dado que, tanto la Ordenanza 92/10 como la Ordenanza 54/14, la establecen como Zona



Fig. 11. El Cruce, nuevo parador y oficina de información turística.

Industrial, totalmente contraria al espíritu que pretende inducir a esa zona el Plan Estratégico. Para los efectos de la reforma se propone modificarla a zona Complementaria Mixta, evitando la actual zonificación destinada a la instalación de establecimientos industriales, proveedores de insumos agrícolas, depósitos y playa de camiones. **[Figura 11].**

Programas y Proyectos del Subcentro El Cruce de Fangio

- *Revalorización y jerarquización del acceso a la ciudad*
 - *Vidriera Balcarce*
-

Ambos subcentros por tratarse de áreas de renovación y refuncionalización urbana, que proponen materializar una nueva estructura para la ciudad de Balcarce, mediante la organización y desarrollo de programas y proyectos específicos, requieren en consonancia la implementación de una normativa ajustada a tales condiciones. A tal fin, se desarrolla la formulación de Distritos Especiales adecuados a cada particularidad.

Desde el Área Central, donde se plantea la mayor densidad edificable, según lo señalado con anterioridad, gradualmente se expande el tejido urbano hacia la periferia, acompañando las decrecientes densidades, media, media-baja y baja, hasta alcanzar el límite actual del Área Urbana, indicada en el gráfico con línea punteada **[Ver plano 5, pág. 101]**. Superada el CA1, el tejido urbano coincidente con el denominado Distrito Especial Área Central, en la medida que reduce sus densidades, paulatinamente va transformándose en zonas de usos mixtos, combinando lo Comercial y Residencial, para luego convertirse a usos estrictamente Residencial (R1, R2 y R3), destacando con caracterización diferencial en la normativa el Distrito Residencial Parque, ubicado en la proximidad del Parque El Triunfo. Superado el límite del Área Urbana se identifica un Área de Expansión Urbana que prácticamente rodea a la misma, con excepción del área de La Barrosa, para contemplar crecimientos futuros del radio urbano.

A través del cambio de zonificación y a instancia de la estrategia planteada en el Plan se apunta a generar un perfil con mayores atractivos turísticos paisajísticos, incorporando entre los usos permitidos, comercios ligados al servicio al turismo. Los mismos se entrelazaran entre los corredores verdes de la RN 226 y RP 55 y el tratamiento especial asignado a la Zona de El Cruce, acompañando criterios de retiros, FOS y FOT, alturas y densidades.

Los detalles de la normativa de los Distritos Especiales se tratarán más adelante, con los temas relacionados a la nueva zonificación urbana.

Otra modificación introducida fue el cambio de las zonificaciones o áreas industriales insertas y/o permitidas en la trama urbana. Se busca revertir esta situación mediante incentivos impositivos, llevando las industrias hacia áreas especialmente planificadas, con disponibilidad de servicios, infraestructura, mejor accesibilidad y ambientalmente más seguras. Estas áreas están formadas por los Parques Industriales ya en marcha, El Molino I y II y la futura área de reserva sobre la RN 226.

Conjuntamente al desarrollo de esta etapa de actualización y evaluación se gestó un sistema de evaluación, monitoreo y seguimiento del Plan basado en dos ejes, por una lado, un proceso democrático de participación ciudadana a través de talleres y asambleas comunitarias junto a la población y, por el otro, un proceso de capacitación de los equipos técnicos del Municipio para la implementación del Plan.

Plan de movilidad urbana de Balcarce

Las redes viales, los accesos y la movilidad son componentes inescindibles de una ciudad. Respecto a la vialidad y movilidad urbana, los cambios más significativos en la nueva estructura, responden a la necesidad de modificar el sistema de ingresos y egresos de la ciudad, mejorar la circulación y conectividad interna, reducir el impacto por el uso del automóvil y el elevado índice de accidentes por casos de inseguridad vial y rediseñar el sistema de transporte urbano. **[Ver plano 6, pág. 101]**.

Como estrategia de mejora de la accesibilidad se propone la diferenciación de vías para el transporte pesado de carga y pasajeros, creando nuevos accesos sobre la RN 226, uno paralelo a las vías férreas, para conectar con la avenida de Circunvalación además de transformar los actuales accesos sobre las avenidas San Martín y Centenario en “avenidas-parques”, para destinarlos al uso exclusivo de vehículos livianos y adecuar la zonificación urbana modificando perfil y usos comerciales, fomentando el tratamiento de los bordes frentistas para convertirlos en “corredores verdes”, incluyendo la extensión de los bulevares Chaves y Kelly. Similar tratamiento de “corredores verdes” se proponen para los tramos de aproximación a la ciudad, sobre las rutas RN 226 y RP 55. Otras estrategias que abren el marco para

dos de los proyectos urbanos desarrollados son la reubicación de la Terminal de Ómnibus, la construcción de la Terminal y Centro de Transbordo de Cargas y el nuevo Parque Industrial El Molino II, en prolongación de la calle 40 hasta su intersección con la RN 226.

En cuanto a la conectividad, interconexión y circulación interna, y en marco de la revalorización del Área Central, se incluyen las restricciones a la circulación para el transporte pesado dentro del casco urbano, la creación de anillos de circunvalación y el cierre de la Plaza Libertad al tránsito vehicular, con la consiguiente modificación de la traza de la RP 55 atravesando el centro de la ciudad.

Relacionadas con éstas, se plantea la aplicación de una serie de medidas destinadas a reducir el uso del automóvil en el área céntrica y a mejorar la seguridad vial. Entre estos criterios ordenadores y sostenibles de movilidad urbana, que apuntan a la regulación y control del tránsito vehicular urbano, podemos citar:

- La integración de ciclovías.
- La peatonalización de áreas céntricas.
- La implantación de un sistema medido de estacionamiento en el área central.
- Reductores de velocidad.
- La disminución de calzadas.

Por último, se incluye el rediseño del sistema de transporte público de pasajeros, replanteando recorridos, frecuencias y la complementariedad e integración con el regional y de larga distancia.

De la etapa de revisión del Plan se sintetizaron las principales conclusiones del diagnóstico sobre infraestructura viaria, movilidad y transporte de la ciudad de Balcarce que decantaron en el siguiente marco problemático:

- Predominio de un patrón de movilidad automovilística intensiva. Existe un fuerte culto al automóvil y a la movilidad individual.
- Escaso desarrollo del sistema de transporte público, con pocas líneas de colectivos y servicios de mala calidad (baja frecuencia, vehículos en malas condiciones).
- Poco desarrollo de movilidad peatonal y uso de medios alternativos de transporte, como la bicicleta.

-
- La escala de la ciudad permite que las distancias y los tiempos de viaje no sean problemas en la movilidad en Balcarce como en otras ciudades.
 - Sectores de la ciudad mal conectados con el Área Central, con déficit de calles pavimentadas y sin servicios de transporte público.
 - Desigualdad de condiciones de accesibilidad entre el Área Central y la periferia de la ciudad.
 - División de la Zona Sur, ocupada por población de medios y altos ingresos, con buena accesibilidad y conectividad, con alta cobertura de calles pavimentadas y con provisión de transporte público y, una Zona Norte, con déficits de vialidad y transporte público.
 - La movilidad diferencial de la población está supeditada al acceso al automóvil. Los sectores que utilizan automóvil particular tienen un área de desplazamiento mucho mayor que los que dependen del transporte público y los desplazamientos a pie.
 - Existen algunos problemas de congestión y estacionamiento puntuales en el área céntrica, vinculados a la actividad comercial.
 - Existen problemas de siniestralidad, con accidentes viales debidos a una cultura desaprensiva del manejo.
 - Las calles no están preparadas para el peatón y el ciclista.

El único acceso por la RP 55 atraviesa la ciudad y produce que el transporte pesado ingrese a la misma, tanto el referido al movimiento de cargas como el transporte de pasajeros (ómnibus) repercutiendo en la calidad ambiental, la seguridad social y la conservación patrimonial del Área Central. El camino de Circunvalación funciona como un aliviador de tránsito que mejora esta situación pero que necesita ser acompañado por un conjunto de estrategias para lograr un ordenamiento integral de la movilidad urbana.

Luego de haber identificado al tránsito y al sistema vial como uno de los principales problemas de la ciudad de Balcarce, y cuyas implicancias afectan severamente en la falta de seguridad y en el elevado nivel de accidentes en la vía pública, el Plan de Ordenamiento Urbano propone una serie de acciones destinadas a modificarlas y/o revertirlas, las mismas se enmarcan en la propuesta de un Plan de Movilidad Urbana de Balcarce (PMUB). Ellas plantean cambios sustantivos en relación con el diseño de la estructura vial urbana, con el desplazamiento del transporte pesado y público, la creación de nuevas vías de acceso y egreso, el uso diferenciado de vías, el

traslado de la terminal de ómnibus, la creación de un centro de transferencia de cargas y el rediseño del sistema de transporte.

El Plan también propone el diseño de los criterios ordenadores y sostenibles de movilidad urbana, como la regulación y control del tránsito vehicular urbano, la incorporación de ciclovías de trazas urbana y recorridos turísticos, la peatonalización de áreas céntricas, la creación de circuitos turísticos y medidas restrictivas del uso automotor, como la implantación de un sistema medido de estacionamiento en el Área Central, reductores de velocidad y el desarrollo de campañas de concientización y seguridad vial, destinadas a revertir pautas y costumbres locales acerca del uso del automóvil en la ciudad. [Ver plano 7, pág. 102].

El objetivo general del PMUB es que la población de Balcarce, los visitantes y los turistas puedan realizar sus actividades en la ciudad desplazándose con mayor facilidad, accediendo al disfrute de bienes y servicios en el espacio urbano, de manera ambientalmente sostenible y evitando restricciones al desplazamiento por causa de edad, género, ingreso o condición física.

En particular, se definieron tres objetivos generales vinculados con las diversas actuaciones en materia de movilidad y transporte:

1. Fomentar una cultura de la movilidad saludable en la población, que contribuya a mejorar las condiciones de salud, tanto individuales como colectivas y, asimismo, derive en una mejora de las condiciones ambientales por la reducción de las emisiones de gases generadas por el transporte automotor.
2. Promover, en el marco de la implementación de diversas políticas urbanas, una mayor integración urbana y social en la ciudad, haciendo especial énfasis en la reducción de la fragmentación socioespacial entre el norte y el sur.
3. Propender a una utilización más racional y equitativa del espacio público de circulación en la ciudad sobre la base de una mayor articulación y complementariedad entre los diversos modos de transporte.

Asimismo, se definió un conjunto de objetivos específicos:

- Mejorar el sistema de transporte público de la ciudad.
- Fomentar la movilidad en medios no motorizados (peatones y ciclistas).
- Conectar las nuevas subcentralidades planteadas en el Plan Estratégico con el resto de la ciudad.

- Resignificar el espacio público y de circulación como ámbitos de interacción social.
- Reducir las velocidades de circulación, las emisiones y los ruidos.
- Mejorar el uso de la red vial, optimizando las intersecciones críticas para peatones, ciclistas y transporte público, dando prioridad a estos modos.
- Hacer más amigables los espacios de circulación peatonal, con implementación de forestación, pérgolas, veredas parqueadas, cruces viales seguros, señalización adecuada.

En función de los objetivos planteados se desarrollaron los siguientes lineamientos estratégicos, como vinculación del PMUB al Plan Estratégico Balcarce 2020, ellos son:

- Mejora de la integración de las nuevas subcentralidades.
- Mejora de la movilidad en transporte público colectivo.
- Mejora de las condiciones de la movilidad peatonal y modos no motorizados.
- Distribución más equitativa y sustentable del espacio público urbano.
- Racionalización del transporte de cargas y de la logística urbana.
- Modificación de las conductas y los patrones de movilidad de la población.

En la etapa de evaluación, se priorizaron tres proyectos que articulan la implementación del PMUB en marco del Plan Estratégico:

1. La creación de las nuevas vías de acceso y egreso de la ciudad.
2. La construcción del Centro de Transferencia de Cargas.
3. El rediseño del sistema de transporte público.

1. Creación de nuevas vías de ingreso y egreso, modificando la actual traza de la RP 55, mediante vías alternativas para canalizar el tránsito de transportes de carga y de pasajeros evitando su recorrido a través del casco urbano y restringiendo el uso exclusivo para los vehículos livianos. Asimismo, esta modificación, como se señaló anteriormente, lleva consigo resignificar el actual acceso mediante componentes emblemáticos, ornamentales y escenográficos que jerarquicen y resalten su condición de “puerta de entrada” a la ciudad y principal avenida de acceso. [Figura 12].

2. Centro de Transferencia de Cargas - CTC, complementando el



Fig. 12. Centro de Transferencia de Cargas.

ordenamiento del sistema de transporte pesado y la implantación de restricciones al acceso de dichos vehículos a la planta urbana, se propone la creación de una Playa de Ruptura o Centro de Transferencia de Cargas, para concentrar, transferir, almacenar y distribuir mercaderías que ingresan, egresan o que se encuentren en tránsito en la ciudad de Balcarce. Como parte del nuevo sistema vial y coincidiendo con el desplazamiento de las vías de acceso y el traslado de la Terminal de Ómnibus, se propone su instalación también en terrenos del ferrocarril y en acceso directo con la avenida de Circunvalación. [Figuras 13, 14 y 15].

3. Rediseño del sistema de transporte, sobre la base de replantear los recorridos de los servicios actuales, reconociendo la deficiente cobertura de los mismos, la baja frecuencia con que operan las rutas de las tres líneas de colectivos existentes, como también la integración de los diferentes medios de transportes de pasajeros, urbanos, interurbanos y de larga distancia, hoy parcialmente desconectadas. [Ver planos 8, 9 y 10 págs. 102 y 103]. En miras de la preservación del centro histórico, los recorridos de los colectivos fueron modificados desde criterios de ordenamiento del tránsito integrales, incorporando ciclovías y peatonalización de calles. [Figura 16].



Fig. 13. Emplazamiento del Centro de Transferencia de Cargas.



Fig. 14. Planta del Centro de Transferencia de Cargas.



Fig. 15. Volumetría del Centro de Transferencia de Cargas.

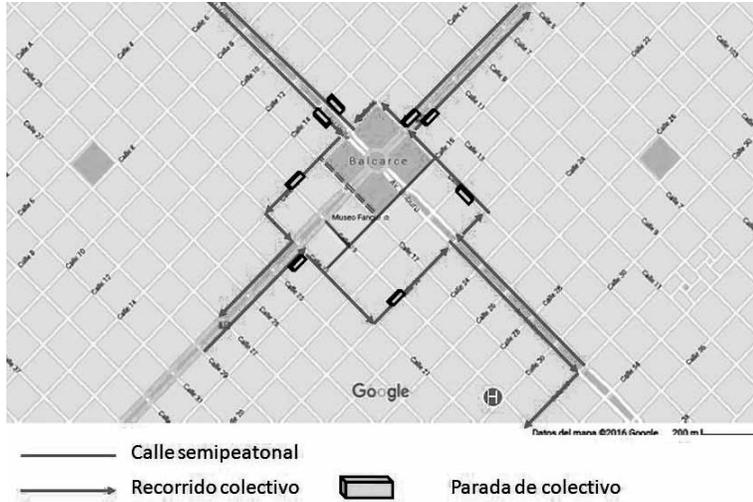


Fig. 16. Reordenamiento estratégico de recorridos de líneas de colectivos para preservación del Área Central.

Una de las acciones concretadas en esta etapa intermedia desde la publicación del Plan Estratégico hasta hoy día, ha sido el completamiento del tercer anillo de Circunvalación, para destinarlo al desplazamiento del transporte de carga y evitar su circulación por el centro urbano.

Esta vía alternativa se inicia en la rotonda de la calle 107 y avenida San Martín, arteria de acceso al casco urbano desde el cruce de las rutas RN 226 y RP 55 y se prolonga por dicha calle hasta la avenida Caseros, que corre paralela a las vías del ferrocarril hasta la calle 39, y por ésta hasta la rotonda con la avenida Centenario, prolongación de la RP 55. Luego, y por el cuadrante sureste, continúa por dicha calle hasta el cruce con la calle 40 por detrás del Cerro El Triunfo hasta conectarse nuevamente con la calle 107 y la avenida San Martín, que se ha terminado de pavimentar, faltando solamente este último tramo señalado. Asimismo, la Circunvalación facilitará la relocalización de la terminal de ómnibus, en los terrenos ferroviarios, para también desplazar el transporte de pasajeros de media y larga distancia hacia esa vía, dado que actualmente lo continua haciendo por el centro urbano.

Como ya se ha señalado, este primer paso también posibilitará extender

la avenida de Circunvalación en forma paralela a las vías del ferrocarril (prolongación de la avenida Caseros), a fin de conectar directamente a ésta con la RP 226, generando el acceso alternativo para evitar el ingreso por El Cruce. Esta futura conexión también permitirá el vínculo con el Parque Industrial El Molino II.

— Proyectos prioritarios —

El desarrollo de proyectos prioritarios es una de las etapas de implementación del Plan Estratégico que integra los diferentes lineamientos socioterritoriales propuestos por el mismo. A efecto de posicionar a Balcarce como una ciudad inclusiva, respetuosa de sus valiosos recursos naturales y culturales e integrados en su estructura territorial se desarrollaron, como ya se ha mencionado en el capítulo anterior, los tres proyectos referentes a la consolidación de un sistema de centralidades urbanas. El primero destinado a la recuperación y puesta en valor del centro histórico de la ciudad y los dos restantes abocados al desarrollo de nuevas subcentralidades que otorgen diversidad a la estructura socioeconómica y territorial.

Revitalización del Área Central

El principal conjunto urbano de la ciudad, la Plaza Libertad, su entorno histórico, el centro institucional y comercial, concentra la mayor actividad administrativa de Balcarce. Acorda a lo expuesto en el Plan Estratégico, y en consonancia con lo fundamentado para el sistema de centralidades urbanas, el actual centro, a pesar de la rigurosidad formal y fuerte centralidad heredada de sus orígenes fundacionales, experimentó un gradual debilitamiento y pérdida de relevancia, producto de los desequilibrios territoriales que el mismo proceso de crecimiento urbano fue generando en la ciudad como ya lo hemos visto. **[Figura 17].**

Para garantizar el desarrollo armónico de la ciudad es necesaria una mejor



Fig. 17. Plaza Libertad.

distribución del territorio, bajo este concepto surge el proyecto de generar intervenciones integrales que no sólo propongan un sistema de nuevas centralidades sino que también fortalezcan las centralidades existentes, revalorizando y protegiendo sus baluartes identitarios y patrimoniales, recualificando funciones que respondan a las nuevas demandas sociales y urbanas. Esto se condice con los siguientes programas y proyectos propuestos para esta centralidad urbana:

- **Puesta en valor y rediseño de la Plaza Libertad y su entorno**, sobre la base de la propuesta original del arquitecto Salamone y la unificación de las cuatro manzanas que la conforman.
- **Área de Protección Histórica - APH**, a ser declarada sobre el conjunto de edificios patrimoniales urbanos e históricos y de aquellos que se encuentran fuera de ese radio (como ser el Matadero, el Cementerio y la casa de Fangio).
- **Revitalización y reorganización del Área Comercial**, bajo la modalidad de “centro comercial a cielo abierto”, con la semipeatonalización de calles y el reordenamiento vehicular.
- **Recuperación y revalorización de bulevares**, que convergen y enfatizan la centralidad urbana.



Fig. 18. Escuela de Educación Media N° 1, obras de refacción y puesta en valor de la fachada. Fig. 19. Área Central de la Plaza Libertad, en una jornada de la Feria de las Naciones. Fig. 20. Tránsito pasante por la Plaza Libertad, a través de los bulevares centrales y RP 55. Fig. 21. Escuela N° 1 Domingo Faustino Sarmiento, refacción de la obra del arquitecto Salamone.

- **Jerarquización del espacio público**, mediante el tratamiento de calles, veredas, el diseño de mobiliario urbano y señalética.
- **Adecuación de la Normativa Urbana**, declarando el APH para el conjunto urbano Plaza Libertad y los edificios histórico que la circundan y la regulación de usos, ocupación, alturas y densidades para el Área Central. [Ver plano 11, pág. 104].

Fueron ejecutadas obras de recuperación, reacondicionamiento de fachadas y puesta en valor de los edificios que representan parte del patrimonio histórico de la ciudad. Entre ellos la Iglesia Parroquial San José, la Escuela N°1 Domingo Faustino Sarmiento, obra del arquitecto Salamone, la Escuela de Educación Media N°1 Antonio González Balcarce y el Palacio Municipal, que también incluyó la construcción de un nuevo edificio aledaño al original, sobre el Bulevard Cháves. [Figuras 18, 19, 20 y 21].



Fig. 22a y 22b. Antes y después del tratamiento del “centro comercial a cielo abierto” del Área Central. **Fig. 23a y 23b.** Antes y después del tratamiento de calles, reduciendo uso vehicular.

Continuando con las propuestas formuladas por el Plan Estratégico, se realizó un convenio con la Cámara Argentina de la Mediana Empresa (CAME) y la Federación Económica de la Provincia de Buenos Aires (FEBA), para el diseño de un “centro comercial a cielo abierto” situado en el cuadrante sur de la Plaza, más específicamente sobre la calle 18, que también abarca parte de la calle 17 sobre la plaza y la esquina donde se ubica el Museo Fangio y la calle 19. **[Figuras 22 a y b, 23 a y b].**

Por último, y como parte de los proyectos prioritarios seleccionados y que fueron acordados con las autoridades municipales, se desarrolla en el nivel de anteproyecto, el rediseño y puesta en valor del conjunto urbano constituido por la Plaza Libertad y su entorno, con propuesta de unificación de las cuatro manzanas, el cierre de las avenidas que la atraviesan, el rediseño de un espacio central destinado a albergar un conjunto de diversas actividades culturales, recreativas y de servicio y que, a modo de envolvente, circundará la pirámide, como también la recuperación de los diversos elementos y mobiliario que la integran (como pérgolas, puentes y bancos,



Fig.24 y 25. Proyecto para el espacio central de la Plaza Libertad.

originales del diseño de Salamone y del rescate del patrimonio arbóreo que la integran). **[Figuras 24 y 25].**

Nuevo Nodo o Subcentro de La Integración

Esta nueva centralidad urbana propuesta en el Plan Estratégico está originada en las asimetrías territoriales y en las fragmentaciones y demandas sociales identificadas durante el proceso diagnóstico, en la Zona Noroeste de la ciudad y en la necesidad de responder, con instrumentos y acciones que impulsen un desarrollo urbano más equilibrado y con mayor igualdad para sus habitantes. Este supuesto, y en como la ciudad vaya resolviendo la distribución y calidad de sus espacios, será determinante, no sólo para obtener el deseado equilibrio territorial sino también para lograrlo con equidad, justa inversión y desarrollo social. [Ver plano 12, pág. 104].

En este sentido el Nodo o Subcentro de La Integración propone agrupar a una diversidad de actividades y funciones urbanas, a partir de la refuncionalización de los actuales terrenos ferroviarios. Las estrategias apuntan a consolidar esta nueva centralidad respondiendo a la necesidad de integrar funciones, territorios y población, proponiendo un área de desarrollo y renovación urbana, mediante la localización de actividades y servicios que dinamicen y complementen las demandas de los habitantes de los barrios adyacentes y de la ciudad de Balcarce, y otras que generen mayor impacto urbano, al promover la interacción ciudadana, la mixtura de usos y el atractivo turístico. [Figuras 26 y 27].

Para el desarrollo urbanístico de la centralidad Subcentro de La Integración se plantearon una serie de proyectos enlistados a continuación:

- **Un polo gastronómico Balcarce**, con restaurantes y bares destinados a oferta de comida *gourmet*.



Fig. 26. Actual estación ferroviaria de Balcarce.



Fig. 27. Matadero revalorizado.



Fig. 28. Avenida Caseros con el nuevo Subcentro de La Integración.

- **Un nuevo Centro Educativo-Cultural y Recreativo**, agrupando a la nueva escuela secundaria preuniversitaria, el centro de arte, cultura y teatro de Balcarce y el parque recreativo deportivo y de diversiones.
- **Un Nodo Multimodal Ferroviario o nuevo centro de transbordo**, constituido por la terminal de ómnibus, el reacondicionamiento de la antigua estación ferroviaria para el funcionamiento del ferrobús, la proyectada reactivación del ferrocarril y el nuevo centro comercial integrando ambas funciones.
- **Nueva Plaza de La Integración**, definida como el gran espacio público del norte de la ciudad y elemento articulador entre el Centro Educativo-Cultural y el Nodo Multimodal Ferroviario.
- **Una Playa de Ruptura de Cargas** o centro de transferencias de cargas para el transporte pesado.
- **La nueva traza de la RP 55**, como vía diferencial alterna de interconexión, para canalizar el tránsito pesado de carga y pasajeros, evitando el ingreso por el actual acceso y complementando funciones con el Nodo Multimodal y el Playón de Cargas.
- **La creación del nuevo Paseo Lineal Aeróbico**, de recorrido paralelo a la avenida Caseros y las vías ferroviarias.
- **La apertura de nuevas calles y vías de interconexión**, para permitir la ruptura de la barrera impuesta por las vías férreas, posibilitando conectar e integrar a los barrios Integración y Pueblo Nuevo con el casco urbano. Además, la transformación de la avenida Caseros en boulevard con canteiros centrales, áreas de estacionamiento y arboleda. [Figura 28].

En el Subcentro de La Integración se realizaron diversas obras y proyectos como ser:

- La recuperación de la estación de ferrocarril.
- Puesta en funcionamiento de la Escuela Secundaria N° 10, *hall* y aula nueva.
- La recuperación del edificio del ex Matadero Municipal e instalación en él de un centro cultural.
- La construcción del Centro Integrador Comunitario (CIC 2).

Estos cambios en los elementos territoriales pueden modificar los patrones espaciales de movilidad de la población, debido a la generación o atracción de nuevos desplazamientos. Si bien no se cuenta con datos precisos hasta el momento, las transformaciones ocurridas en los últimos años en términos de usos y actividades en ambos sectores pueden inferir nuevas demandas de transporte asociadas a las mismas.

Nuevo Subcentro El Cruce de Fangio

Este sitio de acceso a la ciudad es de vital importancia, tanto en lo funcional como en lo simbólico, ya que además de constituir la principal entrada a la ciudad, conforma la primera impresión que se tiene de la misma. Tiene un gran potencial y como punto de referencia puede desempeñar un rol ordenador para la recalificación de los terrenos circundantes.

Toda esta área ha cambiado en los últimos años incrementándose allí la localización de industrias, áreas destinadas a logística y otras actividades que han ido deteriorando su valor paisajístico. [Figuras 29 a, b, c y d].

Mediante la propuesta desarrollada, se aspira a revertir el carácter industrial de la zona y recalificar el paisaje urbano. La nueva “Vidriera Balcarce” deberá, mediante el desarrollo de un área de equipamiento y servicios, promover y ofrecer “Balcarce” al turismo pasante y sintetizar la imagen que queremos represente a la ciudad, su esencia e identidad. [Figuras 30 y 31].

En el caso del Subcentro El Cruce de Fangio se plantearon dos proyectos:

1. La jerarquización del acceso a la ciudad, mediante diversas intervenciones urbanas para resignificar el principal acceso a la ciudad.



Fig. 29a, b, c y d. Área actual de acceso a la ciudad de Balcarce.

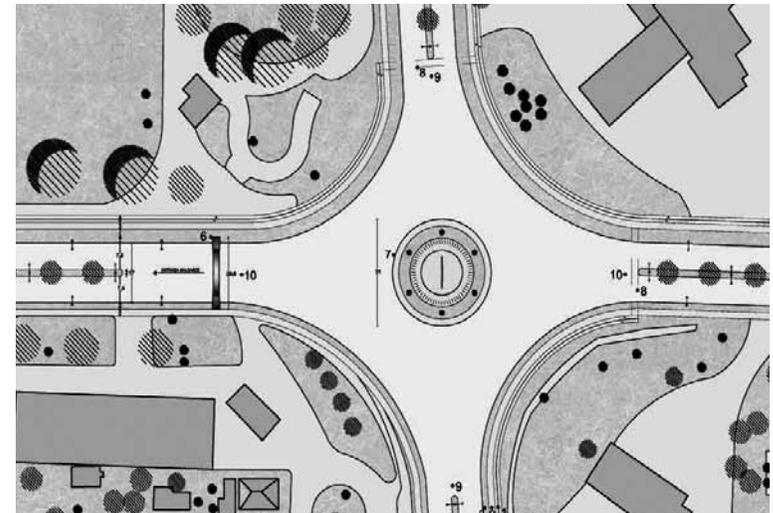


Fig.30. Rotonda de distribución en acceso.

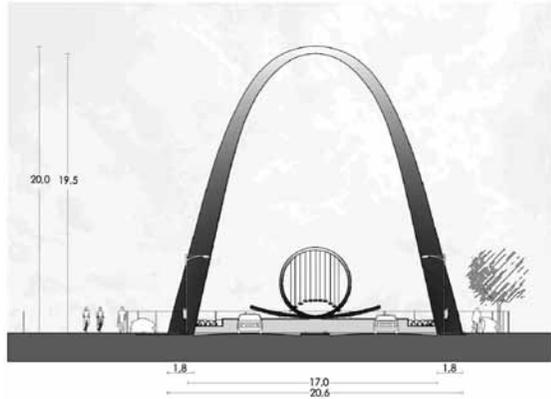
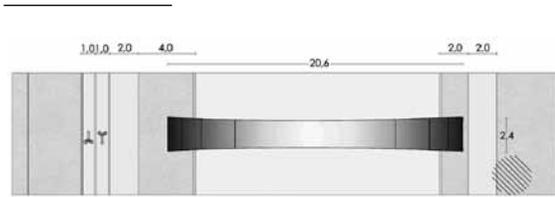


Fig.31. Nuevo acceso a la ciudad.

2. La Vidriera Balcarce, orientada especialmente a un cambio de usos con el objetivo de revertir el perfil rutero de ese sector, orientándolo hacia usos preferentemente comerciales y de servicios asociados al turismo.

En marco del Plan Estratégico las acciones concretadas en la jerarquización del acceso a la ciudad fueron la construcción de un Parador de Información Turística en la intersección de las RN 226 y RP 55, la concesión de la explotación comercial de una confitería y la implantación de las obras del artista plástico Carlos Regazzoni, referidas a Fangio. [Ver plano 13, pág. 105].

—
Revisión
normativa
—

El Código Urbano vigente para la ciudad de Balcarce corresponde al aprobado por el Concejo Deliberante en 2014, mediante Ordenanza 52/14 y por el cual se actualiza la anterior Ordenanza 92/10, aún vigente, que estableció el Código de Zonificación para la ciudad. La reforma planteada aquí se fundamenta en la expansión edilicia experimentada en la ciudad de Balcarce y en la necesidad de incorporar ajustes, teniendo en cuenta que el proceso de planeamiento estratégico debe ser dinámico, de manera de ir regulando el crecimiento urbano para compatibilizarlo con el interés común.

En alguna medida la modificación se inspira en la propuesta del Plan Estratégico de 2011, aunque no introduce cambios sustantivos como fueran expresados y requeridos en el Plan, consustanciando más bien indicadores urbanísticos que no restringen, entre otros, los avances sobre áreas ambientales a proteger y favoreciendo el fraccionamiento y las reducciones parcelarias a fin de intensificar “el mejor” aprovechamiento de la infraestructura urbana, justificando de esa manera que de seguir con la baja ocupación se producirá una demanda mayor para incorporar tierras para el uso residencial.

Como se señalara anteriormente, la expansión urbana a la que se hace referencia se produce en gran medida en el cuadrante sur, hacia las laderas de La Barrosa, en la zona denominada como Zona de Interés Turístico (ZDIT) de uso predominante residencial. Casualmente desafecta las zonas linderas a La Barrosa, introduciendo la categoría de uso residencial y turístico con la condición de que no produzcan impacto negativo sobre el medio ambiente. Asimismo, permite comercios para el abastecimiento

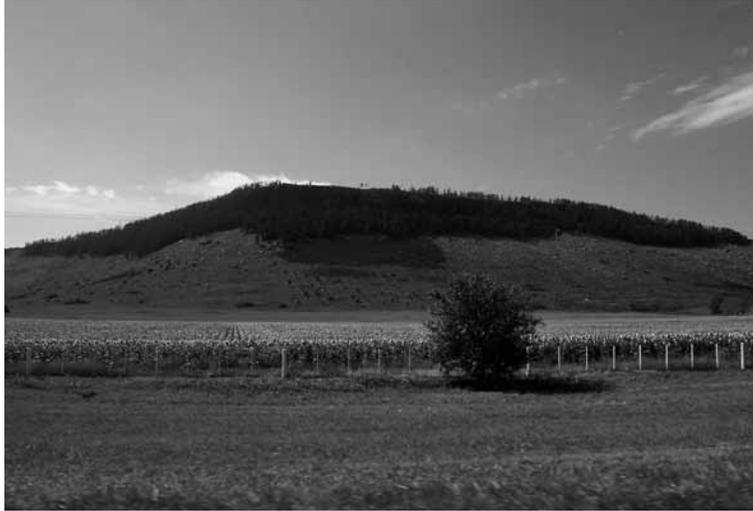


Fig. 32. Bordes urbanos del cuadrante sur.

domiciliario diario y servicios de provisión al entorno vinculados a la escala del área residencial de estas zonas. Observa que dichas actividades no deberán provocar molestias al vecindario y deben ser afines a las actividades residencial y turística. Amplía usos de las Zonas Extra Urbana (EU) 2 y 3, contiguas a La Barrosa, permitiendo viviendas unifamiliares, hospedajes, hoteles, cabañas, casas de té, ventas de artesanías, cafetería, restaurantes, deportes al aire libre, confiterías, despensas, minimercados y algún otro de uso afín al carácter de la zona. Es decir, no limita ni restringe la expansión urbana en los bordes de La Barrosa sino que, por el contrario, incorpora al uso residencial, usos comerciales y turísticos. [Figura 32].

Otro aspecto parcialmente no coincidente con el Plan Estratégico es el de las modificaciones en las zonas linderas a los accesos y las ubicadas en los bordes de las RN 226 y RP 55, más precisamente en la Zona de El Cruce. Tanto sobre la avenida Centenario, en la salida de la RP 55 hacia Necochea como en la avenida San Martín en la salida hacia Coronel Vidal, se la define como Zona Complementaria Mixta (ZCM), con usos permitidos de abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, comercio ocasional, abastecimiento comercial e industrial, industrias y depósitos.



Fig. 33. Tejido industrial del acceso a la ciudad.

También la Zona Industrial (ZI) correspondiente al otro frente sobre las RN 226 y RP 55, los cuales marcan nítidamente los criterios de usos definidos sobre ambas rutas, relacionados a las tipologías edilicias que se van a generar y al perfil rutero industrial, contrario a las propuestas del Plan Estratégico que buscan valorar esta zona y transformarla en la vidriera que muestre la nueva imagen sugerente de Balcarce, dando un marco escenográfico de jerarquía apropiado a las características del ingreso a la ciudad. [Figura 33].

Otra zona controversial es la definida en la Ordenanza 52/14, como Zona Mixta, en el noroeste de la ciudad, que si bien arrastra la concepción establecida en la anterior Ordenanza de 2010, no modifica su espíritu, dado que permite en esta zona una mixtura de usos, conjugando usos habitacionales con comercios, depósitos, talleres, industrias y almacenajes. En consecuencia, se sigue segregando a esta área de la ciudad con características periurbanas y alta precariedad económica, social y ambiental, al permitir la coexistencia de unidades barriales prácticamente escindidas del radio urbano por la presencia de los terrenos ferroviarios abandonados, con depósitos, galpones y talleres, con lo cual persiste su relego espacial y urbano. Este perfil de inequidad y contraste con el sur, con mayor concentración

económica y acceso a atributos naturales, hoy se acentúa por el trazado del camino de Circunvalación, que rápidamente va conformando en su borde frentista, usos y modos edilicios de galpones, talleres y almacenaje agrícola. Esta asimetría denotada en el territorio, y que se reafirma por el tratamiento y concepción establecida en el Código, plantea la necesidad de repensar políticas de equiparación social, asignando a la Zona Norte de la ciudad, las mismas condiciones de uso (residencial) y distribución del espacio urbano que el sur, a fin de alcanzar un territorio más equilibrado, socialmente más equitativo y con mejor diversidad habitativa. [Ver plano 14, pág. 105].

Asimismo, interesa destacar la progresiva aparición, en el entramado urbano de la ciudad de Balcarce, de edificios de mayor altura (de 9 a 12 pisos) a las permitidas por Código, en zonas definidas de densidad media y plano límite de 21 m (PB + 6 pisos) ó 17 m (PB + 4 pisos). Una clara transgresión que demuestra que las excepciones al Código han sobrepasado no sólo las alturas permitidas sino también las zonificaciones y usos establecidos en la reciente Ordenanza 52/14.

Tanto en el Área Central de mayor renta urbana, como en las zonas de reciente expansión, en el sur y en las laderas de La Barrosa, resuena la percepción que las normativas terminan siendo insuficientes y, en parte, permisivas a la incesante voracidad inmobiliaria.

Si bien es alentador la política para incentivar la densificación y el completamiento de la trama urbana edificada, para un mejor y más racional aprovechamiento de la infraestructura y los servicios urbanos, la falta de precisión en las normativas, como en los criterios de aprobación de los permisos de construcción y las excepciones al Código, conlleva cierta desconfianza al no analizar la implantación de los nuevos edificios en altura con la trama espacial urbana, contraponiendo su concepción volumétrica con los entornos edificados y con las áreas o conjuntos urbanos con mayor identidad propia e innegable valor patrimonial, como sucede en el perímetro de la Plaza Libertad. La irrupción de los nuevos edificios termina contrastando abruptamente con el resto y afecta la aparente homogeneidad espacial urbana que Balcarce venía sosteniendo hasta no hace mucho tiempo. [Figura 34].

Por último, y en sintonía con la estructura urbana propuesta, así como con las estrategias, programas y proyectos planteados, los nuevos usos del suelo a considerar en la nueva zonificación se orientarán principalmente a lograr



Fig. 34. Nuevo edificio residencial construido por detrás una edificación antigua cuya fachada fue conservada.

un mayor equilibrio territorial sobre la base de:

- La revalorización y protección de la Plaza Libertad y su entorno, el Área Central y reordenar el uso comercial.
- La conformación de nuevas centralidades planteadas para el Área Norte (estación ferroviaria) y El Cruce y sus entornos urbanos.
- La densificación de los tejidos de las áreas centrales y residenciales.
- La intensificación de una mayor integración urbana de los barrios del ala noroeste de la ciudad.
- La protección del ambiente natural de la Sierra La Barrosa y la regulación de la expansión urbana de su entorno.
- La reubicación y reordenamiento de las zonas industriales y mixtas predominantes en las zonas de El Cruce y del casco urbano, hacia parques industriales ambientalmente más seguros en concordancia con los nuevos accesos.
- La recuperación de las áreas de borde de las dos principales rutas, asegurando entornos paisajísticos y servicios al turismo.

- Jerarquizar los accesos y lograr una mejor conectividad vial, con criterios diferenciados para usos y funciones de transportes.
- La creación de los corredores verdes y áreas de amortiguamiento ambiental.
- Una mayor integralidad territorial y razonable criterio de crecimiento sobre la base de la disponibilidad de tierra e infraestructura urbana.
- La definición de nuevas áreas de expansión y de reserva urbana.

La zonificación urbana y los nuevos instrumentos normativos

Complementando la Estructura Urbana descrita anteriormente se hace necesario compatibilizarla con el Código de Zonificación de Usos e Indicadores Urbanísticos de la normativa vigente, contenidos tanto en la Ordenanza 92/10 como en la modificatoria de la Ordenanza 52/14, aprobadas oportunamente por el Concejo Deliberante de Balcarce. [Figuras 35 y 36].

Esta readecuación resulta de las modificaciones introducidas a partir de las propuestas formuladas oportunamente por el Plan Estratégico y su reciente actualización, así como de los consensos alcanzados con las autoridades

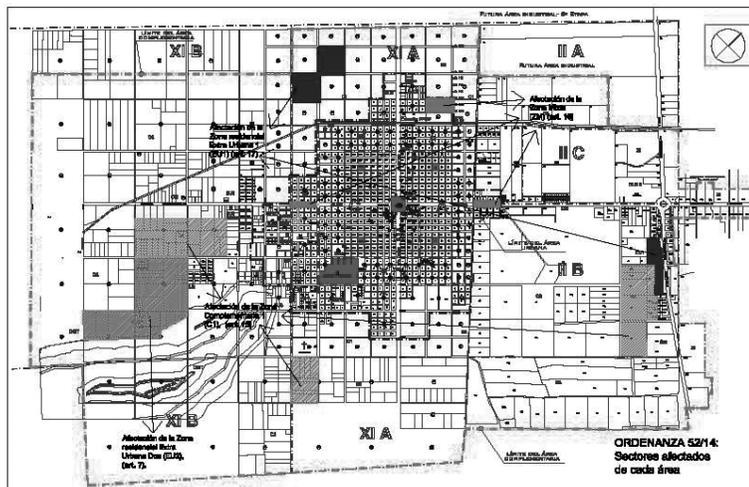


Fig. 35. Sectores afectados por Ordenanza 52/14.

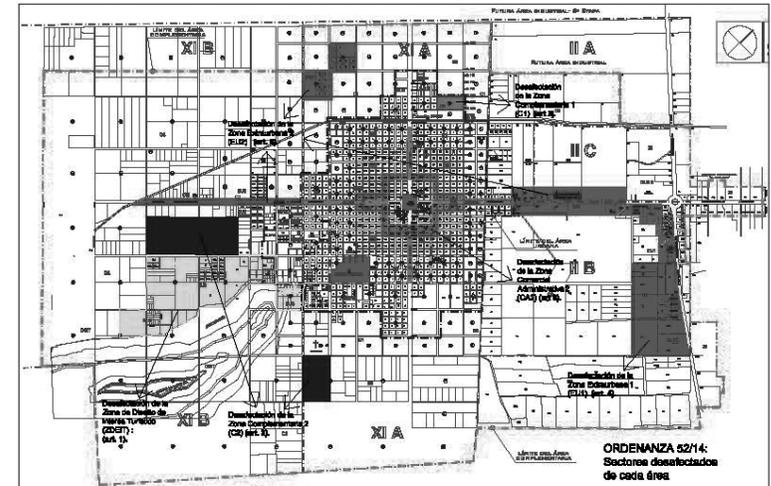


Fig. 36. Sectores desafectados por Ordenanza 52/14.

del Gobierno Municipal, en cuanto a la selección de los proyectos identificados como *prioritarios*.

Principalmente, las modificaciones normativas se relacionan con acciones de intervención urbana ligadas al nuevo sistema de centralidades (La Integración y El Cruce), así como el rediseño y revalorización del Área Central, a los nuevos criterios de normativa urbana y de edificación, a regulaciones para las áreas de protección histórica y ambiental, a nuevos instrumentos de recaudación, a la relocalización de las áreas industriales y a la nueva estructura vial y de movilidad urbana. [Ver plano 15, pág. 106].

Instrumentos normativos para conservación del Área Central

Distrito Área Central (DAC)

Según el área definida en la estructura urbana, este conjunto comprende: La Plaza Libertad, su perímetro edificado y la de densidad media/alta, señalada en rojo en el plano respectivo, quedando constituida en la nueva zonificación.

El Distrito de Área Central está compuesto a su vez por dos zonificaciones:

1. Distrito Especial APH Plaza Libertad.
2. Distrito Comercial-Administrativo 1 (CA1). [Ver plano 16, pág. 106].

Distrito Especial APH Plaza Libertad y su entorno (DEPL)

Carácter: formado por el conjunto urbano que se organiza alrededor de la Plaza Libertad, obra del arquitecto Salamone, de altos valores históricos, arquitectónicos, simbólicos y ambientales, rodeado de antiguas especies arbóreas y exponentes del mobiliario urbano Art Decó (pérgolas, puentes, bancos y farolas) y enmarcado con edificios de alto significado patrimonial, merecedores de un tratamiento especial de protección diferencial. Admite la coexistencia de equipamiento administrativo, comercial, financiero, institucional y educativo.

Delimitación: el distrito queda delimitado según lo indicado en el Plano de Zonificación y en el consiguiente Distrito Especial APH Plaza Libertad.

Parcelamiento: se deberá mantener la parcelaria actual.

Obligación de proteger: los espacios públicos y edificios catalogados como de interés especial y cuyo valor de orden histórico y/o arquitectónico constituyan hitos urbanos y sean merecedores de una protección integral. Este listado incluye a: la Plaza Libertad, el Banco Nación, la Farmacia Rapacini, la Escuela N°1 (obra de Salamone), el Colegio de Enseñanza Media, el Museo Fangio, la Iglesia San José, la Asociación Italiana, el edificio municipal y el monumento a Balcarce. Los inmuebles y el espacio público citados que requieren protección edilicia y ambiental se indican en el plano de Distrito Especial APH Plaza Libertad.

Normativa en los edificios a proteger: no se permitirán obras nuevas en los edificios catalogados, sólo de modificación interior y de mantenimiento y conservación exteriores. En las demás parcelas frentistas a la plaza y no catalogadas se permitirán edificios entre medianeras, de perímetro semilibre y de perímetro libre.

Usos en inmuebles no catalogados: son los que resulten de aplicar las disposiciones del distrito correspondiente, con actuaciones de diseño contemporáneo y contextual con lo existente y no permitiéndose construcciones imitativas de estilo.

Protección ambiental: comprende las acciones tendientes a la protección

de la plaza, el espacio público y el que circunda a los edificios frentistas. Se conservarán las especies arbóreas existentes con el fin de mantener las cualidades ambientales y paisajísticas del área. Toda reposición y renovación de las especies existentes se hará sobre la base de criterios paisajísticos e históricos. Se mantendrán los senderos y el mobiliario urbano existente; toda modificación y/o adecuación funcional será sometida a la aprobación del organismo competente.

Indicadores urbanísticos:

FOT: 1,2

FOS: 0,60

Densidad habitacional: 700 hab./ha

Plano límite: será de 9 m (PB + 2 pisos)

Ancho de parcela mínimo: 25 m

Superficie de parcela mínima: 750 m²

Se permitirá sobrepasar el plano de altura máxima permitida hasta un plano límite a 12 m de altura, siempre que dicha construcción esté retirada como mínimo 2 m del plano de fachada y por debajo de un plano inclinado a 60° con respecto al plano horizontal.

Las intervenciones deben hacerse con arreglo a un proyecto general que mantenga las constantes arquitectónicas que han motivado su inclusión dentro del Área de Protección Histórica. Todo proyecto nuevo requerirá ser sometido a la consulta y aprobación previa para comprobar la adecuación y relación volumétrica con el resto del conjunto urbano.

Para la composición de fachadas las proporciones adoptadas y la relación de llenos y vacíos debe ser similar a la del entorno. Se deben utilizar materiales semejantes a los predominantes en los edificios de la cuadra, no siendo deseable la utilización de revestimientos cerámicos y/o pétreos aplicados.

Distrito Comercial-Administrativo 1 (CA1)

Carácter: zona destinada a la localización de equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional, de alta-media densificación y consolidación, que prestan servicio a la ciudad en general y que, por sus características, admite la coexistencia con el uso residencial para viviendas individuales y colectivas.

El distrito considera dos zonas con dos tipos de indicadores:

1. ZONA CA1.1: de mayor intensidad de ocupación total y alturas, exclusivo para las parcelas frentistas extendidas desde la calle 5 hasta la calle 29 y sobre las avenidas Cháves y Kelly (seis hacia ambos lados y sobre cada una).

Delimitación: para las parcelas frentistas ubicadas sobre la avenida Cháves, desde la calle 15 hasta la calle 3, y sobre la avenida Kelly, desde la calle 17 hasta la calle 29, exceptuando las parcelas esquineras sobre la Plaza Libertad.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT básico: 2,5

FOT: $2,5 \times A / 12,5$

Siendo "A" un número igual al ancho de la avenida (Cháves y Kelly) determinado por la Secretaría de OSP

Densidad habitacional: 1.200 hab. /ha

Altura máxima: 30 m (PB + 9 pisos)

Ancho de parcela mínimo: 25 m

Superficie de parcela mínima: 750 m²

Tipología edilicia: se permiten basamentos, edificios entre medianeras, edificios de perímetro libre y edificios de perímetro semilibre.

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades en condiciones de actuar en el área comercial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario. Contemplándose actividades relacionadas con el abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, comercio ocasional, vivienda unifamiliares y viviendas multifamiliares. El uso de vivienda sólo podrá localizarse en la planta baja.

Los usos exclusivos de salones de fiestas y *night club* se permitirán sobre las avenidas Kelly y Cháves.

2. ZONA CA1.2: de menor intensidad de ocupación total y alturas en dos manzanas a la redonda de la Plaza Libertad, exceptuando las parcelas incluidas en el Distrito Especial APH y las enunciadas sobre las avenidas mencionadas.

Delimitación: cuadrante definido por dos manzanas alrededor de la plaza, excluyendo las parcelas del Distrito Especial, delimitada por las calles 12, desde calle 21 hasta calle 11; calle 11 desde calle 12 hasta calle 22; calle 22 desde calle 11 hasta calle 21; calle 21 desde calle 22 hasta calle 12.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 3,00 para uso comercial / 2,50 para uso residencial

Densidad habitacional: 1.000 hab./ha

Altura máxima: 21 m (PB + 6 pisos)

Ancho de parcela mínimo: 25 m

Superficie de parcela mínima: 750 m²

Tipología edilicia: se admiten edificios entre medianeras, de perímetro libre y perímetro semilibre.

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades en condiciones de actuar en el área comercial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario y no encontrándose en contraposición con las características de los barrios que componen el área. Contemplándose actividades relacionadas con el abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, comercio ocasional, vivienda unifamiliares y viviendas multifamiliares.

Para los usos exclusivos de salones de fiestas y night club se permitirán solamente sobre las avenidas Favaloro y Del Valle.

Distrito Comercial-Administrativo 2 (CA2)

Carácter: zona destinada a la localización de equipamiento comercial, administrativo y de servicio, de media densificación y consolidación, y que por sus características admiten la coexistencia con el uso residencial de viviendas individuales y colectivas.

Delimitación: esta zona no genera modificaciones a la actualmente vigente a excepción de las parcelas frentistas de la avenida Cháves (entre calles 3 y 15) y Kelly (entre calles 17 y 29), que pasan a estar comprendidas en Zona CA1.1.

En aquellas manzanas que integran la Zona CA2 ubicadas a las márgenes de las arterias: avenida Kelly desde la Plaza Libertad hasta calle 47, y avenida G. Cháves, desde la Plaza Libertad hasta calle 115, se admitirán los mismos usos que posee la zona CA1.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT máximo: 2.50

Densidad habitacional: 700 hab./ha

Plano límite: 17 m (PB + 4 pisos)

Ancho de parcela mínimo: 20 m
Superficie de parcela mínima: 600 m²

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades en condiciones de actuar en el área comercial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario y no encontrándose en contraposición con las características de los barrios que componen el área. Contemplándose actividades relacionadas con el abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, comercio ocasional, viviendas unifamiliares y viviendas multifamiliares. Los usos exclusivos de salones de fiestas y *night club* se permitirán solamente sobre las avenidas Kelly, Cháves, Favaloro y Del Valle.

Distrito Residencial 1 (R1)

Carácter: zona destinada al uso residencial con viviendas individuales y colectivas de densidad media y altura limitada, en la cual se admiten usos compatibles con la vivienda.

Delimitación: esta zona no genera modificaciones a la actualmente vigente a excepción de la que pasaría a comprender desde la calle 5 hasta calle 31; la calle 31 desde 28 hasta calle 6 considerando los frentes a las arterias enunciadas, siendo el límite interior de esta zona el límite exterior fijado para la zona CA2.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 1,80

Densidad habitacional: 450 hab./ha

Plano límite: 12 m (PB + 3 pisos)

Para viviendas unifamiliares a ejecutarse en terrenos con pendiente se puede elevar este límite con el objeto de que la construcción adquiera tres niveles habitables.

Ancho de parcela mínimo: 15 m

Superficie de parcela mínima: 375 m²

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades en condiciones de actuar en el área residencial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario y no encontrándose en contraposición con las características de los barrios que componen el área. Contemplándose actividades relacionadas con el abastecimiento domiciliario

diario, abastecimiento domiciliario esporádico, viviendas unifamiliares y viviendas multifamiliares, industrias domésticas y depósitos domésticos, solo aquellos cuyo funcionamiento atiende al servicio exclusivo de aprovisionamiento de la zona y, por sus características y volumen, no están en contraposición con el carácter de ellos.

Distrito Residencial 2 (R2)

Carácter: zona destinada al uso residencial con viviendas individuales y colectivas de densidad media/baja y altura limitada, en la cual se admiten usos compatibles con la vivienda.

Delimitación: no presenta modificaciones respecto de la zonificación vigente.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 1,20

Densidad habitacional: 250 hab./ha

Plano límite: 9 m

Ancho de parcela mínimo: 15 m

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades ligadas al uso residencial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario y no encontrándose en contraposición con las características de los barrios que componen el área. Contemplándose actividades relacionadas con el abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, viviendas unifamiliares y multifamiliares, industrias domésticas y depósitos domésticos, solo aquellos cuyo funcionamiento atiende al servicio exclusivo de aprovisionamiento de la zona y, por sus características y volumen, no están en contraposición con el carácter de ellos.

Distrito Residencial 3 (R3)

Carácter: zona destinada al uso residencial con viviendas individuales y colectivas de densidad baja, altura limitada, en la cual se admite una mayor diversidad de usos.

Delimitación: esta zona es parcialmente modificada, en virtud que parte de la Zona Mixta establecida dentro de la zonificación vigente para los

barrios ubicados en el cuadrante extremo noroeste, lindero con los terrenos ferroviarios (futuro Centro de La Integración) y del área que circunda a la Circunvalación, pasan a estar incluidas como R3 (para mayor detalle ver plano de la propuesta de nueva zonificación).

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 1,00

Densidad habitacional: 150 hab./ha

Plano límite: 7 m

Ancho de parcela mínimo: 12 m

Superficie de parcela mínima: 300 m²

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente: 2,50 m (en caso de parcelas atípicas y/o con condicionantes particulares se deberá presentar un proyecto de factibilidad de excepción al retiro, el cual será analizado y aprobado por la Secretaría de OSP, Dirección de Obras Privadas)

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades en condiciones de actuar en el área residencial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario y no encontrándose en contraposición con las características de los barrios que componen la misma. Contemplándose actividades relacionadas con el abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, industrias y depósitos domésticos, vivienda unifamiliares y viviendas multifamiliares (en sectores que cuenten con red de servicios de agua y saneamiento).

Distrito Residencial Parque (RP)

Carácter: zona destinada al uso residencial con viviendas individuales y colectivas de baja densidad, reguladas integralmente en materia de uso, ocupación y retiros, a fin de preservar sus características urbano-ambientales diferenciales que la rodea.

Delimitación: el distrito se halla comprendido, según plano de zonificación, por el polígono delimitado por las calles 27, Cerro El Triunfo hasta calle 40, calle 40 hasta calle 39, calle 39 hasta calle 48, calle 48 hasta calle 47, calle 47 hasta calle 40, calle 40 hasta calle 55, calle 55 hasta calle 32, calle 32 hasta calle 61, calle 61 hasta calle 28 y calle 28 hasta calle 27.

La zona delimitada desde la calle 39 (costado suroeste del Parque El Triunfo) hacia el suroeste, e indicada en el plano de zonificación en rayado, se le aplicará una normativa de recaudación impositiva de contribución por impacto de urbanización, prevista en la estructura urbana propuesta con el propósito de generar mecanismos para regular la expansión urbana ambiental y crear un “Fondo de Mejoramiento Barrial y Reparación Ambiental”, de carácter compensatorio y solidario para atender los déficit en esa materia en los barrios del noroeste de la ciudad.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,50

FOT: 0,80

Densidad habitacional: 150 hab./ha o una vivienda por parcela cuando no cuente con agua corriente y/o cloacas

Plano límite: 7 m

Ancho de parcela mínimo: 15 m

Superficie de parcela mínima: 375 m²

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente mínimo: 3 m, se deberá conservar como terreno absorbente parquizado

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona, las actividades en condiciones de actuar en el área residencial y que sirvan de provisión al entorno sin causar molestias al vecindario y no encontrándose en contraposición con las características de los barrios que componen la misma. Abastecimiento domiciliario diario restringido, vivienda unifamiliar y viviendas multifamiliares siempre y cuando cuenten con los servicios esenciales de red de agua y cloacas.

Distrito Zona Mixta (ZM)

Carácter: zona destinada a la localización de equipamiento con diversidad de usos que prestan servicios a la ciudad en general y que, por sus características admiten la coexistencia con el uso residencial en forma restringida dentro del área urbana.

Delimitación: exclusivamente se propone delimitar esta zona a las parcelas frentistas que bordean las avenidas de Circunvalación, San Martín, entre calles 107 a 115 y Centenario, entre calles 39 a 47, en virtud de la consolidación urbana alcanzada con esas actividades, exceptuando el área

correspondiente a la del Distrito Especial Centro de La Integración que tendrá indicadores y usos diferenciales.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 1,30

Densidad habitacional: 150 hab./ha

Plano límite: 8 m

Ancho de parcela mínimo: 15 m

Superficie de parcela mínima: 375 m²

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente: 3 m

Usos del suelo permitidos: se encuentran comprendidas dentro de esta zona las actividades residenciales de vivienda unifamiliar, abastecimiento domiciliario diario, abastecimiento domiciliario esporádico, comercio ocasional, abastecimiento comercial e industrial, industrias domésticas y depósitos domésticos e industrias y depósitos inocuos (se admiten talleres mecánicos y de reparación de automotores). Para las actividades de abastecimiento comercial e industrial, los establecimientos o servicios que la desarrollen deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Superficie cubierta hasta 120 m²
- Carga y descarga en forma interna
- No ocupar calzada ni vereda con la actividad
- No causar molestias al vecindario

Las industrias y depósitos inocuos deberán asegurar condiciones de higiene, funcionamiento, proceso de elaboración, almacenaje, ausencia de proyecciones al exterior (olores, humos, líquidos, gases, polvos), ruidos y vibraciones y no deben ocasionar inconvenientes, insalubridad, peligro ni perjuicio de clase alguna al área circundante, al tránsito, ni contravenir disposiciones vigentes.

Instrumentos normativos para Subcentro de La Integración

Instrumentar áreas de centralidades implica garantizar la mixtura de usos necesaria para la diversidad socioterritorial, regulando la morfología, el crecimiento y la densificación de las edificaciones a fin de contrarrestar

procesos incipientes de gentrificación y fomentar el carácter inclusivo de la ciudad. El nuevo Subcentro de La Integración es regulado mediante la nueva zonificaciones que buscan regular tanto aspectos morfológicos como de usos de suelo. [Ver plano 17, pág. 107].

Carácter: zona destinada a la localización de equipamiento de usos singulares a escala urbana y que por sus características requiere la aplicación de normas particularizadas para cada actividad.

El distrito de acuerdo a sus actividades previstas considerará dos zonas, con dos tipos de indicadores:

1. ZONA DCI.1: correspondiente a los terrenos ferroviarios propiedad del Estado Nacional (ENABIEF) conformado las áreas a ser desafectadas al uso ferroviario y cedidas en comodato a la Municipalidad de Balcarce, según el polígono indicado en plano adjunto.

Delimitación: avenida Caseros, desde avenida Eva Perón hasta calle 107, calle 107 desde avenida Caseros hasta avenida D, avenida D, desde calle 107 hasta avenida Eva Perón y avenida Eva Perón desde avenida D hasta avenida Caseros.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,50

FOT: 0,80

Densidad habitacional: 150 hab./ha

Plano límite: 9 m

Retiro de frente: 3,50 m

Usos de suelo permitidos: serán los específicos de la actividad principal, Nodo Multimodal Ferro-Automotor (anexando a la estación ferroviaria, la nueva terminal de ómnibus de pasajeros de servicios interjurisdiccionales que unen la ciudad de Balcarce con otras ciudades del país), y la Central de Transporte y Transbordo de Cargas (con depósito y anexo, para la recepción, despacho y/o transferencia de mercaderías), usos complementarios (centro educativo-cultural y equipamiento comercial) y conexos (espacio público y recreativo) necesarios para el desarrollo de dichas actividades.

Estructura parcelaria: se respetará la estructura parcelaria actual y se deberá proponer sobre la base de los terrenos ferroviarios a desafectar la subdivisión parcelaria que contendrá las nuevas actividades a desarrollar.

2. ZONA DCI.2: correspondiente a la franja de terreno cedida en comodato de uso gratuito por el ENABIEF a la Municipalidad de Balcarce y ubicada en los terrenos ferroviarios sobre la avenida Caseros, entre la Estación Balcarce y la avenida Eva Perón y las parcelas frente a los terrenos ferroviarios, comprendidas en las manzanas ubicadas entre la avenida Caseros y la calle C, según el polígono indicado en plano adjunto.

Delimitación: cuadrante definido por las manzanas comprendidas entre la avenida Caseros y la calle C, desde la calle 107 hasta la avenida Perón, y la franja frentista sobre la avenida Caseros de los terrenos ferroviarios cedidos en comodato comprendidos desde la avenida Eva Perón y la antigua estación ferroviaria.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 1,00

Densidad habitacional: 150 hab./ha

Plano límite: 7 m

Ancho de parcela mínimo: 12 m

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente: 3 m

Usos de suelo permitidos: destinado a la localización de servicios comerciales y equipamiento vinculados al polo gastronómico, que por las características de las actividades permitidas admiten la coexistencia con el uso residencial de viviendas de baja densidad.

Las actividades no deberán provocar molestias al vecindario y deben ser afines a las del comercio gastronómico especializado, al uso residencial y turístico. Las construcciones que podrán implantarse deberán tener un diseño adecuado al carácter del sector, recuperando y reacondicionando edificaciones originales, renovando y revalorizando el paisaje urbano existente y utilizando materiales afines. Se permitirán restaurantes, cafeterías, casas de té, ventas de artesanías, viviendas unifamiliares y algún otro de uso afín al carácter de la zona.

Estructura parcelaria: la estructura parcelaria mantendrá plena vigencia y se permitirá la subdivisión hasta 300 m².

Para instalar el Nodo Multimodal se debe gestionar la desafectación de los terrenos y la modificación del DUE Distrito Ferroviario. Por otra parte, será necesario reglamentar la circulación y operación de vehículos de carga.

Distrito Complementario Mixto (CM)

Carácter: zona destinada a la localización de actividades preferentemente comercial mayoristas y minoristas que prestan servicios a las áreas urbana y rural y al turismo en general, ubicadas sobre vías de alto tránsito y que por sus características admiten la coexistencia con el uso residencial en forma restringida.

Delimitación: de acuerdo al plano de zonificación se ubican fuera del límite del área urbana, en las parcelas frentistas a las avenidas o arterias principales de acceso y en las franjas que bordean las rutas RN 226 y RP 55, en la proximidad de El Cruce. Avenida San Martín/RP 55, desde El Cruce hasta calle 115, avenida Centenario/RP 55, desde calle 49 hasta el cruce de las vías férreas en la salida hacia Necochea y sobre las rutas RN 226 y RP 55, con excepción de las parcelas que conforman el Distrito Especial El Cruce.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,6

FOT: 0,8

Densidad habitacional: 130 hab./ha

Plano límite: 7,50 m

Ancho de parcela mínimo: 40 m

Superficie de parcela mínima: 2.000 m²

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente: 3,50 m

Usos del suelo permitidos: abastecimiento domiciliario diario y esporádico, comercio ocasional, abastecimiento comercial e industrial, residencial y equipamiento vinculados al turismo y a servicios de ruta, industrias y depósitos domésticos e industrias y depósitos inocuos. Las actividades deberán ser afines a las actividades residencial y turística y, en consecuencia, no generar molestias al vecindario y no producir impacto negativo sobre el medio ambiente.

Las construcciones que podrán implantarse deberán tener un diseño adecuado al carácter del sector, revalorizando el paisaje natural y utilizando materiales afines. Se permitirán viviendas unifamiliares, hospedajes, hoteles, cabañas, casas de té, ventas de artesanías, cafetería, restaurantes, confiterías, despensas, minimercados y algún otro de uso afín al carácter de la zona.

Todas las parcelas deberán cumplimentar con el retiro obligatorio y disponer del mismo como terreno absorbente y parqueado, el que se

realizará de acuerdo con la normativa específica que se dictará para los corredores verdes.

Se admitirán estaciones de servicio de venta de combustibles líquidos y/o GNC, los que deberán cumplir con todas las normativas de construcción y de seguridad establecidas al respecto. Para este rubro se consideran también actividades complementarias, como venta minorista de repuestos, lubricantes y aditivos envasados, así como el taller de reparación de automóviles (excluido chapa-pintura y rectificación de motores), que integre la unidad de uso.

Instrumentos normativos para Subcentro El Cruce Fangio

La renovación de esta área degrada y su posicionamiento como la “Vidriera de Balcarce” también responde a un ajuste normativo que ordena los usos y actividades industriales, hoy desregulados, y garantice la transformación urbana y paisajística del sector de la rotonda. [Ver plano 18, pág. 107].

Carácter: zona destinada a revalorizar el acceso principal a la ciudad y a la localización de equipamiento y comercio especializado en servicios al turismo y de ruta, a escala extraurbana, que por sus características requiere de la aplicación de normas particulares para las actividades a instalar. La zona se la reconocerá como la “Vidriera Balcarce” a fin de generar nuevos atractivos turísticos.

Delimitación: según el plano de zonificación adjunto, correspondiente a las parcelas frentistas del cruce de las rutas RN 226 y RP 55.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,6

FOT: 1,0

Densidad habitacional: 150 hab./ha

Plano límite: 7,50 m

Ancho de parcela mínimo: 40 m

Superficie de parcela mínima: 2.000 m²

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente: 3,50 m

Usos del suelo permitidos: abastecimiento comercial esporádico y ocasional, industrial y depósitos domésticos (exclusivo a la producción y venta

de alimentos, elaboración de dulces, embutidos, golosinas, helados, masas, panes, comidas para llevar, postres, sándwiches), equipamiento comercial vinculado al turismo y servicios de ruta y que, por sus características, admiten la coexistencia con el uso residencial en forma restringida. Las actividades deberán ser afines a la actividad turística y, en consecuencia, no generar molestias al vecindario y tampoco producir impacto negativo sobre el medio ambiente.

Las construcciones que podrán implantarse deberán tener un diseño adecuado al carácter del sector, revalorizando el paisaje natural, preservando las condiciones ambientales y utilizando materiales afines. Se permitirán viviendas unifamiliares, hospedajes, hoteles, cabañas, casas de té, ventas de artesanías, cafeterías, restaurantes, confiterías, despensas, minimercados y algún otro de uso afín al carácter de la zona.

Todas las parcelas deberán cumplimentar con el retiro obligatorio y disponer del mismo como terreno absorbente y parqueado, el que se realizará de acuerdo a la normativa específica que se dictará para los corredores verdes. Se admitirán como servicios de ruta las estaciones de servicio, de venta de combustibles líquidos y/o GNC, los que deberán cumplir con todas las normativas de construcción y de seguridad nacional y provincial establecidas al respecto. Se consideran también actividades complementarias la venta minorista de repuestos, lubricantes y aditivos envasados, así como el taller de reparación de automóviles (excluido chapa-pintura y rectificación de motores) que integre la unidad de uso.

En estos establecimientos se admitirá la venta minorista por sistema de autoservicio de bebidas y productos alimenticios envasados, de limpieza y tocador, quiosco, además de servicios de bar, café, hielo, carbón, leña, estafeta postal y cajeros automáticos de entidades bancarias. La superficie cubierta total para el desarrollo de las actividades complementarias y admitidas, excluido el taller de reparación de automóviles, no podrá superar el 20% de la superficie de la parcela ni una superficie máxima de 120 m², siempre conformando un único local de venta.

Corredores verdes: en línea con el distrito Subcentro El Cruce y la Complementaria Mixta se considerará al eje de la RN 226 un elemento estructurante de propuestas con un alto valor potencial que debe ser traducido en una “ruta jardín”, tal como fue originalmente concebida, aunque, dado el perfil industrial adquirido en los últimos años, su valor paisajístico natural se ve amenazado. En este sentido, se propone la reconversión de los bordes

de la ruta con usos más armoniosos con el paisaje y el medio ambiente, con un retiro parquizado de 3,50 m.

Asimismo, se reglamentará la reforestación de la “ruta jardín”, que se realizará en terrenos de dominio privado, de modo obligatorio pero a través de la cooperación público-privada.

Los usos actuales y las construcciones se considerarán preexistentes y, por lo tanto, aptos, aunque se sugiere evaluar en el mediano plazo la posibilidad de desplazar los usos de tipo “rutero” hacia los bordes o de reglamentar las edificaciones a fin de que sean más acordes con el nuevo distrito renovado y revalorizado paisajísticamente.

Distrito Extra Urbano 1 y 2 (EU1 y EU2)

Carácter: zona intermedia de expansión urbana ligada al área rural que por sus características admite el uso residencial y turístico y que requiere medidas de protección medioambiental y resguardo del paisaje natural.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,50

FOT: 0,60

Densidad habitacional: 130 hab./ha

Plano límite: 7,50 m

Ancho de parcela mínimo: 20 m

Superficie de parcela mínima: 600 m²

Retiro de fondo: RF = 0,50 x (PL-20) PL (profundidad del lote)

Retiro de frente: 3,50 m

Usos permitidos: para la EU1 y la EU2, aquellos vinculados al residencial y turístico con la condición de que no produzcan impacto negativo sobre el medio ambiente. También se permitirá el abastecimiento domiciliario diario y servicios de provisión al entorno vinculados a la escala del área residencial de estas zonas. Dichas actividades no deberán provocar molestias al vecindario y deben ser afines a las actividades residencial y turística. Las construcciones que podrán implantarse deberán tener un diseño adecuado al carácter del sector, revalorizando el paisaje natural y utilizando materiales afines.

Se permitirán viviendas unifamiliares, hospedajes, hoteles, cabañas, casas de té, ventas de artesanías, cafeterías, restaurantes, deportes al aire libre (rapel, *trekking*, parapente, aladeltismo, circuitos de *mountain bike*, caballos,

ecoturismo), confiterías, despensas, minimercados y algún otro de uso afín al carácter de la zona.

Distrito Especial de Interés Turístico La Barrosa (DEIT LB)

Carácter: zona destinada a delimitar, resguardar y proteger las cualidades paisajísticas, simbólicas, espaciales y ambientales de la Sierra La Barrosa y su entorno.

La Sierra La Barrosa, referente natural del paisaje serrano que rodea a la ciudad de Balcarce, por su carácter ambiental y configuración física da lugar a la conformación de un ambiente natural donde se cobija a distintas especies de flora y fauna autóctona y desde donde se puede observar para beneplácito de todos los balcarceños las hermosas vistas del paisaje urbano que se expande a sus pies.

Desafortunadamente a través del tiempo y por la especulación inmobiliaria ha sido sometido a constantes invasiones y parcelamientos urbanizados, que fueron agravando la inoportuna decisión de un gobierno militar al construir sobre sus laderas el Autódromo Municipal.

Para los efectos de poder aplicar una normativa que regule los usos y actividades futuras que permita recuperar, en parte, ese rico ambiente natural para el disfrute de muchos, se propone diferenciar el ambiente generado en dos zonas claramente definidas. Este criterio responde a la necesidad de regular la normativa para nuevas construcciones por sobre la cota 130 y proteger el entorno de la sierra proponiendo un plan de recuperación del ambiente natural, separándolo del medio antropizado a través de un área de amortiguamiento.

1. De regulación urbano-ambiental: comprende a toda la zona urbanizada que rodea al cerro y la indicada en el plano de zonificación como de Amortiguamiento.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,50

FOT: 0,60

Densidad hotelera: 80 hab./ha

Plano límite: máxima de 2 plantas, en caso que la topografía presente alternativas se deberá presentar el proyecto para su análisis

Ancho de parcela mínimo: 50 m

Superficie de parcela mínima: 2.500 m²

Retiro de fondo: según proyecto, a ser aprobado por la S O SP

Retiro de frente: 4 m

Usos del suelo permitidos: actividades comerciales que necesiten y preserven sin degradar el medio ambiente, especialmente el sector denominado “bosque protector y área de amortiguamiento”, donde solo se podrán realizar actividades de bajo impacto ambiental, como emprendimientos turísticos, hoteles, residenciales y cabañas.

Se contempla para esta zona usos vinculados con la actividad turística, con la condición de que no degraden el medio ambiente y/o produzcan impacto ambiental, debiendo contar con una fisonomía que no se contraponga con la topología del sector, revalorizando el paisaje natural.

Se admiten casas de té (únicamente en horario diurno), hospedaje, hoteles, cabañas y venta de artesanías; cafeterías y restaurantes (como complementos de hospedajes, hoteles y cabañas), deportes al aire libre (rapel, *trekking*, parapente, aladeltismo, circuitos de *mountain bike*, caballos). Quedan excluidas de esta área las viviendas unifamiliares.

El área de amortiguación se propone como un espacio para minimizar el impacto de las actividades antrópicas que se realizan de manera natural en el entorno inmediato al área de protección de la sierra, con la finalidad de proteger la integridad del mismo y garantizar su desarrollo sostenible. Por lo tanto, será un espacio de transición entre la sierra y su entorno.

Su establecimiento intenta minimizar las repercusiones de las actividades que se realizan en el territorio inmediato al área protegida. Dentro de ella es imprescindible velar que las actividades que se realicen no pongan en riesgo la integridad del área protegida. Es por eso que, resultará oportuno promover el ecoturismo, el manejo y recuperación de los suelos, de la flora, de la fauna, la investigación, así como actividades ligadas a la educación ambiental.

2. De protección ambiental paisajística: a la definida por el cerro propiamente dicho y sus faldas rocosas. Esta área que estará determinada a partir de la cota 130, sectoriza en exclusividad los límites de la sierra y su área de protección.

Por encima de esa cota se declara *zona de reserva sujeta a interés público* y, por ende, se restringen nuevos loteos o construcciones. En consecuencia, en esta zona quedará totalmente prohibido cualquier tipo de usos (ya sean turísticos, residenciales y comerciales) así como las construcción que no respeten las características del lugar. Solamente quedarán exceptuadas

aquellas construcciones destinadas a mejorar las condiciones naturales y garantizar el buen uso de las condiciones naturales propias del lugar, tales como senderos, mesas y bancas, cercas, barandas, etc.

La zona requerirá la aplicación de Ordenanza Municipal para crear el área específica y un Plan de Protección Ambiental para garantizar su resguardo.

Distrito Parques Industriales (PI)

Carácter: zona destinada a la creación de agrupamientos de industriales con el objetivo de lograr ventajas comparativas, tales como acrecentar índices de producción y empleo, optimizar los costos de obras de infraestructura y servicios que solicitan las actividades industriales, reducir la dispersión de los efectos contaminantes y ambientalmente nocivos, aumentar la participación de la industria local y regional, posibilitando el crecimiento de la economía.

Es interés prioritario garantizar áreas definitivas para el desarrollo y el crecimiento de la industria en sitios preparados para tal fin con el marco legal que garantice su funcionamiento, Decreto Ley N° 10119/83, Decreto Reglamentario N° 3487/91.

Los parques y sectores industriales se definen como instrumentos físicos de ordenamiento y generadores de crecimiento económico-productivo. El parque ofrece predios acordes al tamaño de las empresas, con infraestructura básica y banda de protección ambiental forestada. La superficie de un agrupamiento industrial deberá estar subdividida mediante planimetría aprobada por la Dirección de Geodesia.

Se permitirán establecimientos industriales cuyo certificado de aptitud ambiental lo encuadre dentro de las categorías Primera y Segunda de la clasificación de las industrias, Decreto Reglamentario N° 1741/96, Capítulo III, Ley N° 11459 de Radicación Industrial.

Las parcelas tendrán un frente mínimo de 40 m y 2.000 m² de superficie, área verde, banda perimetral forestada con un mínimo de 10% de la superficie, ancho mínimo de banda perimetral 15 m.

Los parques industriales deberán tener protegido el perímetro por un tendido continuo de alambre de malla romboidal con una altura mínima de 2 m, sostenido por postes de hormigón.

El ingreso se producirá por un único acceso, salvo conveniencia fundada de diseño.

Indicadores urbanísticos:

FOS: 0,60

FOT: 0,60 a 1,2

Densidad habitacional: 100 hab./ha

Plano límite: 10 m

Ancho de parcela mínimo: 50 m

Superficie de parcela mínima: 4.000 m²

Retiro de fondo: 10 m mínimo

Retiro de frente: 10 m

Tipología: perímetro libre

Usos del suelo permitidos: abastecimiento comercial e industrial, industrias domésticas y depósitos domésticos, industrias y depósitos inocuos e industrias molestas. En todos los casos y en especial para el uso de industrias consideradas insalubres o peligrosas se deberá estudiar en cada caso su ubicación conforme a lo dispuesto por la Ley de Radicación de Industrias N° 11459 y su Decreto Reglamentario N° 1741/96.

A los efectos de minimizar el riesgo e impacto ambiental y garantizar el respeto por el entorno, los establecimientos a instalarse en esta zona deberán tener las certificaciones hidráulicas, autorizaciones de volcamiento de efluentes, residuos, etc., con sus respectivos tratamientos, como establecen la Ley y el Decreto antes mencionados, como así también el tratamiento paisajístico de la respectiva implantación, la cortina forestal y el retiro de frente mínimo de 10 m (a excepción de los casos que por ser ruta provincial o nacional donde proyectos de futuras ampliaciones establezcan retiros mayores) donde solo se podrá establecer la cortina forestal y utilizarse como espacio de estacionamiento. Consideraciones a tener en cuenta sobre todo en los accesos a la ciudad y en especial sobre la RN 226 “ruta jardín”, en donde no se permitirán la instalación de viviendas.

Instrumentos de implementación del Plan

La gestión urbana es una tarea en la que confluyen los intereses de los diferentes actores participantes en el proceso de planificación, desde las autoridades administrativas, los ciudadanos, las organizaciones de la sociedad civil como los actores del mercado económico de la región. Por ello, es necesario el diseño de herramientas y mecanismos que tengan como meta lograr un consenso desde los objetivos principales del Plan Estratégico.

A lo largo del proceso de gestión del Plan se desarrollaron numerosos talleres con todos los actores intervinientes en la construcción de la ciudad, buscando que las estrategias partan de una base de construcción comunitaria, fomentando el consenso y la participación activa de los ciudadanos. Además de los instrumentos normativos, otros instrumentos desarrollados para la implementación del Plan Estratégico y sus proyectos prioritarios son los instrumentos de recaudación y los instrumentos de participación y de difusión.

Instrumentos de recaudación

Se diseñó una serie de instrumentos de recaudación con el fin de impulsar los proyectos prioritarios y garantizar la implementación del Plan. Entre ellos se destaca la creación del “Fondo de Mejoramiento Barrial y Reparación Ambiental”, originado en los aportes a recibir por los impuestos de la contribución de lotes baldíos y la contribución por impacto de urbanización, actuando como un mecanismo compensatorio y solidario de los sectores de mejores condiciones económicas, hacia los sectores con mayores



Fig. 37. Situación de baja densidad edilicia en sector sureste (SE).

necesidades, para destinarlo al desarrollo de infraestructura y mejoramiento barrial en el Área Norte de la ciudad.

El área delimitada de Regulación Urbano Ambiental comprende la de las tierras más altas, de mayor costo en provisión de infraestructura y servicios, de mayor valor ambiental y renta urbana. Por lo general, la ocupación en cotas altas, con baja densidad, demanda mayores costos para el Municipio y las empresas proveedoras de servicios, por la extensión y provisión de infraestructura, por la mayor presión e instalación en la provisión de redes, por la apertura y urbanización calles en pendiente, por la construcción de cámaras cloacales y pluviales, por la impermeabilización y escurrimientos de suelo, entre otros. **[Figura 37].**

Considerando estos aspectos y que, sin duda representan ganados beneficios para los propietarios de estas tierras, se propone crear un instrumento recaudatorio sustentado en recuperar por el Municipio esa inversión realizada, por los mayores costos de urbanización e infraestructura, operando a la vez como instrumento compensatorio y solidario (de los sectores urbanos en mejores condiciones económicas hacia aquellos que menos posibilidades tienen) para consignarlo a un “Fondo de Mejoramiento Barrial y Reparación Ambiental”, destinado a atender las necesidades en infraestructura

y servicios de la Zona Norte de la ciudad. Este instrumento indicado como “Contribución por Impacto de Urbanización” y el de “Contribución por Mejoras” se explican desde las modificaciones sugeridas al Código y en los nuevos instrumentos de recaudación.

Así, estos instrumentos permitirán en otras circunstancias asegurar la sostenibilidad de la inversión privada con la inversión pública, equilibrando la disponibilidad de servicios en los diferentes sectores de la ciudad. Además, se propone internalizar en la inversión privada el costo de las externalidades en materia de obras públicas que provocan, lo que podría incrementar el mismo fondo para futuras obras públicas.

Se aplicará en las siguientes zonas, que ya fueron identificadas en la nueva zonificación y ubicadas en el cuadrante Sudoeste de la planta urbana:

- Residencial Parque.
- Complementario 1.
- Zona Extra Urbana 1.
- Zona Extra Urbana 2.
- Así como las áreas de Regulación Urbano Ambiental y de Amortiguamiento de la Sierra La Barrosa.

Es preciso notar que se aplicará en estas zonas por debajo de la curva de nivel de 130 m, pues según proponemos, por encima de esa cota se declara *zona de reserva sujeta a interés público* y, por lo tanto, se restringen nuevos loteos o construcciones.

El instrumento de “Contribución por impacto de urbanización” será aplicado en el momento en que el Municipio habilite subdivisiones y/u obras nuevas. Se determinarán la base imponible y la alícuota en la elaboración del proyecto de detalle.

En otro orden, se propone aplicar un instrumento de “Contribución por mejoras” que se determinará en función de cada obra a realizar, sean éstas de pavimentación de calles, mejoramiento del espacio público, tendido de redes de cloacas y/o agua potable. La contribución se aplica a los lotes frentistas y a los que, en menor medida, se valorizan por tal obra, en tanto se benefician de forma privada con la actividad del Estado. El instrumento se incorporará como un rubro adicional de cobro en las boletas de Alumbrado, Barrido y Limpieza (ABL).

Lo recaudado por los instrumentos no será un recurso para Rentas Generales



Fig. 38. Área postergada del cuadrante norte.

sino que pasará a formar parte del Fondo de Mejoramiento Barrial y Reparación Ambiental. La recaudación y resguardo del fondo estará bajo la órbita de la Secretaría de Hacienda, aunque el destino de los recursos será designado por el Concejo Deliberante previa recomendación y orden de prioridades de obras públicas establecido por el Consejo Consultivo.

Como resultado se espera generar recursos para financiar obras de infraestructura en las áreas postergadas y también de expansión de la ciudad, redirigiendo las tendencias en el crecimiento urbano. **[Figura 38].**

El proyecto podrá ser elaborado en detalle y conducido conjuntamente por la Secretaría de Obras Públicas, y dentro de ésta la Dirección de Obras Privadas, Catastro y Planeamiento Municipal y por la Secretaría de Hacienda. Otros mecanismos de recaudación municipal y aportes financieros para los proyectos pueden originarse por:

- Fondos recaudados de las concesiones de restaurantes y bares en el Subcentro de La Integración y la Plaza Libertad.
- Aportes de Mc Cain y Pampa Urbana (Hotel Fangio) para el arco de acceso y rediseño de la rotonda sobre la base de la responsabilidad social empresaria a cambio de la posibilidad de un cartel de señalización exclusiva para ambas empresas en El Cruce.



Fig. 39. Área de Protección Sierra La Barrosa.

- Cobro de derechos por incremento del FOT y la consecuente mayor edificabilidad en los bulevares Chaves y Kelly que desembocan en la Plaza Libertad. El blanqueo sojero puede dinamizar emprendimientos futuros en la zona.
- Solicitud de financiamiento al Banco Interamericano de Desarrollo para solventar el proyecto del Subcentro de La Integración con la relocalización de la terminal de ómnibus en el marco del desarrollo urbano de la Zona Norte de Balcarce.
- Exceptuar de todo tipo de contribución o aportes específicos a los emprendimientos gastronómicos que se relocalicen o inicien sus actividades en el polo gastronómico.
- Fideicomisos para el financiamiento de los proyectos y constitución de consorcio público-privado para la ejecución y gestión de los proyectos.

En cuanto al área específica de la Sierra La Barrosa se la declarará como Área de Protección Ambiental Paisajística y, por lo tanto, área prioritaria de conservación, protección y gestión ambiental debido a la presencia de biodiversidad, en consecuencia sujeta a interés público y con restricción absoluta a realizar futuros loteos o nuevas construcciones. **[Figura 39].**

Como demarcación del Área de Protección Ambiental (APA) se propone adoptar la cota de 130 m como límite a la expansión urbana futura. Ese borde coincidente con dicha curva de nivel y una franja de 50 m circundante, pasará a convertirse en Área de Amortiguación, con el propósito de establecer una clara diferenciación de separación entre el patrimonio natural de la Sierra La Barrosa y el área urbanizada que lo rodea.

El Área de Amortiguación es un espacio definido por su capacidad para minimizar el impacto de las contaminaciones y las actividades antrópicas que se realizan de manera natural en el entorno inmediato al APA, con la finalidad de proteger la integridad de la misma y garantizar su desarrollo sostenible. Por ende, se la considera espacio de transición entre las zonas protegidas y el entorno. Su establecimiento intenta minimizar las repercusiones de las actividades humanas que se realizan en los territorios inmediatos a las APA. Así también, su ubicación estratégica obliga a ser manejadas de tal manera que garanticen el cumplimiento de los objetivos de las APA. Dentro de ellas es imprescindible velar porque las actividades que se realicen no pongan en riesgo la integridad del APA y resulta oportuno promover el ecoturismo, el manejo y recuperación de los suelos, de la flora o de la fauna, la investigación, así como actividades ligadas a la educación ambiental.

En similares condiciones y con el mismo criterio se plantean en la propuesta otras áreas de amortiguación ambiental, señaladas en el croquis de la Estructura Urbana, como la que bordea y protege al Cerro La Bachicha, cercana a El Cruce, y las que se ubican a los costados del nuevo corredor/acceso verde de la avenida San Martín, para aminorar la presencia del Parque Industrial El Molino II y resguardar el paisaje serrano que bordea la ruta.

Al respecto, la remediación ambiental se propone como una medida correctiva aplicada para mitigar o eliminar los problemas derivados de la disposición de residuos o almacenamiento de materiales peligrosos, que puedan ocasionar riesgo ambiental y que, por sus características pueden disolverse en agua, penetrar a través de los suelos y llegar a los acuíferos subterráneos; escurrir sobre las cuencas y contaminar aguas superficiales; movilizarse por el aire y, así, transferirse a lo largo de la cadena alimentaria afectando por todas estas vías de exposición a los animales, las plantas y/o al hombre.

El área ubicada entre los terrenos ferroviarios y el Parque Industrial El Molino II podrá ser recuperada a través de técnicas de remediación ambiental y

por medio de recursos provenientes del Fondo Compensatorio y Solidario de Mejoramiento Barrial y Reparación Ambiental, resarcido a esta área de la ciudad por los saldos negativos recibidos, tanto de los desagües pluviales que se canalizan de sur a norte, como por las instalaciones ambientalmente nocivas que se asientan en ella.

Mecanismos de gestión y participación

Como herramienta fundamental para la implementación del Plan Estratégico se considera primordial tener en cuenta los procesos de planeación local participativa, proponiendo un modelo de intervención del territorio que priorice la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria.

Para ello es fundamental promover la equidad territorial, privilegiando la acción del Estado (municipal) en las zonas donde la ciudad presenta mayores asimetrías y vulnerabilidades, y donde se evidencian los menores índices de desarrollo humano y calidad de vida, contrapesando con aquellos en que la acción del mercado fue privilegiando las mejores tierras y generando la mayor renta urbana.

La implementación de este modelo requiere sin embargo de la voluntad política y el esfuerzo decidido de las administraciones gobernantes así como del compromiso de la ciudadanía, para ejercer su rol en el control social de manera responsable y con un sentido amplio de corresponsabilidad. Por lo tanto, el Plan Estratégico y las autoridades políticas deberían hacer énfasis en la necesidad de generar un sistema de seguimiento, consultivo y representativo de los diversos actores sociales, que en forma coherente con los fundamentos del mismo no sólo promuevan una participación activa de la ciudadanía sino que, además, contemple y priorice las distintas dimensiones de los derechos de los ciudadanos.

Para ello igualmente será imperioso implementar un sistema de evaluación y monitoreo que permita brindar una revisión periódica de metas y resultados, facilitando su seguimiento y revisión, como de las acciones realizadas, los servicios prestados y los recursos ejecutados.

El sistema de participación ciudadana se basa en la implementación de instrumentos que coadyuven a construir una ciudad más democrática, con ciudadanos capaces de intervenir y de decidir sobre su propio desarrollo.



Fig. 40. Equipamiento urbano de la Plaza Libertad diseñado por el arquitecto Francisco Salamone.

A partir del mismo se podrá legitimar el proceso de planeación participativa, iniciado con la formulación del Plan Estratégico, enmarcando en éste a todas las actuaciones públicas en cuanto al desarrollo territorial y continuando con el desarrollo de los instrumentos de planificación, financiación y gestión, no sólo redistributivos sino también aquellos que captan o recuperan parte de las plusvalías generadas en las decisiones del Estado y la ejecución de obras públicas, cuyos reales beneficios se canalicen en favor de la ciudad y los ciudadanos, generando y promoviendo políticas de equidad.

En este sentido, la administración municipal deberá orientar la inversión de sus recursos en infraestructura, equipamientos y espacios públicos, particularmente sobre los sectores de menores ingresos de la ciudad, mientras en otros sectores los podrá realizar mediante la aplicación de instrumentos de financiación, mecanismos de recaudación o articulación con los privados. [Figura 40].

Al iniciar la formulación del Plan Estratégico se propuso generar un proceso participativo integral con el conjunto de los actores sociales a fin de abordar las diversas problemáticas socioambientales, económico-productiva y urbano-ambiental de la ciudad, que no solo abarquen y den sustento

al Plan sino que lo conciban desde un comienzo como un “proyecto político colectivo” del conjunto social, de cara al futuro de Balcarce y su región. Retomando esos criterios y considerando la etapa de formulación de los proyectos estratégicos, el Plan Estratégico Participativo para la ciudad de Balcarce debería plantearse:

1. Penetrar en la comunidad y crear en ella un sentido compartido, casi intuitivo de hacia dónde se va, una noción colectiva del rumbo y de lo que es importante para todos.
2. Transformar la realidad a partir de establecer estrategias que promuevan el desarrollo y el progreso colectivo.
3. Contribuir a solucionar los problemas más acuciantes de la población.
4. Convertir a Balcarce en foco de atracción económica y turística.
5. Mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.
6. Posicionarla en la microrregión, la región y el país.

En términos generales, la participación se concibe de una manera bastante amplia para referirse a ciertas prácticas sociales que tienen motivaciones y contextos diferentes. Si se tienen en cuenta los fines que se buscan alcanzar con la participación puede decirse que esta práctica social persigue la intervención del ciudadano en las instancias de los procesos decisorios, lo cual implica una verdadera distribución del poder, de recursos y de bienestar.

Si bien los mecanismos participativos han sido pensados para diferentes niveles gubernamentales, el local ofrece mayores posibilidades para su desarrollo puesto que, es el nivel de gobierno que debe asumir la gestión de muchas de las funciones del Estado por razones de eficacia social, rentabilidad económica y legitimidad democrática. Es también en el Municipio donde estos mecanismos tienen mayor posibilidad de concreción exitosa, ya que la distancia entre gobernantes y gobernados es menor, facilitando las relaciones cara a cara entre funcionarios y ciudadanos.

Para promover y concretar la participación desde el Municipio se puede recurrir a un vasto repertorio de instrumentos y mecanismos participativos que amplían la capacidad de los ciudadanos de influir en el proceso decisorio público. Si bien, se considera oportuno realizar una discusión en torno a dichos mecanismos y analizar sus fortalezas y debilidades en el contexto de la ciudad de Balcarce, es necesario aclarar que nos limitaremos a describir el camino propuesto para las fases de gestión y seguimiento del Plan.

En esta instancia de implementación es preciso poner el foco tanto en las capacidades públicas y de los actores sociales como en la cultura ciudadana participativa, necesarias todas ellas para generar un proceso de planificación y gestión de políticas de desarrollo territorial integral.

La participación ciudadana es un nuevo paradigma para la gestión del desarrollo y el control social ciudadano, así como en la generación de capacidades colectivas para la gestión pública y la implementación de la planeación para el desarrollo local.

Simultáneamente se hace necesario desarrollar e incorporar instrumentos de gestión urbana en temas referentes al uso de suelo, recupero de las inversiones sociales urbanas, el financiamiento de las obras públicas y privadas, que doten al gobierno local de nuevas capacidades y herramientas de actuación, mediante:

- El fortalecimiento de los equipos técnicos locales para la implementación del Plan y el control territorial.
- El desarrollo de sistemas de información territorial cartográfica y censal para la consolidación informática y la mejora de soportes para la toma de decisiones territoriales.
- Los espacios de diálogo entre los actores técnicos, políticos y la ciudadanía, para aumentar la masa crítica.
- La institucionalización de la participación ciudadana vinculante, a partir de la conformación de organismos que promuevan la concientización y el involucramiento social en el conocimiento, debate y elaboración de políticas urbano-territoriales.

Desafíos hacia el 2020

La revisión del Plan Estratégico ha sido posible gracias a la activa vinculación con la ciudad, con sus funcionarios y con todos los actores involucrados e interesados en hacer de Balcarce una ciudad inclusiva en una región integrada.

En términos generales, la situación encontrada ha sido positiva, ya que a pesar de haber una nueva gestión a partir de las elecciones de 2015, las autoridades manifestaron su interés por continuar el trabajo realizado anteriormente. En relación con ello, se pudo constatar una serie de obras

realizadas y otras en ejecución y planificadas que corresponden a los diferentes ejes de trabajo propuestos por el Plan Estratégico Balcarce 2020.

El desafío que queda por delante es la implementación del resto de las actuaciones, siguiendo las estrategias modificadas y los proyectos recomendados como prioritarios del Plan Estratégico Balcarce 2020 a fin de llegar a esa ciudad integrada socialmente y desde el territorio.

Lograr la revisión continua de los instrumentos de participación y promoción garantiza esta ciudad inclusiva, consolidada desde el ordenamiento territorial y la gestión de su desarrollo socioeconómico.

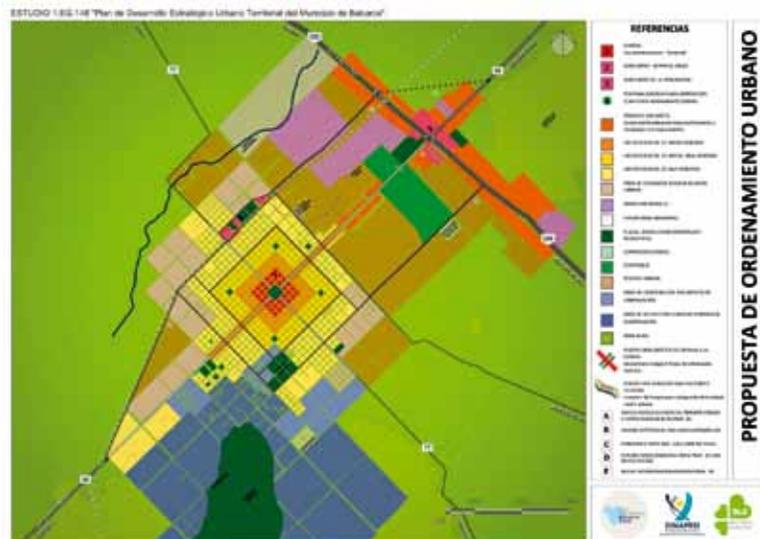
Anexo cartografía



[Plano 1] Ciudad de Balcarce y localidades del Partido.



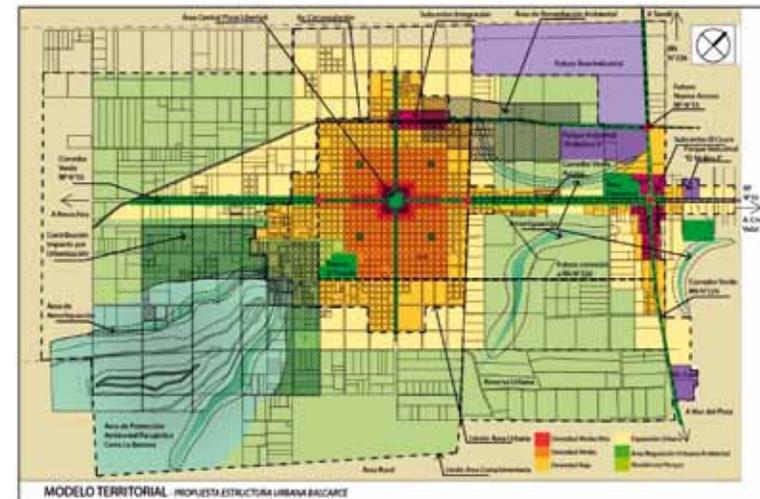
[Plano 2] Trama urbana de la localidad de Balcarce con sus principales vías de acceso y avenidas internas.



[Plano 3] Ordenamiento territorial propuesto en el Plan Estratégico Balcarce 2020.



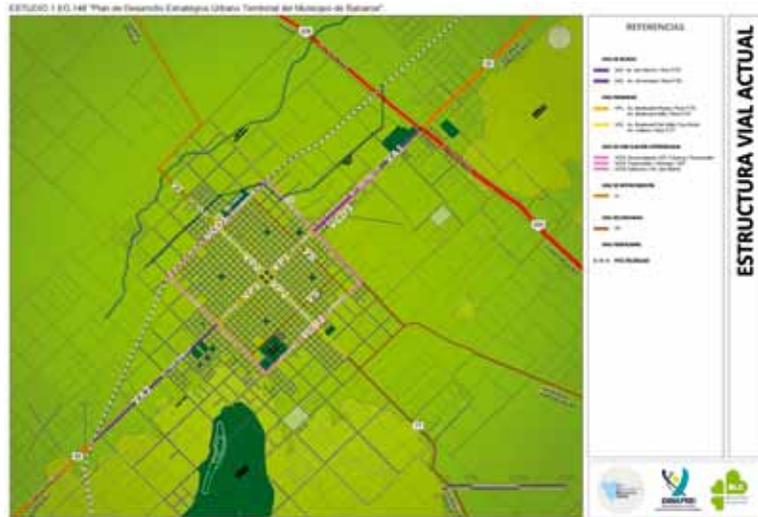
[Plano 4] Senderos turísticos propuestos para el Municipio de Balcarce.



[Plano 5] Estructura urbana luego de la revisión del Plan Estratégico.



[Plano 6] La estructura del Partido está vertebrada por la RN 226 que lo atraviesa casi por la mitad en sentido (SE-NO). En sentido NO-SE es cortada perpendicularmente por la RP 55, el segundo eje en importancia dentro del Partido.



[Plano 7] En la estructura vial de la ciudad se destacan el acceso por RP 55, que atraviesa la planta urbana de noreste a suroeste y que luego continúa hacia Necochea, los bulevares que confluyen en la Plaza Libertad en el centro de la ciudad y el Camino de Circunvalación.



[Plano 8] Recorridos de líneas de colectivos actuales.



[Plano 9] Nuevos recorridos complementarios propuestos.



[Plano 10] Recorridos actuales en el Área Central.



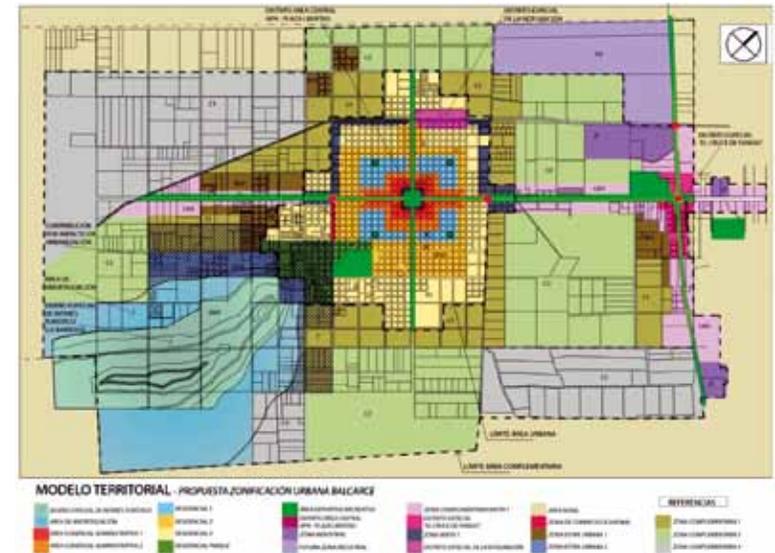
[Plano 11] Rediseño de la Plaza Libertad, su entorno y puesta en valor de los bulevares.



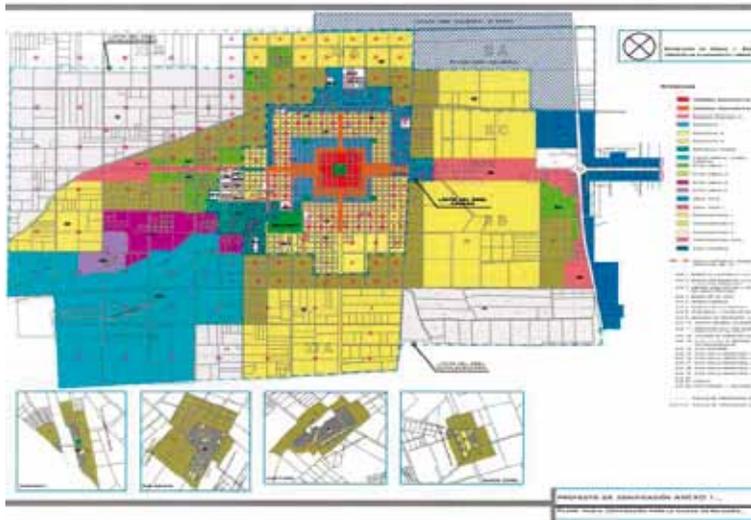
[Plano 13] Proyecto urbano para el Subcentro El Cruce Fanguio.



[Plano 12] Proyecto urbano para el Subcentro de La Integración.



[Plano 14] Propuesta de zonificación urbana.



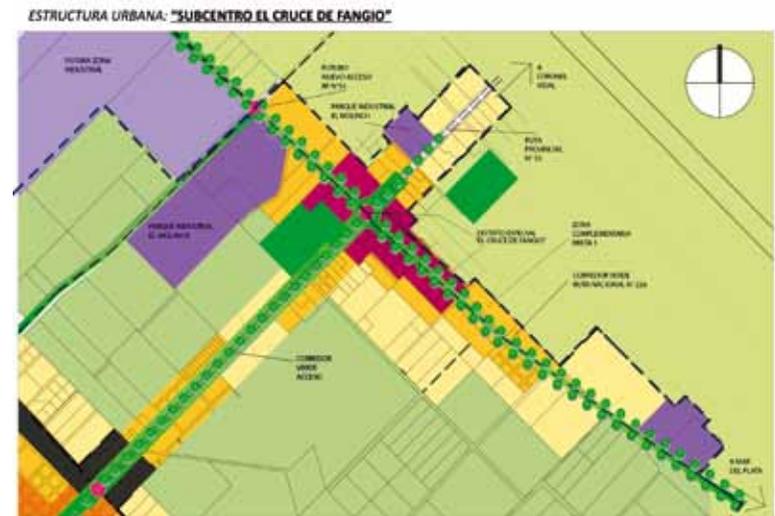
[Plano 15] Modificación de normativa urbana.



[Plano 17] Subcentro de La Integración.



[Plano 16] Área de protección histórica.



[Plano 18] Subcentro El Cruce de Fangio.

Anexo
desarrollo de marca



MANUAL DE NORMAS | IDENTIDAD VISUAL INSTITUCIONAL
MUNICIPIO DE BALCARCE

MARCA CIUDAD

FUNDAMENTOS PARA CREAR UNA MARCA CIUDAD

Las ciudades y los municipios están tomando conciencia de la importancia de definir cómo quieren ser vistas y de la necesidad de mejorar y de aprovechar sus bienes. Las **Ciudades 2.0** han dejado de diferenciarse en infraestructura para hacerlo en valores, no se trata de que la infraestructura haya dejado de ser importante, sino de que se las dá por supuestas. Una ciudad con marca logra materializar los intangibles y competir por captar iniciativas que colaboren con brindar mejores oportunidades a los ciudadanos y a la creación de riqueza. Ya no se discute que se necesita enriquecer los activos intangibles (es decir, aquellos recursos no físicos que aportan valor) tales como la importancia de la marca, el capital humano, el capital cultural, etc. No sólo los gobiernos viven bajo el escrutinio diario y la evaluación implacable de la opinión pública, también las ciudades grandes, medianas, pequeñas y las regiones que las contienen. Se entiende que ningún país región o ciudad podrá **sobresalir** o incluso **sobrevivir** si no crea y desarrolla una marca que respalde su identidad. Se considera el *marketing* de

ciudades como **una estrategia que permite el desarrollo de los atributos de una ciudad en forma positiva, permitiendo definir sus ventajas comparativas con el resto de ciudades similares**. Pero es cierto que hablar de marca para una ciudad es más complicado que hacerlo para un producto, un servicio o una empresa; involucra a un número de "accionistas" mucho mayor: habitantes, políticos, empresarios, artistas, turistas, periodistas, potenciales inversores externos y particularmente funcionarios de la administración pública. Sí, la base del éxito de una ciudad es su posicionamiento único y diferencial, la dificultad aparece porque la mayoría de las ciudades no se identifican con un único valor sino con muchos, algunos de los cuales, además, son compartidos, apropiados y capitalizados por diversas ciudades. El motivo que mueve a la creación de marcas de ciudad se fundamenta, por lo general, en el fomento de las ciudades como destino turístico, centro de negocios y lugar de residencia. Otro de los problemas graves para posicionar a las ciudades es cierto miedo, de alguna forma generalizado, a asumir el compromiso de "quiero ser esto"; la determinación, la voluntad de "ser algo" es clave para construir una marca; además, es necesaria la autoestima para lograr lo que uno se propone. La marca transmite tanto la diversidad de las personas que en ella conviven, como el orgullo, la confianza, la elección y el apoyo de los propios ciudadanos. Es en definitiva, un buen trabajo de *marketing* + comunicación, puede inspirar a funcionarios y ciudadanos para obtener grandes logros y transformaciones desde la gestión municipal. En la medida en la que se entienda que **construir una marca ciudad no es solamente recrear una identidad visual sino una forma de encarar la gestión municipal**, entenderemos que la ejecución de proyectos o la creación de eventos alineados al posicionamiento deseado son el elemento clave. Para cerrar el aspecto de la relevancia de la creación de marcas-ciudad, también incluye revitalización y construcción de símbolos arquitectónicos como "Puntos de referencia" o "Land-marks".

Beneficios de la marca ciudad

- Por más que el turismo sea por lo general la manifestación más visible de una marca ciu-

dad, la reputación y los valores de la marca de una ciudad impactan en sus productos, en su población, en sus oportunidades de inversión, y hasta en la ayuda y financiación externa.

▪ La marca ciudad, no es una marca turística, el desarrollo de la misma tiene un enfoque económico, cultural y social, por efecto también estimula el turismo.

▪ El progreso y la imagen van de la mano. Generalmente se puede decir que una imagen positiva es el resultado del progreso, y no viceversa. Sin embargo, ambos pueden apoyarse y generar un cambio acelerado.

▪ Una marca ciudad fuerte podrá: ▪Comunicar con poder y autonomía. ▪Atraer talentos e inversiones. ▪Promover fuentes de valor económico. ▪Permitir y/o respaldar el cambio. ▪Obtener rentabilidad de las inversiones. ▪Eliminar estereotipos y clichés. ▪Expresar una única idea central. ▪Construir ventajas competitivas globales. ▪Servir como fuente de diferenciación. ▪Relacionar diferentes ofertas de la región en cuestión.

Ventajas de la estrategia

▪La estrategia debe asegurar que traerá beneficios de pro-

yección global. Productores, Exportadores, Turismo, Promoción de inversión, Atracción de talento. Determina el destino económico y político del lugar.

▪ La gestión de marca ciudad es una combinación de atributos emocionales, funcionales y de autoexpresión, los cuales lograrán vincular a sus ciudadanos y crearán valor a la propia gestión.

Etapas del plan estratégico

ETAPA 1 ▪ Desarrollo de la identidad de la marca ciudad:

▪ Elaboración de propuesta de valor ▪ Definición de la imagen de marca ▪ Definición del modelo de ciudad basado en la marca.

ETAPA 2 ▪ Establecer el posicionamiento de la marca a dependencias de primer grado de influencia del municipio:

▪ Establecer la marca en la comunicación desde el municipio. Debe partir como marca institucional desde el municipio hacia otros entes gubernamentales, como ser otros distritos, las provincias o la Nación y en la comunicación diaria con los ciudadanos. Para lograr esto se debe implementar la marca en:
- Papelería institucional

- Circulares
- Informes
- Comunicados
- Notificaciones
- Licitaciones
- Correo oficial
- Canales de comunicación (prensa oficial y redes sociales oficiales).

ETAPA 3 ▪ Expansión de la marca hacia entes de segundo grado de influencia del municipio:

- Instituciones escolares
- Emprendimientos turísticos
- Medios de comunicación no oficiales (radios privadas, canales de televisión no gubernamentales, páginas Webs relacionadas)
- Clubes sociales y deportivos
- Sociedades de fomento
- Peñas
- Centros culturales
- Centros de recreación
- Acompañar a los productos originarios o fabricados de la región

ETAPA 4 ▪ Estrategia de gestión en site y redes sociales

- Generación de un *website* municipal donde se gestione la comunicación dese y hacia el municipio.
- Posicionamiento y vinculación hacia las redes sociales.

ETAPA 5 ▪ Plan estratégico señalético general de la ciudad:

Desarrollo de un sistema de señalización general de cada sitio, que permita unificar los elementos viales de la ciudad, dándole uniformidad de criterio y niveles de jerarquización mediante un código de color según áreas, que puede tomar como base la traza actual del Municipio y dividirla en diferentes zonas (circuito rural, circuito urbano, circuito cultural y turístico, circuito deportivo).

- Cartelería de diferenciación de áreas o circuitos
- Señalización de calles y circulación
- Señalización de monumentos históricos
- Mapa de ubicación de la ciudad/municipio y tótems de distribución y ubicación
- Carteles de obra pública y obra privada
- Carteles de eventos
- Nueva estación de ómnibus.

ETAPA 6 ▪ Estrategia de gestión de activos de marca

▪ Comunicación del posicionamiento. ▪ Establecimiento de cultura municipal basada en la marca. ▪ Diseño e implantación de un sistema de control.

“La marca no es sólo un logo ni un eslogan, la marca es un mapa conceptual y visual que conecta emociones”

“La marca sirve como estrategia de diferenciación respecto a las otras ciudades o territorios”

“LA MARCA CIUDAD TIENE CÓMO OBJETIVO LA DIFERENCIACIÓN Y LA PROYECCIÓN DE LA CIUDAD, LA VISIÓN DE FUTURO”

“Ayuda a identificar, determinar y definir políticas activas orientadas a satisfacer las necesidades de los diferentes públicos”

“Todo comunica; desde los detalles más insignificantes a las grandes acciones”

“Todo ciudadano orgulloso de su ciudad es embajador de ella”

“Un gobierno con marca de ciudad fuerte siempre sale beneficiado”

“La marca de ciudad reporta un liderazgo global porque muestra al mundo unos valores y atributos singulares”

“La marca es la propia ciudad, el estilo con el que queremos vivir y convivir”

“Posicionarse externa e internamente de forma estratégica con el objetivo de ser más competitivas y garantizar su desarrollo económico, social y territorial”

“La comunicación debe de estar adaptada a los diferentes públicos receptores”

“LAS CIUDADES ESTÁN COMENZANDO A USAR LA WEB 2.0 COMO UNA HERRAMIENTA QUE LES PERMITA TENER INFORMADOS A LOS DISTINTOS PÚBLICOS A LOS QUE ATIENDEN ASÍ COMO FORTALECER SU IMAGEN”

“La metodología es que la campaña de comunicación está presente en todo el proyecto no únicamente a la hora del lanzamiento”

“Cuando la gente vea nuestra marca, recordará a cada uno de los valores, recursos y potencial de la ciudad”

ISOLOGOTIPO

FUNDAMENTOS | MEMORIA DESCRIPTIVA

La creación del isologotipo marca Balcarce se elaboró a partir de dos ideas matrices fundamentales: una semántica y otra morfológica, que se retroalimentan y complementan entre sí, cada una no funciona por separado de la otra. La primera idea es la querencia al lugar, se destaca el sentido de pertenencia que tiene su población con el territorio y sus características, de ahí surge el corazón, emulando al igual que grandes ciudades del mundo, la identificación como rasgo de pertenencia nato.

La otra idea, netamente morfológica, fue rotar levemente dicho corazón, tomando como eje su vértice, se logra la representación de la figura morfológica de la letra B, inicial de la ciudad y del distrito.

Al destacar la idea de centralidad, se trasladó al isologotipo, rebatiendo las figuras en diferentes planos, de esta manera queda identificado el punto central. La leyenda identificato-

ria compensa la figura.

La idea de centralidad representa una analogía con la plaza principal de la ciudad, Plaza Libertad, obra emblemática del Arq. Francisco Salamone, y lugar de encuentro principal de la ciudad. Esta composición genera zonas delimitadas por dos ejes principales, que son referenciales a dicho esquema.

El color verde denota el relieve de la región, y la tranquilidad que caracteriza a la zona.

Se eligieron tres letras, BLC, como juego sintáctico de identificación visual del logo con la ciudad, logrando una síntesis formal del nombre.

Del isologotipo se abre un sistema de marca con dos leyendas distintas que funcionan según su aplicación geográfica. Una es particular de la ciudad y la otra es contenedora de los demás pueblos y transiciones del distrito. Una identifica la ciudad, Balcarce Ciudad, y la otra identifica al municipio, Balcarce Municipio.

Además, el isologotipo presenta otra síntesis aplicativa en situaciones genéricas, identificando la marca con la región. Esta aplicación es la adecuada para que figure, por ejemplo,

en los *packagings* de todos los productos elaborados en el distrito, llevando ese sello identificatorio del origen, o también en situaciones formales que así lo requieran.

ISOLOGOTIPO

PALETA MONOCROMÁTICA



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 100



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 30



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 0

ISOLOGOTIPO

PALETA CROMÁTICA



REFERENCIAS



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 100



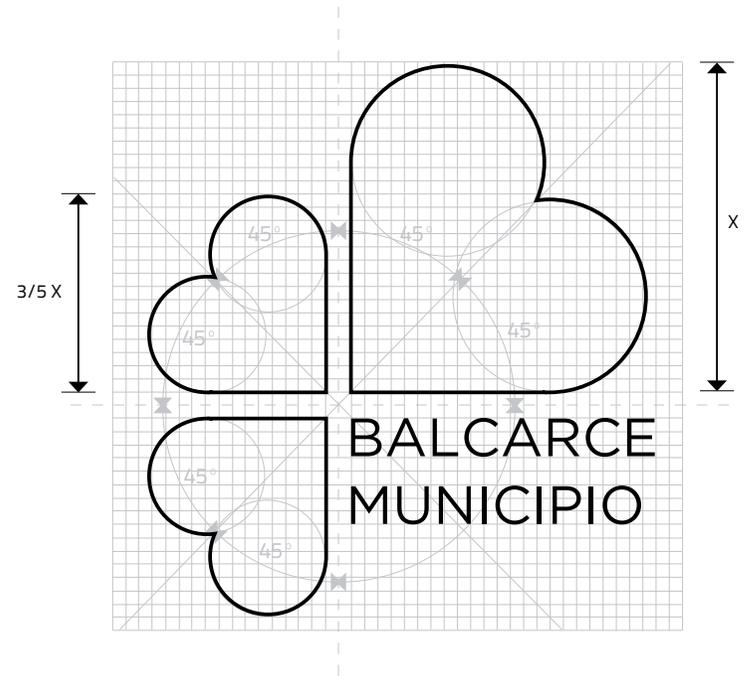
C: 55
M: 0
Y: 100
K: 0



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 0

ISOLOGOTIPO

GRILLA CONSTRUCTIVA | PROPORCIONES



REFERENCIAS

Relaciones, medidas
y proporciones del
sistema radial del
isologotipo.

ISOLOGOTIPO

APLICACIONES MONOCROMÁTICAS Y CROMÁTICAS

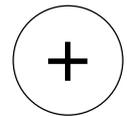


REFERENCIAS

Aplicaciones sobre diferentes tipos de fondos permitidos, en sus versiones monocromática y cromática.

ISOLOGOTIPO

PALETA MONOCROMÁTICA | APLICACIÓN POSITIVA

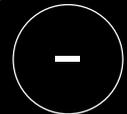


REFERENCIAS

La versión positiva del isologo debe utilizarse siempre que opere sobre un fondo cuya luminosidad sea superior al gris 50%.

ISOLOGOTIPO

PALETA MONOCROMÁTICA | APLICACIÓN NEGATIVA



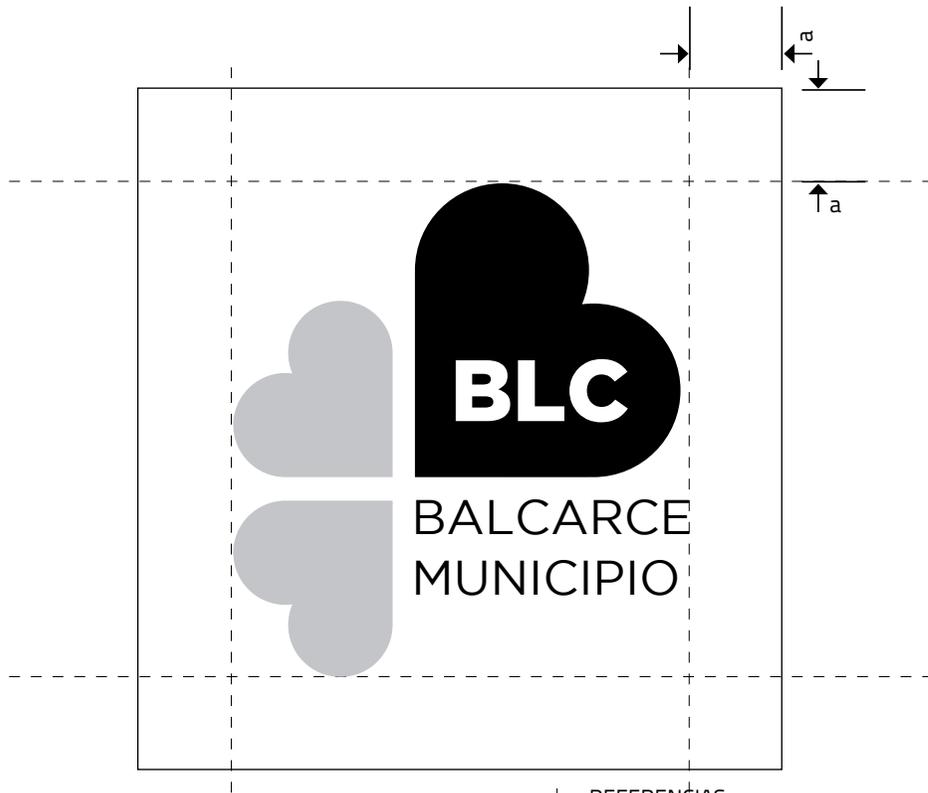
La versión negativa del isologo debe utilizarse siempre que opere sobre un fondo cuya luminosidad sea inferior al gris 50%.

Se deberá respetar una calle perimetral (a) del mismo grosor que la calle que separa las líneas de texto de la leyenda inferior.

El color gris deberá ser 30%.

ISOLOGOTIPO

ZONA DE SEGURIDAD DE APLICACIÓN

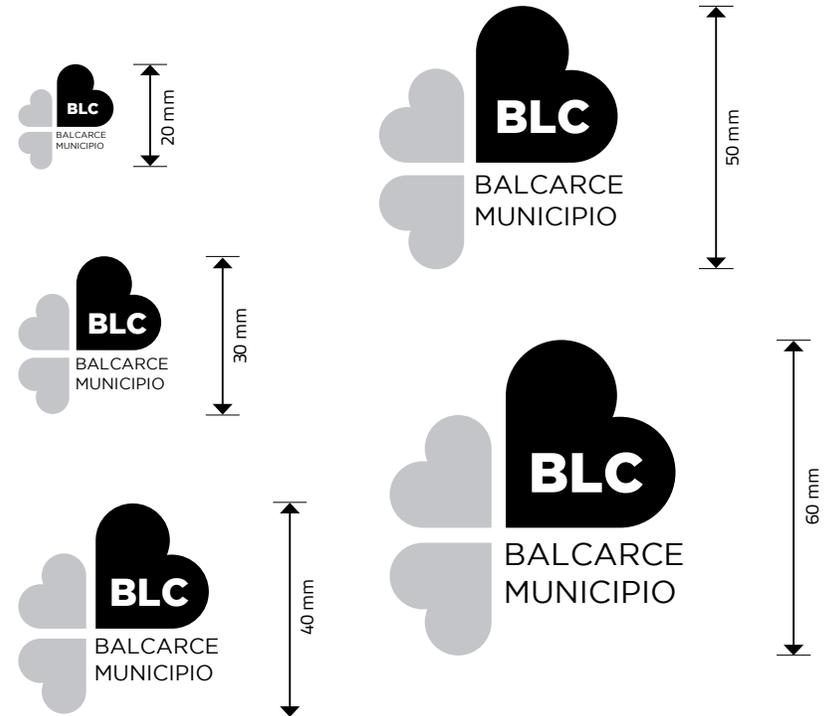


REFERENCIAS

La zona de seguridad sirve para proteger el logo de la convivencia con otros elementos gráficos que puedan empastar su lectura quitándole pregnancia. La medida de la zona de seguridad se define a partir de los límites exteriores del isologotipo.

ISOLOGOTIPO

TAMAÑOS Y PROPORCIONES



REFERENCIAS

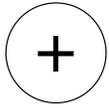
Tamaños máximos y mínimos proporcionales a su correcta lectura de acuerdo a las diferentes aplicaciones según el soporte, sistema de impresión y/o exposición.

La altura mínima recomendada para lograr legibilidad sin empaste de filetes y/o tipografías es de 20 mm.

ISOLOGOTIPO

FAMILIA TIPOGRÁFICA PRINCIPAL

A B C d e f



ABCDEFGHIJKLMNÑOPQRSTUVWXYZ
 abcdefghijklmñopqrstuvwxyz
 1234567890'¿=)(&%\$'!"#,:-_*+ç^#

→ Gotham Black

ABCDEFGHIJKLMNÑOPQRSTUVWXYZ
 abcdefghijklmñopqrstuvwxyz
 1234567890'¿=)(&%\$'!"#,:-_*+ç^#

→ Gotham Book

A B C d e f



ABCDEFGHIJKLMNÑOPQRSTUVWXYZ
 abcdefghijklmñopqrstuvwxyz
 1234567890'¿=)(&%\$'!"#,:-_*+ç^#

→ Gotham Black

ABCDEFGHIJKLMNÑOPQRSTUVWXYZ
 abcdefghijklmñopqrstuvwxyz
 1234567890'¿=)(&%\$'!"#,:-_*+ç^#

→ Gotham Book

PALETA CROMÁTICA

VALORES TONALES



PANTONE
375 C



PANTONE
187 C



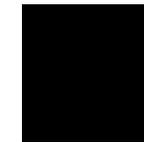
PANTONE
428 C



L: 0
a: 0
b: 0



C: 55
M: 0
Y: 100
K: 0



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 100



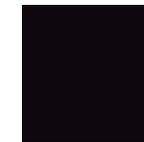
C: 0
M: 0
Y: 0
K: 30



C: 0
M: 0
Y: 0
K: 0



97BB3A



1D1D1B



C5C5C5



FFFFFFFF



R: 151
G: 187
B: 58



R: 27
G: 27
B: 29



R: 197
G: 197
B: 197



R: 255
G: 255
B: 255

REFERENCIAS

1 Valores Pantone
(Solid coated):
Sistema de impresión
offset.

2 Valores CMYK:
Sistema de impresión
offset e impresión
láser color.

3 Valores hexadecimal:
Usos de color web
safe.

4 Valores RGB:
Monitores.
Pantallas.
Proyecciones.
Motion graphics.

ISOLOGOTIPO BALCARCE

APLICADO COMO CONTENEDOR

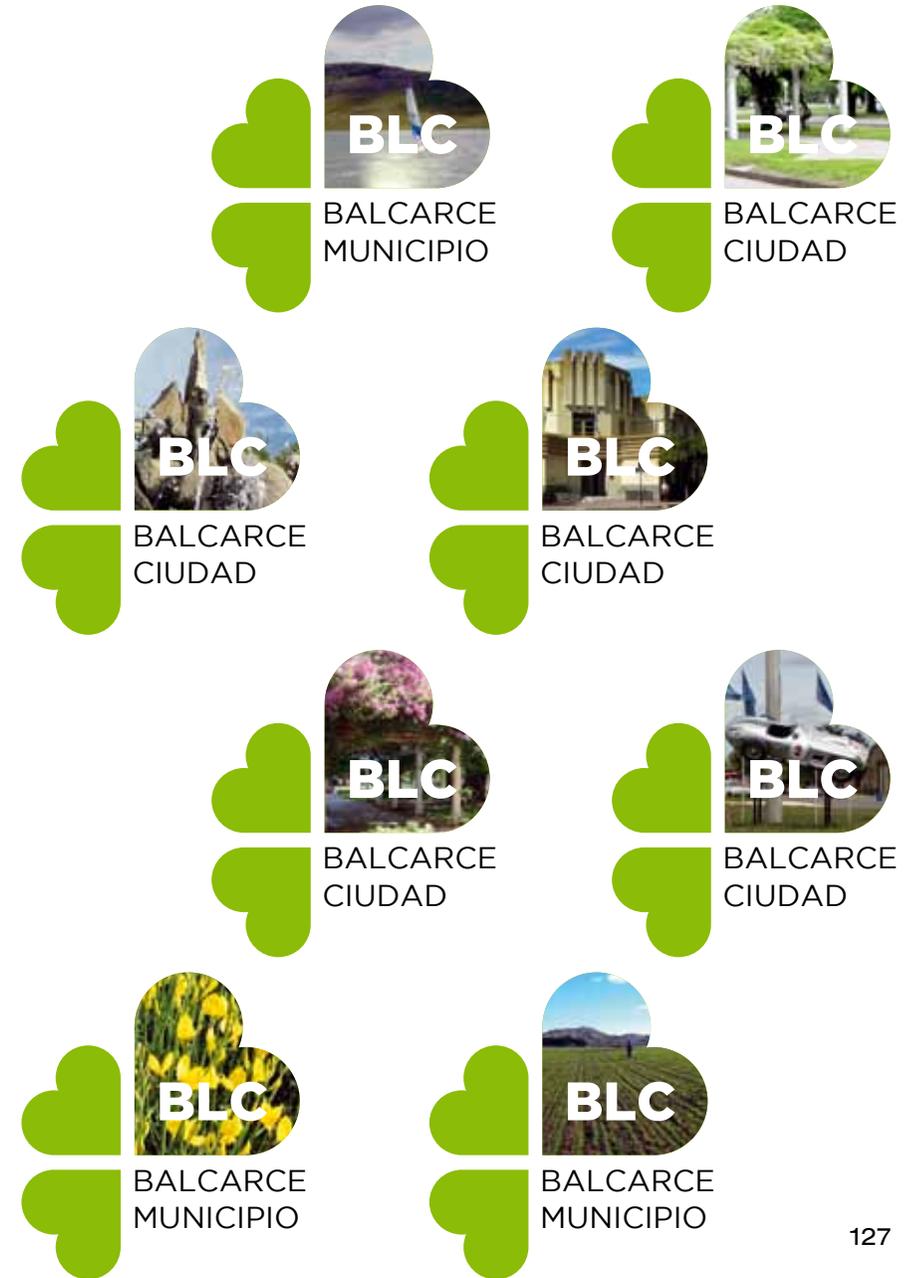


REFERENCIAS

El isologotipo Balcarce podrá contener imágenes/ilustraciones si el layout así lo permite. Como contenedor será usada únicamente el

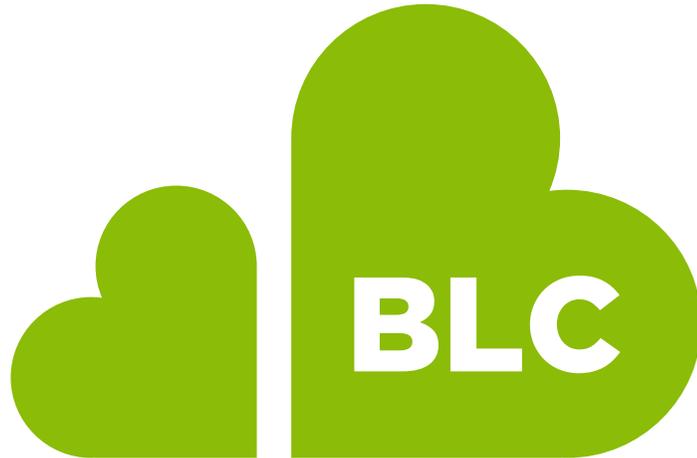
área mayor, quedando las demás áreas sin intervención. Pero el mismo no debe sufrir ningún tipo de alteración en su morfología.

Cualquier alteración en el isologotipo puede hacer que el mismo pierda pregnancia y recordación de la marca.



ÍCONO BALCARCE

SÍNTESIS GENÉRICA



REFERENCIAS

Para ciertos usos específicos, se usarán sólo dos campos del sistema de isologotipo, convirtiéndose en un ícono a través de una elipsis en la figura retórica.

Como veremos más adelante podrá ser usado adecuadamente como un ícono identificatorio sólo a través de su morfología.

ÍCONO BALCARCE

USOS DE SÍNTESIS GENÉRICA



REFERENCIAS

El llamado ícono Balcarce es un desprendimiento en síntesis del isologotipo. Es de uso genérico para identificar la marca sólo a través de su morfología.

En este caso y a modo de ejemplo se muestra en distintos productos, la identificación de procedencia, donde se agrega la leyenda correspondiente.

ÍCONO BALCARCE

ELIPSIS DE ISOLOGOTIPO APLICADO COMO CONTENEDOR

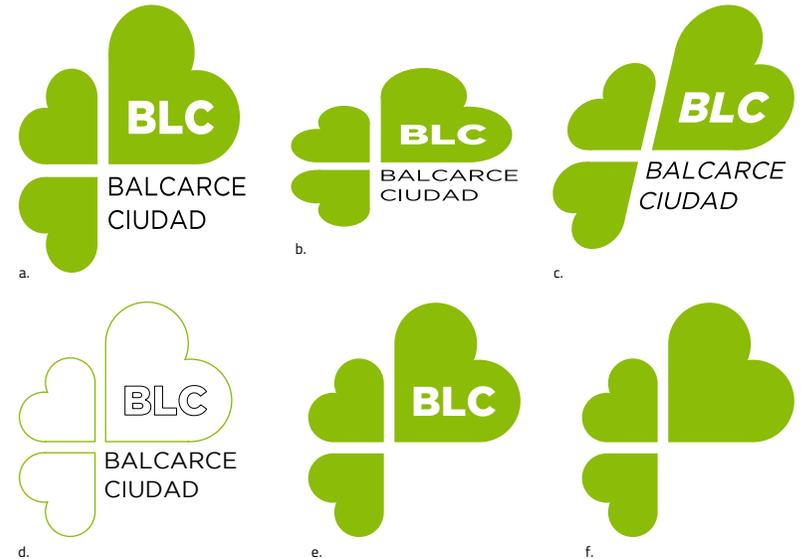


REFERENCIAS

Otro caso de uso, es que funcione como contenedor de imágenes identificatorias, por ejemplo turísticas, festivales, eventos, conmemoraciones, etc. Sólo se podrá utilizar el campo principal.

USOS INCORRECTOS

APLICACIÓN ERRÓNEA DEL ISOLOGOTIPO



REFERENCIAS

El isologotipo de la Ciudad de Balcarce fue específicamente diseñado y calculado para un funcionamiento eficaz. El mismo no debe sufrir ningún tipo de alteración en su morfología. Cualquier alteración en el isologotipo puede

hacer que el mismo pierda pregnancia y recordación de la marca.

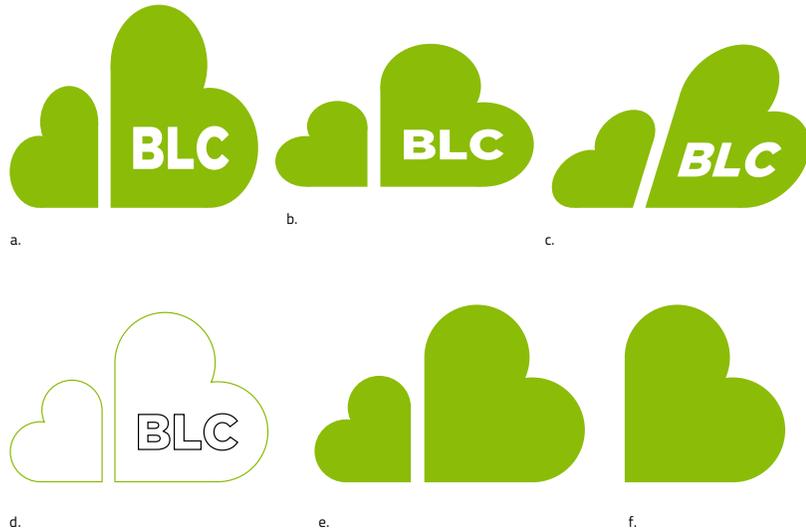
Restricciones a modificaciones:

a) NO expandir el isologotipo.
b) NO condensar el isologotipo.

c) NO alterar la inclinación del isologotipo.
d) NO aplicar el isologotipo en *outline*.
e) NO usar el isologotipo sin la leyenda.
f) NO usar el isologotipo sin ningún tipo de leyenda.

USOS INCORRECTOS

APLICACIÓN ERRÓNEA DEL ÍCONO



REFERENCIAS

El ícono de la Ciudad de Balcarce fue específicamente diseñado y calculado para un funcionamiento eficaz. El mismo no debe sufrir ningún tipo de alteración en su morfología. Cualquier alteración en el ícono puede hacer

que el mismo pierda pregnancia y recordación de la marca.

Restricciones a modificaciones:

- a) NO expandir el ícono.
- b) NO condensar el ícono.
- c) NO alterar la incli-

nación del ícono.

d) NO aplicar el ícono en *outline*.

e) NO usar el ícono sin leyenda.

f) NO usar una sola parte del ícono.

CARTELERÍA INSTITUCIONAL

APLICACIÓN EN EL SISTEMA DE CARTELERÍA PÚBLICA

grilla constructiva | sistema modular



REFERENCIAS

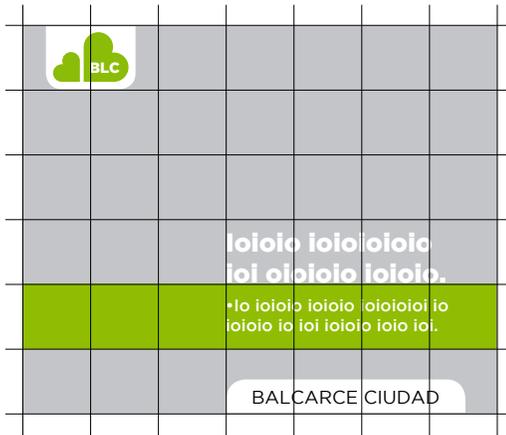
Adaptaciones para banners en vía pública. Se dividirá el lienzo en dos campos de igual tamaño, ubicando en la parte superior la información persuasiva y en la parte inferior, la sección informativa. El título principal

pisará sobre el campo superior. Se usará la reducción del logo en la parte superior izquierda, y el remate institucional centrado en la parte inferior. El texto será marginal a la derecha.

CARTELERÍA INSTITUCIONAL

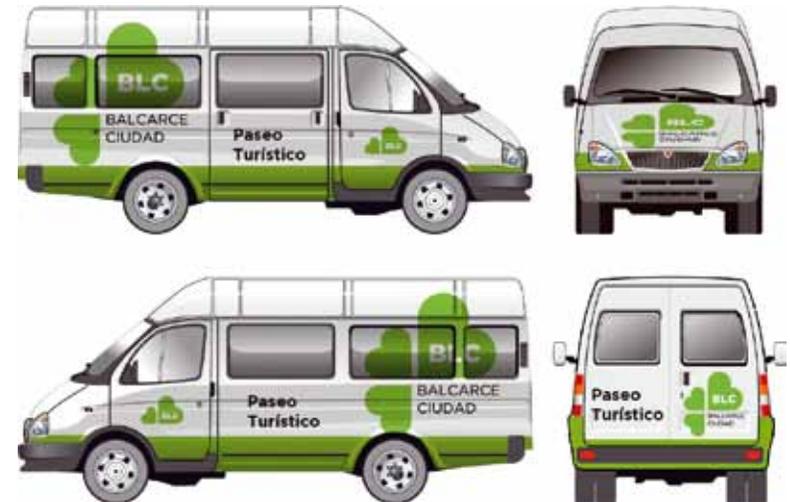
APLICACIÓN EN EL SISTEMA DE CARTELERÍA PÚBLICA

grilla constructiva | sistema modular



VEHÍCULOS INSTITUCIONALES

APLICACIÓN DE MARCA EN VAN TURÍSTICA



REFERENCIAS

Se optará por una intervención limpia sobre vehículos institucionales, destacando el isologotipo marca balcarce y la función del móvil. Los plotteados se harán en vinilos de colores institucionales,

REFERENCIAS

Adaptaciones para cartelera en vía pública. El lienzo se utilizará en su totalidad, ubicando la imagen persuasiva. Lo atravesará una franja donde estará la sección informativa. El título principal pisará sobre la imagen. Se usará la reducción del logo en la parte superior izquierda, y el remate institucional en la parte inferior derecha.

SEÑALÉTICA

ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA SEÑALÉTICO



REFERENCIAS

El plan primario del estudio señalético se regirá por los colores institucionales. La

materialidad será pertinente con la usada para el mobiliario urbano. En los ejemplos

se ven señales generales y un tótem guía de ubicación general.

INDUMENTARIA INSTITUCIONAL

APLICACIÓN DE MARCA SOBRE REMERAS



REFERENCIAS

Se usarán remeras institucionales para eventos especiales, festivales, aniversarios, inauguraciones, etc.

Los colores serán blanco, verde en su tono y negro.

PAPELERÍA CORPORATIVA

ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA DE PAPELERÍA



REFERENCIAS

La papelería institucional respetará los colores, tipografías y sistemas de marca hasta ahora descritos. A modo de ejemplo se usa una morfología especial para la carpeta.

El Plan Estratégico Urbano Territorial se elaboró en miras de superar los problemas generados por una expansión urbana desarticulada y desigual, y promover un modelo de ciudad más equitativa, armónica, equilibrada y sostenible de cara al 2020 en ciudad de Balcarce, como núcleo urbano más importante del Partido, pero también en miras al mejoramiento de todo el territorio que comprende dicho Partido.

De esta manera y como un modo de cierre al trabajo de investigación y desarrollo surge el presente libro cuyo origen está en los resultados alcanzados por el **Estudio de Instrumentos y Proyectos para Gestión del Plan Estratégico Balcarce 2020**, llevado a cabo entre los meses de agosto de 2015 y junio de 2016.

Se apunta a contribuir con ello al incremento de la diversidad social en el espacio, mediante la consolidación de centralidades, la diversificación productiva de Balcarce, la jerarquización de la red vial y espacios de movilidad, la actualización normativa y el empoderamiento del espacio público como articulador socioterritorial de la ciudad.

En este marco se desarrollaron las estrategias y proyectos que apuntan a articular usos y actividades, a potenciar el espacio público como ámbito de inclusión e integración social, a revitalizar las áreas centrales, y a desarrollar programas de conectividad circulatoria y de movilidad para todos mediante instrumentos y proyectos para la gestión del plan.

