

2. MARCO LEGAL INSTITUCIONAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2.1 GENERALIDADES. RÉGIMEN CONSTITUCIONAL PROVINCIAL

La Carta Magna provincial en comunión con el art. 41 de la Constitución Nacional incluyó una cláusula destinada a la protección del ambiente. Así, el art. 28 consagra el derecho de todos los habitantes del territorio provincial a gozar de un ambiente sano y el deber de conservarlo y protegerlo en su provecho y en el de las generaciones futuras.

En ese orden, se consagra el dominio de la Provincia sobre el ambiente y los recursos naturales, que se extiende desde el subsuelo hasta el espacio aéreo, incluyendo el mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos naturales de la zona económica exclusiva.

Por otro lado, se establecen una serie de obligaciones a cargo de la Provincia, que incluyen; controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen al ecosistema; promover acciones que eviten la contaminación del aire; garantizar el derecho a solicitar y recibir la adecuada información y participar en la defensa del ambiente, de los recursos naturales y culturales, entre otras.

2.2 LEY GENERAL DEL AMBIENTE

La Ley General del Ambiente N° 11.723 (modificada por Ley N° 13.516) es la norma marco en materia ambiental de la Provincia de Buenos Aires. En ella, se expresan los principios rectores que rigen la política ambiental provincial, en consonancia con el art. 28 de la Constitución Provincial y el art. 41 de la CN.

Según lo expresa el art. 1, la norma tiene por objeto “la protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del ambiente en general en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, a fin de preservar la vida en su sentido más amplio, asegurando a las generaciones presentes y futuras la conservación de la calidad ambiental y la diversidad biológica”.

En esa inteligencia, corresponde destacar los instrumentos de la política ambiental incluidos en su Capítulo III, a saber:

- Planificación y ordenamiento ambiental: aplicable a la localización de actividades productivas de bienes y/o servicios, en el aprovechamiento de los recursos naturales y en la localización y regulación de los asentamientos humanos.
- El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental: aplicable a los proyectos consistentes en la realización de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo al ambiente de la provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales.
- La Información Ambiental: obligación a cargo de las entidades oficiales de suministrar a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que así lo soliciten, la información de que dispongan en materia de medio ambiente.
- La Educación Ambiental: deber de las entidades oficiales de asegurar la educación de sus habitantes.

En otro orden, la norma consagra la defensa jurisdiccional cuando a consecuencia de acciones del Estado se produzcan daños o pudiera derivarse una situación de peligro al ambiente y/o los recursos naturales ubicados en territorio provincial. Por un lado, el art. 34 hace referencia a la facultad de cualquier habitante de la provincia de acudir ante la dependencia que hubiere actuado u omitido actuar, a fin de solicitar se deje sin efecto el acto y/o activar los mecanismos fiscalizadores pertinentes, en cambio en el art. 35 se consagra el derecho a acceder a la tutela judicial, ya sea por el afectado, el defensor del pueblo y/o las asociaciones que propendan a la protección del ambiente.

Finalmente, la norma contiene disposiciones generales referidas a los recursos naturales provinciales (suelo, agua, atmósfera, fauna) como así también respecto a la energía y los residuos. El contenido de estas disposiciones, deberá complementarse con las normas específicas que regulan cada recurso en particular. Así por ejemplo, el Capítulo I “De las Aguas” contiene una serie de principios dirigidos a la protección y mejoramiento del recurso agua, que necesariamente deben complementarse con lo establecido en el Código de Aguas (Ley N° 12.257) y la Ley N° 5.965 de protección los cursos de agua.

Implicancias para el proyecto

Esta norma regula en forma general la gestión del ambiente. Contiene los principios rectores a través de las diversas leyes y ordenanzas se establecen las metodologías para aplicar cada uno de ellos. Es también el marco en el cual se lleva a cabo el procedimiento de EIA de acuerdo a la LGA.

2.2.1 Evaluación de Impacto Ambiental

El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) en la Provincia de Buenos Aires se encuentra regulado en la Ley General del Ambiente N° 11.723, Capítulo III “De los instrumentos de la política ambiental”.

A tales efectos, en el Anexo II se enumeran un conjunto de obras y actividades que obligatoriamente deben someterse a este procedimiento, clasificándolas según deban ser evaluadas por la autoridad provincial o municipal. Conforme el texto del anexo, las actividades se clasifican del siguiente modo:

“...I. PROYECTOS DE OBRAS O ACTIVIDADES SOMETIDAS AL PROCESO DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL POR LA AUTORIDAD AMBIENTAL PROVINCIAL.

- 1) Generación y transmisión de energía hidroeléctrica, nuclear y térmica.*
- 2) Administración de aguas servidas urbanas y suburbanas.*
- 3) Localización de parques y complejos industriales.*
- 4) Instalación de establecimientos industriales de la tercer categoría según artículo 15º de la Ley 11.459.*
- 5) Exploración y explotación de hidrocarburos y minerales.*
- 6) Construcción de gasoductos, oleoductos, acueductos y cualquier otro conductor de energía o sustancias.*
- 7) Conducción y tratamiento de aguas.*
- 8) Construcción de embalses, presas y diques.*
- 9) Construcción de rutas, autopistas, líneas férreas, aeropuertos y puertos.*
- 10) Aprovechamiento forestales de bosques naturales e implantados.*
- 11) Plantas de tratamiento y disposición final de residuos peligrosos.*

II. PROYECTOS DE OBRAS O ACTIVIDADES SOMETIDAS AL PROCESO DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL POR LA AUTORIDAD AMBIENTAL MUNICIPAL.

- 1) Con excepción de las enumeradas precedentemente en el punto I, cada municipio determinará las actividades y obras susceptibles de producir alguna alteración al ambiente y/o elementos*

constitutivos en su jurisdicción, y que someterá a Evaluación de Impacto Ambiental con arreglo a las disposiciones de esta ley.

2) Sin perjuicio de lo anterior serán sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental municipal, los siguientes proyectos:

- a. Emplazamiento de nuevos barrios o ampliación de los existentes.
- b. emplazamiento de centros turísticos, deportivos, campamentos y balnearios.
- c. Cementerios convencionales y cementerios parques.
- d. Intervenciones edilicias, apertura de calles y remodelaciones viales.
- e. Instalación de establecimientos industriales de la primera y segunda categoría de acuerdo a las disposiciones de la ley 11.459°.

El procedimiento está estructurado en base a los siguientes pasos:

- Presentación del Estudio de Impacto Ambiental
- Participación Ciudadana.

La norma hace referencia a que cualquier habitante de la provincia puede solicitar el Estudio de Impacto Ambiental presentado, como así también formular observaciones fundadas sobre el impacto ambiental del proyecto, las cuales deberán ser respondidas por la Autoridad de Aplicación en un plazo máximo de 30 días (artículo 18°).

Asimismo, se menciona la posibilidad de convocar a audiencia pública cuando la autoridad competente lo estime oportuna.

Implicancia para el proyecto

Deberá cumplimentarse esta norma para la elaboración del estudio de impacto ambiental y social y brindar la información correspondiente mediante el mecanismo de participación o audiencia pública lo que será definido por la autoridad de aplicación. En función de las exigencias de la LGA y contando además con financiamiento multilateral, corresponde, más allá de la discrecionalidad administrativa establecida por la Ley 11.723 en lo que atañe a la participación ciudadana, establecer estos mecanismos con el fin de perfeccionar el proceso de toma de decisiones.

2.2.2 Gobernabilidad Institucional

La Acción de Amparo provincial se encuentra regulada por Decreto N° 1.067/95 (t.o Ley N° 7.166), con mas las modificaciones introducidas con el fin de hacer lugar a la figura del amparo en defensa de los derechos de incidencia colectiva (13.928 y 14.192). Las disposiciones contenidas en esta norma deberán complementarse con lo enunciado anteriormente, respecto al acceso a la tutela judicial en defensa del ambiente contemplada en la Ley N° 11.723.

Por otro lado, se ha sancionado la Ley N° 12.475 que garantiza el acceso a documentos administrativos a toda persona física o jurídica que tenga interés legítimo. Esta norma se complementa con el derecho a la información ambiental consagrado en los artículos 16 y 26 de la Ley N° 11.723 y en la Ley General del Ambiente Nacional N° 25.675, aunque los alcances de la norma provincial son más acotadas que la que establece la LGA o la Ley 25.831 de presupuestos mínimos en la materia.

Implicancias para el proyecto: Vale lo dicho a nivel nacional

2.3 ORDENAMIENTO TERRITORIAL

La Ley N° 8.912 (T.O por Decreto N° 3.389/1987) rige el ordenamiento del territorio de la provincia y regula el uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo. La responsabilidad primaria del ordenamiento territorial recae en el nivel municipal, y aquél será obligatorio para cada partido como instrumento sectorial, debiendo sancionarse a través de la respectiva ordenanza (código de planeamiento local), sin perjuicio de reservarse el Ejecutivo provincial la facultad de aprobar previamente las distintas etapas de los planes de ordenamiento.⁴ Este marco, con sus diversas modificaciones es también complementada, para el caso de nuevos emprendimientos urbanísticos por la Ley 14.449, con su reglamentación (Decreto 1062/13)

2.4 DECRETO 569/80

Esta norma hace de cumplimiento obligatorio la aprobación de los planos de obra por parte de los municipios bonaerenses, en todos aquellos casos de obras que encare el gobierno provincial. El artículo 1º establece que *“Ninguna repartición provincial podrá construir o licitarla la construcción de obras de cualquier índole, si los respectivos proyectos no cuenten previamente con planos de obra aprobados...”*.

2.5 PROTECCIÓN DE LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA.

2.5.1 Flora.

El régimen del arbolado público se encuentra regulado por la Ley N° 12.276 y su Decreto Reglamentario N° 2.386/03. En términos generales, la norma se aplica a especies arbóreas y arbustivas instaladas en lugares del área urbana o rural, municipales y provinciales, situadas en el ejido del Municipio y que están destinadas al uso público.

En lo que aquí interesa, la Ley N° 12.276 prohíbe la extracción, poda, tala, como así también cualquier acción que pudiere infligir algún daño a los mismos. En tal sentido, en el art. 5 se estipulan los casos en que podrá solicitarse al Municipio respectivo la poda o erradicación de ejemplares del arbolado público, destacándose para este proyecto el inciso i) que reza: *“cuando interfiera u obstaculice la prestación de un servicio público”*.

En este sentido, vale destacar lo estipulado en el Anexo I del Decreto N° 2.386/03 en relación a los derechos y obligaciones de los Municipios y de las empresas prestatarias de los servicios públicos en relación con el tema.

Por un lado, los municipios deben informar a las empresas el contenido y los alcances del Plan Regulador de ordenamiento del arbolado público, comunicando con la debida anticipación cualquier tipo de tareas que pudieran afectar a estas.

⁴ La Ley 8912 establece un marco general para la clasificación de los espacios físicos, según sus usos y características, la cual debe ser seguido por los municipios, al momento de establecer sus planes ordenadores, códigos de ordenamiento territorial, o de planeamiento urbano. Si bien la normativa puede variar entre una jurisdicción y otra, como también la denominación que recibe en cada municipio, existe un esquema general para determinar el proceso de ocupación del suelo que debe ser observado por los municipios, bajo pena de nulidad. La ley establece también una obligación general de los municipios de atenerse a los planes de desarrollo económico y social y de ordenamiento físico, establecido por la provincia.

Por su parte, las empresas prestatarias de los servicios públicos deberán comunicar con la debida anticipación, cualquier modificación en el tendido de las redes de suministro urbano o interurbano que impliquen la afectación actual o potencial del arbolado público existente, como así también acordar con estos la ampliación o tendido de nuevas redes de suministro a los efectos de realizar las previsiones correspondientes respecto del arbolado existente o potencial.

En cuanto a la Autoridad de Aplicación de este régimen normativo, si bien la norma hace referencia al Ministerio de Producción, entendemos que las competencias en el tema recaen actualmente en la órbita del OPDS.

Sin perjuicio de ello, deberá tenerse en cuenta que de acuerdo a lo establecido en el decreto reglamentario, los municipios son los encargados de velar por el cumplimiento de este régimen en sus respectivas jurisdicciones.

Implicancias para el proyecto

Dado que durante el diseño de proyecto se han identificado unas pocas intervenciones en especies arbóreas, situadas en áreas donde se emplazará la obra, las extracciones deben evaluarse en correspondencia con los impactos positivos resultantes del proyecto paisajístico previsto en el EsIA y el PGA. Asimismo, las extracciones deben contar con el previo permiso de la autoridad.

2.5.2 Fauna

No se ha relevado normativa de interés que se aplique al proyecto.

2.6 PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL

Para el patrimonio natural rige la Ley 10.907 y sus modificatorias, en función de las categorías de protección establecidas, mientras que para la tutela del patrimonio cultural y arquitectónico, rige la Ley 10.491 con sus modificatorias. Los sitios de interés para la conservación natural y arquitectónico, a los efectos de su declaración, requieren una sanción legislativa específica.

En caso de que el proyecto afectare edificios y construcciones, corresponde relevar el inventario preciso de éstos y su posterior con el mencionado listado. Dadas las características del proyecto, no se vislumbra este tipo de afectación.

2.7 AIRE

2.7.1 Protección del Aire

La Provincia de Buenos Aires sancionó en el año 1958 la Ley N° 5.965 de Protección a las Fuentes de Provisión y a los Cursos y Cuerpos Receptores de Agua y a la Atmósfera. Si bien la norma no contenía disposiciones específicas referidas a la protección de aire, posteriormente se sancionó el Decreto N° 3.395/96, complementado por las Resoluciones SPA N° 276/96, N° 242/97, N° 167/97, N° 2.145/02, 937/02, que estatuyó el régimen aplicable a los establecimientos industriales generadores de emisiones gaseosas.

Implicancia para el proyecto

No aplica directamente al proyecto ya que la norma se refiere a las emisiones industriales. La calidad de aire puede verse levemente menoscabada durante la etapa de obra en función del material particulado, con una mejora significativa una vez concluida por las sensibles mejoras en el tránsito vehicular.

2.7.2 Ruido

La resolución 159 del año 1996 de la Provincia de Buenos Aires aprueba el método de medición y clasificación de ruidos molestos al vecindario, fijados por la Norma del Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM) N° 4062/84, producidos por la actividad de los establecimientos industriales.

Posteriormente en el año 2002, se dicta la Resolución 94 mediante la cual se adopta la revisión efectuada por el IRAM en el año 2001 a la norma 4062/1984, para actualizar el método de medición y clasificación de ruidos molestos al vecindario.

Asimismo, mediante esta resolución se recomienda a todos los Municipios competentes del Estado Provincial, adoptar la revisión año 2001 de la norma IRAM 4.062/1984 y las revisiones que el Instituto Argentino de Racionalización de Materiales efectúe en lo sucesivo, a los fines de la aplicación de la legislación vigente para la cual resultan competentes.

Implicancia para el proyecto

Deberá estarse a la norma IRAM ya que también el municipio replica la necesidad de su utilización.

2.8 AGUAS

2.8.1 Regulación del Uso

La Ley N° 12.257 aprobó el Código de Aguas que establece el régimen de protección, conservación y manejo del recurso hídrico de la Provincia de Buenos Aires. A tales efectos, el Código regula, entre otras cosas, el uso y aprovechamiento de las aguas superficiales y subterráneas (permiso o concesión), su preservación y el mejoramiento y la protección contra sus efectos perjudiciales.

En cuanto a los permisos que se emiten para uso y/o aprovechamiento del recurso hídrico, la Resolución ADA N° 241/07 fijó los plazos de vigencia para cada una de las categorías definidas en el Código de Agua (Uso Energético, Uso Agropecuario, Uso Industrial, etc.)

Asimismo, por la Resolución ADA 8/04 se aprobaron los requisitos necesarios para la presentación de solicitudes de permiso previo de instalación y/o asentamiento de actividad para uso y protección del recurso hídrico y para la presentación de solicitudes de certificado de explotación, instalación y/o asentamiento de actividades para uso, protección y preservación del recurso hídrico independientemente de su origen.

En otro orden, el Código de Aguas creó la Autoridad del Agua (ADA) como ente autárquico de derecho público, que tiene a su cargo las competencias en materia hídrica de la Provincia de Buenos Aires. Entre las funciones asignadas por la norma, se destaca la de reglamentar, supervisar y vigilar todas las actividades y obras relativas al estudio, captación, uso, conservación y evacuación del agua.

2.8.2 Protección del recurso

Este plexo normativo, entre otras cosas, prohíbe a las entidades públicas y privadas y a los particulares, la descarga de efluentes líquidos a todo curso o cuerpo receptor de agua, superficial o subterráneo, sin un tratamiento previo, debiéndose cumplir con las condiciones de vuelco fijadas en el Decreto N° 2.009/60. Asimismo, se establece la obligación de obtener un permiso de descarga de efluentes líquidos, con carácter precario, sujeto al cumplimiento de los parámetros de calidad de las descargas límites admisibles aprobados en la Resolución AGOSBA 389/98 con las modificaciones introducidas por la Resolución ADA 336/03.

Implicancia para el proyecto

Se deberán requerir los permisos correspondientes para explotación de recurso subterráneo (de ser necesario) y vuelcos, independientemente que en la zona del proyecto haya servicio de AYSA. Estos vuelcos dependerán de las necesidades de la obra en operaciones, por ejemplo de depresión de napa.

2.9 SUELOS

La Provincia se ha adherido por Ley 9.867 a la Ley Nacional 22.428. La misma no tiene aplicación al caso.

Implicancia para el proyecto: No aplica al proyecto.

2.10 SUSTANCIAS PELIGROSAS

PCBs (Bifenilos Policlorados)

La Resolución SPA N° 1.181/02, complementada por la Resolución SPA N° 964/03 y modificada por la Resolución SPA N° 618/03, prohíbe la fabricación y el ingreso de PCBs en el territorio provincial, como así también la instalación de aparatos que contengan PCB's. A tales efectos, se estableció un Plan de Eliminación de PCBs en sistemas cerrados con un plazo de ejecución máximo hasta el 31/12/2009.

Asimismo, se establece la obligación del poseedor de PCBs de notificar dentro de las 24 hs ante la Autoridad de Aplicación, cualquier escape, fugas o pérdidas de PCB's en cualquier equipo o instalación. Además, deberá presentar un informe dentro de los 3 (días) indicando los motivos, alcances y consecuencias, como así también las medidas adoptadas y el plan de remediación del medio ambiente propuesto para revertir el daño ambiental ocasionado.

Por otro lado, se creó el Registro de Poseedores de PCBs al cual debe inscribirse "toda persona física o jurídica, pública o privada, sea establecimiento industrial, comercial o de servicios, distribuidoras de energía eléctrica u otras, que posean bifenilos policlorados (P.C.B.), sea en calidad de propietario, poseedor, simple tenedor, custodio o guardián responsable, encontrándose aquellos en uso o en depósito, como sustancia o residuo" (art. 1).

Implicancia para el proyecto

La existencia de aparatos con PCBs se encuentra actualmente prohibida por la Ley de Presupuestos Mínimos de la Nación, una vez expirado el término de vigencia del Plan de Eliminación. No se vislumbran consecuencias para el proyecto.

2.11 RESIDUOS.

2.11.1 Residuos Especiales

La Provincia de Buenos Aires sancionó en el año 1995, la Ley N° 11.720 que regula la generación, manipulación, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de residuos especiales en el territorio provincial. A diferencia de la Ley Nacional N° 24.051 de Residuos Peligrosos, la ley provincial ha optado por denominar "especiales" (y no "peligrosos") a los residuos sujetos a su normativa.

Según el artículo 3, quedan comprendidos en los términos de esta ley, aquellos residuos "que pertenezcan a cualquiera de las categorías enumeradas en el Anexo I, a menos que no tenga ninguna de las características descriptas en el Anexo II, y todo aquel residuo que posea sustancias o materias que figuran en el Anexo I en cantidades, concentraciones a determinar por la autoridad de aplicación, o de naturaleza tal que directa o indirectamente representen un riesgo para la salud o el medio ambiente en general".

Por su parte, el Decreto N° 806/97 reglamentario de la Ley N° 11.720 amplía los residuos que se encuentran alcanzados por este régimen. A tales efectos, considera como especiales a "...los residuos alcanzados por el Anexo I de la ley 11720 y que posean algunas de las características peligrosas del Anexo II de la misma" y "...los residuos provenientes de corrientes de desechos fijadas por el Anexo I de la Ley N° 11.720 cuando posean alguno de los constituyentes especiales detallados en el Anexo I del presente Decreto".

En cambio, no se encuentran alcanzados por este régimen; los residuos que se usen como insumos reales y/o se constituyan en productos utilizados en otros procesos; los residuos patógenos, domiciliarios, y radioactivos; y los residuos derivados de las operaciones normales de los buques, con excepción de aquellos que para su tratamiento o disposición final sean trasladados a instalaciones fijas en tierras. Asimismo se excluye lo relativo al dragado y disposición final de sedimentos provenientes de dicha actividad

Por otro lado, la norma establece las responsabilidades a cargo de los generadores, transportistas y operadores de residuos peligrosos. En lo que aquí interesa, se mencionarán las obligaciones de los generadores, entendiéndose por tal "a toda persona física o jurídica, pública o privada que como resultado de cualquier proceso, operación o actividad, produzca residuos calificados como especiales en los términos de la presente ley" (art. 23, Ley N° 11.720)

Las obligaciones de los generadores de los residuos especiales son las siguientes:

- Inscribirse en el Registro Provincial de Generadores y/o Operadores de Residuos Especiales, a los fines de obtener el Certificado de Habilitación Especial (CHA). La inscripción al Registro se renueva en forma bianual.
- Abonar anualmente la tasa especial correspondiente.
- Llevar un Registro de Operaciones de acuerdo a lo prescripto en el Anexo IV del Decreto.
- Contratar operadores y transportistas habilitados (inscritos en los registros correspondientes)

- Poseer los manifiestos de transporte, y los certificados de tratamiento y disposición final.

Por otro lado, la Resolución SPA 592/00 regula el almacenamiento de los residuos especiales en las propias instalaciones del establecimiento generador. En tal sentido, en sus disposiciones se fijan una serie de condiciones para realizar el almacenamiento interno transitorio, que se complementan con las establecidas en el Anexo VI del Decreto N° 806/97.

Implicancia para el proyecto

De generarse residuos especiales en etapa constructiva, deberá registrarse como generador y efectuar una disposición adecuada de los mismos con operadores autorizados. En etapa de operación vale la misma recomendación. Si la generación es eventual, así deberá hacerse saber a la autoridad. Si los residuos especiales generados son solo de mantenimiento, no deberá registrarse como generador. A estos efectos se deberá verificar el volumen de generación.

2.11.2 Residuos Patogénicos (Salas de enfermería)

El régimen de los residuos patogénicos se encuentra regulado por la Ley N° 11.347, modificada por la Ley N° 12.019 y vetada parcialmente por el Decreto N° 3.232/92, y su Decreto Reglamentario N° 450/94, modificado por el Decreto N° 403/97.

La ley define a los residuos patogénicos como “...*todos aquellos desechos o elementos materiales en estado sólido, semisólido, líquidos o gaseoso, que presentan características de toxicidad y/o actividad biológica que puedan afectar directa o indirectamente a los seres vivos, y causar contaminación del suelo, del agua o la atmósfera; que sean generados con motivo de la atención de pacientes (diagnóstico, tratamiento, inmunización o provisión de servicios a seres humanos o animales), así como también en la investigación y/o producción comercial de elementos biológicos*”. (art. 2)

En cuanto a la figura del generador, en el Anexo I del Decreto se incluyen, entre otros, a los establecimientos asistenciales, médicos, gabinetes de enfermería y toda aquella persona física o jurídica que genere residuos patogénicos a consecuencia de su actividad.

Por otro lado, el Decreto N° 450/94 se hace una clasificación de los residuos patogénicos en tres categorías, según provengan de tareas de administración o limpieza general generados en los establecimientos asistenciales (tipo A), aquellos que puedan afectar biológicamente en forma directa o indirecta a los seres vivos y/o causar contaminación del suelo, agua o la atmósfera, tales como las vendas usadas, residuos farmacéuticos, farmacia, etc. (tipo B), y los residuos radiactivos de métodos de diagnósticos, terapéuticos o investigación (tipo C).

La clasificación anterior es importante a los fines de determinar las condiciones de su almacenamiento transitorio en el establecimiento generador, en virtud de lo establecido en el art. 12 en cuanto a las características que deben observarse según el tipo de residuo patológico (A, B o C). Además, se debe cumplir con la documentación exigida en los arts. 20 y 21, como así también contratar transportistas y operadores habilitados para el tratamiento de los mismos.

Asimismo, mediante la presentación de una declaración jurada con las características de los residuos generados y su forma de tratamiento -Anexo II, Decreto N° 450/94- los generadores de residuos patológicos deben inscribirse en el Registro Provincial de Generadores, que actualmente se encuentra en la órbita del Ministerio de Salud provincial.

Finalmente, en cuanto a la autoridad de aplicación de este régimen, las competencias se reparten entre el Ministerio de Salud, que tiene a cargo el Registro de Generadores, y el OPDS que se encarga de la fiscalización de las obligaciones exigibles.

Implicancias para el proyecto

De instalarse una sala o atención médica en el obrador, deberán disponerse adecuadamente los residuos patogénicos mediante la contratación de empresas autorizadas para su retiro, transporte, tratamiento y disposición final.

2.11.3 Residuos Domiciliarios

Rige en todo el territorio provincial la Ley N° 13.592 que regula la gestión integral de los residuos sólidos urbanos. La norma no contiene obligaciones concretas para los particulares, más allá de la prohibición de disponer los RSU en vertederos a cielo abierto.

A tales efectos, se deberán incorporar los residuos generados al régimen de recolección adoptado por el municipio.

Implicancias para el proyecto

El municipio deberá de establecer el sitio de disposición según su Programa de la Gestión Integral de residuos sólidos urbanos.

Respecto de los Residuos provenientes de material sobrante (suelos, demoliciones, defensas existentes, columnas de iluminación, etc.), corresponde incluir su disposición dentro de la gestión de disposición y recolección diferenciada. El municipio deberá de disponer un sitio para la disposición y definir estrategias para posible reutilización de algunos materiales.

Respecto de los suelos, en caso de resultar el hallazgo de suelo contaminados, cabe remitirse a lo dicho respecto de los pasivos ambientales, quedando su gestión encuadrada dentro de la figura de “generador eventual”, previo cumplimiento con las previsiones de la Ley provincial de pasivos ambientales N° 14343.

3. MUNICIPALIDAD DE LA MATANZA⁵

3.1 EL ESQUEMA MUNICIPAL EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

La Provincia de Buenos Aires consagra su organización institucional, siguiendo la manda general constitucional respecto a la obligación que recae sobre las provincias de “asegurar su régimen municipal”, conforme con lo establecido en el artículo 5 de la Carta Magna. La propia Constitución Provincial, en la sección VII, trata la relación con los municipios, estableciendo en líneas generales las competencias de los gobiernos locales. Conforme a los artículos 192 y 193, es establecen las competencias y atribuciones municipales en cuanto a la administración de sus bienes y la facultad de legislar dentro del marco de sus competencias y a velar por las cuestiones de “ornato y salubridad”.

En función de estos preceptos constitucionales, es que se ha establecido un marco normativo general que delimita las atribuciones de los municipios bonaerenses, a partir de la Ley Orgánica de Municipios por el Decreto Ley 6769/58 con sus sucesivas enmiendas y modificaciones. En este sentido, la legislación bonaerense sigue un esquema similar al de otras provincias argentinas, en cuanto a establecer el marco de competencias para los municipios a partir de una delegación legislativa específica, a favor de los órganos deliberativos locales.

Conforme al art. 27 de la Ley Orgánica de Municipios, es competencia del órgano deliberativo municipal reglamentar:

- La radicación, habilitación y funcionamiento de los establecimientos comerciales, en tanto no se oponga a la legislación Provincial;
- El trazado, apertura, rectificación, construcción y conservación de las calles , caminos, puentes , túneles, plazas y paseos públicos y las delineaciones y situaciones no comprendidas en la competencia provincial;
- La conservación de paisajes y monumentos de interés histórico, turístico o tradicional;
- Las condiciones y de higiene y seguridad que deben reunir los sitios públicos, los lugares de acceso público y los baldíos;
- La elaboración, expendio y consumo de materias o artículos alimentarios [ofrecidos al consumo público], exigiendo el cumplimiento de las condiciones higiénico-sanitarias, bromatológicas y de identificación comercial que establezcan las normas aplicables [tales como el código alimentario], como así también el certificado de buena salud de las personas que intervengan en dichos procesos;
- La circulación y tránsito de vehículos, públicos y privados;
- La habilitación y funcionamiento de playas de maniobra y estacionamiento;
- “... La prevención y eliminación de las molestias que afecten la tranquilidad, el reposo y la comodidad de la población, en especial las de origen sonoro y lumínico, así como las trepidaciones, la contaminación ambiental y de los cursos de agua y el aseguramiento de la conservación de los recursos naturales...”.

El Decreto Ley 8912/77 (texto ordenado por Dec. N°3389/87) ya mencionado *ut supra*, establece en su artículo 2º los objetivos que persigue la ley en la implementación del instrumento de gestión, entre los que se destacan:

⁵ Se le ha solicitado a la Municipalidad de La Matanza la legislación ambiental de implicancias sobre el proyecto, sin respuestas hasta el momento.

- Asegurar la preservación y mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio.
- La proscripción de acciones degradantes del ambiente y la corrección de los efectos de las ya producidas.
- Propiciar y estimular la generación de una clara conciencia comunitaria sobre la necesidad vital de la preservación y recuperación de los valores ambientales.
- La ley pone en cabeza de los municipios las delimitaciones de su territorio, en áreas rurales, urbanas y complementarias.
- Como una competencia por antonomasia, también está a cargo de estos, la delimitación de la zonas según uso prioritario, las cuales se clasifican entre otras en: Residencial, residencial extraurbana, comercial y administrativa, de esparcimiento, industrial, etc.

3.2 ORDENANZA Nº7420 Y MODIFICATORIAS (ORDENANZA Nº17.786/08) ZONIFICACIÓN Y PLANEAMIENTO URBANO).

La Ordenanza Nº7420 establece el marco general para el planeamiento urbano del municipio, complementado con la Ordenanza Nº17.786, que establece el plan de ordenamiento específico para Ramos Mejía. La Ordenanza Nº7420 rige desde 1981 para todo el partido y cuenta con convalidación de la provincia en los términos de la Ley 8912.

Rigen para Ramos Mejía, las previsiones del capítulo 2.13.0. sobre arbolado urbano, requiriendo, para el caso de obras en vía pública que precisen remoción de ejemplares, la presentación de una justificación técnica con las soluciones paisajísticas del caso.

3.3 ORDENANZA Nº17.792/08 Y DECRETO REGLAMENTARIO 1834 (CÓDIGO DE EDIFICACIÓN)

Esta Ordenanza y su reglamentación establece los requisitos y procedimientos para la tramitación de planos y otros requisitos administrativos aplicables a la actividad de la construcción. Si bien el texto no menciona explícitamente obras públicas que encare el propio municipio u otras reparticiones nacionales o provinciales, ni hace referencia a obras ferroviarias o viales, el artículo 2 de la Ordenanza Nº17.792 hace referencia al desmonte y excavación de terrenos. Se requiere la presentación de la documentación conforme al cursograma establecido en la Ordenanza y su Decreto, estando a cargo de profesional inscripto en el registro municipal correspondiente. El régimen también establece los requisitos de cartelería en vía pública, planos, documentación técnica y demás requisitos administrativos.

Implicancias para el proyecto

No se vislumbran obstáculos para el proyecto toda vez que la zonificación del área afectada está en función de la conectividad y transporte regional. No se detectan restricciones urbanísticas en función del patrimonio arquitectónico o cultural.

Estos requisitos deben ser analizados a la luz de la exigencia provincial de contar con planos aprobados. Se sugiere entregar copia del EIA y demás documentación técnica con firma de profesional matriculado en el municipio, observando en su caso las exigencias en materia de cartelería de obra.

Deberán tenerse presente las exigencias en el plan de gestión para la etapa de obra, en caso de remoción de especies y contemplar la replantación conforme a sus términos.

4. ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

4.1 NIVEL NACIONAL

El **Ministerio de Interior y Transporte**, conforme la Ley 26338, tiene entre sus funciones:

- Entender en la determinación de los objetivos y políticas del área de su competencia.
- Ejecutar los planes, programas y proyectos del área de su competencia elaborados conforme las directivas que imparta el Poder Ejecutivo nacional.
- Entender en las propuestas de reforma de la Constitución Nacional y en las relacionadas con las Convenciones que se reúnan al efecto.
- Entender en las relaciones y en el desenvolvimiento con los gobiernos de las provincias y el de la Ciudad de Buenos Aires, y en las relaciones y cuestiones interjurisdiccionales y coordinar políticas que coadyuven y fomenten la formación de regiones en el territorio nacional, a los fines establecidos en el artículo 124 de la Constitución Nacional.
- Intervenir en la elaboración de la legislación nacional cuando sea necesario coordinar normas federales y provinciales.
- Participar en la evaluación de la estructura económica-financiera de los estados provinciales y regiones del país, para estar en condiciones de asistir a los mismos.
- Entender en la implementación y coordinación de las políticas y acciones tendientes a propiciar la descentralización en los gobiernos municipales.
- Intervenir en el régimen jurídico de las aguas de los ríos interprovinciales y sus afluentes.
- Intervenir en la creación de condiciones favorables para afincar núcleos de población en zonas de baja densidad demográfica y de interés geopolítico.
- Intervenir, juntamente con las áreas competentes, en la gestión, elaboración, ejecución y supervisión de políticas de acciones tendientes a optimizar el funcionamiento armónico de los espacios integrados a los efectos previstos en los artículos 75, inciso 24, y 124 de la Constitución Nacional.
- Coordinar y ejecutar las acciones de prevención y respuesta requeridas para la protección civil de los habitantes ante hechos del hombre y de la naturaleza.
- Elaborar las medidas necesarias para el cumplimiento de las políticas que hacen a la protección de la comunidad colaborando con los entes nacionales, provinciales o privados, frente a desastres naturales o causados por el hombre, y a ilícitos que por naturaleza sean de su competencia.
- Coordinar el Sistema Federal de Emergencias (SIFEM) creado por el Decreto N° 1250 del 28 de octubre de 1999.
- Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.
- Ejercer las funciones de Autoridad de Aplicación de las leyes que regulan el ejercicio de las actividades de su competencia.
- Intervenir en la elaboración de las estructuras arancelarias en las áreas de su competencia.
- Entender en la elaboración de las políticas y normas de regulación de los servicios públicos del área de su competencia, en la supervisión de los organismos y entes de control de los concesionarios de obra o de servicios públicos.
- Entender en la elaboración de normas de regulación de las licencias de servicios públicos del área de su competencia, otorgadas por el Estado nacional o las provincias acogidas por convenios, a los regímenes federales en la materia.
- Ejercer, en su ámbito, facultades de contralor respecto de aquellos entes u organismos de control de las áreas privatizadas o dadas en concesión en el área de su competencia, así

- como también hacer cumplir los marcos regulatorios correspondientes, y entender en los regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas de las mismas.
- Entender en la investigación y desarrollo tecnológico en las distintas áreas de su competencia.
 - Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte aéreo, fluvial, marítimo y terrestre, así como en su regulación y coordinación.
 - Entender en todo lo relacionado con el transporte internacional, terrestre, marítimo y fluvial.
 - Entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte terrestre.
 - Entender en la coordinación de las tareas de las reparticiones, empresas nacionales o privadas que operan en los puertos y vías navegables, así como en el otorgamiento de las habilitaciones que correspondan y en su fiscalización o administración.
 - Entender en la elaboración, aplicación y fiscalización del régimen de flotas mercante, fluvial, de cabotaje y ultramar.
 - Entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte terrestre, marítimo y fluvial.
 - Entender en la ejecución de la política nacional de fletes.
 - Entender en la organización, dirección y fiscalización del registro de inscripción, fijación de capacidades y calificación de las empresas vinculadas a la industria y reparación naval.
 - Entender en todo lo relacionado con la construcción, habilitación, administración y fiscalización de puertos y vías navegables.
 - Entender en la elaboración y ejecución de la política de transporte de carga reservada para la matrícula nacional.
 - Entender en la homologación de los acuerdos armatoriales y sus accesorios.

Cabe destacar que el Ministerio del Interior y Transporte tiene en cartera el Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas de Argentina (PTUMA), Préstamo del Banco Mundial (7794-AR). El mismo es ejecutado por el Ministerio del Interior y Transporte, a través de la Unidad Ejecutora Central (UPC) y la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) fue creada especialmente para el Proyecto bajo estudio.

Mediante el Decreto PEN N°1359/2014, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó el “CONVENIO TRIPARTITO ENTRE EL ESTADO NACIONAL, LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES Y LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES DESTINADO A LA CREACION DE LA **AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO** (ATM)” de fecha 3 de octubre de 2012. Este convenio fue correspondientemente ratificado por la Ciudad de Buenos Aires mediante decreto N° 513 de fecha 23 de octubre de 2012 y por la Provincia de Buenos Aires a través del decreto N° 490 del 26 de julio de 2013.

La **Dirección Nacional de Vialidad** es un ente autárquico de derecho público. El Decreto-Ley 505/58 asignaba al ente como misión principal el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias...”, teniendo principalmente en cuenta los que unen las provincias entre si, sus capitales, puertos, zonas de producción y consumo, vinculación internacional y las rutas troncales entre sí (Art. 2º y 7º, inc b). A estos fines, la DNV tiene entre sus objetivos:

- Ejecutar las políticas nacionales en materia de obra y servicios viales, elevando a la Secretaría de Obras y Servicios Públicos planes plurianuales estructurados con los criterios de sistema, red y corredor y la programación presupuestaria anual.
- Ejercer la propiedad y jurisdicción total sobre la Red Troncal Vial Nacional y la Red Federal de Autopistas, actuales y futuras, conservando y mejorando el patrimonio vial, en articulación con la restante infraestructura de transporte;

- Planificar y programar obras de mejoras en caminos, rutas expresas y autopistas, con fines de vinculación social y económica, con las previsiones correspondientes de protección ambiental.
- Completar la Red Troncal para favorecer la ocupación de todo el Territorio Nacional.
- Analizar y replantear los accesos y circunvalaciones a las grandes ciudades y los desvíos y conexiones a las demás localidades.
- Planificar, instrumentar y controlar la Red Federal de Autopistas. Promover proyectos para caminos de fomento agropecuario, minero, forestal, industrial y turístico.
- Realizar las acciones destinadas al cumplimiento del Plan de Reconversión Vial, tales como:
- Transferir en forma racional y progresiva a las provincias las acciones y operaciones sobre la Red Troncal Nacional.
- Impulsar la iniciativa y participación provincial, municipal y privada mediante concesiones por peaje, programas de propiedad participada y otras propuestas.
- Proponer normas técnicas y legales tendientes a unificar y simplificar la gestión vial.

Al efecto, la DNV está facultada para la firma de convenios con los organismos de vialidad de las provincias para la construcción y conservación de caminos nacionales (Decreto-ley 505/58, Art. 37).

4.2 PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El **Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS)**, creado por Ley de Ministerios N° 13.757, funciona bajo la órbita del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno del poder Ejecutivo Provincial y es la autoridad de aplicación de las Leyes 11.720 y 11.723. Conforme su ley de creación, es competencia del OPDS:

- Planificar, formular, proyectar, fiscalizar, ejecutar la política ambiental, y preservar los recursos naturales; ejerciendo el poder de policía, y, fiscalizando todo tipo de efluentes, sin perjuicio de las competencias asignadas a otros organismos.
- Planificar y coordinar con los organismos competentes, la ejecución de programas de educación y política ambiental destinada a mejorar y preservar la calidad ambiental, participando en la ejecución de la misma a través de la suscripción de convenios con otros organismos públicos y/o privados, municipales, provinciales, nacionales, e internacionales.
- Intervenir en la conservación, protección y recuperación de reservas, áreas protegidas, y bosques, de los recursos naturales y de la fauna silvestre, del uso racional y recuperación de suelos, de protección y preservación de la biodiversidad, diseñando e implementando políticas a esos fines.
- Desarrollar acciones tendientes a diversificar la matriz energética provincial a través de las energías generadas por medio de fuentes renovables, alternativas o no fósiles.
- Promover la investigación y el uso de fuentes alternativas de energía, y desarrollar políticas orientadas a la sustentabilidad y eficiencia energética en el sector público y privado como prevención del cambio climático; y acciones tendientes a la promoción y la instalación de unidades de generación energética a partir de fuentes renovables o no fósiles tendientes a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Ejecutar las acciones conducentes a la fiscalización de todos los elementos que puedan ser causa de contaminación del aire, agua, suelo y, en general, todo lo que pudiere afectar el ambiente e intervenir en los procedimientos para la determinación del impacto ambiental.

- Fiscalizar, en el ámbito de su competencia, a los organismos que tengan a su cargo aspectos de la ejecución de la política ambiental que fije el Poder Ejecutivo.
- Intervenir en los procedimientos de prevención, determinación, evaluación y fiscalización en materia de residuos, sin perjuicio de los lineamientos que establecen las Leyes 11.347, 11.720, 13.592, de las obligaciones que en ellas se establecen para los Municipios y del Decreto-Ley 9.111/78.
- Elaborar y ejecutar programas sobre el ecosistema del Delta Bonaerense y de las demás cuencas del territorio de la provincia de Buenos Aires, en coordinación con otros organismos competentes en la materia.

La estructura organizativa está dada por el Decreto PEP N°23/2007, conforme el cual las áreas con incumbencia a los efectos del trámite de EIA del proyecto son la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental; y la Dirección Provincial de Residuos.

La **Agencia Provincial del Transporte**, creada por decreto PEP N°1018/2010, en la órbita del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros (Decreto PEP N°2/2011), tiene como atribuciones propias:

- Intervenir técnica y jurídicamente en las cuestiones relacionadas con el transporte fluvial, carretero y ferroviario, coordinando acciones con otros organismos nacionales o provinciales.
- Proponer y elaborar los proyectos de planificación del transporte en el ámbito provincial, realizando los análisis y estudios necesarios y coordinando pautas y criterios con organismos municipales, provinciales y nacionales.
- Coordinar, organizar y programar los análisis y estudios requeridos para la solución de los problemas relacionados con el tránsito y proponer las reglamentaciones pertinentes, en coordinación con los organismos competentes.
- Planificar, controlar, operar y promocionar el transporte público de pasajeros y carga.
- Desarrollar la infraestructura aeronáutica provincial en coordinación con otras áreas y organismos
- Intervenir en los estudios de costos, determinación de tarifas y concesiones de servicios públicos de transporte.
- Efectuar la planificación del servicio público de transporte en jurisdicción provincial.
- Proyectar e impulsar el dictado de normas relacionadas con la contratación y conservación de los servicios públicos de transporte.
- Ejercer la fiscalización de la actividad privada prestataria del servicio público, sin perjuicio de las competencias asignadas a los entes de control.
- Analizar la factibilidad de nuevas prestaciones en materia de servicio público de transporte, procurando la mayor satisfacción de los usuarios, y coordinando el accionar con los organismos de la administración nacional con competencia en la materia.
- Coordinar el funcionamiento del Ente Regulador de la Verificación Técnica Vehicular, y de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, administrando la aplicación de sus recursos.
- Establecer procedimientos eficaces para crear un marco regulatorio del servicio público de transporte, promoviendo la participación de las asociaciones de usuarios y consumidores que se encuentren registradas conforme a la normativa vigente.

La **Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires**, tiene como funciones:

- Efectuar la programación, proyecto y ejecución de todas las obras de equipamiento social contempladas en los planes de obra de la provincia de Buenos Aires o con financiamiento externo a ella.

- Organizar, programar y coordinar la aplicación de la planificación determinada para el sector, como así también analizar y formular las propuestas correspondientes a las obras públicas de arquitectura.
- Efectuar la programación necesaria a los planes de obras, estudios y toda otra previsión conducente al logro del desarrollo de los temas de su competencia, en coordinación con las áreas correspondientes de otras jurisdicciones.
- Coordinar acciones comunes con las jurisdicciones y organismos del orden provincial.
- Administrar y coordinar la elaboración de los estudios y proyectos de las obras de arquitectura contempladas en los planes de obras aprobadas para la provincia.
- Administrar y supervisar la ejecución de las obras públicas de acuerdo a las leyes y normas aprobadas, evaluar, elaborar y elevar a los organismos correspondientes para su aprobación las modificaciones que surjan en los proyectos en ejecución ante problemas y/o alteraciones que estas exijan.
- Efectuar los análisis necesarios dentro del área de su competencia para el dictado de normas relacionadas con la contratación, construcción y conservación de las obras públicas que sirvan de referencia a los organismos del ámbito de la provincia.
- Promover la investigación tecnológica y la actualización de normas legales y técnicas aplicables a las obras de la Repartición.
- Arbitrar en cuestiones de controversia suscitadas en el ámbito de la obra pública.
- Intervenir en las concesiones y licitaciones de explotación de obra y en las tareas de fiscalización, como así también en la confección y registro de contratos, confección de pliegos y legajos, evaluación de resultados en las etapas concluidas y final de obra.
- Supervisar la actividad empresarial por ejecución de las obras, efectuando el control de calidad de las mismas dentro del área de su competencia.
- Asesorar y brindar asistencia técnica a los Municipios sobre temas de equipamiento urbano y social.
- Promover convenios/o programas de coparticipación con Municipio y entidades de bien público.
- Organizar y supervisar programas de obras destinadas a la puesta en valor, mantenimiento, seguridad, mejora y ampliación de la infraestructura edilicia.
- Atender las cuestiones que hacen a la administración financiera, patrimonial, de recursos humanos, de apoyo administrativo y organizativo en su jurisdicción.
- Intervenir en la organización del consejo de Obras Públicas y en la Comisión de Clasificación del registro de empresas contratistas de obras públicas y de consultoría relacionadas con ellas, con arreglo a la legislación Provincial vigente.
- Organizar, dirigir y administrar las acciones que atiendan a la ornamentación y embellecimiento de los edificios y espacios públicos, impulsando el desarrollo de las artes plásticas en el {ámbito provincial.
- Designar los integrantes de las comisiones de técnicos conformadas para expedirse en adicionales de obra, reclamos de las contratistas y estudios de las propuestas realizadas en las licitaciones de obras.

4.3 MUNICIPALIDAD DE LA MATANZA

Conforme el régimen municipal de la Provincia de Buenos Aires, descripto mas arriba, el órgano ejecutivo de la Municipalidad de la Matanza cuenta con dos áreas de su administración con incumbencia primaria en la gestión del proyecto; a saber:

- La **Secretaría de Tránsito y Transporte**, que tiene como atribución el **ordenamiento del tránsito dentro del municipio y la aplicación de la normativa de seguridad vial**.
- La **Secretaría de Obras y Servicios Públicos**, cuyas funciones son el planeamiento, construcción, ampliación, reparación y conservación de las obras públicas, en el ámbito del Distrito. Tiene a su cargo el control, supervisión y seguimiento de la ejecución de planes y programas de obras, en lo que respecta al cumplimiento de las normas, especificaciones, proyectos y propuestas autorizados, en materia vial, de infraestructura de servicios como los de alumbrado, agua, cloacas, entre otros.
- La **Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable**, que asiste en la implementación de la política ambiental y en los aspectos técnicos relativos a su gestión, con el objeto de mejorar y preservar la calidad ambiental y la diversidad biológica en el ámbito del distrito. Su función es la de intervenir en el ordenamiento ambiental del territorio mediante la fiscalización del cumplimiento de las normas que regulan la materia y el ejercicio del poder de policía ambiental, en concurrencia con otras autoridades de aplicación, para lo cual dispone de un cuerpo de inspectores. Además, tiene a su cargo el diagnóstico de la situación ambiental municipal; la elaboración de regímenes normativos; la erradicación y saneamiento de basurales y otros ambientes degradados; el fortalecimiento de mecanismos de participación ciudadana en materia ambiental y la difusión de información sobre problemáticas de este tipo; y la coordinación de acciones y programas con otros organismos públicos y privados..

5. LAS POLITICAS OPERACIONALES DEL BANCO MUNDIAL.

En función de la relación con el organismo internacional de financiamiento, es dado advertir la existencia de normas emitidas por éste, que constituyen un mecanismo estructurado para analizar asuntos ambientales y sociales de los proyectos, para identificar problemas y potenciales disputas legales durante la ejecución y operación del proyecto a financiar.

Las políticas de salvaguarda tienen por fin atender estos puntos críticos oportunamente y, con ello, asegurar la sustentabilidad del proyecto. En este orden de ideas, las Políticas de Salvaguarda persiguen tres grandes objetivos:

- a) Asegurar que los asuntos ambientales y sociales se evalúen en el proceso de preparación y decisión del proyecto;
- b) Reducir y manejar riesgos de un programa o proyecto; y
- c) Proveer mecanismos para la consulta y divulgación de información.

Según los efectos resultantes de los proyectos financiados por el organismo internacional, las normas de Política Operacional (O.P. por sus siglas en inglés) han sido divididas en tres temas:

Políticas ambientales:

OP 4.01 – Evaluación Ambiental;
OP 4.04 – Hábitat naturales;
OP 4.09 – Control de Plagas;
OP 4.36 - Bosques;
OP 4.37 – Seguridad de presas.

Políticas sociales:

- OP 4.12 - Reasentamiento involuntario;
- OP 4.20 – Pueblos indígenas;
- OPN 11.03 –Patrimonio Cultural Físico.

Políticas jurídicas:

OP 7.50 –Aguas Internacionales;
OP 7.60 – Territorios en disputa.

Conforme la matriz de impacto del proyecto y tal como se colige de la simple lectura de la enumeración, la Política de salvaguardia con relevancia y aplicación al presente es la OP 4.12. y la OP 4.01.

En tal sentido, que tanto la legislación del derecho positivo en materia ambiental de las jurisdicciones involucradas como las medidas de mitigación previstas en el diseño de proyecto, dan suficiente y satisfactorio cumplimiento con las exigencias allí previstas.

Por último, cabe señalar que estas guías no integran el plexo jurídico del derecho positivo ambiental argentino, en cualquiera de sus jurisdicciones, sino que se circunscriben a las pautas contractuales que hacen a la relación entre el ente ejecutor del proyecto y el organismo de financiamiento.

6. ANÁLISIS LEGAL DEL MARCO DE REASENTAMIENTO

Del estudio y análisis del diseño de proyecto surge que no se prevén afectaciones a la propiedad privada por las obras a realizar en la traza. Sin embargo se ha identificado la afectación indirecta de puestos comerciales informales registrados en la intersección de la Ruta 3 con la 21 que en la actualidad dependen casi exclusivamente del movimiento de personas que efectúan trasbordos entre colectivos (paradas frentistas a estos puestos) y el tren y que, bajo la situación con proyecto, dada la presencia de la CTI González Catán y su propuesta de trasbordo en su interior, perderán el movimiento de personas del que hoy dependen (no habrá paradas de colectivos, todos los trasbordos de la intersección se nuclearán en el CTI González Catán).

Sin perjuicio de esto, a continuación se realiza una breve reseña del plexo jurídico institucional del derecho positivo aplicable en materia de afectación de la propiedad, a la luz de los lineamientos a respetar dados por las políticas operacionales de salvaguarda del organismo de financiación.

En tal sentido, cabe señalar que en aras del proyecto en examen, las jurisdicciones involucradas han suscripto en fecha 08 de agosto de 2014 el “ACTA ACUERDO DE COOPERACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DEL “PROYECTO DE TRANSPORTE PUBLICO MASIVO (BRT) EN LA RUTA NACIONAL N°3 (RN3)”.

En función de este acuerdo, la gestión relativa a las medidas de mitigación para la afectación de la propiedad y cualquier desplazamiento, resultante de los impactos del proyecto, puede asumirse por el nivel provincial o municipal, sin perjuicio de la jurisdicción y demanio de la Ruta Nacional N°3.

El Marco de Política de Reasentamiento se apoya en las normas aplicables de carácter internacional ratificadas por el Gobierno de la República Argentina, en las declaraciones y garantías constitucionales y normas nacionales y provinciales, así como en los principios generales del derecho, jurisprudencia y doctrina que establecen las pautas para la adquisición de predios, la tasación de los bienes afectados y la protección de los derechos fundamentales de personas desplazadas por proyectos de desarrollo.

El ordenamiento jurídico argentino reconoce, consagra y garantiza la inviolabilidad de la propiedad privada en el texto de su Constitución Nacional. En consecuencia, cuenta con un plexo normativo - en el orden nacional y provincial- que establece el procedimiento expropiatorio a través del cual los Estados o sujetos expropiantes pueden privar y quitar la propiedad a los particulares, en el interés superior de la utilidad pública y el bien común, de manera tal que no lesione las garantías constitucionales antedichas.

Este marco jurídico expropiatorio satisface las exigencias troncales y sustanciales de la política de salvaguardia del Banco Mundial para los reasentamientos involuntarios plasmadas en la Directriz Operacional del Banco Mundial N°4.12 (Reasentamiento Involuntario). La justa indemnización que estas normas regulan buscan reestablecer la situación patrimonial del sujeto expropiado en las mismas condiciones que se encontraba antes de ser privado de su propiedad.

6.1 NORMAS RELACIONADAS CON EL REASENTAMIENTO POBLACIONAL

La República Argentina no cuenta con una normativa que regule específicamente brindar un servicio de asistencia y asesoramiento para la relocalización, reasentamiento, readquisición de inmuebles y restablecimiento de los medios de subsistencia a las personas que -como consecuencia de la ejecución de proyectos de infraestructura- deban ser desalojados de su lugar de residencia habitual o lugar de comercio.

No obstante, existe un plexo normativo genérico, conformado por normas, tanto nacionales como internacionales, que definen las obligaciones que asume el estado de propiciar a todos los habitantes lo conducente al desarrollo humano, a un ambiente sano, al progreso económico con justicia social y al acceso a una vivienda digna. Derechos todos, de incidencia en la cuestión en análisis, que se encuentran previstos en la Constitución Nacional, -que incluso ha incorporado a partir de su reforma del año 1994, una serie de pactos y tratados internacionales en materia de derechos humanos, dándoles jerarquía constitucional-, y en normas de inferior rango, como la ley de expropiación o la de Política Ambiental Nacional.

El marco jurídico expropiatorio del derecho positivo argentino y de la Provincia de Buenos Aires satisface las exigencias troncales y sustanciales de la política de salvaguardia del Banco Mundial para los reasentamientos involuntarios plasmadas en la Directriz Operacional 4.12. La justa indemnización que estas normas buscan reestablecer la situación patrimonial del sujeto expropiado en las mismas condiciones que se encontraba antes de ser privado de su propiedad.

En todos los casos, los regímenes jurídicos y políticas de las instituciones multilaterales de financiamiento procuran una indemnización al afectado por una obra pública que refleje las pérdidas sufridas, de acuerdo a las condiciones de mercado, dejando fuera de este rubro aquellas cuestiones que carecen de asidero objetivo, como pueden ser las especulaciones inmobiliarias o eventuales “plusvalías” dadas por contextos circunstanciales. Las políticas del Banco Mundial (OP 4.12) determinan esquemas de valoración de activos en base al “costo de reposición” como una cantidad de dinero suficiente para reponer los activos perdidos y los costos de transacción, previéndose la asistencia adicional en el caso de no contemplarse en la legislación local esta definición.

Las demás exigencias, relativas a la asistencia para la relocalización de asentamientos, tanto habitacionales como productivos, mediante la implementación de los “instrumentos de reasentamiento” previstos a partir del párrafo 25 de la OP 4.12 (Planes de reasentamiento, marcos de políticas de reasentamiento, y normas de procedimiento) quedan amparados por el plexo jurídico cuya aplicabilidad es concurrente con el régimen expropiatorio y suplidas por la actividad de fomento y bienestar social de la función administrativa que ejerce el poder ejecutivo de cada jurisdicción.

Respecto del primero, la legislación de presupuestos mínimos ambientales dictada conforme la manda del artículo 41 de la CN, establece la obligatoriedad de implementar -como instrumento de gestión- el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de todo proyecto o actividad susceptible de generar daño al ambiente. Si bien esta legislación establece los lineamientos de la política ambiental de todo orden jurisdiccional en todo el territorio de la Nación, enfoca entre sus objetivos la finalidad de “... *posibilitar la sustentabilidad ecológica, económica y social del desarrollo...*” (Arg. Art. 4, Ley 25675). Asimismo, debe tenerse presente, según el caso, la concurrencia de marcos regulatorios sectoriales según actividad en cuanto a los contenidos que puedan alcanzar los estudios de factibilidad que prevean.

Implicancias para el proyecto:

En cumplimiento de estas normas y de la política de la OP 4.12, el gobierno municipal y la UEP, en razón de una política social que busca mitigar los efectos sociales nocivos de los proyectos de obras de infraestructura, encaran acciones de asistencia para la relocalización de los afectados por el proyecto conforme un Plan de Reasentamiento. Estas acciones, vale aclarar, no surgen de los mecanismos legales previstos por las normas expropiatorias y son extrañas a ellas.

Cada uno de los subproyectos de los componentes Integración del sistema de transporte y Mejoramiento de la seguridad vial y el control ambiental que se desarrollen en el AMBA y cuenten con el financiamiento del Banco Mundial, se fundamenta en estas normas como en el Marco de Política de Reasentamiento, que integra el procedimiento legal expropiatorio con las acciones de asistencia fuera de este marco legal.

Asimismo, cabe adelantar que el marco legal del régimen expropiatorio que hace a la garantía constitucional de inviolabilidad de la propiedad, no tiene por objeto los casos de afectación de actividades o bienes que no sean considerados una “propiedad” en el sentido que le atribuye el derecho positivo argentino, fundado siempre en un título legítimo.

6.2 NORMAS RELACIONADAS CON LA ADQUISICIÓN DE PREDIOS⁶

La Constitución de la Nación Argentina consagra, en el artículo 17, el principio de la inviolabilidad de la propiedad y establece que ningún habitante puede ser privado de ella, sino en virtud de sentencia fundada en ley. También pauta que en los casos en que se proceda a la expropiación por causa de utilidad pública, la misma deberá ser calificada por ley y que previo a la expropiación se debe proceder a la indemnización.

A su vez, la Constitución de la Provincia de Buenos Aires establece en el artículo 31 que la propiedad es inviolable y ningún habitante de la Provincia puede ser privado de ella, si no en virtud de sentencia fundada en ley. La expropiación por causa de utilidad pública debe ser calificada por ley y previamente indemnizada

Así, la expropiación de tierras para la ejecución de obras de utilidad pública, fundada en una ley previa que lo declara, no constituye un desplazamiento arbitrario, en tanto las normas de expropiación nacionales y provinciales aseguran la justa indemnización del valor de la propiedad de la cual se ve privado el sujeto desplazado o expropiado, y prevén:

- Los principios en los que se basa esta indemnización
- Los métodos de valuación del bien objeto de la expropiación
- Las acciones judiciales y procedimientos para la defensa de los derechos de los sujetos expropiados, que abarca el cuestionamiento de los fundamentos de la expropiación, la impugnación de la valuación del bien y el monto de la indemnización, la retrocesión del bien expropiado al particular en determinados casos y otros institutos que el particular puede hacer valer ante la autoridad judicial en defensa de sus derechos.

⁶ Ver: ARGENTINA: Proyecto de Desarrollo de la Inversión Sustentable en Infraestructura en la Provincia de Buenos Aires – P105288-AR. Marco de Política de Reasentamiento Involuntario.

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2011/09/07/000020953_20110907152346/Rendered/PDF/RP11850SPANISH0ente0Agosto017002011.pdf

6.3 NORMAS Y CRITERIOS APLICABLES A OCUPANTES DEL ESPACIO PÚBLICO.

El espacio público donde se situarán las obras de infraestructura del proyecto pueden estar ocupadas por particulares que ejercen allí su actividad comercial.

La situación jurídica de éstos frente a la necesaria liberación de este espacio para la ejecución de las obras, depende del título en virtud del cual detentan el uso de este espacio:

Uso común: la ley local permite el ejercicio de la actividad sin necesidad de permiso o autorización por parte de la autoridad, caracterizándolo como un uso común. En este caso, no corresponde a derecho ninguna indemnización por el desplazamiento de la actividad desarrollada en el espacio público a raíz de la ejecución de las obras en él, como así tampoco de los perjuicios resultantes para quienes la ejerzan.

Ocupación ilegítima: el uso del espacio público es ejercido sin autorización alguna por parte de la autoridad competente. Al igual que en el caso anterior, no corresponde indemnización alguna de acuerdo al marco legal expropiatorio, dado que estos ocupantes no poseen derecho alguno exclusivo que se vea afectado por el inicio de las obras.

Permiso precario: En este caso, el particular ha sido autorizado por la autoridad competente para ejercer en el espacio público su comercio. Este permiso no otorga al permisionario ningún derecho frente al Estado y no constituye por sí un derecho adquirido dentro de su patrimonio, protegido como propiedad en el concepto de la garantía constitucional (art 17, CN) y tal como lo entiende nuestra Corte Suprema de Justicia de la Nación⁷. Tiene entonces *carácter precario*, en tanto es susceptible de revocación *ad nutum* por la autoridad que lo otorgó, en cualquier momento y por razones de oportunidad, mérito y/o conveniencia, basadas en el interés público y en tanto no sea arbitraria e irrazonable. Esta revocación del permiso no acarrea indemnización alguna, dado que no se entiende un derecho patrimonial adquirido.

Concesión de uso: esta concesión es otorgada por la autoridad competente local como un derecho de uso especial y exclusivo sobre el espacio público y engendra para su titular un derecho público subjetivo oponible ante la autoridad y terceros y constituye un derecho adquirido dentro del patrimonio de aquél. Por ello, esta concesión no es revocable *ad nutum*, y su revocación debe ser indemnizada conforme el Art. 17 de la CN.

Sin perjuicio de la variedad de casos en que corresponda o no -según su situación jurídica- una indemnización conforme las normas expropiatorias, la asistencia para la relocalización y restablecimiento de los medios de subsistencia se insertará en el marco del Plan de Reasentamiento elaborado según el *Marco de Políticas de Reasentamiento del PTUMA*⁸. Estas medidas, fuera del mecanismo legal expropiatorio, dan cumplimiento con la política de la OP 4.12.

⁷ CSJN, Fallos, 145:327.

⁸ Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas de la Argentina (PTUMA), Secretaria de Transporte de la Nación.

Implicancias para el proyecto:

El proyecto en examen no prevé intervenciones que afecten la propiedad privada de los particulares con carácter expropiatorio, conforme el derecho positivo nacional. Según el análisis de los impactos que surge de la evaluación socio-ambiental del proyecto, las obras afectarán de manera indirecta una cantidad determinada de actividades comerciales informales localizados en espacios públicos (puesteros), los que no gozan de un título reconocido por la ley y el derecho administrativo –ni siquiera precario- que habilite formalmente su ocupación, con el consecuente derecho subjetivo patrimonial afectado y a ser resarcido ante la ocupación del espacio por la obra pública.

Así, el reasentamiento de la actividad informal, como consecuencia de un impacto de las obras, no se encuentra enmarcado bajo el régimen expropiatorio provincial ni el nacional; sin perjuicio de las acciones posibles de relocalización y asistencia a implementar en el marco de políticas de reasentamiento del PTUMA, como una medida de mitigación especialmente prevista en el EsIA del presente proyecto (Plan de Ocupantes del Espacio Público, ver Capítulo 7 – Medidas de Mitigación y Plan de Manejo Ambiental y Social).

Las medidas de mitigación de los efectos directos e indirectos sobre este tipo de asentamientos superan ampliamente la cobertura legal del régimen expropiatorio, conforme la garantía constitucional de la propiedad privada. Asimismo, las actividades afectadas por los impactos del proyecto sobre los puestos comerciales informales no implican una intervención y afectación de la propiedad privada en tanto no son reconocidos como tal por el derecho positivo argentino, según el alcance del concepto de “propiedad” en su acepción del derecho civil y de derecho público.

6.4 TRATADOS INTERNACIONALES SOBRE DERECHOS HUMANOS INCORPORADOS A LA CONSTITUCIÓN NACIONAL

La Constitución Argentina otorga a través del Art. 75, inciso 22, rango constitucional a los tratados de derechos humanos ratificados por el Estado.

La jerarquía constitucional de los tratados internacionales implica, necesariamente, condicionar el ejercicio de todo el poder público, incluido el que ejerce el Poder Ejecutivo, al pleno respeto y garantía de estos instrumentos. La violación de los tratados de derechos humanos, dada la jerarquía constitucional que se les reconoce, configura una violación de la Constitución. Es por esto que, las distintas áreas del gobierno deben velar por el cumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas por la Argentina en materia de derechos humanos. Enumeramos a continuación las partes pertinentes de esta normativa internacional:

6.4.1 Convención Americana sobre derechos humanos – “Pacto de San José de Costa Rica”

La Convención Americana sobre Derechos Humanos establece, en el artículo 21 correspondiente a la Propiedad Privada.

1. Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar tal uso y goce al interés social.
2. Ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de indemnización justa, por razones de utilidad pública o de interés social y en los casos y según las formas establecidas por la ley.

6.4.2 Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre

Derecho a la preservación de la salud y al bienestar:

Artículo XI: Toda persona tiene derecho a que su salud sea preservada por medidas sanitarias y sociales, relativas a la alimentación, el vestido, la vivienda y la asistencia médica, correspondientes al nivel que permitan los recursos públicos y los de la comunidad.

Derecho a la propiedad:

Artículo XXIII: Toda persona tiene derecho a la propiedad privada correspondiente a las necesidades esenciales de una vida decorosa, que contribuya a mantener la dignidad de la persona y del hogar.

6.4.3 Declaración de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas

Artículo 17

1. Toda persona tiene derecho a la propiedad, individual y colectivamente.
2. Nadie será privado arbitrariamente de su propiedad.

Artículo 22

Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad.

Artículo 25

1. Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.

6.4.4 Principios Rectores de los Desplazamientos Internos de las Naciones Unidas.

Principio 6

1. Todo ser humano tendrá derecho a la protección contra desplazamientos arbitrarios que le alejen de su hogar o de su lugar de residencia habitual.
2. La prohibición de los desplazamientos arbitrarios incluye los desplazamientos:
 - en casos de proyectos de desarrollo en gran escala, que no estén justificados por un interés público superior o primordial;

Principio 7

1. Antes de decidir el desplazamiento de personas, las autoridades competentes se asegurarán de que se han explorado todas las alternativas viables para evitarlo. Cuando no quede ninguna alternativa, se tomarán todas las medidas necesarias para minimizar el desplazamiento y sus efectos adversos.
2. Las autoridades responsables del desplazamiento se asegurarán en la mayor medida posible de que se facilita alojamiento adecuado a las personas desplazadas, de que el desplazamiento se realiza en condiciones satisfactorias de seguridad, alimentación, salud e higiene y de que no se separa a los miembros de la misma familia.
3. Si el desplazamiento se produce en situaciones distintas de los estados de excepción debidos a conflictos armados y catástrofes, se respetarán las garantías siguientes:
 - se adoptarán medidas adecuadas para facilitar a los futuros desplazados información completa sobre las razones y procedimientos de su desplazamiento y, en su caso, sobre la indemnización y el reasentamiento;
 - se recabará el consentimiento libre e informado de los futuros desplazados;
 - las autoridades competentes tratarán de hacer intervenir a las personas afectadas, en particular las mujeres, en la planificación y gestión de su reasentamiento;

6.4.5 Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

Artículo 11

1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.

Implicancias para el proyecto:

Según el diseño del proyecto, se prevé una afectación sobre:

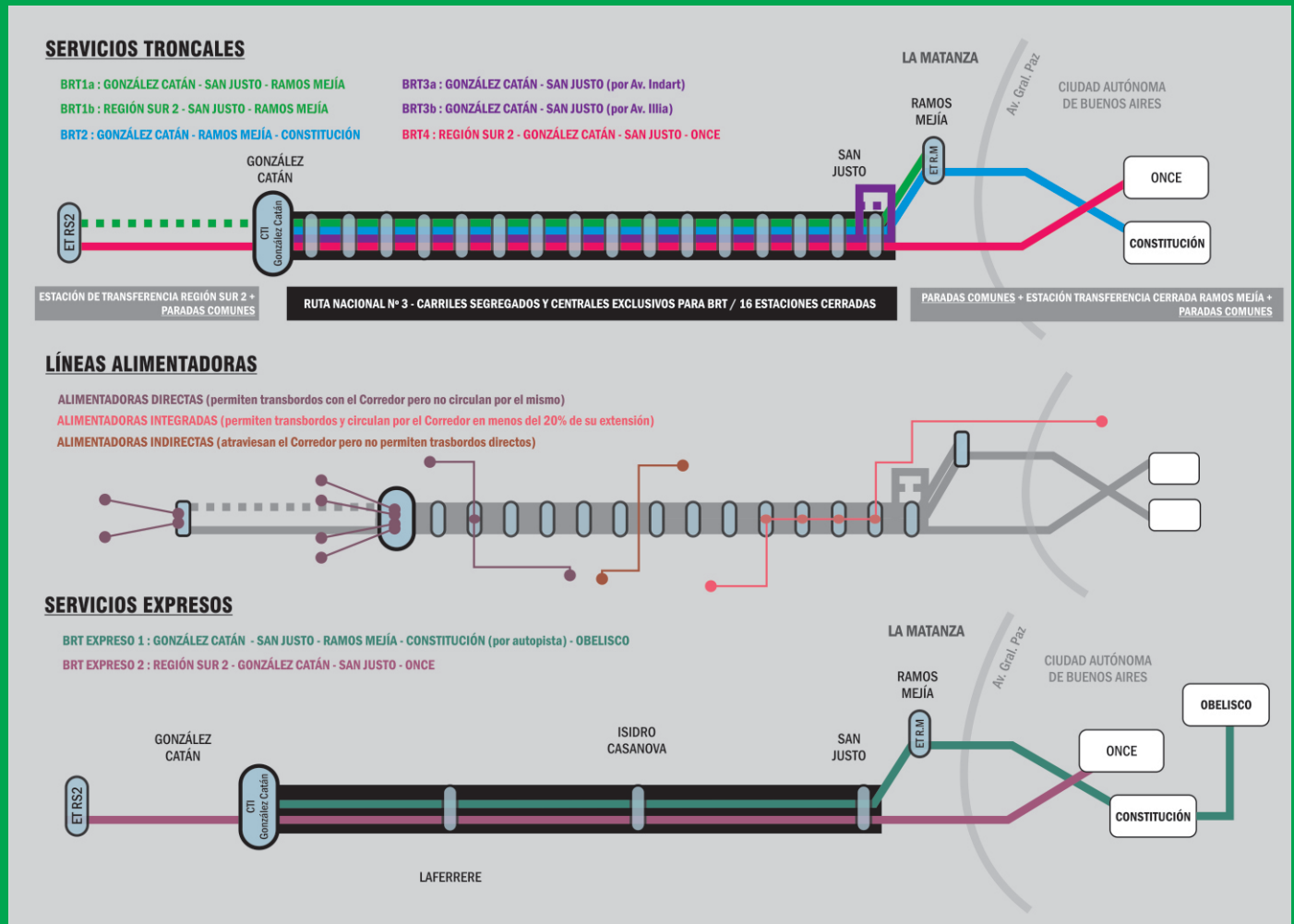
- Puestos informales establecidos, con ocupación ilegítima del espacio público y sin autorización administrativa, al margen de la Ruta 21 intersección Ruta 3, en zonas de paradas y detención de unidades de transporte público que se verán afectados por el traslado de infraestructura para trasbordos a la CTI González Catán.

Ahora bien, estas actividades no cuentan con una autorización siquiera precaria para el ejercicio de su actividad, como así tampoco para el asentamiento o la ocupación del espacio público, no es aplicable el régimen expropiatorio de la Ley 5708, que requiere como presupuesto afectar un bien de propiedad privada de un particular constituido en base a un título válido.

Los casos identificados, deben ser comprendidos en acciones y medidas propias que se desarrollen dentro del marco de política de reasentamiento del PTUMA⁹.

⁹ http://www.ptuma.gob.ar/areas/amba/marco_de_politicas_de_reasentamiento.pdf

Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza-CABA



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

TOMO II

INFORME FINAL
JUNIO, 2015

Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza-CABA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

CAPÍTULO 4 – LÍNEA DE BASE AMBIENTAL Y SOCIAL

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	MEDIO ANTRÓPICO	5
2.1	ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES	5
2.2	ASPECTOS HISTÓRICOS	9
2.3	ASPECTOS SOCIODEMOGRÁFICOS	12
2.3.1	Población: crecimiento, estructura según sexo y edad.	12
2.3.2	Educación	22
2.3.3	Salud	26
2.3.4	Aspectos Habitacionales	28
2.3.5	Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)	36
2.4	ASPECTOS ECONÓMICOS	39

2.4.1	Empleo	39
2.4.2	Actividades Productivas	40
2.5	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTOS URBANOS	44
2.5.1	Infraestructura de Transporte	44
2.5.2	Infraestructura de Servicios	54
2.5.3	Equipamientos	64
2.6	ASPECTOS TERRITORIALES	73
2.6.1	Ordenamiento Territorial	73
2.7	RELEVAMIENTO DE FRENTISTAS	80
2.7.1	Metodología	81
2.7.2	Infraestructura vial y de circulación	88
2.7.3	Actividades comerciales y productivas informales	89
2.7.4	Equipamiento sobre corredores centrales	91
2.7.5	Relevamiento Estaciones Cerradas y Obras Particulares	95
2.7.6	Relevamiento Tramos entre Estaciones	115
2.7.7	Análisis de Sensibilidad	131
2.8	ACTORES SOCIALES	137
2.9	PATRIMONIO HISTÓRICO, CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO	141
2.9.1	Patrimonios Histórico y Cultural	141
2.9.2	Patrimonio Arqueológico	142
3.	MEDIO NATURAL	147
3.1	CLIMATOLOGIA	148
3.2	GEOLOGÍA	156
3.2.1	Estratigrafía	157
3.3	GEOMORFOLOGÍA	161
3.4	EDAFOLOGÍA	164
3.5	HIDROLOGÍA	167
3.5.1	Cursos de Agua Interceptados	170
3.6	HIDROGEOLOGÍA	173

3.7	MEDIO BIÓTICO	175
3.7.1	Vegetación Original del Área de Estudio	175
3.7.2	Estado Actual de la Vegetación	177
3.7.3	Arbolado Urbano	178
3.7.4	Fauna	187
3.8	ÁREAS PROTEGIDAS	188
4.	BIBLIOGRAFÍA	191

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo fundamental de este Capítulo del estudio es evaluar y caracterizar la zona donde se desarrollará el proyecto, para lo cual se ha obtenido información tanto de aspectos físicos, biológicos, socioeconómicos y culturales correspondientes al área de influencia directa e indirecta, lo que permitirá evaluar luego los probables impactos ambientales.

Considerando el trazado del nuevo sistema BRT que se analiza en este estudio dentro de la provincia de Buenos Aires, se considera como área de influencia regional a todo el partido de La Matanza. Como área de influencia directa se identifica a la población frentista e inmediata a la misma de la Ruta Nacional N° 3 entre la Ruta Provincial N° 21 hasta la Av. Presidente Perón y luego la vinculada a las Estaciones de Transferencia Sunchales (o Región Sur 2) y Ramos Mejía

Teniendo en cuenta que el área de estudio se caracteriza por un alto grado de antropización, se inicia este capítulo exponiendo las principales características del medio social en aspectos tales como las jurisdicciones involucradas, su conformación histórica, aspectos sociodemográficos, económicos, infraestructura y equipamientos. La principal fuente de información para tales aspectos ha sido la secundaria. Luego se incluyen los resultados del relevamiento desarrollado para la caracterización de usos e infraestructura de frentistas vinculados directamente al proyecto. Finalmente, en relación al medio antrópico se presenta un apartado sobre el patrimonio histórico y luego, el listado de actores sociales vinculados al proyecto y área bajo estudio.

En relación al medio natural, se realiza una descripción, en base a bibliografía antecedente, de las características principales, tales como: climatología, geología, geomorfología, edafología, hidrología e hidrogeología. Sobre el medio biótico un apartado sobre la vegetación original del área bajo estudio y la situación actual de la misma; la fauna y las áreas naturales protegidas de la región. Se destaca el relevamiento de arbolado urbano efectuado, identificándose aquellos que potencialmente por el desarrollo de las obras deban ser removidos.

2. MEDIO ANTRÓPICO

2.1 ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES

El partido de La Matanza se encuentra ubicado en el segundo cordón del Conurbano Bonaerense, dentro del sector denominado Gran Buenos Aires. El distrito limita al noroeste con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires – CABA- (Avenida General Paz), al sudoeste con Cañuelas y Marcos Paz, mientras que al sudeste con los partidos de Lomas de Zamora y Esteban Echeverría (Río Matanza); y al noroeste con Morón (Avenida Don Bosco) y Tres de Febrero (Avenida Díaz Vélez y República). Su territorio forma parte de la cuenca Matanza-Riachuelo, conocido por sus altos índices de contaminación¹.

La denominación Conurbano Bonaerense refiere al conjunto de los 24 Partidos del Gran Buenos Aires, los cuales se encuentran divididos en “coronas” o “cordones” conurbanos. Según el INDEC, la noción de “cordón” tiene una connotación estrictamente de continuidad geográfica; el “primer cordón” se representa en general como un anillo de partidos que rodean a la Ciudad de Buenos Aires; y el “segundo cordón” como un anillo sucesivo que abarca partidos más alejados de la Ciudad de Buenos Aires. Algunos autores refieren a veces de un “tercer cordón”.² El partido La Matanza, debido a su extensión, forma parte y está sectorizado de acuerdo a los dos primeros anillos. Cada uno se encuentra diferenciado por su estructura sociodemográfica, a continuación se presenta la caracterización según la Secretaría de Desarrollo Social de La Matanza³:

- Primer cordón: tiene una estrecha vinculación con la ciudad de Buenos Aires representando una extensión comercial e industrial de esta. Involucra las localidades de entre la Av. Gral Paz y R4 Camino de Cintura entre las que se encuentran: Ramos Mejía, Villa Luzuriaga, San Justo, La Tablada, Villa Madero, Tapiales, Aldo Bonzi y Ciudad Evita.
- Segundo cordón: es el sector que obtuvo el mayor crecimiento de población en el período intercensal 2001-2010. Los barrios se encuentran asociados a las industrias y sus obreros. Posee la mayor cantidad de organizaciones sociales y de obreros desocupados tiene debido a que fue el lugar que concentraba industrias que fueron cerradas en la década de 1990. El sector de la Av. Carlos Casares y RN3 fue un lugar de visibilización de reclamos de grupos piqueteros durante el período de recesión económica. Involucra las localidades desde R4 Camino de Cintura hacia calle Int. F. P. Russo entre las que se encuentran: Rafael Castillo, Isidro Casanova y Gregorio de Laferrere.
- Tercer Cordón: es el sector semi-rural del partido. Posee la mayor cantidad de población infantil, menor presencia de instituciones. Actualmente es el sector que mayor cantidad de mujeres se incorporaron al mercado laboral por lo que requieren de mayor presencia de instituciones dedicadas al cuidado de salud y educación de primera infancia y niños. Involucra a las localidades desde Int. F. P. Ruso hasta el límite S del partido entre las que se encuentran: González Catán, 20 de junio y Virrey del Pino.

¹ ACUMAR (Autoridad de Cuenca de Matanza – Riachuelo) - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. 2014. “Cuenca Matanza – Riachuelo. Manual para inspectores”. Informe publicado en el marco del Proyecto PNUD ARG 08/014 “Apoyo al Desarrollo de Capacidades de la Subsecretaría de Control y Fiscalización Ambiental y Prevención de la Contaminación”. Disponible en: [http://www.ambiente.gov.ar/archivos/web/Pnud08/file/Manual_Inspectores_New\(1\).pdf](http://www.ambiente.gov.ar/archivos/web/Pnud08/file/Manual_Inspectores_New(1).pdf)

² Eure, 2000.

³ Entrevista realizada al Secretario de Desarrollo Social de La Matanza Nicolás Fusca el día 06/02/15 en las oficinas de la Secretaría, San Justo, La Matanza.

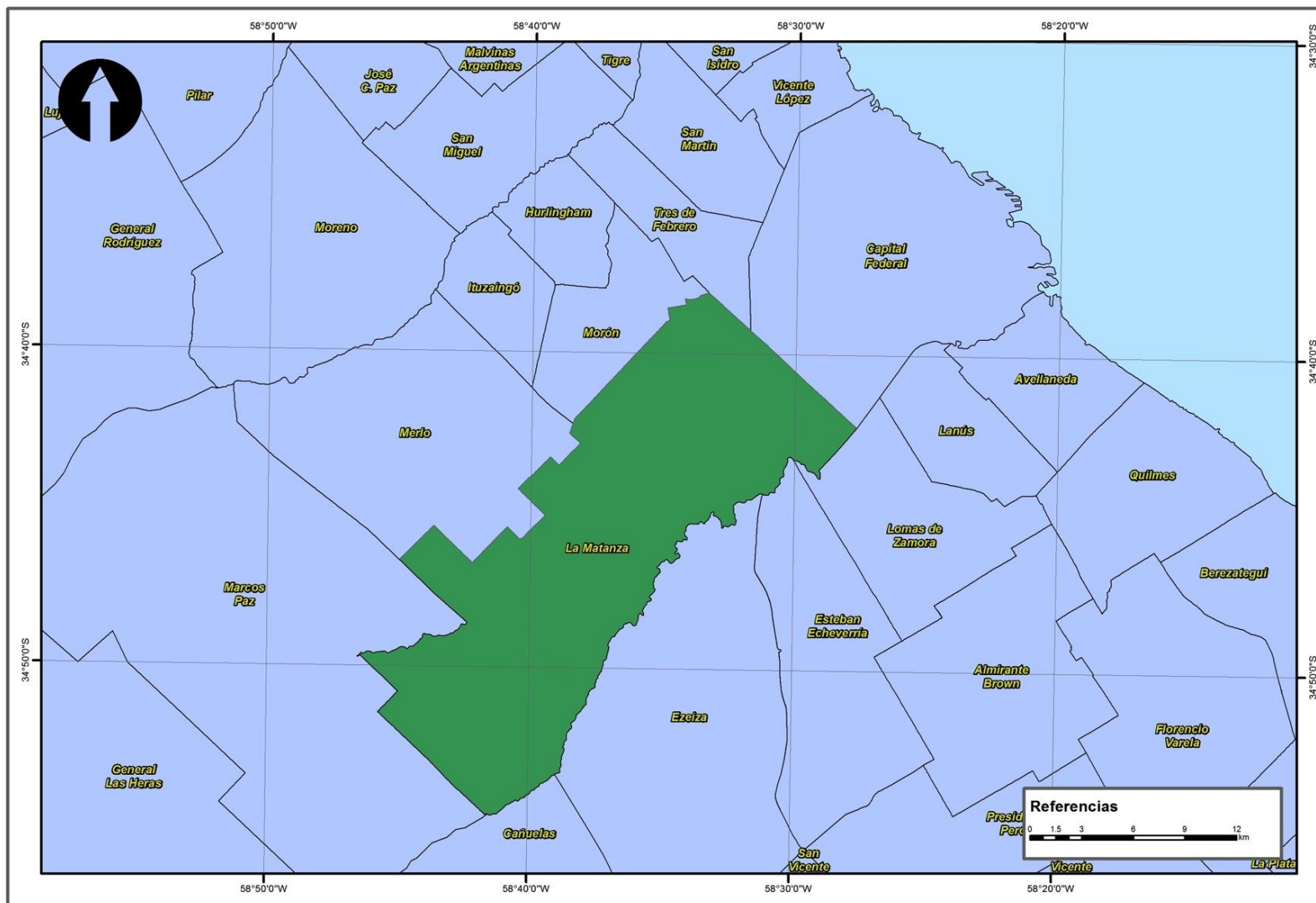


Figura 1.
Ubicación del
Partido de la
Matanza en Gran
Buenos Aires.

El Municipio está conformado por 15 localidades y es el más extenso del Conurbano Bonaerense. Cuenta con una superficie total de 325,71 km² de los cuales unos 120 km² son rurales, es decir que el área urbana del distrito es de unos 205 km², muy similar al de la Ciudad de Buenos Aires. Considerando su área urbana solamente la densidad poblacional es de 8658 habitantes por km², superando la densidad media del Área Metropolitana que es de 5045 habitantes por km². Todo esto la lleva a ser conocida como “la quinta provincia”. (Devesa, 2013: 2).

La localidad con mayor superficie es Virrey del Pino que abarca el 36 % del territorio (116,52 km²), ubicada al SW con predominancia de zonas rurales poco pobladas. Mientras que la localidad de menor extensión es Tapiales que representa el 1% del partido (4,86 km²). El partido presenta una organización y ocupación del suelo de N a S. Mostrando localidades con menor superficie y mayor urbanización al N mientras que hacia el S se encuentran aquellas de mayor extensión y menor urbanización.

Las localidades involucradas en el presente proyecto son seis: Ramos Mejía, Lomas del Mirador, San Justo, Isidro Casanova, LaFerrere y González Catán. Correspondiente a la lógica de superficie territorial, la localidad de mayor superficie involucrada en la traza del BRT es González Catán representando el 16%, en segundo lugar se encuentra Gregorio de LaFerrere (7%), Isidro Casanova (6%) y San Justo (5%). Las localidades más pequeñas son Ramos Mejía (3%) y Lomas del Mirador (2%).



Figura 2. Localidades del partido La Matanza. Fuente: [Municipio de La Matanza](#). Referencias: en naranja se indican las localidades directamente involucradas en la traza del BRT.

A continuación se detalla la superficie de cada una de las localidades que integran el partido:

Tabla 1. Localidades y superficie de cada localidad de La Matanza.

Localidades	Superficie km ²	%
20 de Junio	14,22	4
Aldo Bonzi	4,94	2
Ciudad Evita	16,22	5
González Catán	51,36	16
Gregorio de Laferrere	23,73	7
Isidro Casanova	19,52	6
La Tablada	10,71	3
Lomas del Mirador	5,5	2
Rafael Castillo	14,25	4
Ramos Mejía	9,81	3
San Justo	15,13	5
Tapiales	4,86	1
Villa Luzuriaga	9,43	3
Villa Madero	9,51	3
Virrey del Pino	116,52	36
Superficie Total	325,71	100
Fuente: Municipio de La Matanza.		

La cabecera del partido es San Justo, donde se encuentra el edificio municipal. El actual intendente es D. Fernando Espinoza, perteneciente al Partido Justicialista. El mismo ejerce como tal desde el año 2011.

El municipio está organizado por el Departamento Ejecutivo, compuesto por el Intendente, el Jefe de Gabinete y el Vice Jefe de Gabinete, el Honorable Consejo Deliberante y por un conjunto de Secretarías que abordan distintos aspectos del Municipio. Además, la ejecución de políticas locales gestionadas por las distintas Secretarías se enmarca en el Plan de Desarrollo Estratégico, que se encuentra organizado en cuatro ejes temáticos: Urbano-Territorial; Social; Económico-Productivo; Administrativo-Institucional.

Durante la etapa de Implementación del Plan se han conformado en el año 2007 el Consejo Participativo del Plan de Desarrollo Estratégico, con el fin de generar un espacio de diálogo entre representantes de la comunidad, y el Programa de Descentralización Municipal. Éste último se plantea la necesidad de descentralizar la administración municipal, fortalecer las capacidades institucionales y mejorar los servicios municipales. Para ello se propone crear un modelo de gestión acorde a las diferencias socioterritoriales de las localidades del partido, impulsando una mayor participación social, conformando, entre otras acciones, sedes de gestión de trámites y formulación de consultas.

Las siete regiones en las que se descentralizará el Municipio son: Noroeste, Noreste, Centro, Centro Este, Centro Oeste, Sur I y Sur II. Estas dos últimas funcionaran, en esta primera etapa, en la Región Sur. Estarán representadas todas las oficinas comunales y los vecinos podrán hacer allí, por ejemplo, los trámites de renovación de licencia de conducir, de tasa por servicios generales, etc. Además, habrá oficinas de Anses, IOMA, Arba, Pami y Bapro y también funcionará un registro civil en el que se formalizarán casamientos. ([Prensa La Matanza, 29/03/10](#)).

2.2 ASPECTOS HISTÓRICOS

La conformación sociopolítica y administrativa de La Matanza posee una larga trayectoria a través de la cual se construye la organización política a nivel partido y, en su interior, a nivel barrial. Tal como es expuesto en la siguiente tabla y desarrollado a continuación, la historia del municipio se retrotrae al año 1854.

Tabla 2. Principales acontecimientos históricos de la conformación del Municipio de La Matanza.

Año	Suceso
1854	Sanción de la Ley de Municipalidades de Campaña que afectó la organización política interna de la provincia.
1856	Fundación de San Justo como pueblo cabecera del Partido.
1864	Establecimiento de una nueva división territorial de la Provincia de Buenos Aires, y la consecuente modificación del territorio de La Matanza, a partir de la cual Cuartel Cuatro pasó a formar parte de los partidos de Gral. Las Heras y Merlo.
1878	Nueva modificación territorial del Partido de La Matanza y cesión de un sector del mismo al Partido de Marcos Paz.
Década de 1930	Crecimiento poblacional e industrial de La Matanza, a raíz del proceso migratorio acontecido en Capital Federal y la sanción de ordenanzas de incentivo industrial.
1940 - 1960	Proceso de modernización e intensificación de la actividad industrial. Aumento poblacional; incremento de la urbanización; instalación de establecimientos industriales, comerciales y de servicios; construcción de edificios administrativos, escuelas y centros de salud.
Década de 1980	Proceso de estancamiento del crecimiento industrial.
Década de 1990	Proceso de desindustrialización.
2000-2001	Crisis socioeconómica de la Argentina. Impacto sobre la situación socioeconómica de La Matanza.
2003	Inicio de proceso de reactivación socioeconómica del país.

De acuerdo a lo establecido en el portal oficial de la Municipalidad de La Matanza, hacia 1854 la Provincia de Buenos Aires estaba separada de la Confederación Argentina y se había constituido en un estado autónomo con una Constitución propia⁴. Según esta fuente, en dicho año, se sancionó la Ley de Municipalidades de Campaña que afectó la organización política interna de la provincia. En ese contexto, el régimen económico y administrativo de cada uno de los partidos pasaron a estar a cargo de una Municipalidad, compuesta por un Juez de Paz, cuatro vecinos del distrito y dos suplentes. En el año 1856 se fundó San Justo como pueblo cabecera del Partido. En 1864 se estableció una nueva división territorial de la Provincia y La Matanza perdió parte de su territorio, el Cuartel Cuarto que pasó a formar parte de los partidos Gral. Las Heras y Merlo. En 1878 se modificó nuevamente el territorio del partido, cediéndole un sector al partido de Marcos Paz. De esta forma los límites fueron conformando su superficie actual de 323 km².

⁴ Página web del Municipio de La Matanza: <http://www.lamatanza.gov.ar/Pages/historia.aspx>

Según la fuente citada, hasta la década del '30 el Partido de La Matanza presentaba una fisonomía rural. Hasta mediados del siglo XX La Matanza fue un distrito con predominio de actividades agropecuarias que aportaban al abasto de la Ciudad de Buenos Aires. El distrito tenía una producción diversificada con el cultivo de cereales, hortalizas y frutas.

Durante las primeras décadas del siglo XX la región se va consolidando a partir del crecimiento poblacional y la urbanización de las antiguas chacras, estancias. A través del loteo y la autoconstrucción, las áreas agropecuarias se van transformando en áreas urbanizadas⁵. Según datos proporcionados por el Censo Industrial de 1935, La Matanza contaba con 136 establecimientos industriales ocupados por un total 1190 personas.

Actualmente, en un porcentaje muy pequeño, continúan existiendo áreas rurales en el partido, como por ejemplo en Virrey del Pino y en 20 de junio en donde se practica la actividad hortícola.

Durante la década del '30, en el marco del proceso inmigratorio del interior del país y de Europa, y el consecuente crecimiento poblacional de la Capital Federal, se propagó el tejido urbano a los costados de la Ruta Nacional N° 3. En este contexto, comenzó un fuerte proceso de construcción de barrios obreros y asentamientos precarios en la zona linderas con la Capital, acentuado por la existencia de facilidades para la compra de lotes, la ampliación de las líneas de tranvía y el Ferrocarril Oeste. Así es como surgieron los centros urbanos de Laferrere, González Catán, Isidro Casanova y Rafael Castillo.

A partir de la década de 1940, el Municipio se convirtió en un importante polo industrial. Mediante la sanción de las primeras ordenanzas destinadas a la promoción industrial, se instalaron establecimientos en su mayoría en las localidades más cercanas a Capital Federal, como por ejemplo en San Justo y Ramos Mejía. De este modo, se consolida una industria nacional que va desde la producción textil hasta fábrica de automóviles Chrysler, además de otras industrias y talleres que acompañan el desarrollo en La Matanza⁶.

Este crecimiento se intensificó entre 1940 y 1960 a partir del proceso de modernización e intensificación de la actividad industrial. Esto implicó un significativo aumento en la población acompañado por un incremento de la urbanización. Se instalaron establecimientos industriales, comerciales y de servicios, así como también se construyeron viviendas, edificios administrativos, escuelas y centros de salud, generándose una modificación territorial profunda del partido. De acuerdo al Censo Industrial de 1954, se registran 1.638 industrias y según el Censo General de Población de 1960 se relevaron 401.738 habitantes. En ese entonces el partido tuvo el mayor crecimiento en su historia demográfica, que alcanzó el 308%⁷.

La década del '70 marca una ruptura en el crecimiento industrial, en el contexto del proceso de sustitución de importaciones, a la que le sigue un estancamiento económico durante los años '80 y el proceso de desindustrialización de los años '90, producto de la implementación de políticas neoliberales. Las principales estrategias implementadas en dicha década fueron la adopción de un sistema de convertibilidad, la privatización de empresas y servicios públicos, la desregulación del mercado externo, de capitales y laboral. Esto trajo consecuencias directas sobre el mercado de trabajo generando el cierre de industrias, aumento de desempleo y crecimiento de población en villas y asentamientos precarios⁸. De acuerdo al Censo de Industrias, la cantidad de industrias registradas desciende de 3914 en el año 1985 a 3542 en el año 1994, lo que representa el cierre de 372 industrias.

⁵ Agostino, H. N. y Pomés, R., 2010.

⁶ Agostino, H. N. y, Pomés, R., 2010: 7.

⁷ Svetlitz de Nemirovsky, A. 2013.

⁸ Pomés, R., 2013.

En el año 2001 la crisis socioeconómica y política que atravesó el país afectó profundamente de manera diversa y en distintas escalas al total de la población. En el caso de La Matanza, al igual que en otros lugares del país, este proceso se reflejó en la intensificación del proceso de cierre de industrias, aumento del desempleo, indigencia y crecimiento de población en villas y asentamientos precarios. De acuerdo al Censo de Industrias entre los años 1994 y 2005 se registra un cierre de 748 industrias en La Matanza (la cifra desciende de 3542 industrias a 2794)⁹. Esto implicó, por un lado, la caída de sectores de la clase media baja. De acuerdo a lo establecido por el INDEC entre mayo del 2000 y mayo del 2001 el porcentaje de habitantes por debajo de la línea de pobreza aumentó del 35,5 % al 39,8 %, lo cual representa que en el término de un año en el Partido de La Matanza se registraron 52.000 habitantes que bajaron su nivel socioeconómico. Por otro lado, esta crisis afectó a habitantes de villas y asentamiento generando un aumento de la indigencia. Según resultados del INDEC, en el año 2000 existían 121.000 habitantes indigentes y en el año 2001 se registraron 170.000, lo cual significa que en el término de un año 49.000 habitantes de La Matanza cayeron de la situación de pobreza a la indigencia. Según la Encuesta Permanente de Hogares en mayo del 2002 el índice de desocupación en La Matanza era entre las mujeres el 20,1% y entre los hombres el 23,4 %, llegando a un total equivalente al del Gran Buenos Aires (22,0 %) y siendo levemente inferior al total del Conurbano bonaerense (24,2 %).

Cabe destacar que, en el marco de esta crisis, se generó un proceso de organización popular mediante el cual se conformaron movimientos sociales y se llevaron a cabo acciones orientadas a afrontar la problemática de manera diversa: ollas populares; emprendimientos productivos; movimientos piqueteros¹⁰; cooperativas de trabajo; redes de trueque en un circuito informal de bienes; comedores populares; asambleas barriales; fábricas recuperadas¹¹ por sus trabajadores. Durante el año 2002, las organizaciones y movimientos de desocupados tuvieron un lugar central en nuclear en las protestas a obreros activos, trabajadores estatales y docentes, productores agropecuarios, comerciantes y pequeños industriales, asambleas barriales, grupos de ahorristas, etc.¹².

En La Matanza, surgieron dos organizaciones emblemáticas del Conurbano Bonaerense: la Corriente Clasista y Combativa, y la Federación de Tierra y Vivienda, entre otras. En este contexto la Ruta Nacional N° 3 fue escenario de protestas y cortes de acceso. Uno de éstos fue el sucedido en el año 2001 en el km 22 en Isidro Casanova, el cual se mantuvo aproximadamente veinte días, estableciéndose a su alrededor puestos de salud, ollas populares y asambleas. Además, en el marco de la crisis socioeconómica, se estableció el Instituto Municipal de Desarrollo Económico y Social que persiste hoy en día. Dentro de este instituto funciona un “Foro de empresas y fábricas recuperadas”. Actualmente asiste a las cooperativas de trabajo y empresas recuperadas por los trabajadores en los aspectos organizativos, jurídicos y legales¹³.

⁹ Pomés, Raúl. 2010. Op. cit. Página. 5.

¹⁰ El fenómeno piquetero en Argentina se inscribió en una manifestación de protestas globales protagonizadas por actores sociales excluidos del sistema económico, social y laboral. Los cortes de rutas y accesos a los centros urbanos fueron la única forma de llamar la atención de un Estado que incumplía sus roles, -tras una década de reconversión neoliberal. Isman rescata de estas agrupaciones una actitud de consideración de la política como espacio de expresión y de representación de demandas. Para más información sobre el tema ver: ISMAN R., 2007 y también Svampa y Pereyra, 2003.

¹¹ Se denomina fábrica recuperada por los trabajadores a una empresa gerenciada por sus ex empleados, tras haber sido declarada en quiebra por sus gerentes. En algunos casos tomó el nombre de “fábrica recuperada” porque se sumó al movimiento de estas empresas dentro del sector industrial.

¹² Pomés, R., 2010: 6.

¹³ Pomés, R., 2010: 7-11

A partir de los años 2002- 2003 inicia un proceso de reactivación económica del país, como respuesta a la movilización social y política del país, en el cual se crea por decreto el Programa Nacional Jefas y Jefes de Hogar Desocupados; Programa de Emergencia Habitacionales, entre otros programas sociales y habitacionales orientados a mejorar la calidad de vida del sector poblacional con NBI. En este sentido, en el año 2003 se establece el acuerdo de que el Programa de Mejoramientos de Barrios (PROMEBA)¹⁴ se ejecutará en el conurbano bonaerense, llevándose a cabo en La Matanza, entre otros partidos. La Matanza se refleja esta situación, llevándose a cabo diversos programas sociales y gradualmente mejorando las condiciones habitacionales y laborales de la población.

2.3 ASPECTOS SOCIODEMOGRÁFICOS

2.3.1 Población: crecimiento, estructura según sexo y edad.

El área de estudio es la que concentra la mayor cantidad de población de la República Argentina. El Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA) ¹⁵ representa el 32% de la población del país con 12.806.866 habitantes (2.890.151 habitantes en CABA más 9.916.715 habitantes del total de 24 Partidos de Buenos Aires) y el 91,9% de la población de la provincia de Buenos Aires.

La participación de La Matanza respecto a la población total del conurbano (24 partidos del Gran Buenos Aires) es del 17,9% y al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es de 13,8%. Cabe mencionar que el total de la población de La Matanza posee solamente 1.114.335 habitantes menos que CABA.

La Matanza, según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (CNPV) del año 2010 realizado por el INDEC, posee una población que asciende a 1.775.816 habitantes, convirtiendo al partido en el más poblado del Conurbano Bonaerense. De acuerdo a esta misma fuente, la densidad poblacional es 5.394 habitantes/ km².

En cuanto a la población implicada en el presente estudio, el total poblacional de los radios censales involucrados en el corredor BRT sobre RN3 es de 91.251 habitantes (tramo entre Av. Presidente Perón y Ruta Provincial N° 21). Esta cifra representa el 5,1% de la población de La Matanza. La población involucrada en las estaciones terminales Ramos Mejía y Sunchales representan ante el partido el 0,2% y el 9,43% respectivamente.

La importante concentración poblacional de La Matanza se debe al proceso de conformación socioeconómica y productiva del distrito desarrollado en el apartado anterior. Tal como fue mencionado, a partir del proceso de industrialización del país, La Matanza se convirtió en un polo industrial importante atrayendo gran cantidad de inmigrantes europeos y del interior del país, así como también de la provincia de Buenos Aires. La menor concentración poblacional del distrito se encuentra en Virrey del Pino y 20 de junio. La primera localidad posee una importante porción de áreas rurales con actividades hortícolas, y en la segunda localidad existe gran cantidad de viviendas de recreo de fines de semana¹⁶.

¹⁴ Programa perteneciente al Ministerio de Infraestructura de la Nación, orientado al mejoramiento de las condiciones de vida de población en villas y asentamientos precarios, a través de la urbanización, saneamiento ambiental y regularización dominial de los barrios.

¹⁵ Según el INDEC el AMBA refiere a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y el total de 24 Partidos completos de Buenos Aires.

¹⁶ Agostino, Hilda Noemí (Directora); Díaz, Honorio; Maidana, Carlos; Gómez, Pedro; Silva, María Gabriela. 2005. Informe técnico sobre “La educación superior en el Partido de La Matanza en el siglo XX: creación y evolución de sus instituciones” del Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Matanza. San Justo - Buenos Aires – Argentina. Disponible en: <http://repositoriocyt.unlam.edu.ar/biblioteca/B092.pdf>

El partido muestra un crecimiento demográfico exponencial en el período intercensal. En relación a la dinámica poblacional del partido, según el CNPHV entre los años 2001 y 2010 se registra un crecimiento demográfico de 1.255.288 habitantes (2001) a 1.775.816 (2010), alcanzando una variación relativa del 41, 5%. La tasa de variación intercensal media es de 39,7 por mil habitantes. Este índice supera a la variación intercensal del Gran Buenos Aires en 27 puntos y del AMBA en 30 puntos.

Tal como se observa en la Tabla 3, la variación intercensal de La Matanza supera ampliamente las variaciones del total del Conurbano Bonaerense y de CABA. No se cuenta con información para poder estimar la variación en relación a los radios censales involucrados en el Proyecto.

Tabla 3. Población total y variación intercensal. La Matanza. Radios involucrados en el Proyecto. Conurbano Bonaerense. CABA. 2001 - 2010.

Jurisdicción	Población total		Variación Intercensal relativa %
	2001	2010	
Radios ET Ramos Mejía	Sin datos	4.761	-
Radios Corredor BRT RN3	Sin datos	91.251	-
Radios ET Sunchales	Sin datos	7.777	-
La Matanza	1.255.288	1.775.816	41,5
Gran Buenos Aires	8.684.437	9.916.715	14,2
Ciudad de Buenos Aires	2.776.138	2.890.151	4,1
AMBA	11.460.575	12.806.866	11,7

Fuente: INDEC, CNPHV 2010

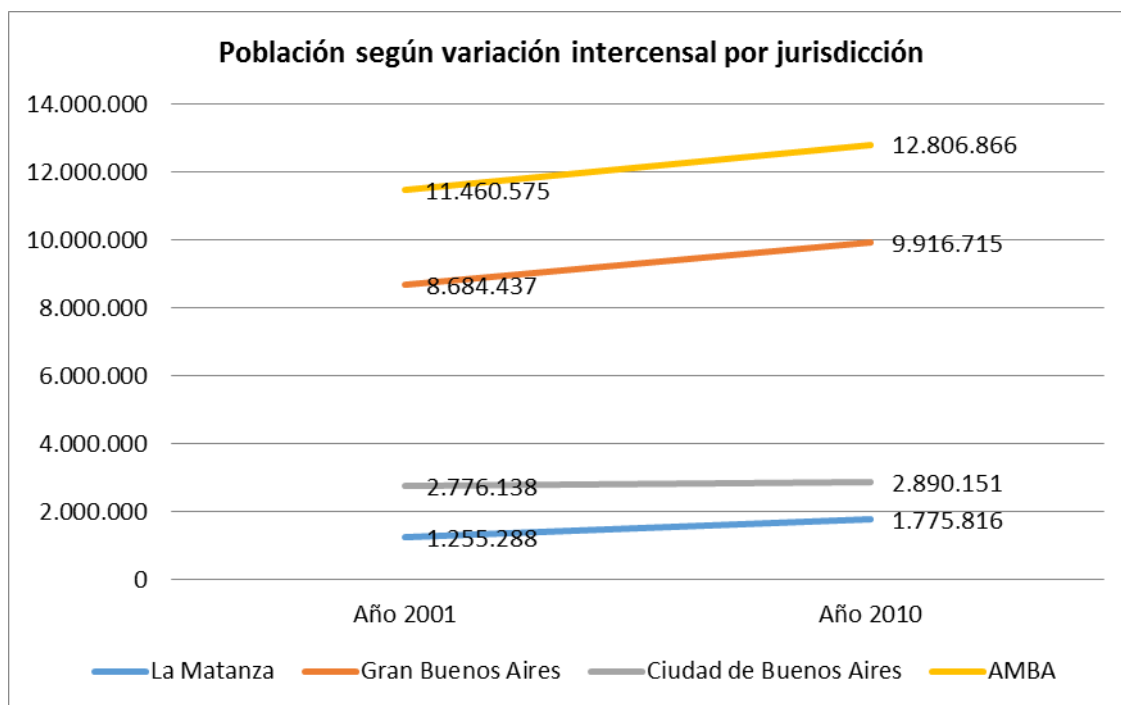


Figura 3. Población según variación intercensal por jurisdicción. Años 2001-2010.

El total de viviendas de La Matanza según el CNPHV de 2010 es de 447.371. En los radios involucrados en el proyecto se contabilizan 25.500 viviendas. La cifra a nivel radio representa el 5,7% del total del partido. En cuanto a la totalidad de viviendas del Partido representa el 14,9% de las viviendas del Conurbano Bonaerense.

En cuanto a la cantidad de hogares en el partido, según la misma fuente, éstos alcanzan un total de 405.338 y en los radios bajo estudio el total es de 22.807 hogares, representando 5,6% de los hogares de La Matanza. La proporción de hogares de La Matanza respecto a la cantidad de hogares registrados en el Conurbano Bonaerense, es del 15,2% del total de hogares.

La variación intercensal entre los años 2001-2010 según el CNPHV, los hogares del partido aumentaron un 21,4% (333.916 de hogares en el año 2001). En La Matanza para 2010 el 89,1% de las viviendas es habitado por un hogar mientras que el 10,9% de las viviendas posee dos o más hogares. En cuanto a la traza se identifica una situación más satisfactoria que en el resto del partido; en los radios involucrados para la ET Ramos Mejía se identifica que el 95% de las viviendas son ocupadas por un hogar mientras que para los radios de ET Sunchales el 90% corresponde a esta categoría. En cuanto a la traza de BRT sobre RN3 el porcentaje de viviendas en esta condición desciende al 86,8%. Estos valores, a excepción de Ramos Mejía, se encuentran por debajo del promedio de viviendas con un hogar en el Gran Buenos Aires (92,8%). Esta situación está vinculada con procesos de crecimiento poblacional y un aumento del índice de hacinamiento, que es desarrollado en el siguiente apartado¹⁷.

Tabla 4. Total de viviendas y de hogares. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. 2010

Jurisdicción	Total de viviendas ¹⁸	Total de hogares ¹⁹
Radios ET Ramos Mejía	2.611	1.795
Radios corredor BRT RN3	21.038	19.295
Radios ET Sunchales	1.851	1.717
La Matanza	447.371	405.338
Gran Buenos Aires	2.998.867	2.653.288
Fuente: INDEC, CNPHV 2010.		

Respecto a la distribución etaria de la población, de acuerdo a los resultados del último CNPHV, en La Matanza el 64, 9% de los habitantes poseen entre 15 y 64 años, el 26,8% tienen entre 0 y 14 años, y el 8,4% tiene 65 años y más. La edad media de la población es de 31 años, manteniéndose en un rango de edad productivamente activa.

¹⁷ INDEC, 2011. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 - Total país y provincias - Resultados Definitivos - Variables seleccionadas, Serie B N° 1.

¹⁸ La cantidad de viviendas incluye habitadas, deshabitadas y colectivas, la cantidad de hogares se contabiliza en viviendas habitadas.

¹⁹ De acuerdo con la definición del INDEC, se considera Hogar a todo "Grupo de personas, parientes o no, que viven bajo un mismo techo de acuerdo con un régimen familiar, es decir, comparten sus gastos de alimentación. Las personas que viven solas constituyen cada una un hogar". Fuente: Situación y Evolución Social (Síntesis N°4); INDEC.

En cuanto a la población involucrada en los radios del Proyecto, los porcentajes son similares a las cifras a nivel partido. Tal como se expone en la siguiente tabla, el grupo de edad predominante es entre 15 y 64 años para la ET Ramos Mejía (68,1%), el corredor BRT RN3 (65,5%) y la ET Sunchales (64%). La edad en grupos quinquenales que presentan los porcentajes más elevados es para ET Ramos Mejía entre 30-34 años con el 10, 2% (487 personas). Para el resto de los radios involucrados predomina la población entre 15-19 años: en el corredor BRT es el 9,1% (8.294 personas) y en ET Sunchales es el 11% (854 personas).

Tabla 5. Población según grupos de edad. La Matanza. Radio del Proyecto. Conurbano Bonaerense. 2010.

Jurisdicción	Edades en grandes grupos						
	0 – 14		15 – 64		65 y más		Total
Radios ET Ramos Mejía	800	16,8%	3244	68,1%	717	15,1%	4.761
Radios corredor BRT RN3	23.300	25,5%	59.813	65,5%	8.138	8,9%	91.251
Radios ET Sunchales	2.388	30,7%	4.980	64%	409	5,3%	7.777
La Matanza	475.036	26,8%	1.152.051	64,9%	148.729	8,4%	1.775.816
Gran Buenos Aires	2.487.778	25,09%	6.440.229	64,94%	988708	9,97%	9916715

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

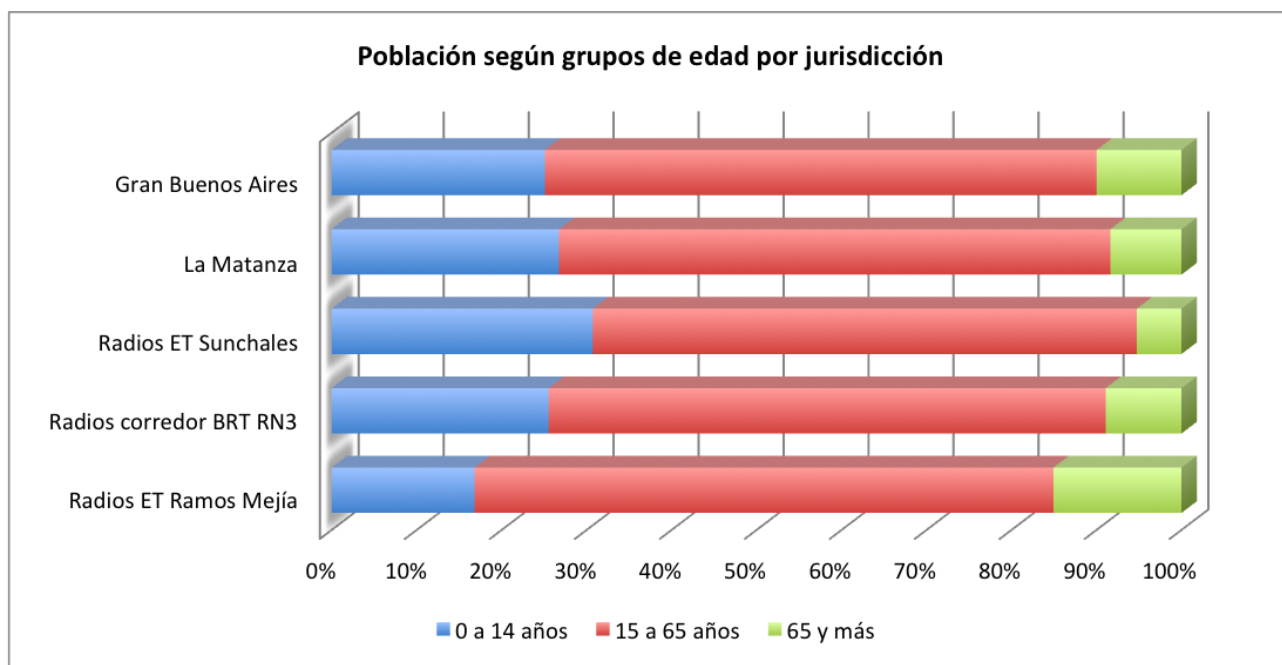


Figura 4. Población según grupos de edad por jurisdicción. 2010.

En cuanto a la distribución poblacional por sexo, del total de habitantes de La Matanza, 866.690 (48,81%) son varones y 909.126 (50,1%) son mujeres, manteniéndose una distribución relativamente proporcionada entre ambos sexos. El índice de masculinidad es de 95,3 hombres cada 100 mujeres. En la se observa que la población masculina se encuentra distribuida homogéneamente a lo largo de todo el territorio distrital, existiendo zonas con mayores porcentaje en distintas áreas del partido.

Tal como se observa en la siguiente pirámide poblacional por grupos quinquenales de edad, la mayor cantidad de población tanto de varones como de mujeres registrada es entre 15 a 19 años.

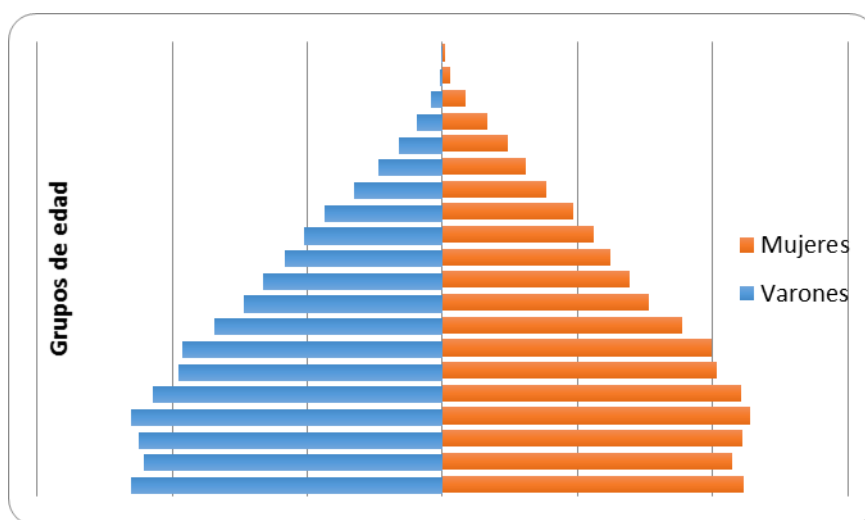


Figura 5. Pirámide poblacional. La Matanza. Año 2010

Respecto a la composición poblacional por sexo en el área involucrada en el Proyecto, la misma mantiene proporciones similares a la descrita para La Matanza, aunque en los radios de estudio el índice de masculinidad es inferior al del partido y al del Conurbano Bonaerense en los casos de ET Ramos Mejía (80) y corredor BRT RN3 (94). En la jurisdicción de ET Sunchales el índice se eleva a 100 hombres cada 100 mujeres, este indicador puede corresponderse con la tendencia de mayor presencia de varones en las áreas rurales y el área de esta estación terminal presenta menor urbanización que las otras dos del proyecto.

En general la distribución poblacional por sexo también se mantiene en una proporción similar a las otras, existiendo un mayor porcentaje de mujeres que de varones. A continuación se exponen las cifras y porcentajes correspondientes a La Matanza, radios del Proyecto y Conurbano Bonaerense.

Tabla 6. Población por sexo e índice de masculinidad. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010.

Jurisdicción	Población por sexo						Índice Masc.
	Varón		Mujer		Total		
Radios ET Ramos Mejía	2.112	44,4%	2.649	55,6%	4.761	100%	80
Radios corredor BRT RN3	4.4297	48,5%	46.954	51,5%	91.251	100%	94
Radios ET Sunchales	3.879	49,9%	3.898	50,1%	7.777	100%	100
La Matanza	866.690	48,81%	909.126	51,2%	1.775.816	100,0%	95,3
Gran Buenos Aires	4.816.344	48,57%	5.100.371	51,43%	9916715	100%	94,4
Fuente: INDEC. CNPHV 2010.							

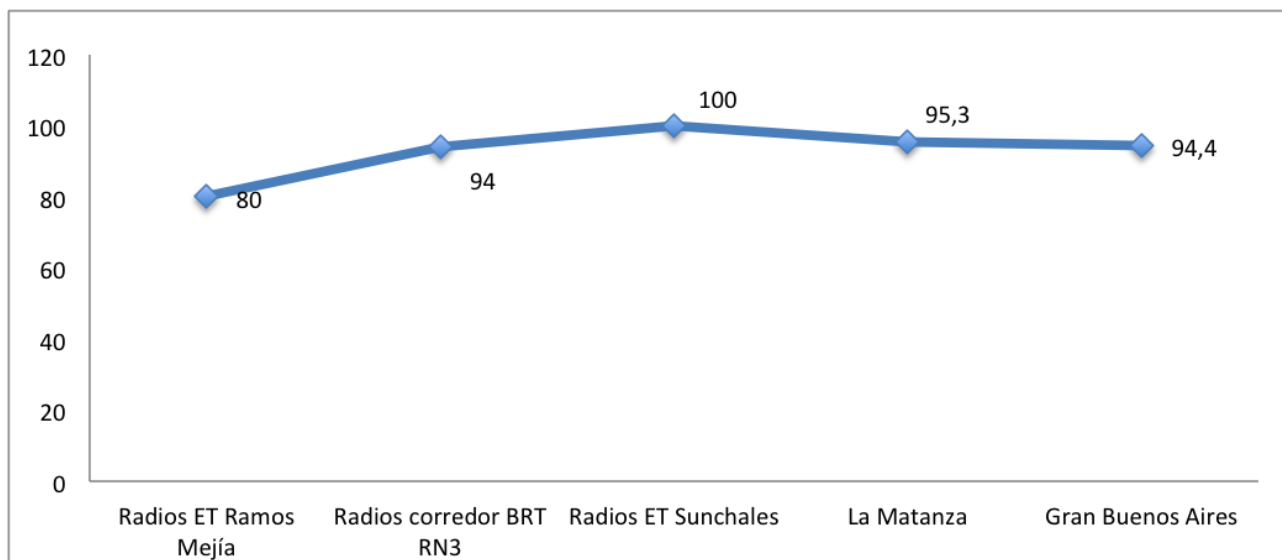


Figura 6. Índice de masculinidad según radios estudiados. 2010.

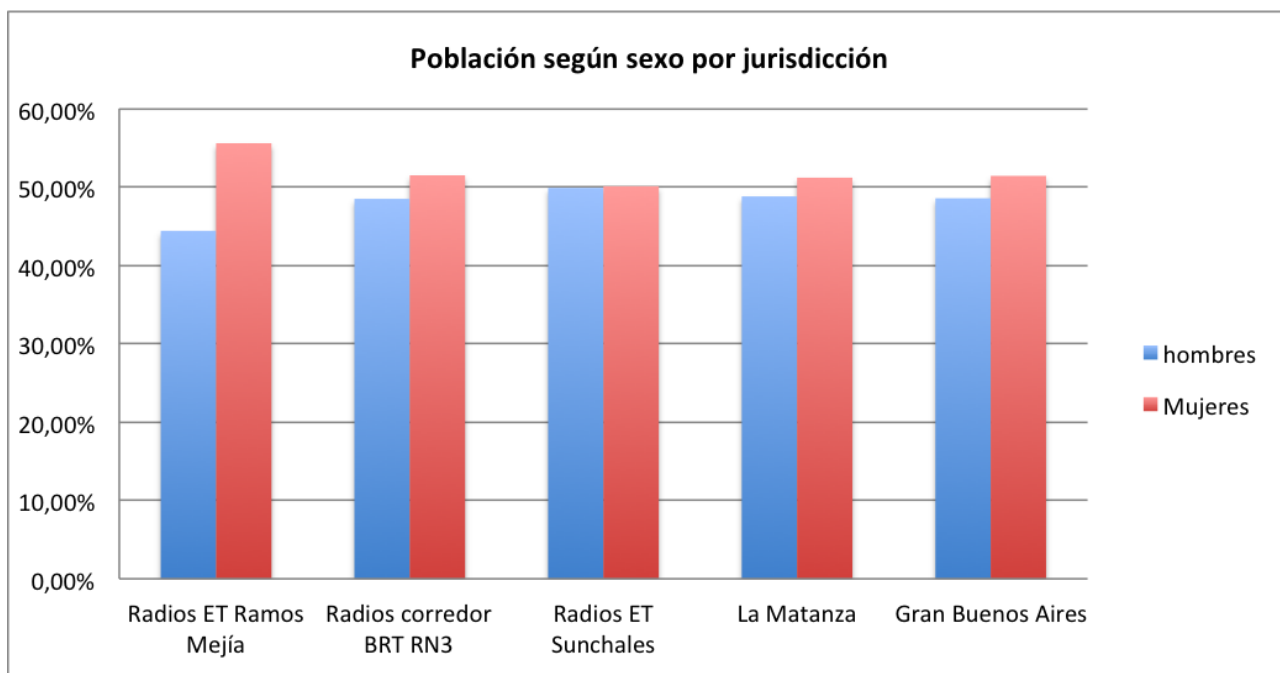


Figura 7. Población por sexo según radios estudiados. 2010.

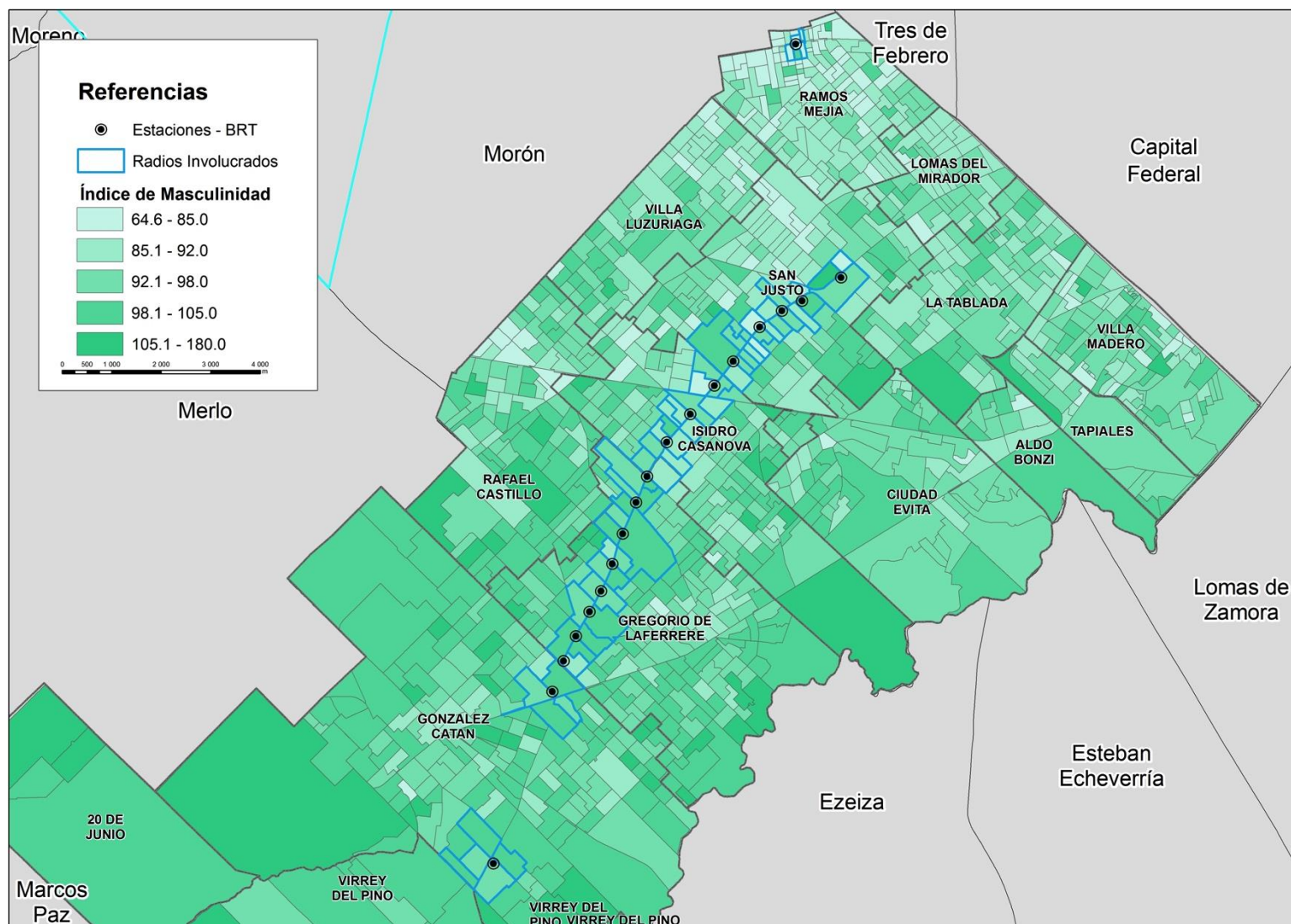


Figura 8. Índice de masculinidad. La Matanza. Año 2010.

En relación a la composición poblacional según los habitantes nacidos en el extranjero, según el CNPHV del año 2010, en La Matanza el 9,7% de la población es extranjera. Junto con Esteban Echeverría (10,1%), y Lomas de Zamora (9,3%) es uno de los partidos bonaerenses con más alto porcentaje de población extranjera, superando el promedio total del Conurbano Bonaerense que representa un 7,5% sobre el total de la población. A diferencia de La Matanza, en los radios involucrados en el Proyecto, el porcentaje de población extranjera es similar al del conurbano, alcanzando un 7% en los radios del corredor BRT RN3 y 7,2% en ET Ramos Mejía. Para la ET Sunchales el porcentaje de población extranjera es del 5,7%.

Tabla 7. Población nacida en el extranjero. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. 2010

Jurisdicción	Argentina	Otro país	% Población extranjera	Total
Radios ET Ramos Mejía	4.417	344	7,2	4.761
Radios corredor BRT RN3	84.872	6.379	7,0	91.251
Radios ET Sunchales	7.331	446	5,7	7.777
La Matanza	1.604.134	171.682	9,7	1.775.816
Gran Buenos Aires	9.173.856	742.859	7,5	9.916.715
Fuente: INDEC, CNPHV 2010.				

En el partido de La Matanza, se observa una participación importante de extranjeros nacidos en Paraguay y Bolivia, que representan el 45,3% y 27,9% respectivamente, del total de no nativos. Existe también un 13,7% de población nacida en Europa. Todos arribaron en La Matanza en diferentes momentos del S. XX (Agostino, 2003).

En cuanto a los extranjeros nacidos en Europa (Croatas, Eslovenos, Españoles, Italianos, Polacos y Portugueses) se destaca una importante colectividad italiana (Agostino, 2003). Esta migración se vincula principalmente a la ola de arribos de europeos en el país a partir de políticas de atracción de población extranjera desde 1912, predominando los italianos y españoles. La llegada de croatas y eslovenos se ubica en 1950 a partir de una política de migración del entonces Presidente J. D. Perón²⁰. Su radicación en primera instancia fue en zonas rurales mientras que a partir de políticas del fomento de la industrialización (1945) los migrantes se dirigen hacia las ciudades. El epicentro de radicación de las colectividades es en el primer cordón del partido siendo el sector de mayor crecimiento industrial. La población italiana, croata y eslovena se presentan con mayor densidad en las localidades de Lomas del Mirador, San Justo y Ramos Mejía. En Isidro Casanova se radican migrantes portugueses dedicados principalmente como productores hortícolas y en segundo término al comercio y la industria. Según un estudio en 2005 (Nemirovsky en Agostino, 2003:144) en el partido residen mil portugueses y nueve mil descendientes (hijos y nietos). En Isidro Casanova se encuentra uno de los Clubes portugueses más grandes del país, también existe otro en González Catán. Una de las empresas más importantes de transporte público de La Matanza pertenece a familia de portugueses (La Nueva Ideal).

²⁰ Según la sede central de "Eslovenia Unida" (en Agostino, 2003: 66) en La Matanza se registran alrededor de 2.000 eslovenos, constituyendo la colectividad eslovena más grande del país.

La inmigración paraguaya tuvo dos grandes flujos. El primero se produjo hacia 1936 con motivo de la Guerra del Chaco y el destino dominante fueron las zonas fronterizas. El segundo se inicia en 1955 siendo el móvil la búsqueda de trabajo en el Gran Buenos Aires. La ocupación en este caso se fue centrando en sectores de servicios y en la construcción. Desde la década de 1960 es notorio el decrecimiento de la inmigración europea tradicional que se da paralelamente al aumento del arribo de extranjeros procedentes de países latinoamericanos, en especial, de las regiones limítrofes.

Según datos del último censo nacional 2010 en La Matanza hay 77.772 paraguayos, sin embargo según datos del Centro de Residentes de Paraguayos de Ciudad Evita (Erwin Ver en Agostino 2003:178) suman unos 400.000 los residentes de ese origen en el partido. Los mismos habitan mayoritariamente en la zona de Rafael Castillo, González Catán e Isidro Casanova, aunque también existe una agrupación de esta colectividad en Ciudad Evita. El trabajo que desempeñan es el área de servicios, los varones con oficios y las mujeres en el servicio doméstico. A partir de 2012 en La Matanza es sede de una oficina del Consulado de la República de Paraguay en San Justo, por ser el partido argentino más densamente poblado de paraguayos. La jurisdicción de atención alcanza los Partidos de: La Matanza, 3 de febrero, Morón, Merlo, Marcos Paz, Cañuelas, Ezeiza, Esteban Echeverría y Lomas de Zamora.²¹ La oficina es primera representación de la administración pública de un país extranjero que se instala en La Matanza.

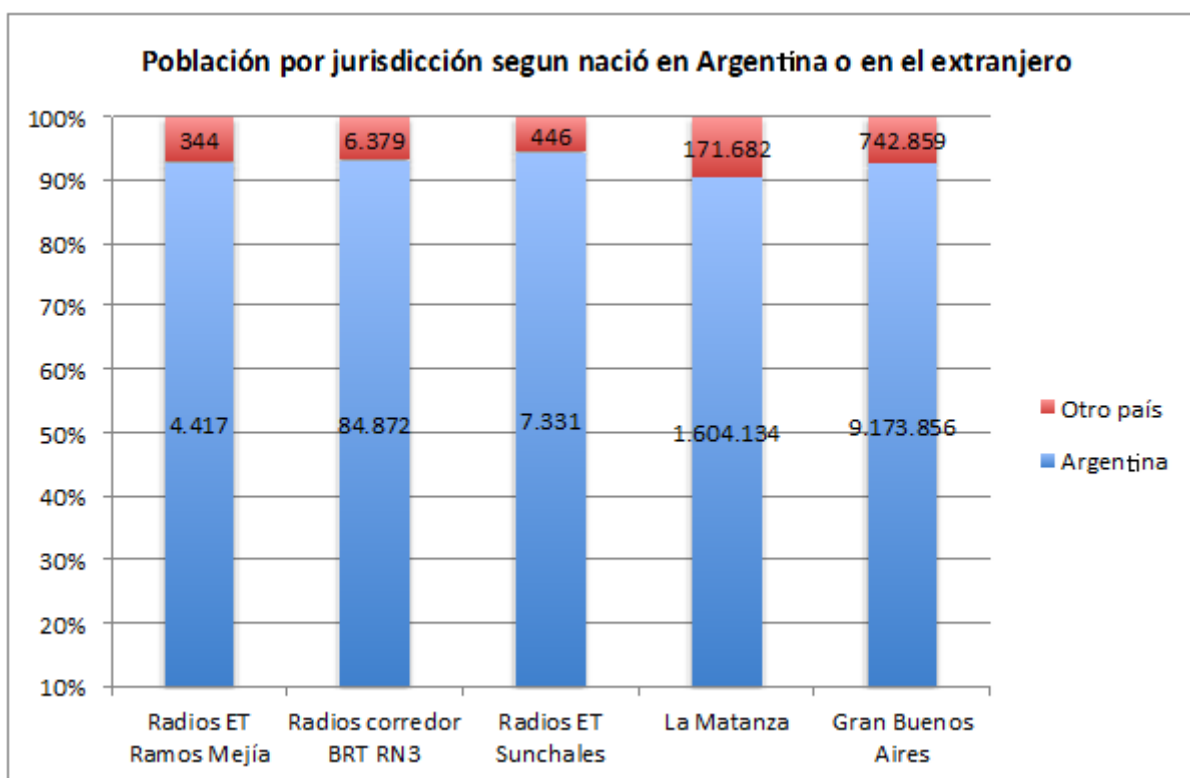


Figura 9. Población por jurisdicción según nació en Argentina o en el extranjero. 2010.

²¹ Datos extraídos del sitio de la Comunidad Paraguaya en Argentina. Disponible en: <http://www.paraguaymipais.com.ar/comunidad-paraguaya/doble-acierto-nuevo-consulado-del-paraguay-en-la-matanza/>

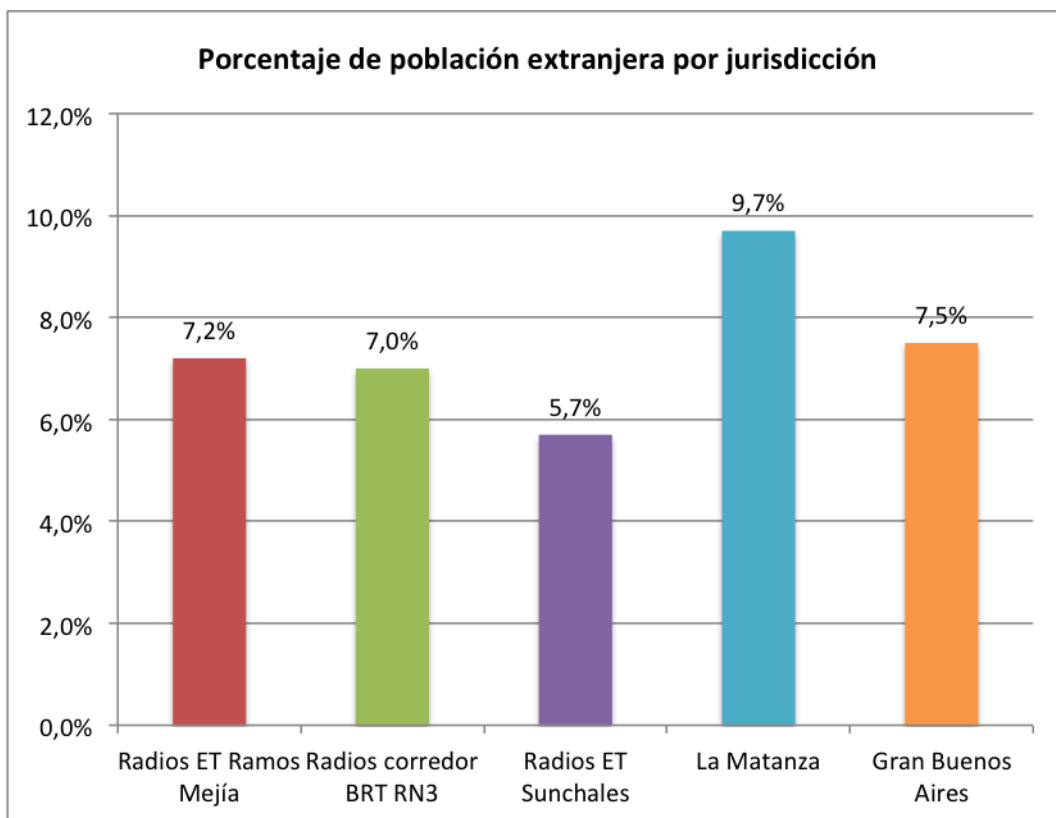


Figura 10. Población nacida en el extranjero según radios estudiados. 2010.

2.3.2 Educación

Según el CNPHV del 2010, el 93,4% de la población de La Matanza sabe leer y escribir. Este índice es apenas inferior al indicado para el Gran Buenos Aires (93,7%). Los radios implicados en el corredor BRT RN3 muestran el mismo valor que este último y la ET Sunchales apenas por debajo del promedio para la región con el 93%. En el caso de los radios involucrados en la ET Ramos Mejía el porcentaje de población alfabeta aumenta a 96,6% siendo el índice más alto para el área de estudio. A continuación se expone tabla con dicha cifras.

Tabla 8. Población que sabe leer y escribir. La Matanza. Radios involucrados en el Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010²²

Jurisdicción	Sabe leer y escribir					
	Sí	%	No	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	4.391	96,6	156	3,4	4.547	100
Radios corredor BRT RN3	80.892	93,7	5.393	6,3	86.285	100
Radios ET Sunchales	6.777	93	512	7	7.289	100
La Matanza	1.566.894	93,43	110.188	6,57	1.677.082	100
Gran Buenos Aires	8.821.772	93,7	583.744	6,21	9.405.516	100

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

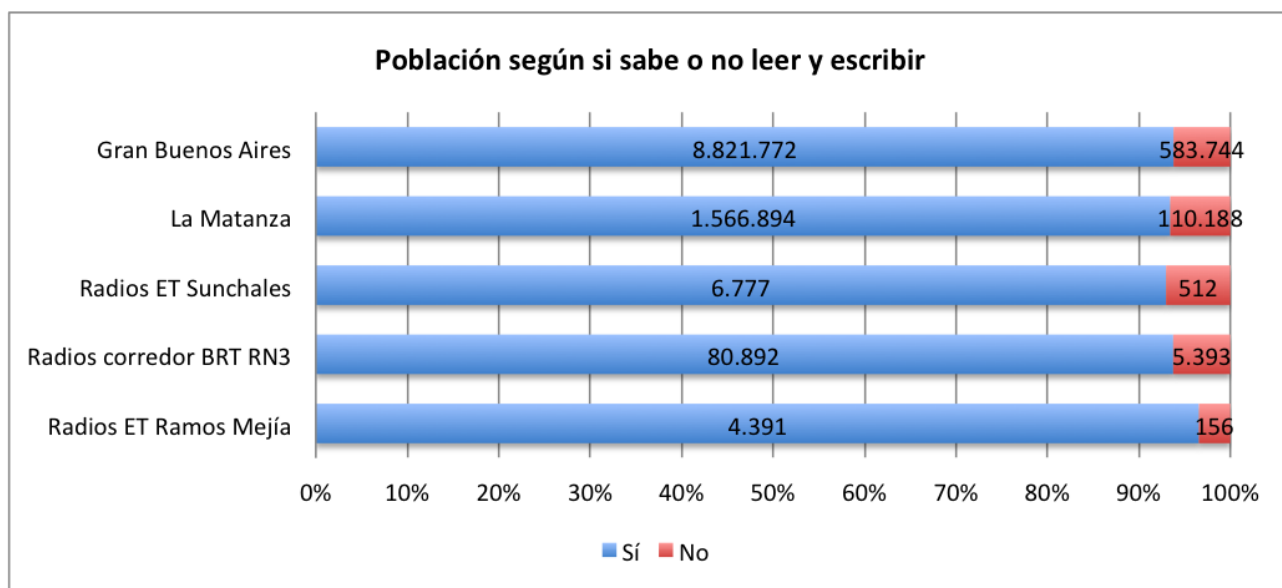


Figura 11. Población que sabe leer y escribir según radios estudiados. 2010.

Respecto a la condición de asistencia escolar en La Matanza más de la mitad de la población mayor a tres años de edad (64,2%) asistió a una institución educativa. Esta cifra es apenas menor que el área del Gran Buenos Aires con el 65,5% de población. En el área de estudio la cifra es igual para el corredor BRT (65,5%) y asciende a 70,8% para ET Ramos Mejía. La ET Sunchales representa los valores más bajos para esta condición con el 61,3%. Sin embargo son los radios censales que muestran el mayor porcentaje de población que asiste a una institución educativa para toda el área (34,6%).

El resto de los porcentajes de población que actualmente asiste a un establecimiento escolar es similar en las tres escalas analizadas, en La Matanza y Conurbano es de 32,9% y 32,1% respectivamente. En los radios del Proyecto del corredor BRT RN3 la cifra desciende a 31,7% y en ET Ramos Mejía a 28,4% (Tabla 9).

²² La población total involucrada es en relación a la variable Sabe Leer y Escribir es la de 3 años o más, no la población total del municipio.

Tanto en La Matanza, como en los radios censales asociados al Proyecto y en el Conurbano, el grado o año más alto que aprobó la población que asiste o asistió a un establecimiento educativo es 5to. En La Matanza representa el 21,3% y en conurbano bonaerense 19,8%. Los radios de la ET Ramos Mejía presentan el valor más alto con el 30,5% de población que aprobó ese nivel, mientras que el corredor BRT y ET Sunchales los valores descienden a 20,7% y 17,5% respectivamente.

Los años o grados donde se registran las cifras más bajas son los años 8vo. y 9no. de Educación General Básica (EGB). En La Matanza solo el 0,7% de la población asistió y aprobó noveno año. En el Gran Buenos Aires el menor porcentaje se encuentra en octavo año con el 1,4%. En los radios estudiados el menor porcentaje lo representa ET Sunchales con el 1,1% para 9no., le sigue ET Ramos Mejía con el 0,2% y el corredor BRT con el 0,8% para el mismo año (Tabla 10).

Tabla 9. Población según condición de asistencia escolar. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010.²³

Jurisdicción	Condición de asistencia escolar							
	Asiste	%	Asistió	%	Nunca asistió	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	1.290	28,4	3.219	70,8	38	0,8	4.547	100
Radios corredor BRT RN3	27.377	31,7	56.486	65,5	2.422	2,8	86.285	100
Radios ET Sunchales	2.522	34,6	4.466	61,3	301	4,1	7.289	100
La Matanza	551.529	32,9	1.077.516	64,2	48.037	2,9	1.677.082	100
Gran Buenos Aires	3.018.339	32,1	6.162.220	65,5	224.957	2,4	9.405.516	100
Fuente: INDEC, CNPHV 2010.								

²³ La población total involucrada es en relación a la Condición de Asistencia es la de 3 años o más, no la población total de La Matanza.

Tabla 10. Último grado o año que aprobó la población que asiste o asistió a un establecimiento educativo. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010.

Último grado o año que aprobó en ese nivel											
Jurisdicción	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
Radios ET Ramos Mejía	94	348	501	696	426	1.308	630	265	9	10	4.287
	2,2%	8,1%	11,7%	16,2%	9,9%	30,5%	14,7%	6,2%	0,2%	0,2%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	2.559	6.339	9.754	10.839	6.440	16.344	10.487	14.986	719	613	79.080
	3,2%	8,0%	12,3%	13,7%	8,1%	20,7%	13,3%	19,0%	0,9%	0,8%	100,0%
Radios ET Sunchales	261	583	833	845	494	1.160	812	1.479	85	70	6.622
	3,9%	8,8%	12,6%	12,8%	7,5%	17,5%	12,3%	22,3%	1,3%	1,1%	100,0%
La Matanza	50.221	123.749	188.797	211.020	130.628	327.107	205.784	273.874	16.001	11.278	1.538.459
	3,3%	8,0%	12,3%	13,7%	8,5%	21,3%	13,4%	17,8%	1,0%	0,7%	100,0%
Gran Buenos Aires	158.284	760.049	1.074.933	1.259.156	686.525	1.624.532	1.126.654	1.255.126	113.835	131.076	8.190.170
	1,9%	9,3%	13,1%	15,4%	8,4%	19,8%	13,8%	15,3%	1,4%	1,6%	100,0%
Fuente: INDEC, CNPHV 2010.											

En relación al nivel educativo alcanzado, de acuerdo a los resultados del CNPHV del 2010, casi la mitad de la población de La Matanza, el área de estudio y el Conurbano Bonaerense cursa o cursó el nivel primario: 45,1% en La Matanza y 39,4% en el total de los partidos del Gran Buenos Aires. En menor medida, la población cursa o cursó el nivel secundario, siendo en La Matanza el 31,1%, un punto por debajo del conurbano que alcanza el 32,1%.

Los radios involucrados en ET Ramos Mejía presentan los mayores porcentajes de población con estudios superiores no universitarios (11,6%) y universitarios (24,1%). Estos valores son muy inferiores en el corredor (4,2% y 4,3%) y en ET Sunchales (3,1% y 2,1%). A continuación se expone tabla con las cifras de los distintos niveles educativos.

Tabla 11. Población según nivel educativo que cursa o cursó. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010.

Jurisdicción	Nivel educativo que cursa o cursó									
	Inicial (jardín, preescolar)	Primario	EGB	Secundario	Polimodal	Superior no universitario	Universitario	Post universitario	Educación especial	Total
Radios ET Ramos Mejía	152	1.086	78	1.424	94	525	1.086	59	5	4.509
	3,4%	24,1%	1,7%	31,6%	2,1%	11,6%	24,1%	1,3%	0,1%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	3.909	39.106	3.394	26.074	3.785	3.536	3.597	86	376	83.863
	4,7%	46,6%	4,0%	31,1%	4,5%	4,2%	4,3%	0,1%	0,4%	100,0%
Radios ET Sunchales	341	3.611	347	1.877	417	220	147	3	25	6.988
	4,9%	51,7%	5,0%	26,9%	6,0%	3,1%	2,1%	0,0%	0,4%	100,0%
La Matanza	79.373	735.239	64.658	505.924	75.126	68.876	89.182	3.267	7.400	1.629.045
	4,9%	45,1%	4,0%	31,1%	4,6%	4,2%	5,5%	0,2%	0,5%	100,0%
Gran Buenos Aires	432.183	3.613.516	326.688	2.943.131	449.621	539.432	790.010	42.225	43.753	9.180.559
	4,7%	39,4%	3,6%	32,1%	4,9%	5,9%	8,6%	0,5%	0,5%	100,0%

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

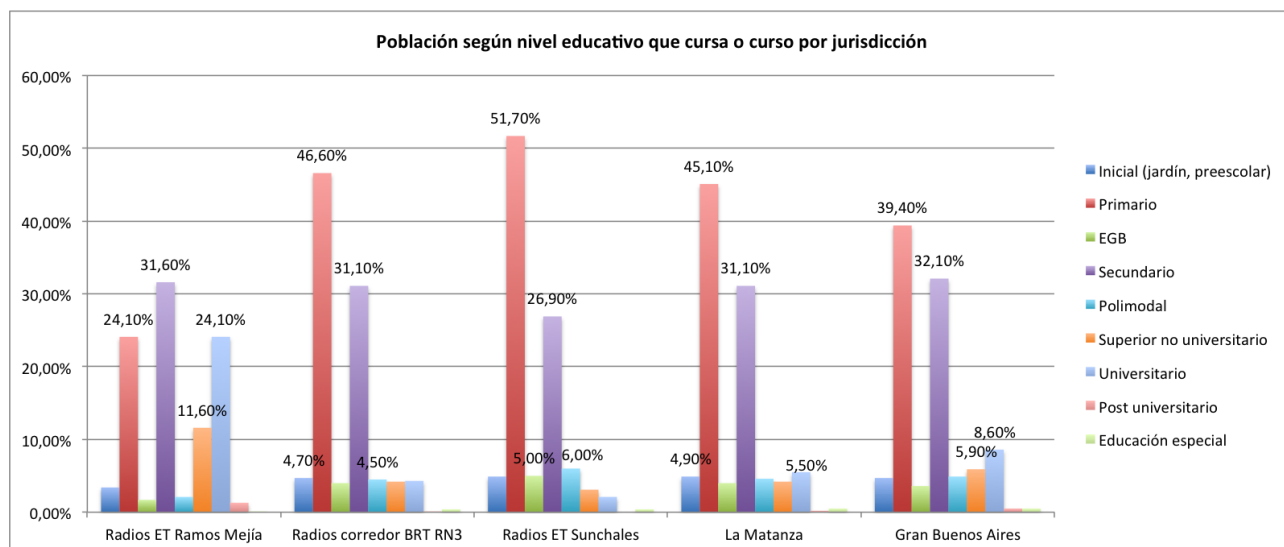


Figura 12. Población según nivel educativo que cursa o cursó según radios estudiados. 2010.

En el apartado 2.5.3.1 se detalla información sobre las instituciones educativas existentes en el Partido de La Matanza.

2.3.3 Salud

La tasa de natalidad de La Matanza al año 2009 es de 20,5, siendo levemente superior al total de la provincia de Buenos Aires (18,4). En el caso de la tasa de mortalidad infantil de La Matanza al año 2009 la misma es de 12,3, siendo similar al total de la Provincia de Buenos Aires (12,4).

En las siguientes tablas (Tabla 12 y Tabla 13), se observa la dinámica de ambas tasas, registrándose que en La Matanza existe un aumento de la tasa de natalidad entre los años 2005 y 2009, y un descenso de la tasa de mortalidad infantil entre 1993 y 2009. En La Matanza ésta última descendió de 20,7 a 12,3, y en Conurbano las cifras son casi iguales descendiendo de 20,8 a 12,4. En cambio la tasa de natalidad a nivel provincial se mantiene con cierta estabilidad.

Tabla 12. Tasa de natalidad de La Matanza y Pcia de Buenos Aires. 2005 – 2009.

Jurisdicción	Tasa de natalidad				
	2005	2006	2007	2008	2009
La Matanza	19	18,7	16	15,6	20,5
Provincia Buenos Aires	18	17,7	17,7	18,6	18,4

Fuente: Dirección de Estadística e Información de la Salud de la Provincia de Buenos Aires (IDES).

Tabla 13. Tasa de mortalidad infantil. 1993 – 2009. La Matanza y Pcia. de Buenos Aires.

Municipio	Tasas de Mortalidad Infantil								
	1993	1994	1995	1996	2005	2006	2007	2008	2009
La Matanza	20,7	19,4	20,2	19,1	13,3	12,4	12,3	5,3	12,3
Provincia Buenos Aires	20,8	20,7	20,3	19,4	12,9	12,5	13,5	12,3	12,4

Fuente: Dirección de Estadística e Información de la Salud de la Provincia de Buenos Aires (IDES).

Según resultados de la Dirección Provincial de Planificación de la Salud del Ministerio de Salud de la provincia de Buenos Aires, la tasa de mortalidad adulta a nivel partido en el año 2010 es de 7,1. Tal como se expone en la siguiente tabla, entre 1994 y 2010 se da un aumento continuo de la tasa de mortalidad desde 5,9 a 7,1.

Tabla 14. Tasas de mortalidad del Partido de La Matanza.

Tasa de mortalidad	Año
5,9	1994
6,1	1995
6	1996
6,2	1997
6,5	1998
7,1	2010

Fuente: Dirección Provincial de Planificación de la Salud, Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

2.3.4 Aspectos Habitacionales

Respecto a las condiciones habitacionales, según el CNPHV del 2010, el 54% de las viviendas de La Matanza cuenta con una calidad constructiva satisfactoria según el indicador INCALCONS²⁴. Lo cual implica que las viviendas disponen de materiales resistentes, sólidos y con la aislación adecuada. También disponen de cañerías dentro de la vivienda y de inodoro con descarga de agua. El 24,7% de las viviendas no cuenta con elementos adecuados de aislación o tienen techo de chapa o fibrocemento. Al igual que el anterior, cuentan con cañerías dentro de la vivienda y de inodoro con descarga de agua (calidad básica). El 21,2% de las viviendas no cumplen ninguna de las dos condiciones anteriores (calidad insuficiente).

La calidad constructiva de las viviendas del área directamente relacionada con el Proyecto, presenta un porcentaje más alto de calidad satisfactoria, alcanzando el 91% de las viviendas en los radios involucrados en ET Ramos Mejía. Este porcentaje es superior al corredor con 56,8 y a los radios de ET Sunchales (30,9%). En esta terminal la calidad predominante en las viviendas es insuficiente (40,9%). Estos datos son expuestos en la siguiente tabla.

Tabla 15. Calidad constructiva de las viviendas. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010²⁵

Jurisdicción	Calidad Constructiva de la Vivienda							
	Satisfactoria	%	Básica	%	Insuficiente	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	1.634	91	138	7,7	23	1,3	1.795	100
Radios corredor BRT RN3	10.965	56,8	5.067	26,3	3.263	16,9	19.295	100
Radios ET Sunchales	531	30,9	484	28,2	702	40,9	1.717	100
La Matanza	218.981	54	100.252	24,7	86.105	21,2	405.338	100
Gran Buenos Aires	1.599.317	60,2	608.628	22,9	445.343	16,7	2.653.288	100
Fuente: INDEC, CNPHV 2010.								

²⁴ Según el INDEC, el indicador calidad constructiva de la vivienda (INCALCONS) se construye a partir de la calidad de los materiales con los que está construida la vivienda y las instalaciones internas a servicios básicos (agua de red y desagüe) de las que dispone. Categoría 1: Satisfactoria. Refiere a las viviendas que disponen de materiales resistentes, sólidos y con la aislación adecuada. A su vez también disponen de cañerías dentro de la vivienda y de inodoro con descarga de agua. Categoría 2: Básica. No cuentan con elementos adecuados de aislación o tienen techo de chapa o fibrocemento. Al igual que el anterior, cuentan con cañerías dentro de la vivienda y de inodoro con descarga de agua. Categoría 3: Insuficiente. Engloba a las viviendas que no cumplen ninguna de las 2 condiciones anteriores

²⁵ La calidad constructiva de las viviendas se realiza sobre la cantidad de hogares, por lo tanto contempla a aquellas viviendas particulares que se encuentran habitadas.

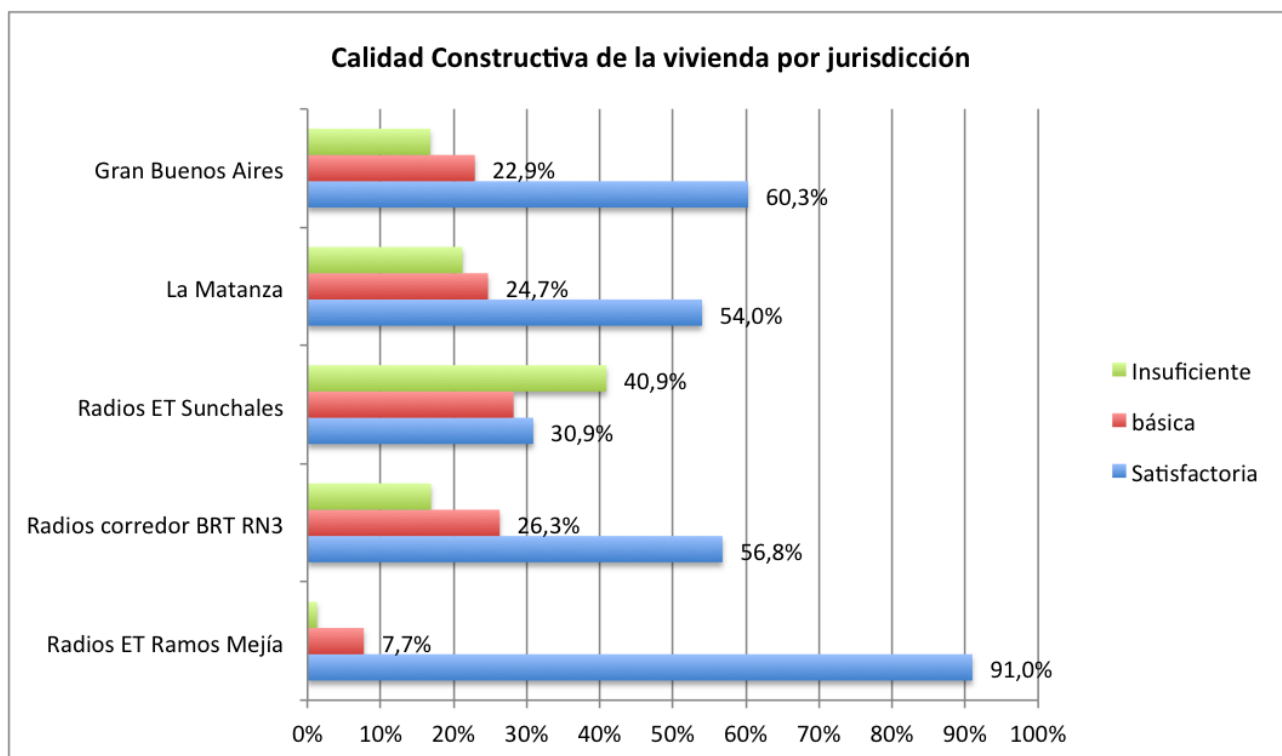


Figura 13. Calidad constructiva de la vivienda según jurisdicción. 2010.

La diferencia porcentual de viviendas con calidad constructiva satisfactoria que existe entre el partido de La Matanza y los radios bajo estudio, se debe a que éstos últimos corresponden a un área de la ciudad altamente urbanizada. Al interior de La Matanza, como en otros partidos del conurbano, existen zonas geográficas que presentan condiciones socioeconómicas y habitacionales muy diversas. En este sentido, en el área aledaña al tramo de la RN 3 implicado en el Proyecto, se concentran viviendas de mejor calidad que las distribuidas a lo largo del territorio del distrito. La figura expuesta a continuación da cuenta de la distribución de porcentajes de viviendas con calidad constructiva insuficiente, evidenciándose que las cifras más altas se dan en el sector sur y periferia del distrito. La mayor cantidad de viviendas con calidad constructiva satisfactoria o básica se encuentra en la zona norte del partido, lindera a la CABA.

Particularmente las viviendas de mejor calidad se ubican en las localidades de Ramos Mejía, Lomas del Mirador y San Justo. De forma excepcional se observa un asentamiento con condiciones de hacinamiento y baja calidad de materiales de la vivienda en el tramo de la traza del BRT de la localidad de Lomas del Mirador en la intersección de RN3 entre calles Formosa y Necochea. Hacia la localidad de González Catán se encuentra la menor calidad de vivienda como promedio en los radios afectados a la ET Sunchales.

Tal como se desarrolla a continuación, esta situación también se refleja en la calidad de los materiales, en el porcentaje de hogares según tipo de vivienda, y en la distribución de hogares según índice de NBI.

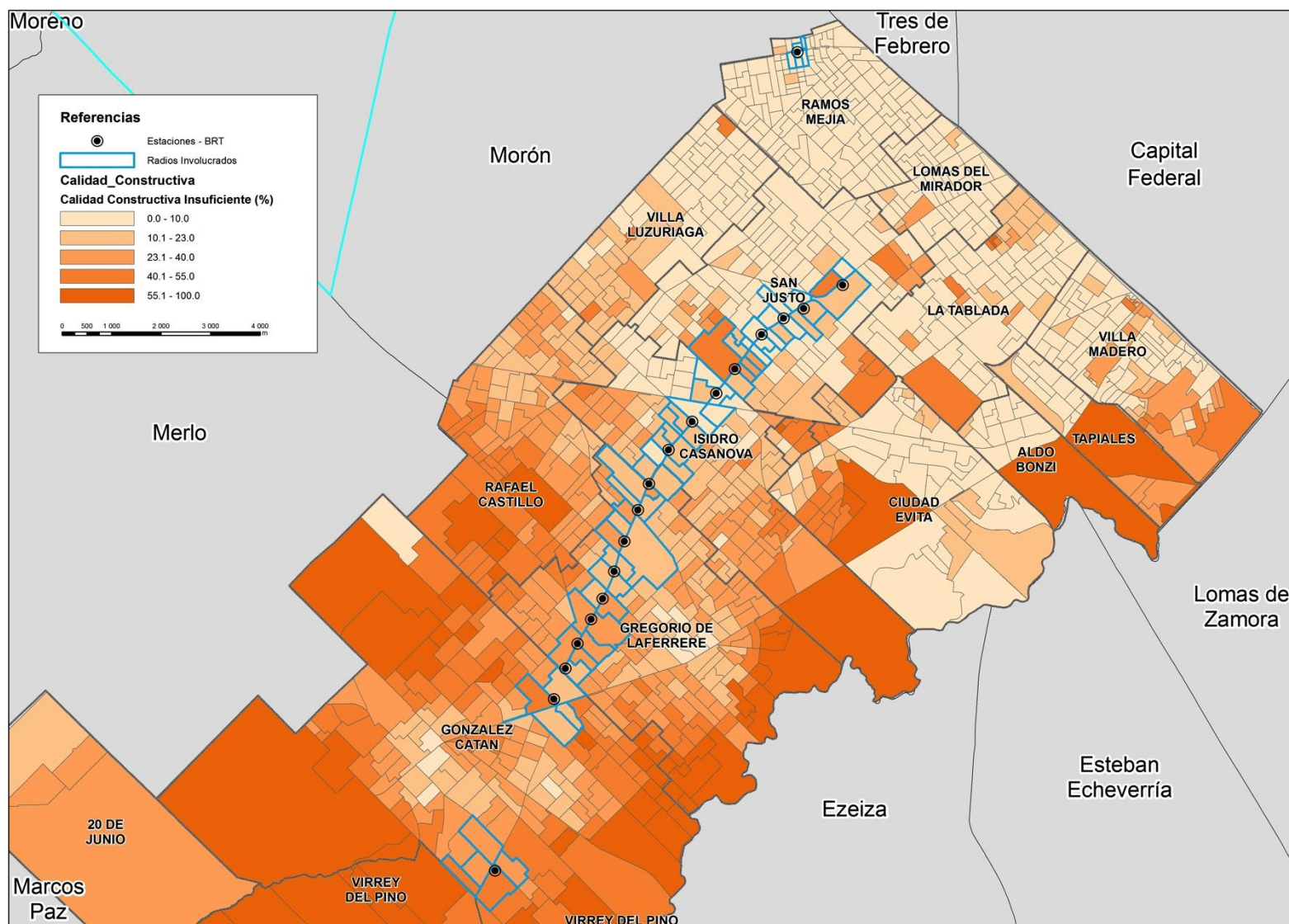


Figura 14. Calidad constructiva de viviendas insuficiente. La Matanza. Año 2010.

El 56,4% de las viviendas del partido corresponden a la calidad I según el indicador INMAT²⁶, lo cual implica que las mismas cuentan con materiales resistentes y sólidos en el piso y en el techo, y poseen cielorraso. Tal como se observa en la Tabla 16, este porcentaje es notablemente más bajo que el correspondiente al área ET Sunchales, en la cual el 34,6% de los hogares poseen Calidad I. La cifra notablemente superior al porcentaje del Conurbano Bonaerense (62,6%) lo representan los radios de ET Ramos Mejía con el 91,3% y, mantiene cierta proximidad con éste, el corredor BRT en donde el 59,4% de los hogares cuentan con Calidad I.

Respecto al resto de las categorías vinculadas a la calidad de los materiales, en La Matanza el 26,6% de las viviendas posee el mismo tipo de materiales que los de calidad I pero no cuentan con cielorraso o los pisos son de materiales de menor calidad (calidad II). En este aspecto, dicho porcentaje es mayor al de los radios del proyecto RT Sunchales (32,3%) y se acerca a la situación del corredor BRT (26,6%) y del Conurbano Bonaerense (22,94%).

A su vez, en La Matanza el 14,9% de las viviendas presenta materiales precarios tanto en el piso como en el techo (calidad III) y en menor medida, el 1,9% cuenta con materiales poco resistentes y sólidos en los pisos y el techo (calidad IV). Estas cifras son muy inferiores en los radios de ET Ramos Mejía donde el 1,1% son viviendas de calidad III y el 0,3% de calidad IV. Los porcentajes de la calidad IV de La Matanza y Conurbano son similares (1,9% y 1,3% respectivamente) y el del área del corredor BRT es levemente inferior (1,2%).

Tabla 16. Calidad de los materiales. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010²⁷

Jurisdicción	Calidad de los materiales									
	Calidad I	%	Calidad II	%	Calidad III	%	Calidad IV	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	1.639	91,3	130	7,2	20	1,1	6	0,3	1.795	100
Radios corredor BRT RN3	11.452	59,4	5.129	26,6	2.478	12,8	236	1,2	19.295	100
Radios ET Sunchales	594	34,6	554	32,3	494	28,8	75	4,4	1.717	100
La Matanza	228.815	56,4	107.864	26,6	60.674	14,9	7.985	1,9	405.338	100
Gran Buenos Aires	1.661.184	62,6	608.745	22,9	348.180	13,1	35.179	1,3	2.653.288	100

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

De acuerdo a los datos registrados en el CNPHV del año 2001, se observa que entre dicho año y el 2010 se modificaron levemente las cifras relativas a la calidad de los materiales de la vivienda a nivel partido. Tomando en cuenta los datos expuestos en la tabla anterior, durante el período intercensal, en La Matanza la calidad I ascendió 2,1 puntos porcentuales (de 54,3% a 56,4 %); la calidad II aumentó 1,68 puntos porcentuales (de 24,9% a 26,6%). La calidad III descendió 1,36 puntos porcentuales (de 16, 3% a 14,9%) y calidad IV se mantiene similar disminuyendo solamente 0,29 puntos porcentuales (de 2,2% a 1,9%).

²⁶ Según el INDEC, el indicador calidad de materiales (INMAT) refiere a la calidad de los materiales con los que están construidas las viviendas (material predominante de los pisos y techos), teniendo en cuenta la solidez, resistencia y capacidad de aislamiento, así como también su terminación.

²⁷ La Calidad de los Materiales se calcula sobre las viviendas particulares habitadas (no contempla las deshabitadas ni las colectivas).

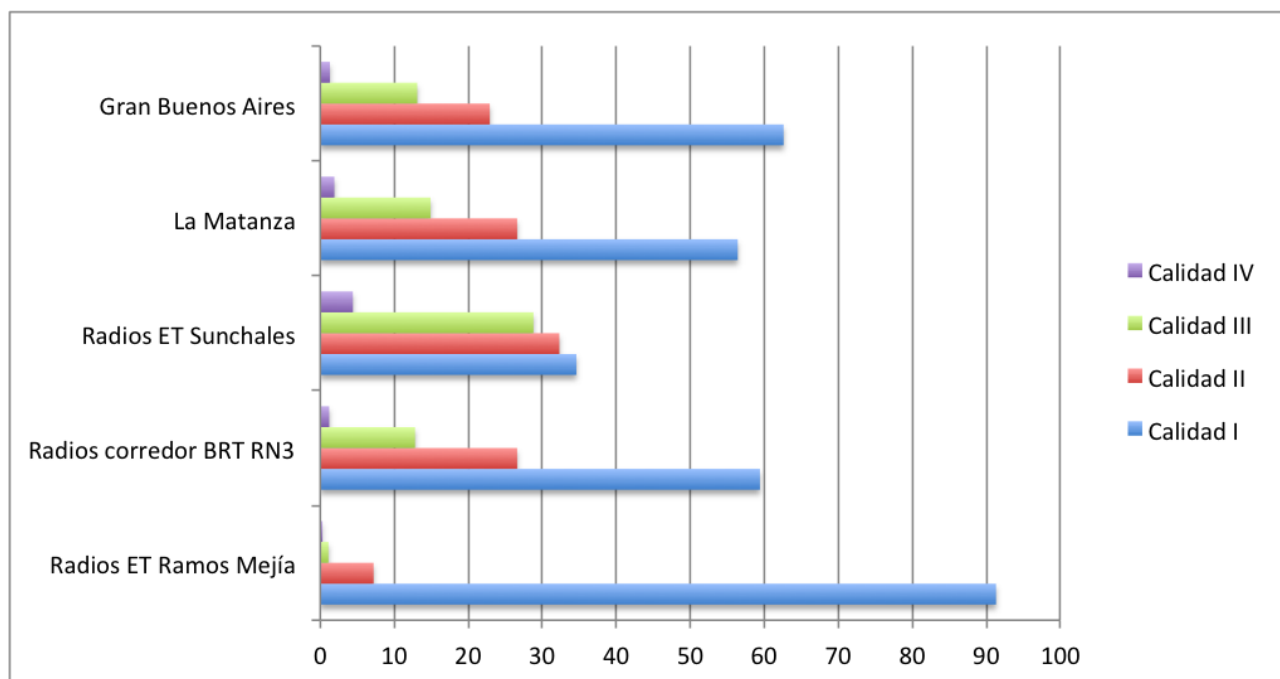


Figura 15. Calidad de los materiales de la vivienda según jurisdicción. 2010.

En relación al tipo de viviendas registradas, según resultados del CNPHV del 2010, el 80,3% de los hogares de La Matanza habitan en casas, manteniendo un porcentaje similar con el total de los 24 partidos del Gran Buenos Aires (82,2%) y con los radios del corredor (81,7%) y de ET Sunchales (89%). Estos valores superan ampliamente a la cantidad de casas habitadas en ET Ramos Mejía (12,6%).

Ésta última, en cambio, presenta más del doble de porcentaje de personas habitando en departamentos (89,9%), que La Matanza (14,5 %) y el Conurbano Bonaerense (13,7%). En los radios del corredor (14,1%) y de la ET Sunchales (1%) se observan porcentajes inferiores al partido. Esto se debe a lo mencionado anteriormente respecto a que los radios del Proyecto corresponden a una zona altamente urbanizada y comercial (sector Norte de la traza ubicada en la localidad de Ramos Mejía, Lomas del Mirador y San Justo), con una importante concentración poblacional. Hacia el Sur del proyecto, en las localidades de Gregorio de Laferrere y González Catán aumenta la ruralidad y disminuye la urbanización y la propiedad horizontal. Se observa que el porcentaje de ranchos (2,8%) y casillas (6,9%) para los radios de la ET Sunchales se encuentran 1,7 y 3,6 puntos porcentuales por encima de La Matanza. Respecto a los radios de ET Ramos Mejía registran los porcentajes más bajos para las categorías rancho (0%) y casilla (0,2%).

A continuación se expone una tabla con las cifras relativas a los distintos tipos de viviendas. La misma permite observar que los porcentajes correspondientes.

Tabla 17. Tipo de viviendas particulares (habitadas y deshabitadas). La Matanza. Año 2010

Viviendas	Tipo de vivienda particular									
	Casa	Rancho	Casilla	Dpto.	Pieza en inquilinato	Pieza en hotel familiar o pensión	Local no construido para habitación	Vivienda móvil	Personas viviendo en la calle	Total
Radios ET Ramos Mejía	329	1	6	2.269	2	0	4	0	0	2.611
	12,6%	0,0%	0,2%	86,9%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	17.186	158	526	2.972	116	9	57	1	13	21.038
	81,7%	0,8%	2,5%	14,1%	0,6%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	100,0%
Radios ET Sunchales	1.647	52	127	18	3	0	3	0	1	1.851
	89,0%	2,8%	6,9%	1,0%	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	100,0%
La Matanza	359.347	4.464	14.658	64.903	2.891	149	848	46	65	447.371
	80,3%	1,0%	3,3%	14,5%	0,6%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	100,0%
Gran Buenos Aires	2.466.557	21.037	80.405	410.004	12.452	1.405	5.091	343	385	2.997.679
	82,3%	0,7%	2,7%	13,7%	0,4%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	100,0%

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

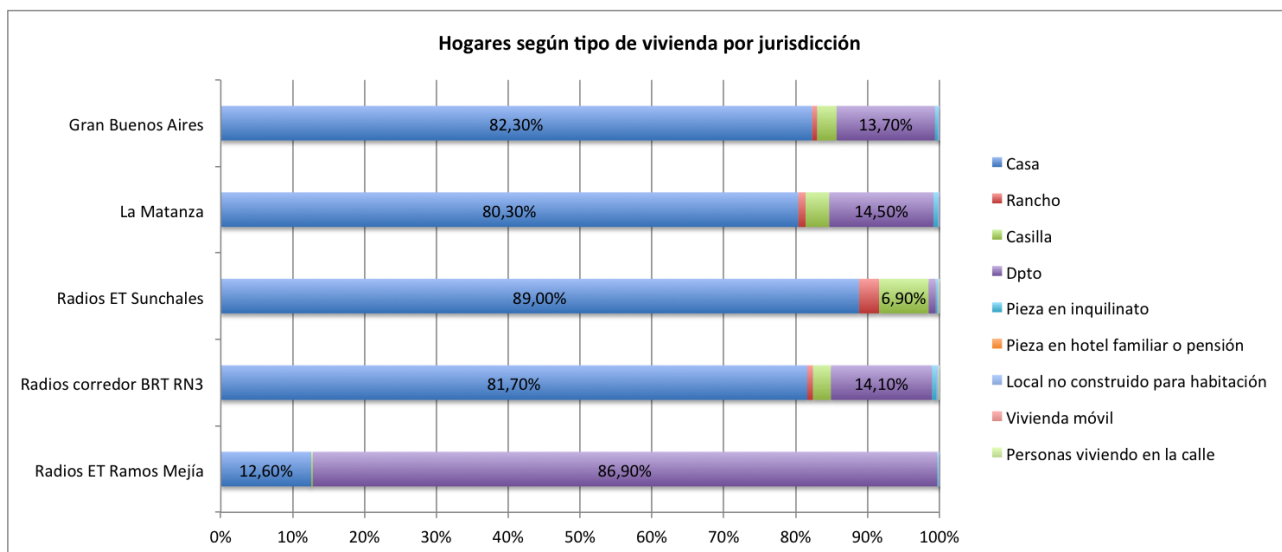


Figura 16. Hogares según tipo de vivienda por jurisdicción. 2010.

En relación al hacinamiento crítico, de acuerdo al CNPHV del 2010, los porcentajes de hogares en donde existen más de tres personas por cuarto son similares entre La Matanza (5%), los radios involucrados en el corredor BRT (4%) y el Conurbano Bonaerense (4,1)²⁸. En este sentido en el área de estudio el mayor porcentaje de hacinamiento los presenta la ET Sunchales con el 7,3% y el menor valor corresponde a ET Ramos Mejía con el 1%. En Ramos Mejía predomina una persona por habitación a diferencia de los radios en ET Sunchales cuyo promedio es entre dos y tres personas por cuarto.

²⁸ Hacinamiento crítico: hogares con más de 3 personas por habitación.

Tabla 18. Personas por habitación. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010.

Jurisdicción	Personas por habitación						
	Hasta 0.50 personas por cuarto	0.51 - 0.99 personas por cuarto	1.00 - 1.49 personas por cuarto	1.50 - 1.99 personas por cuarto	2.00 - 3.00 personas por cuarto	Más de 3.00 personas por cuarto	Total
Radios ET Ramos Mejía	522	191	885	101	199	20	1.918
	27,2%	10,0%	46,1%	5,3%	10,4%	1,0%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	3.091	3.206	8.182	3.484	5.512	970	24.445
	12,6%	13,1%	33,5%	14,3%	22,5%	4,0%	100,0%
Radios ET Sunchales	166	194	566	317	573	143	1.959
	8,5%	9,9%	28,9%	16,2%	29,2%	7,3%	100,0%
La Matanza	66.304	65.604	158.217	64.035	106.458	24.291	484.909
	13,7%	13,5%	32,6%	13,2%	22,0%	5,0%	100,0%
Gran Buenos Aires	542.958	503.440	961.238	319.556	488.190	118.991	2.934.373
	18,5%	17,2%	32,8%	10,9%	16,6%	4,1%	100,0%
Fuente: INDEC, CNPHV 2010.							

Respecto a la población que habita en villas y/o asentamientos precarios, de acuerdo a datos recabados al año 2006 por el INDEC, el 10,4% de la población de La Matanza habita en villas y asentamientos precarios, siendo levemente superior al porcentaje total del Conurbano Bonaerense (10,1%). Si se compara esta cifra con los resultados de los censos anteriores, se observa que entre el año 1981 (3,8%) y el 2006 ese sector poblacional creció 6,6 puntos porcentuales, superando el crecimiento registrado en el total del Conurbano Bonaerense (aumentó de 5,8 puntos porcentuales entre 1981 y 2006)²⁹.

Tabla 19. Población en Villas y Asentamientos precarios. Años 1981 – 2006. La Matanza y Conurbano Bonaerense.

Municipio	1981		1991		2001		2006	
	Población total	Población en V y A	Población total	Población en V y A	Población total	Población en V y A	Población total	Población en V y A
La Matanza	949.566	36.238	1.121.298	22.655	1.255.288	69.157	1.338.386	139.871
	100,00%	3,82%	100,00%	2,02%	100,00%	5,51%	100,00%	10,45%
Gran Buenos Aires	6.823.175	290.920	7.969.324	410.479	8.684.437	594.781	9.257.707	936.855
	100	4,26%	100,00%	5,15%	100,00%	6,85%	100,00%	10,12%
Fuente: INDEC, Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires, Instituto de Vivienda de la Ciudad y datos propios.								

²⁹ Cravino, María Cristina; Del Río, Juan Pablo; Duarte, Juan Ignacio. 2008. "Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años". Instituto del Conurbano - Universidad Nacional de General Sarmiento. Disponible en: http://www.fadu.uba.ar/mail/difusion_extension/090206_pon.pdf

El 3,63 % de la superficie de La Matanza se encuentra ocupada por villas y asentamientos precarios, de los cuales el 1,9% corresponde a villas y el 1,5% a asentamientos³⁰. Estas cifras son superiores a los datos pertenecientes al total del conurbano bonaerense, en donde la superficie de villas y asentamientos alcanza el 2, 3% (1,0 % de villas y 1,2% de asentamientos).

La Matanza sigue siendo es el Distrito con mayor cantidad de villas y asentamientos del conurbano y del país. La Matanza fue depositaria de la mayor cantidad de villas y asentamientos (el 21%) alojadas en CABA durante las décadas del sesenta y setenta debido a decisiones políticas de la última dictadura militar. En tal sentido es preciso señalar que entre 1940 y 1960 se habían conformado el 23% de los asentamientos y villas en el Gran Buenos Aires, pero es entre 1961 y 1970 cuando se producen el 29% de los mismos. Entre 1981 y 1990 el 18,3% y el restante 29,8% entre 1991 y 2011 (datos de Un Techo para Mi País en Devesa, 2013: 3). Los monoblocks de Tablada, El Barrio Las Antenas, Guardia de Hierro, Villa Palito y numerosas villas y asentamientos de La Matanza nacieron en aquella época. (Devesa, 2013:4)

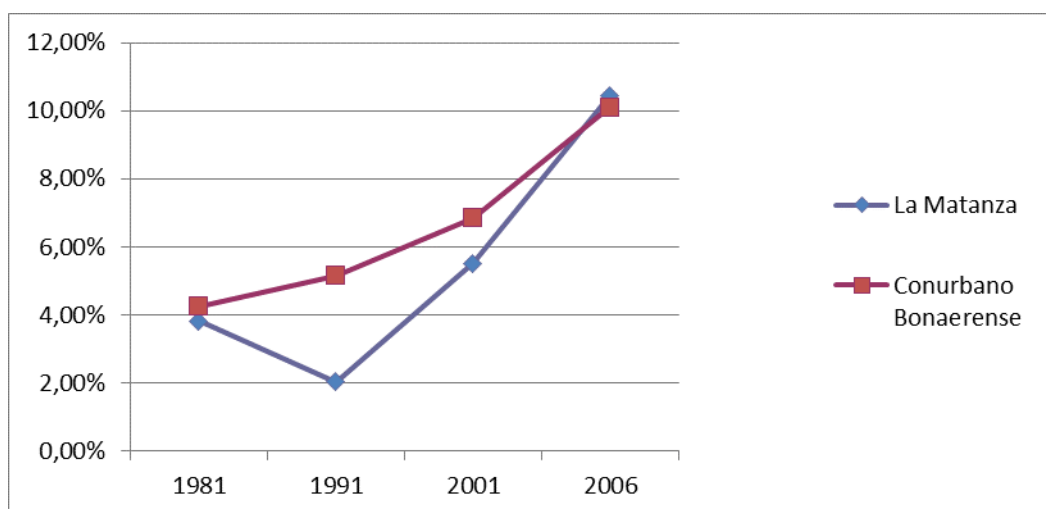


Figura 17. Población en villas y asentamientos precarios. Años 1981- 2006. La Matanza y Conurbano bonaerense.

³⁰ Cravino, María Cristina et al. 2008. Op. cit. Pág. 5.

2.3.5 Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)

Las información expuesta sobre las características y calidad de las viviendas están vinculadas con el nivel de pobreza del municipio y, por lo tanto, con el índice de NBI³¹. En este sentido, el CNPHV del año 2010 establece que en La Matanza el 11,9% de los hogares presentan al menos un indicador de NBI, manteniendo una cifra similar al de los radios involucrados en el corredor BRT (11,2%). En el total de los partidos del Gran Buenos Aires el 9,24 % de los hogares presentan esta condición y es superando por 5,4 puntos porcentuales a los radios de la ET Sunchales. En los radios ET Ramos Mejía solo el 2% de los hogares poseen NBI. En relación a los resultados del CNPHV del año 2001 (9,9% de hogares con NBI), en La Matanza se registra un leve descenso del índice de NBI entre 2001 y 2010 de 2 puntos porcentuales.

Tabla 20. Hogares con al menos un indicador de NBI.

Jurisdicción	Al menos un indicador de NBI					
	Hogares sin NBI	%	Hogares con NBI	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	1.879	98	39	2%	1.918	100
Radios corredor BRT RN3	21.710	88,8	2.735	11,2	24.445	100
Radios ET Sunchales	1.616	82,5	343	17,5	1.959	100
La Matanza	427.026	88,1	57.883	11,9	484.909	100
Gran Buenos Aires	2.663.330	90,76	271.043	9,24	2.934.373	100

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

Tal como se mencionó anteriormente, la mayor cantidad de hogares que presentan los índices de NBI más altos se ubican en la periferia de La Matanza, específicamente en las áreas sureste y suroeste, más alejadas de la Capital Federal, y en el extremo noreste (entre 20 – 29% y 30- 53%). El área que presenta porcentajes más bajos de hogares con NBI (entre 0-6% y 7-12%) es en el norte del partido, próximo al límite con CABA. El siguiente mapa da cuenta de dicha distribución.

³¹ Según el INDEC, los hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) son los hogares que presentan al menos uno de los siguientes indicadores de privación:

- 1- Hacinamiento: Hogares que tuvieran más de tres personas por cuarto.
- 2- Vivienda: Hogares en una vivienda de tipo inconveniente (pieza de inquilinato, vivienda precaria u otro tipo, lo que excluye casa, departamento y rancho).
- 3- Condiciones sanitarias: Hogares que no tuvieran ningún tipo de retrete.
- 4- Asistencia escolar: Hogares que tuvieran algún niño en edad escolar (6 a 12 años) que no asistiera a la escuela.
- 5- Capacidad de subsistencia: Hogares que tuvieran cuatro o más personas por miembro ocupado y, además, cuyo jefe no haya completado tercer grado de escolaridad primaria.

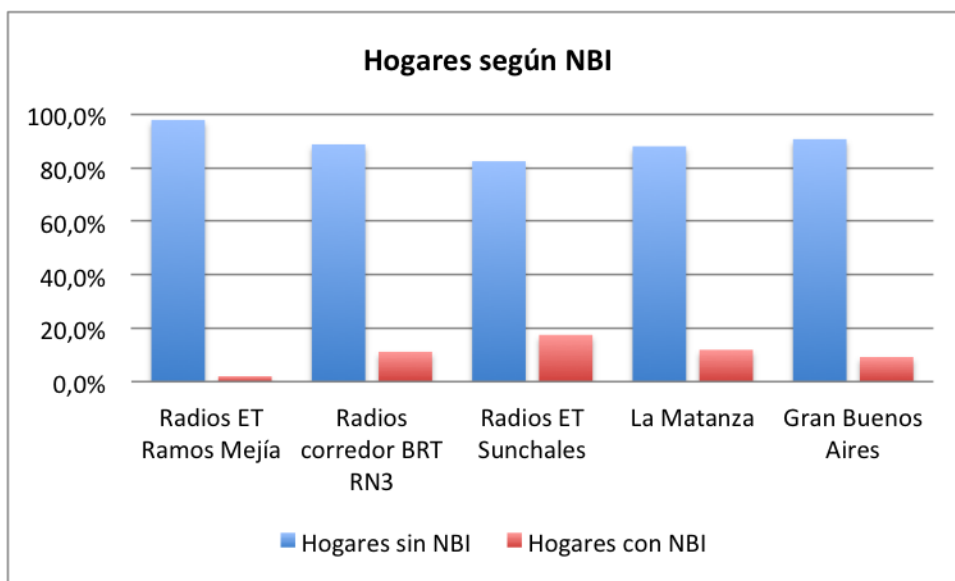


Figura 18. Hogares según NBI por jurisdicción. 2010.

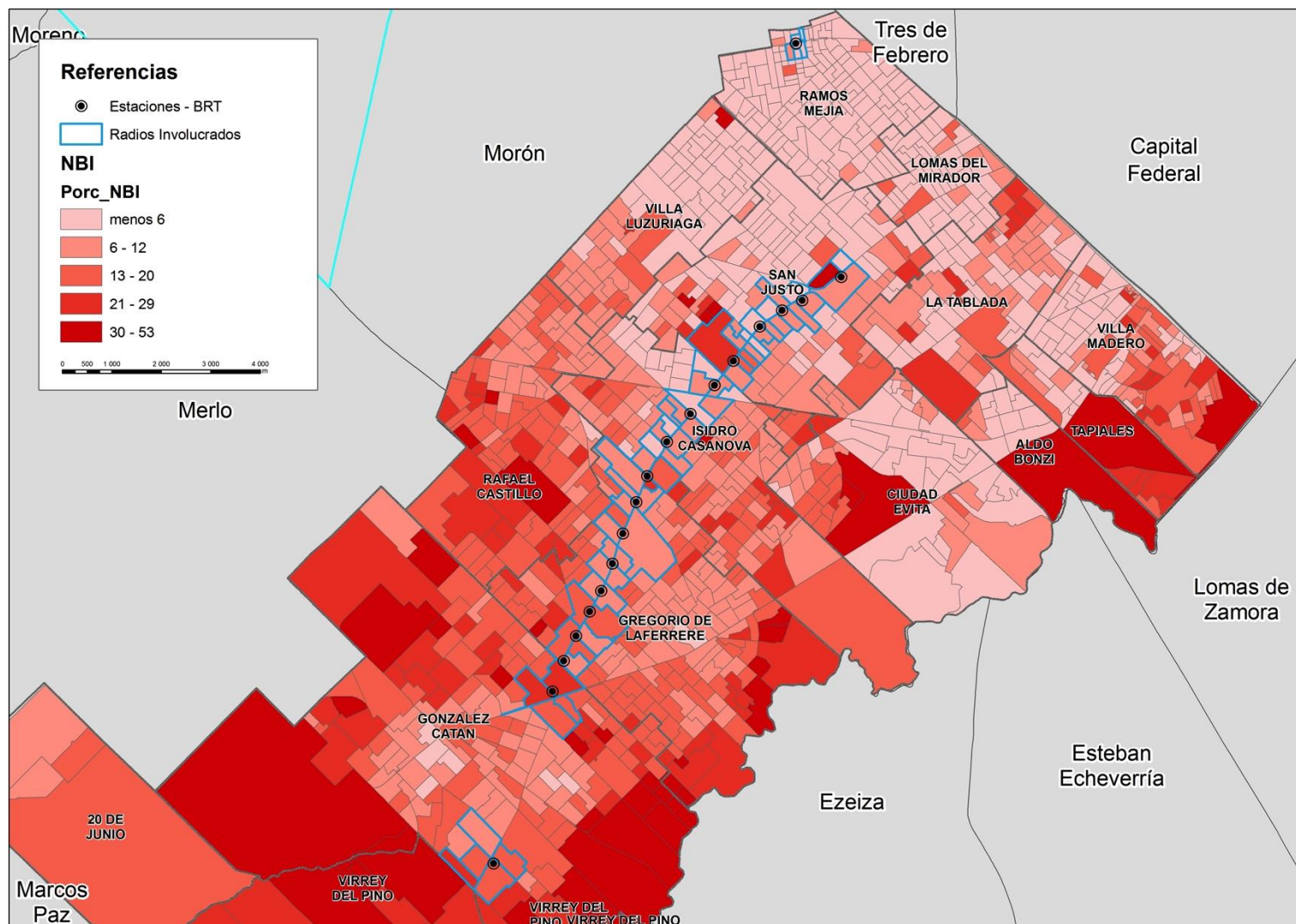


Figura 19. Hogares con índice de NBI. La Matanza. Año 2010

2.4 ASPECTOS ECONÓMICOS

2.4.1 Empleo

Según los resultados del CNPHV del año 2010, el índice de dependencia potencial³² de La Matanza es de 54. El 4,1% de la población del partido se encuentra desocupado, mientras que el 66,9% está ocupado y el 29,1% inactivo. Estas cifras son similares al área de estudio para los radios de ET Sunchales, del Corredor BRT e inferiores al total de los partidos del Gran Buenos Aires.

El conurbano posee 64,81% de ocupados, 4,37 desocupados y 30,8% inactivos. Mientras que en los radios en la traza poseen mayor cantidad de ocupados; 75,5% en ET Ramos Mejía, 67,7% en Corredor BRT y 66,7% en ET Sunchales. Respecto al nivel de desocupación los radios pertenecientes a Ramos Mejía presentan un 2,1% mientras que los radios del Corredor BRT (3,9%) y de ET Sunchales (4,5%) son superiores.

La población inactiva de La Matanza es 0,7 puntos porcentuales por debajo de la población del Conurbano para esta categoría. En los radios involucrados en la traza el porcentaje desciende a lo largo de la traza desde González Catán (ET Sunchales) con el 28,8% hasta Ramos Mejía (ET Ramos Mejía) con el 22,4% de población inactiva.

Tabla 21. Población por condición de actividad. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010

Jurisdicción	Condición de actividad							
	Ocupado	%	Desocupado	%	Inactivo	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	2.981	75,5	81	2,1	885	22,4	3.947	100
Radios corredor BRT RN3	46.753	67,6	2.696	3,9	19.711	28,5	69.160	100
Radios ET Sunchales	3723	66,7	250	4,5	1.610	28,8	5.583	100
La Matanza	889.919	66,9	53.939	4,1	387.166	29,1	1.331.024	100
Gran Buenos Aires	4.894.739	64,81	329.929	4,37	2.327.747	30,8	7.552.415	100

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

La tasa de actividad de La Matanza es 71, estando dentro de los valores del resto de los partidos del GBA, que van desde 68 a 71. En cuanto a la tasa de empleo es de 66,8 encontrándose dentro de los valores más altos junto a localidades de la zona norte del conurbano bonaerense: San Fernando (66,6), San Isidro (66,2), Tigre (66,9) y Vicente López (67,6). El resto de los partidos poseen tasas entre 62,28 (Florencio Varela) y 65,81 (San Martín)³³.

³² De acuerdo a lo establecido por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) el índice de dependencia potencial es la proporción de población potencialmente no económicamente activa (niños de 0 a 14 años y ancianos de 65 años y más) con respecto al total de la población potencialmente económicamente activa (de 15 a 65 años). Este índice expresa el número de inactivos que potencialmente deben sostener económicamente los individuos en edad activa.

³³ La tasa de actividad se calcula como la relación entre la población que trabaja o busca activamente trabajo y la población total. La tasa de empleo es la relación que existe entre el número de personas ocupadas y la población total.

La tasa de desocupación en La Matanza es de 5,7. Al igual que las tasas mencionadas anteriormente, esta cifra se encuentra dentro de los valores medios de desocupación del resto de los partidos, tomando en cuenta que la tasa más baja es de 4,19 (Vicente López) y la más alta es de 8,0 (Florencio Varela).

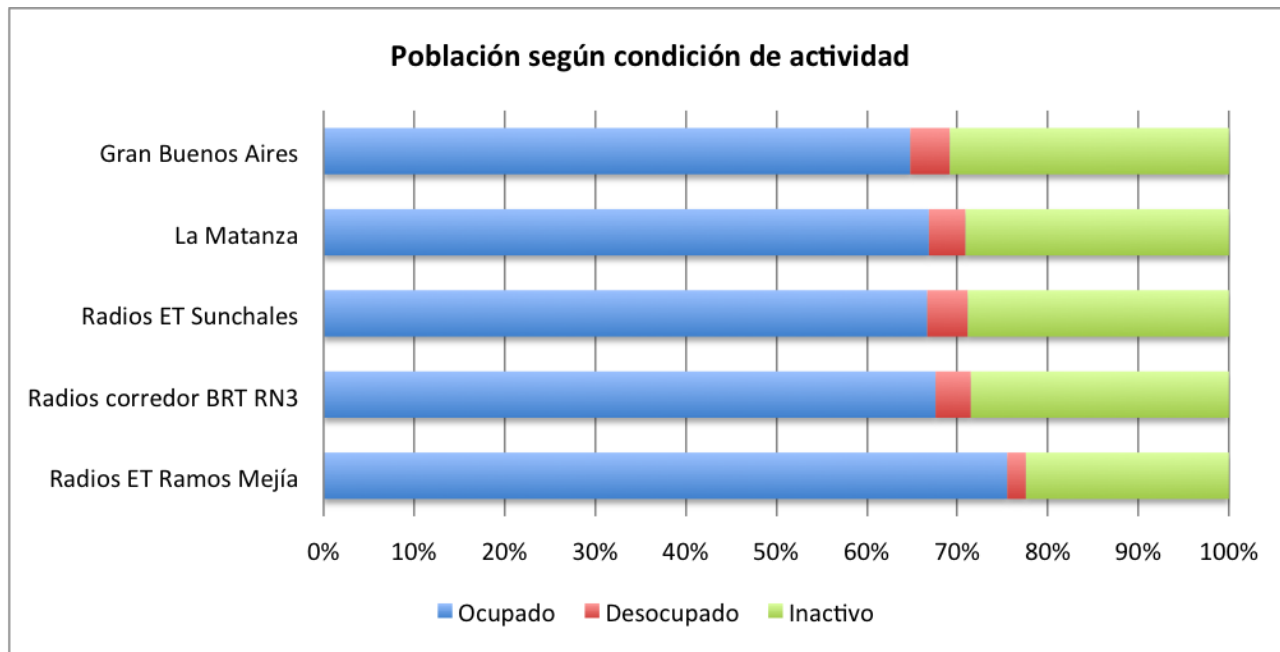


Figura 20. Población según condición de actividad. 2010.

2.4.2 Actividades Productivas

Respecto a las actividades productivas, en La Matanza existen importantes sectores comerciales e industriales, y en menor medida agrícolas. El sector donde se concentra la mayor proporción de actividades comerciales es en San Justo, Isidro Casanova, Gregorio Lafrere y González Catán.

Estos sectores se articulan con áreas residenciales y un sector político administrativo ligado a instituciones privadas y gubernamentales. Específicamente el corredor de la RN3 comprendido en La Matanza, cruza el territorio central del partido articulando con áreas industriales de gran importancia. Hacia el sur se van conformando áreas centrales presentándose zonas productivas, galpones de fábricas, barrios residenciales y asentamientos precarios³⁴.

La política pública municipal en torno a la producción se asienta sobre un recorrido histórico de la industria en el municipio. El sector fabril es de gran importancia en la identidad y economía de la población matancera. Para señalar la importancia industrial, en enero de 2015 se sanciona el Decreto Ley 27.096 "Matanza Capital Nacional de la Producción y el Trabajo" en coincidencia con un proceso de reactivación de la industria y en concordancia con los años de la década de 1940 y 1950 en que el partido era conocido como "locomotora industrial".

³⁴ Garay, Alfredo. "El Área Metropolitana de Buenos Aires –Amba–". Informe publicado en el marco de la carrera de Especialización en Gestión Ambiental Metropolitana, Facultad de Arquitectura y Diseño (FADU). Universidad de Buenos Aires. Disponible en: http://www.posgradofadu.com.ar/archivos/biblio_doc/AMBA.pdf

El tejido industrial del municipio se articula con el escenario nacional y metropolitano y las normativas y políticas que se dictaron al respecto. Una de las normas provinciales aún vigentes como el Decreto Ley 8920 de 1977 que establece el Uso de Suelo en la Provincia de Buenos Aires fue el factor principal que impulsó la “despromoción” del AMBA para la radicación de industrias. La Ley 19.904 de octubre de 1972 prohibió la instalación de nuevas fábricas en la Capital Federal (con excepciones menores en cuanto a imprentas, talleres de reparación y empresas que ocupen hasta diez personas). Estableciendo un impuesto proporcional a la distancia, para aquéllas que se instalen dentro de un radio de sesenta kilómetros de la Capital. La Ley 21.608, de 1977, reitera la prohibición de instalarse en la Capital Federal y excluye de los beneficios de la promoción a las actividades ubicadas dentro del mismo radio de sesenta kilómetros agrega esta última limitación para las ciudades de Córdoba y Rosario consideradas ya “avanzadas”.

En el año 1994 el Partido de La Matanza contaba con 3.923 industrias manufactureras, ocupando 44.464 personas. En el año 2003 según el último Censo Económico Nacional y luego de la debacle económica del 2001, la cifra descendió a 2.794 industrias manufactureras, ocupando 33.334 personas. Si se considera que en el período de mayor crecimiento poblacional (312% entre 1960-2001) coincide con el período de menor crecimiento industriales (0,07%), la estimación de la destrucción productiva y de puestos de empleo en poco tiempo es alarmante, más del 28% de los establecimientos industriales y cerca del 25% de los empleos directos. (Devesa, 2013: 9). Contribuye con esta desaceleración industrial el cierre de los ramales ferroviarios en 1990, dejando a gran parte de las industrias del distrito sin medios logísticos de transporte.

Tabla 22. Evolución de los asentamientos industriales del partido de La Matanza según los distintos Censos Económicos Nacionales y variación intercensal en porcentaje.

	1935	1947	1954	1964	1974	1984	1994	2004
Establecimientos	136	407	1638	2792	3791	3914	3929	2794
Variación	-	+199,26%	+302,45%	+70,45%	+35,78%	+3,2%	+0,38%	-28,87%

Fuente: Devesa, 2013:9

La Matanza posee la mayor cantidad de industrias, desde las grandes empresas automotrices, la industria del calzado, la metalmecánica, la textil, la alimentaria, etc., pasando por cooperativas y fabricas recuperadas, hasta emprendimientos de todo tipo que incluyen los más altos desarrollos tecnológicos. Todas ellas son industrias con mayor propensión a la aglomeración que, según la categoría Pymis, son ocho de las cuales las primeras seis se presentan en La Matanza:

1. Cueros, Calzados, marroquinería
2. Maquinaria y equipos
3. Indumentaria
4. Vehículos y sus partes
5. Cauchos y Plásticos
6. Muebles y partes
7. Productos de madera
8. Metales comunes

El desarrollo industrial se concentra desde sus orígenes en el primer cordón del Distrito en zonas que históricamente eran el núcleo central industrial del Partido (desde Av. Gral Paz hasta R4 Camino de Cintura). Según las investigaciones realizadas por el Observatorio Pymis de la Universidad de Bologna (en Devesa, 2013: 13) más del 50 % de la mano de obra ocupada en La Matanza se desempeña en empresas aglomeradas en jurisdicciones territoriales, en “clúster productivos”, mientras que la otra mitad lo hace en empresas aisladas o dispersas en el territorio.

Lo que imprime importancia respecto a la configuración territorial y de circulación del partido: la mitad de los trabajadores ocupados asisten a su trabajo en el primer cordón del Distrito.

Actualmente el crecimiento del 107% PBI Industrial desplegadas por el Gobierno Nacional permitieron que en La Matanza se recuperara parte del empleo industrial y que nuevamente el Distrito sea uno de los de mayor cantidad de establecimientos industriales del país, alcanzando una cifra estimada de más de 7000 establecimientos. De 2003 a 2011 la cantidad de establecimientos industriales que sin contar con la totalidad de las herramientas de desarrollo necesarias se han instalado e iniciado actividades en el distrito superan los 3.000, mayoritariamente Pymis lo que equivale a más de 200 parques industriales como el de Pilar³⁵ (Devesa, 2013: 14).

A partir de diciembre de 2011, desde la Secretaria de la Producción de la Municipalidad de La Matanza, se impulsa el cambio de matriz productiva en el marco del Proyecto de Desarrollo Nacional con Inclusión Social iniciado en 2003. A través de un trabajo conjunto con todos los sectores del área productiva, Cámaras empresarias (Federación Empresaria de La Matanza, Cámara de Comercio e Industria de La Matanza, Unión Industrial del Partido de La Matanza), la Confederación General del Trabajo (CGT), el Foro de Obreros y Empresarios (FOBEM) y con la colaboración de las distintas áreas del Municipio, se elevó una Ordenanza marco N°22658 para consolidar el crecimiento y desarrollo de los últimos años. Los objetivos son:

- Radicación industrial,
- Crecimiento sustentable,
- Fomento de la agricultura familiar,
- Generación de más y mejor empleo genuino e
- Implementación de políticas de economía solidaria.

De acuerdo al Secretario de Producción, Jorge Eduardo Devesa,³⁶ se destaca la importancia de la participación de distintos sectores industriales. El FOBEM (Foro de Obreros y Empresarios) donde se debaten las políticas públicas del Distrito para el sector productivo es un espacio de discusión y participación de la Secretaría de producción donde se debaten las políticas públicas del Distrito para el sector productivo.

Se prioriza la creación de un área de desarrollo industrial denominada “Área de Desarrollo Industrial Prioritaria”. Se adhiere por ello al Régimen Provincial de Promoción Industrial la Ley N° 13.656, al Régimen Nacional de Promoción de la Industria del Software de la Ley 25.922 y se otorgan también los mismos beneficios a las empresas que lleven a cabo actividades de tratamiento de residuos industriales de acuerdo a la Ley N° 11.720, radicadas en el partido de La Matanza. Si bien la mayoría de las industrias se ubican al N del Distrito, existe el interés de la Secretaría de Producción en promover la radicación y traslado de establecimientos fabriles hacia la zona del segundo y tercer cordón del partido. Allí se destinan 255 has para la creación de un Parque Industrial de La Matanza ubicado en el km41 de la RN 3. El mismo se encuentra en su primera etapa completamente comercializada y en plena expansión de sus dos etapas siguientes.

³⁵ En Pilar se ubica el mayor Parque Industrial de la Provincia de Buenos Aires con 90 establecimientos.

³⁶ El secretario de Producción de La Matanza fue entrevistado el 09/02/15, en San Justo, La Matanza.

El Foro de empresas y fábricas recuperadas del Instituto Municipal de Desarrollo Económico y Social (IMDES)³⁷ actualmente asiste a las cooperativas de trabajo y empresas recuperadas por los trabajadores en los aspectos organizativos, jurídicos y legales. Esta entidad también lleva a cabo tareas orientadas hacia el fortalecimiento integral de estas empresas. Trabaja en tres planos: fomentando el asociativismo, fortaleciendo institucionalmente a las cooperativas existentes y apoyando a las empresas y fábricas recuperadas. Las cooperativas que lo integran son: Cooperativa de Trabajo El Palmar Ltda., Cooperativa de Trabajo L. B. Ltda., Cooperativa de Trabajo San Justo Ltda., Cooperativa de Trabajo Cootrafriya Ltda., Cooperativa de Trabajo Robycoop Ltda, Cooperativa de Trabajo Sigas Ltda., Cooperativa de Trabajo La Matanza Ltda, Cooperativa de Trabajo Caucho Unión Ltda., Cooperativa de Trabajo La Foresta Ltda.

En relación al sector fabril de reactivación industrial en La Matanza, en el distrito se encuentra una de las primeras empresas recuperadas del país: Frigorífico Yaguané, fundado en 1958 ubicado en la RN3, altura kilómetro 38.100, de la localidad de Virrey del Pino. En Yaguané trabajan aproximadamente quinientas personas. Antiguamente este frigorífico tenía una importante capacidad de faena de vacunos anuales, y en la década de los '80 llegó a ser una de las empresas más importantes del país. Durante la década de los '90 y el estancamiento del sector industrial, inició la caída del Frigorífico y en 1994 quebró. Seguidamente, los empleados comenzaron el proceso de conformación de la cooperativa.

En el año 1999 la empresa se convirtió en el frigorífico que más cabezas faenó en el país, e incorporó a la cooperativa a más de cien trabajadores. Posteriormente, los integrantes de la cooperativa lograron contar con obra social, comedor y ómnibus; construyeron una biblioteca popular (con cursos gratuitos y apoyo escolar). Además se aprobó un plan de viviendas económicas para sus asociados con el sistema de autoconstrucción y realizaron un anexo deportivo para los hijos de los trabajadores³⁸.

Además de contar con más de 10.000 hectáreas rurales, cientos de pequeños productores agrícolas ganaderos hasta los grandes productores de oleaginosas (Devesa, 2013: 15). Cabe mencionar que en términos distritales La Matanza forma parte del Cinturón Hortícola Bonaerense. Éste está conformado por un radio de 50 km. alrededor de la Capital Federal abarcando 18.000 hectáreas y quince partidos de la provincia: La Plata, Florencio Varela, Berazategui, Almirante Brown, Esteban Echeverría, Cañuelas, Lobos, Moreno, Merlo, La Matanza, Marcos Paz, Lujan, General Rodríguez, Escobar y Pilar. Su estructura productiva comprende un importante grupo de productores de tipo familiar que poseen explotaciones de entre 4 y 10 ha., y un número más reducido de horticultores de tipo empresarial con explotaciones de más de 20 ha.³⁹

³⁷ El IMDES es una organismo descentralizado del Municipio de La Matanza creado para facilitar el desarrollo económico local fortaleciendo a sus emprendedores de la economía social, micropymes y pymes con diversas herramientas técnicas y financieras y contribuyendo a la generación de empleo genuino, a fin de reducir el desempleo y la pobreza en el marco de los ejes definidos en el Plan Estratégico La Matanza.

³⁸ Pomés Raúl. 2010. Op. cit. Página 12.

³⁹ Barsky, Andrés. 2008. "La bolivianización de la horticultura y los instrumentos de intervención territorial en el periurbano de Buenos Aires. Análisis de la experiencia de implementación de un programa de buenas prácticas agropecuarias en el partido de Pilar". Scripta Nova, N° 270 (81), vol. 12, Barcelona. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/422.htm>

En la localidad de Tapiales (Autopista Richieri y Av. Gral. Paz) se encuentra el Mercado Central de la CABA que cubre una superficie de 570 hectáreas. La Corporación del Mercado Central de Buenos Aires, fue creada en 1967, durante el Gobierno Militar de la llamada Revolución Argentina, constituida por un representante del Gobierno Nacional, otro del Gobierno Provincial y otro por la Ciudad de Buenos Aires. Además de ser el único mercado concentrador a lo largo de los años se ha convertido en un espacio donde conviven distintas actividades comerciales e industriales donde ningún representante del municipio o de conurbano tiene injerencia policial, fiscal ni tributaria. Según la Cámara de Operadores Mayoristas Frutihortícola del Mercado Central de Buenos Aires el sector genera más de 3000 millones de dólares al año se comercializan allí por el cual el municipio de La Matanza no percibe impuestos ni derechos. (Deveso, 2013:12)

Por otro lado, cabe mencionar que en el área aledaña a la RN 3 existe una cantidad importante de trabajadores cartoneros y recicladores urbanos. Muchos de éstos están nucleados en cooperativas de trabajo y agrupaciones. Una de éstas es el Movimiento Nacional de Trabajadores Cartoneros y Recicladores (MOCAR), que agrupa a distintas cooperativas de trabajo, asociaciones y organizaciones. También existe la Federación de Cooperativas de Trabajo para una Nueva Argentina (Fecootrana) que agrupa cooperativas de transporte social, tratamiento de residuos, carreros, mecánica y comunicación, entre otros.

2.5 INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTOS URBANOS

2.5.1 Infraestructura de Transporte

El partido de La Matanza está atravesado por cuatro rutas que conforman una red que comunica al Municipio con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los partidos vecinos y el resto de la Provincia de Buenos Aires.

- Ruta Nacional N° 3 (sobre la cual se proyecta la traza del BRT)
- Ruta Provincial N° 4 (conocida como Camino de Cintura),
- Ruta Provincial N° 7 y
- RP N° 21.

RN 3: Conjuntamente con el de Avda. Mitre-Calchaquí, es el corredor de transporte más importante de la Zona Sur de la Pcia. de Buenos Aires. Esta ruta es el principal acceso del partido de La Matanza que lo comunica con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y con el sur de la Provincia de Buenos Aires. La misma une las provincias de Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Se extiende entre el Camino de Cintura hasta el puente sobre el Río Lapataia, en un recorrido de 3060 km.¹ El camino se encuentra asfaltado hasta el Paso Fronterizo Integración Austral⁴⁰.

Al interior de La Matanza la RN 3 atraviesa las cinco localidades de estudio: San Justo (km 19), Isidro Casanova (km 21), Gregorio de Laferrere (km 26), González Catán (km 32), Virrey del Pino (km 38).

Desde el año 2010 esta ruta es concesionada por la empresa CV1 Concesionaria Vial S.A. en el tramo desde la intersección con RP N°6 (Cañuelas) hasta el empalme con RN N° 252 (Bahía Blanca). La misma tiene a su cargo el contrato de concesión por peaje para la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación.

La RN3 en el tramo involucrado está habilitada para el transporte pesado.

⁴⁰ Garay, Alfredo. Op. cit. Página 43.

El tramo entre Av. Presidente Perón y la Rotonda San Justo (RP 4) presenta 3 carriles por sentido de circulación sin divisor central y con semaforización en la mayoría de las intersecciones y estacionamiento lateral. En el tramo entre RP 4 y RP 21, continúa la configuración de 3 carriles por sentido pero con presencia de divisor de calzada tipo New Jersey lo que distancia la presencia de semáforos. Hasta Av. Cristianía el ancho de la calzada es de 25,2 m con adyacente para espacio para estacionamiento de 1,9 a cada lado. Desde allí hacia el sur (incluyendo hasta RP 21) la ruta cuenta con calles colectoras (con sectores par estacionamiento en algunos casos) y el ancho de calzada es de 21,6 m sólo destinado a circulación.

RP 7: actualmente es una ruta provincial. La misma posee una extensión de 53 km, ubicada en el Gran Buenos Aires, en el noreste de la Provincia de Buenos Aires. La traza posee una orientación Este-Oeste que, en conurbano, conecta la Av. Gral. Paz con el Camino del Buen Ayre. Esta ruta intercepta las siguientes rutas: RN A001 en Ciudadela, RP 4 en Morón en el límite Noroeste de La Matanza, RP 21 en Ituzaingó, RP 40 en Merlo, RP 24 y RP 28 en General Rodríguez, RP 6, RN 5, RP 47 y RN 7 en Luján.

Atraviesa los siguientes partidos y localidades: Partido de Tres de Febrero (localidad de Ciudadela); Partido **La Matanza (localidad de Ramos Mejía)**, Partido de Morón (localidad de Haedo, Morón y Castelar); Partido de Ituzaingó (localidad de Ituzaingó); Partido de Merlo (localidad de San Antonio de Padua y Merlo); Partido de Moreno (localidad de Paso del Rey, Moreno, La Reja y Francisco Álvarez); Partido de General Rodríguez (localidad de General Rodríguez) y Partido de Luján (localidad de Luján).

La R7 adquiere importancia para el proyecto BRT ya que se encuentra involucrada en parte de la traza. En los partidos de Tres de Febrero, Morón y La Matanza esta ruta se denomina **Avenida Rivadavia**; en la intersección de esta Avenida y la calle Bolívar es donde se proyecta instalar la Terminal 01 del BRT. Actualmente se encuentra la estación de tren Tamos Mejía de la línea Sarmiento. En el tramo entre las localidades de Ciudadela, Merlo y Luján, la ruta se encuentra junto a las vías del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, hacia al sur de las mismas.

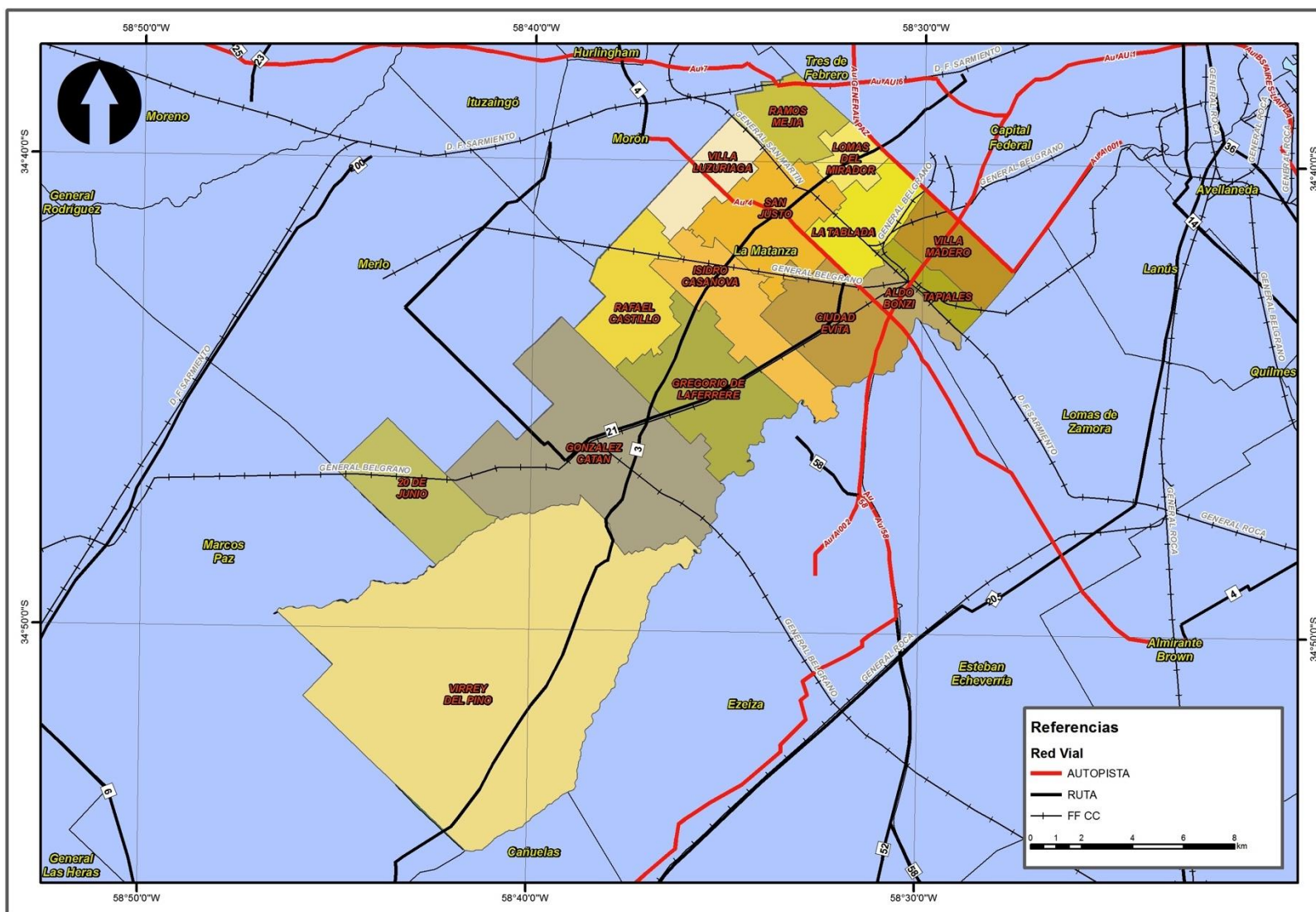


Figura 21.
Arterias viales principales y
vías ferroviarias
de La Matanza

RP 4 (Camino de Cintura): Es un acceso interurbano de 70 km de extensión, ubicado en el Gran Buenos Aires. La misma posee orientación N-S. Se encuentra entre la localidad de San Isidro (Avenida Centenario) y la RP 14 (Camino General Belgrano), en el límite de los partidos de Quilmes y Florencio Varela.

Atraviesa los siguientes partidos: San Isidro; General San Martín; Tres de Febrero; Morón; Hurlingham; La Matanza; Esteban Echeverría; Lomas de Zamora; Almirante Brown; Quilmes y Florencio Varela. Al igual que en los partidos de San Justo, La Tablada, Aldo Bonzi y Evita, en La Matanza la ruta se denomina **Av. Monseñor Bufano**.

En el área de estudio la ruta intercepta con RN3 (Av. Brig. Gral. J. M. de Rosas/ Provincias Unidas. Anteriormente era una rotonda a nivel, pero en 2009 se inauguró el puente de la RP 4 sobre la RN 3. Este lugar es un punto neurálgico importante conocido como *rotonda de San Justo* por encontrarse en la localidad homónima. Además, la RP4 conecta con los siguientes caminos de importancia para la provincia de Buenos Aires:

- RN 9/Acceso Norte/Panamericana/Au. Pascual Palazzo, en San Isidro.
- RP 8/Av. 101-Ricardo Balbín, en Loma Hermosa.
- RP 201, en El Palomar.
- Acceso Oeste/Au. Gaona/RN 7, en el límite entre los partidos de Hurlingham y Morón.
- RP 5: comparte el trazado de la Av. Hipólito Yrigoyen desde Cañada de Ruiz hasta Córdoba/ Curupayti, en Morón.
- Autopista Tte. Pablo Riccheri, en Ciudad Evita.
- Camino Negro/ Camino Presidente Perón/Juan XXIII, en Santa Catalina.
- RP 205/Av. Buenos Aires/Antártida Argentina, en Llavallol.
- RP 16/Av. H. Yrigoyen/Pavón, en Burzaco.
- RP 210/Av. Espora, También en Burzaco.
- RP 53/Av. Mosconi/ Av. Gral. San Martín, en el límite entre los partidos de Quilmes y F. Varela.
- RP 14/Camino Gral. Belgrano.

RP 21: Ubicada en el oeste del Gran Buenos Aires y posee 32 km de extensión. La misma tiene una orientación sudeste – noroeste y se encuentra entre el Camino de Cintura (en la localidad de Ciudad Evita) y el empalme con Avenida Rivadavia, en el límite entre Castelar e Ituzaingó.

Esta ruta bordea las vías de la Línea Belgrano Sur del ramal Buenos Aires - González Catán. Sus intersecciones son las siguientes: cruza la RP 17, en el límite entre las localidades de Isidro Casanova y Gregorio de Laferrere. Luego cruza la RN 3 para acceder a la ciudad de González Catán, donde toma sentido norte para ingresar al partido de Merlo. En Ituzaingó intercepta con la RP N° 7.

En cuanto al servicio de ferrocarril se identifican dos empresas:

- La **Línea Sarmiento** de Trenes comprende un ramal electrificado (Once-Moreno) con 36 Km. de extensión; dos ramales diésel con 157 Km. (Merlo-Lobos y Moreno-Mercedes) y dos servicios diferenciales que unen Once - Moreno y Once - Mercedes con paradas en las estaciones más importantes. Tiene un total de 41 estaciones y su área de influencia abarca el sector Oeste de la Capital Federal y 10 municipios del Gran Buenos Aires. La estación de Ramos Mejía, ubicada en la localidad del mismo nombre, es parte de esta línea de Ferrocarril dentro del partido de la Matanza y conserva un rol clave en la movilidad de sus habitantes.



Ministerio del Interior y Transporte

Figura 22. Mapa de estaciones ferrocarril Sarmiento. Fuente: Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

- El **Ferrocarril Línea Belgrano Sur** dispone de 3 ramales Diésel que recorren el suroeste del Gran Buenos Aires. Dos ramales parten de la Estación Buenos Aires, uno hacia González Catán y otro a Marinos del Crucero General Belgrano. El ramal restante cubre servicios entre Puente Alsina hacia Aldo Bonzi, este último servicio tiene una baja cantidad de servicios diarios.



Figura 23. Mapa de estaciones del ferrocarril Belgrano Sur. Fuente: Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

2.5.1.1 Transporte alternativo: chárter y remis

La región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) asiste en la década de 1990 al surgimiento del transporte alternativo al masivo tradicional (colectivos y ferrocarril). En el municipio de La Matanza, al igual que en la región, emerge en un contexto de elevadas tasas de desempleo y carencia de servicios de transporte, surge como servicio para habitantes de bajos recursos económicos en barrios periféricos de la RN3. Según un estudio de movilidad y transporte en el Municipio de La Matanza las localidades de Virrey del Pino, Ciudad Evita, González Catán, Rafael Castillo y San Justo son las que presentan déficit de accesibilidad al transporte convencional (Kralich, 2013).⁴¹

Perduran hasta la actualidad dos modalidades de servicios alternativos:

- el chárter ó combi (servicio contratado para viajes directos con paradas reducidas en el origen y el destino)
- el remis (automóvil de alquiler, sin taxímetro).

⁴¹ La información presente en este apartado fue extraída del informe Kralich (2013) aportado por la Subsecretaría de Tránsito y transporte de La Matanza. Es pertinente resaltar que la metodología empleada para dicho estudio fue: “Los datos que se presentan son tomados de un estudio realizado en 2004 sobre la situación del charter en la RMBA (Gutiérrez, 2005). Se basa en información estadística de la CNRT, y producida ad hoc en 15 entrevistas (a funcionarios, técnicos, operadores, cámaras empresarias, consultores y representantes legales de operadores), 103 cuestionarios a pasajeros y 22 a conductores. La información se recogió durante días hábiles, a bordo y en los principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en el área central de la CABA (nodo generador de los viajes). Asimismo se toma el estudio realizado en 2007 sobre la informalidad del empleo en charters y remises de la RMBA (Kralich et al, 2008). Ambos trabajos de campo son los únicos de sus características y últimos disponibles. Su vigencia se convalida con estadísticas y artículos recientes (CNRT, 2012; Tella y Potocko, 2010).” (Kralich, 2013: 26).

Entre los mismos se debe diferenciar entre el transporte *legal* (con habilitaciones correspondientes) y el *informal o ilegal* (sin permisos ni regulaciones). En las siguientes tablas se presentan las características del sistema de transporte alternativo considerando esta diferencia crucial respecto al tipo de actividad.

Tabla 23. Caracterización de la estructura empresarial del transporte alternativo formal: remises, taxis y charters.

Charter/combi	<ul style="list-style-type: none"> -Empresas registradas para realizar servicios turísticos, regulados por la CNRT⁴², pero en su mayoría operan como transporte de colectivo (o sea pseudolegales). -Tarifa fija/km, superior a la del colectivo regular. -Recorrido: una localidades del conurbano, en general con la CABA. -Viajes directos, con pocas paradas al inicio y fin del trayecto. -G. LaFerrere, principal punto del partido en la prestación de este tipo de transporte. -Se destaca un operador dominante, sin habilitación, con la mayor flota del sistema (unos 60 vehículos).
Remis regular	<ul style="list-style-type: none"> -Operado por empresas reguladas por el municipio, -Total de 395 agencias registradas -Ubicadas mayoritariamente en Ramos Mejía, Lomas del Mirador y San Justo. -Taxímetro: viajes puerta a puerta, con tarifa/km, se paga por viaje, no por pasajero, análogamente al taxi.
Taxis Regulares	<ul style="list-style-type: none"> -En el MLM se registran 12 paradas autorizadas. -Son servicios con uso de taxímetro con paradas generalmente en estaciones de tren, sin recorridos pre-establecidos. -Taxímetro: la tarifa se cobra según la extensión/tiempo del viaje.
Fuente: Elaboración propia en base a Kralich, 2013: 32 y 64	

⁴² Comisión Nacional de Regulación de Transporte

Tabla 24. Caracterización de la estructura empresarial del transporte alternativo informal: remises y charters.

Modalidad	Remis compartido ⁴³	Charter ⁴⁴
Propietarios	Servicio prestado por individuos conductores y propietarios de los vehículos. Se estiman un total de 800 vehículos de este tipo en el municipio de La Matanza.	Ofrecidos para y por particulares, mediante vehículos de su propiedad. G. de LaFerrere aparece como el principal punto de origen de servicios charter/combi, y actualmente es servido, sin habilitación, por un operador dominante, que hacia 2004 reunía la flota más grande del sistema (60 vehículos, aprox.).
Tipo de vehículo	Autos particulares de más de 20 años de antigüedad sin mantenimiento. Utilizan gas natural comprimido. Las marcas/modelos más frecuentes de los vehículos son Ford Falcon, Renault 12, Renault Fuego, Peugeot 504.	Vehículos colectivos, tipo ómnibus, procedentes de servicios de transporte colectivo regulares dados de baja -por su antigüedad- por los respectivos organismos de control.
Parada	Abordado en la vía pública, sin reserva o solicitud previa.	Abordado en la vía pública, sin reserva ni solicitud previa.
Recorrido	Puede iniciarse con un pasajero y seguir el recorrido con detenciones para el ascenso de otros.	Recorridos paralelos a las trazas del ferrocarril y/o el autotransporte público y efectúan paradas sobre la ruta definida, muchas de ellas coincidentes con aquéllos, hasta completar la capacidad en asientos del vehículo (en algunos casos también se pueden encontrar casos de pasajeros de pie).
Distancia/cobertura	Viajes de nomás de 3km. Utilizado principalmente por usuarios de barrios periféricos de localidades en Virrey del Pino, González Catán, Rafael Castillo y Gregorio LaFerrere.	Destino prevaeciente, el área central de la CABA; distritos del oeste y sudoeste de la RMBA.
Cantidad de pasajeros	Procura un mínimo de cuatro pasajeros.	Transportan cotidianamente a un mismo grupo de pasajeros sentados (aunque en ocasiones también parados).
Tarifa	Un pasaje individual. Resulta sensiblemente menor que el de los servicios de taxis oficiales.	Un pasaje individual sin suma de costo de pasajes por tramo de viaje. Resulta sensiblemente mayor que el análogo de los servicios masivos.
Ventajas	Ofrece menor tiempo el tiempo de espera y mayor accesibilidad frente al servicio de colectivos formales y taxis habilitados para llegar a zonas periféricas.	Servicio más directo, sin trasbordos y más rápido que el colectivo público.
Calidad	Deficiente. En condiciones no aptas para circular.	Deficiente. En condiciones no aptas para circular.
Fuente: Elaboración propia en base a Kralich, 2013.		

Además se identificó en el estudio revisado (Kralich, 2013) la presencia de colectivos ilegales o “truchos”. Este tipo de transporte es el menor tamaño y alcance de operación. Son 4 empresas, las que operan en el distrito, sin permiso ni regulación alguna por parte de ningún entes estatal. Tienen tarifa autorregulada y operan con vehículos muy antiguos y con bajo o nulo mantenimiento. La localidad donde más se registra su operatoria es González Catán.

⁴³ Inicialmente se conoce como “remis 0,50”, el valor del costo del pasaje le dio lugar al nombre. De acuerdo al estudio realizado por Kralich (2013:45), en febrero de 2013 la tarifa ascendió a \$2,50 y se lo referencia de forma general como “remis compartido”.

⁴⁴ Surge oficialmente para el traslado de personal de industrias ubicadas en la periferia a partir de 1980, luego se multiplica el servicio informal.

Organización y regularización del servicio de transporte alternativo

Las autoridades responsables del control del transporte público se distinguen de acuerdo al alcance de su jurisdicción gubernamental y en relación al tipo de recorrido que los vehículos realizan. En la siguiente tabla se identifican los organismos de competencia para el caso estudiado. La falta de articulación, coordinación y homologación de normas de control así como la falta de recursos humanos y administrativos para llevar a delante los controles necesarios posibilita que el transporte informal se desarrolle. (Kralich, 2013: 43)

Ente	Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)	Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires	Subsecretaría de Tránsito y Transporte, Municipalidad de La Matanza
Jurisdicción	Nacional	Provincial	Municipal
Objetivo	ente autárquico encargado de controlar y fiscalizar la provisión del servicio público de transporte automotor y ferroviario de cargas y pasajeros	ejerce el control de las líneas de autotransporte que conectan dos o más municipios metropolitanos siempre que no ingresen a la CABA y los servicios de chárter con idénticas características.	Propone y aplica, en el ámbito de su competencia, las normas para el ordenamiento del tránsito y transporte, para lo cual realiza estudios y proyectos vinculados a la circulación vehicular y peatonal y ejecuta un monitoreo permanente del flujo vehicular.

La modalidad de servicio de chárter para traslados ocasionales comienzan operando informalmente. En 1994 se sanciona el Decreto 656 para regularizar la situación, autorizando un conjunto de prestaciones a las que se pasa a denominar Servicios de Oferta Libre (SOL).

Según las estadísticas de la CNRT:

“para 2004 había 105 empresas habilitadas para realizar Servicios Urbanos Especiales (SUE), Subsecretaría de Tránsito y Transporte, Municipalidad de La Matanza. El 41% de los SUE eran operadores de SOL con 194 servicios diarios, transportaban 20.100 pasajeros (cifras en una sola dirección -ida-). La flota habilitada era de 218 vehículos (38% para SOL), con una antigüedad promedio de 7 años (cifra que se eleva, tras la devaluación del 2002) y una capacidad media de 24 asientos (el 77% de la tenía entre 10 y 24 asientos). La mitad de los mismos eran minibuses, de 16 a 24 asientos y el 23% restante ómnibus. El 82% empresas habilitadas para SUE son cuentapropistas (personas físicas) con 1 o 2 vehículos. Hay pocos operadores medianos de entre 3 y 5 vehículos (13% del total), y grandes de hasta 27 vehículos (5% del total), pero reúnen el 53% de la flota (24 y 28%, respectivamente). Estos guarismos son generalizables al conjunto de los operadores SOL.” (CNRT en Kralich, 2013: 26 y 27)

Los datos oficiales muestran una tendencia de los operadores de charter legales a crecer en tamaño y evolucionar hacia formas asociativas de organización empresarial. En general se encuentran bajo alguna organización, sea como subcontratistas de empresas más grandes (de charter o de turismo), o en conjunto con otros pequeños operadores compartiendo un servicio tercerizado de gestión de tráfico (recepción y distribución de reservas telefónicas de viaje).

En cuanto a los clandestinos se amparan en organizaciones “mafiosas”. La aplicación de lógicas de gerencia colectiva es acompañada por una especialización de tareas (personal de conducción, administrativo, y de mantenimiento). Si bien los propietarios de los vehículos sostienen una fuerte participación en la actividad, se registra una progresiva dedicación a la administración, más que a la operación de los mismos, contratando personal asalariado para la conducción. Se observa asimismo que los operadores de charter tienen un fuerte sesgo de permanencia en actividades del transporte y tienden a diversificar sus actividades, prestando simultáneamente servicios para el turismo (traslados aeroportuarios, excursiones, etc.), servicios contratados para el traslado de personal y/o clientela de empresas, viajes nocturnos o de fin de semana.

El perfil general del empleo en el transporte alternativo (charters-combis y remises) tiene que ver con una precarización laboral de los choferes. Todos se encuentran sin aportes y seguros sociales. El promedio de horas trabajadas por conductor es entre 11 y 13, entre cuatro y cinco días a la semana. (Kralich, 2013)

2.5.1.2 Competencia y complemento entre servicios de transporte

A partir de los datos revisados se puede establecer un diagnóstico sobre la situación de competencia - complementariedad entre el transporte convencional y los servicios alternativos (combis, charters, remises, etc.). Para ello se consideró una identificación de mercados potenciales de cada servicio, las estrategias de movilidad de pasajeros y las problemáticas de accesibilidad detectadas. En la siguiente tabla se establecen los factores que inciden en la competencia y los que inciden en la complementación.

Tabla 25. Factores que inciden en la situación de competencia-complemento entre el transporte tradicional y el alternativo.

Situación de competencia	Situación de complemento
Servicio de charter con similitud de punto de origen-destino con mayor oferta (marcha superior al 10%) que el transporte de colectivo público	Servicio de remis compartido cubre localidades que no poseen servicio regular de colectivo público.
Servicio de remis compartido en G. LaFerrere convergencia de paradas a una distancia inferior a los 500 metros respecto del colectivo público.	Servicio de remis compartido en G. LaFerrere, considerando que la única línea de colectivo que permite conexión con localidades de Virrey del Pino y González Catán poseen menor frecuencia.
Servicio de charter con convergencia de puntos de origen y/o de destino a una distancia inferior a los 1000 metros, entre servicios con la misma direccionalidad.	Remis compartido ó 0,50 prestan servicio para la conexión de barrios con corredores troncales. No hay superposición de rutas.
Servicio de charter con convergencia de paradas en centros de transbordo de transporte público de pasajeros a una distancia inferior a los 500 metros.	En km 29 de RN3 es el principal centro de trasbordo del transporte convencional, los remises llevan a pasajeros hasta este punto.
Fuente: Elaboración propia en base a Kralich, 2013: 32 y 33.	

A fin de ponderar situaciones de competencia entre servicios de autotransporte tradicionales y alternativos, se considera que los servicios de charter ilegales son la mayor competencia del servicio de transporte público de colectivos. De forma contraria el servicio de remis legal como ilegal (compartido) resulta un medio de transporte complementario al servicio convencional (colectivo y ferrocarril), principalmente en las localidades de La Matanza que pertenecen al tercer anillo y se encuentran distanciadas de la RN3. La única situación de competencia que se advierte entre el remis compartido y el transporte de colectivos es por la convergencia de paradas en el centro de transbordo y no por superposición de recorridos (No hay servicio de remis sobre la RN3, sólo llegan hasta el km 24,700, mayormente por la calle Tres Cruces, altura RP 17 - Carlos Cáceres).

*La falta de una red de conexión inter barrial y de una buena conexión de los barrios con los principales puntos de transbordo (como entre LaFerrere y los barrios de su entorno o entre el B° Nicole y RN3 km 29), **generan oportunidades para el remis "0,50"**. También para el autotransporte tradicional irregular, como el que conecta G. LaFerrere con RN3 km 29 (por RP21), y la RP21 con la RN3 por Av. Luro. En suma hay vasos comunicantes entre el servicio irregular de "0,50" y el déficit de la red de autotransporte público tradicional.⁴⁵ (Kralich, 2013: 33, negritas son mías)*

La mayor competencia que plantea el remis ilegal es frente a los servicios de remis y taxi habilitados. En tanto que está autorizada la operación de remises, de uso exclusivo para los individuos o grupos que contraten determinado trayecto (Ordenanza Municipal N° 10.305/96 y su modificatoria N° 11021/2000), la normativa vigente en La Matanza no contempla permisos para que automóviles operados por privados, lleven pasajeros a lo largo de itinerarios prefijados. Su presencia es visualizada como competencia "desleal" por los empresarios de autotransporte colectivo regular, cámaras y asociaciones sindicales.

2.5.2 Infraestructura de Servicios

En cuanto a los servicios públicos, éstos no alcanzan a cubrir la totalidad de las necesidades de la población. De acuerdo a resultados del CNPHV del 2010, el 47% de las viviendas de La Matanza posee una **calidad de conexión a los servicios**⁴⁶ satisfactoria. Estas cifras son superiores al Conurbano Bonaerense en donde se registra un 40,4% de hogares mientras que en el área involucrada en el estudio la mayor calidad de conexión alcanza en ET Ramos Mejía el 97,4%. En contraste la calidad de servicios disminuye hacia el sur de la traza ya que en el corredor el porcentaje de servicios satisfactorios desciende a 38,7% y en ET Sunchales al 1%.

El porcentaje de hogares con calidad de conexión básica en La Matanza (14,6%) es dos puntos porcentuales menor respecto al Gran Buenos Aires (16%). Se registra una notable diferencia entre las cifras relativas a la calidad insuficiente entre ET Sunchales y el resto de las categorías de análisis dado que la mayoría de las viviendas poseen conexión deficiente (81,5%). Se observa que las viviendas con peor calidad de conexión se distribuyen en la mitad sur del partido, especialmente el sureste del mismo en Gregorio LaFerrere. En este sentido, la mitad del sector aledaño a la traza de estudio presenta déficit en la conexión de servicios, agravándose esta situación del lado este de la RN 3.

⁴⁵ El B° Nicole se encuentra en el Km 35 de la RN3, Virrey del Pino.

⁴⁶ De acuerdo a lo establecido por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) la calidad de conexión a servicios básicos (INCALSERV) refiere al tipo de instalaciones con el que cuentan las viviendas para su saneamiento. Para este indicador, se utilizan las variables procedencia del agua y tipo de desagüe. "Calidad satisfactoria" refiere a las viviendas que disponen de agua a red pública y desagüe cloacal. "Calidad básica" describe la situación de aquellas viviendas que disponen de agua de red pública y el desagüe a pozo con cámara séptica. "Calidad insuficiente" engloba a las viviendas que no cumplen ninguna de las 2 condiciones anteriores.

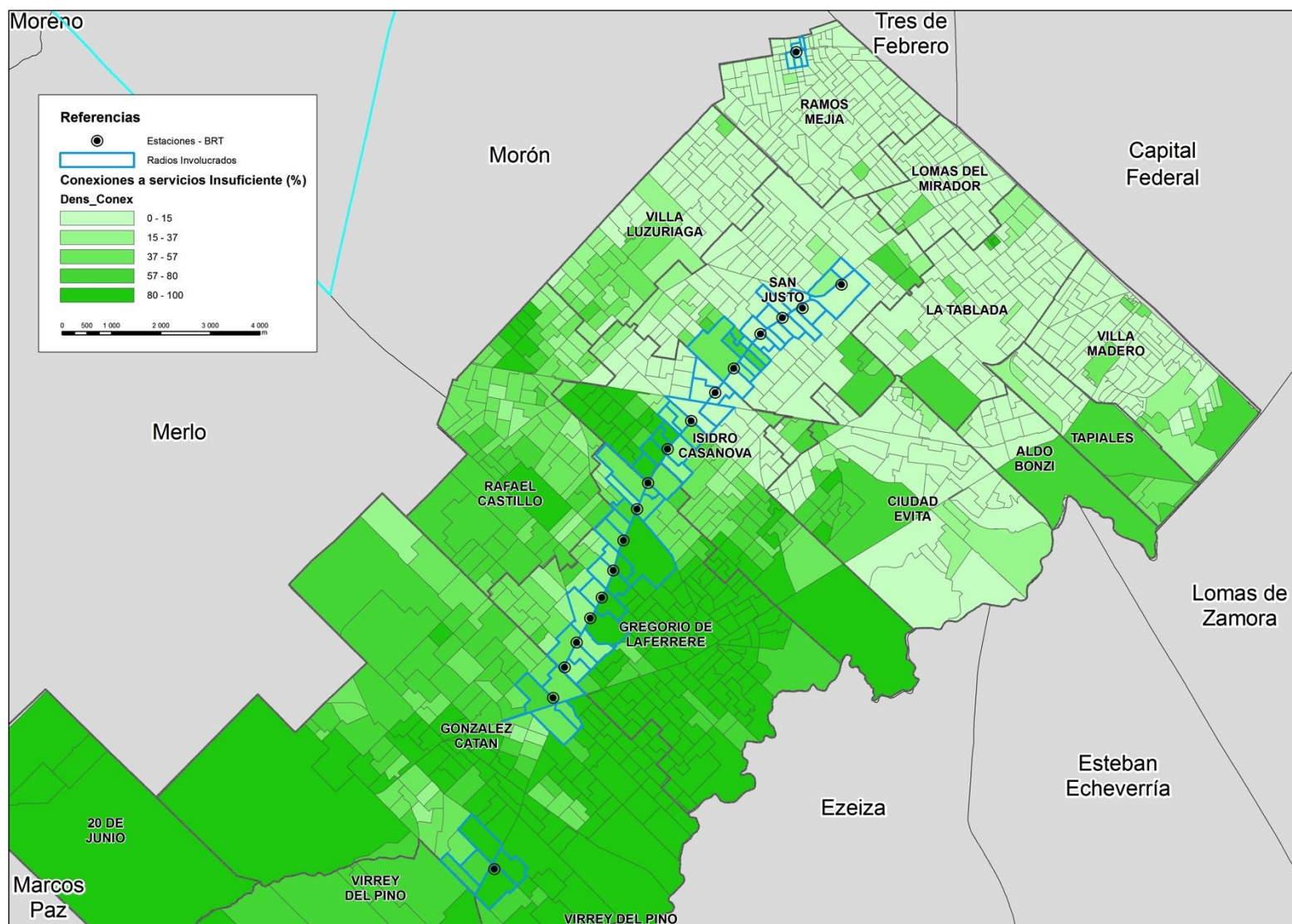


Figura 24. Viviendas con calidad insuficiente de conexiones a servicios. La Matanza. Año 2010

En la Tabla 26 se exponen los datos mencionados anteriormente y a continuación se desarrollan los distintos tipos de servicios.

Tabla 26. Calidad de conexión a servicios básicos en viviendas. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010.⁴⁷

Jurisdicción	Calidad de conexión a servicios básicos							
	Satisfactoria	%	Básica	%	Insuficiente	%	Total	%
Radios ET Ramos Mejía	1.749	97,4	21	1,2	25	1,4	1.795	100
Radios corredor BRT RN3	7.476	38,7	4.685	24,3	7.134	37	19.295	100
Radios ET Sunchales	17	1	300	17,5	1.400	81,5	1.717	100
La Matanza	190.782	47,0	59.355	14,6	155.201	38,3	405.338	100
Gran Buenos Aires	1.072.995	40,4	424.369	16,0	1.155.924	43,6%	2.653.288	100

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

En relación a la disponibilidad de agua para beber y cocinar, de acuerdo al CNPHV 2010, tanto en La Matanza como en el Conurbano Bonaerense, la mayor cantidad de los hogares (73% y 72,1% respectivamente) cuentan con conexión de agua a red pública. Los radios involucrados en el corredor BRT presentan porcentaje similar a estos con el 72,8%. Tal como se observa en siguiente tabla la mayor parte del territorio de La Matanza cuenta con agua de red pública. Los porcentajes más altos de hogares que disponen de dicha conexión se distribuyen en el noroeste ET Ramos Mejía con 99,6%) y noreste del partido. La zona con menor cantidad de hogares conectados a la red pública es el sureste del distrito, específicamente la localidad de Gregorio LaFerrere. En los radios de la ET Sunchales se observa el menor porcentaje de hogares con conexión a la red pública con el 35,1%.

Respecto a los hogares que no están conectados a la red pública, en La Matanza el 22,4% y en Conurbano el 25,2% de los hogares cuenta con bomba a motor, siendo superiores al porcentaje registrado en el área de estudio donde sólo el 0,2% en Ramos Mejía y el 23,1% en el Corredor tiene bomba a motor. El mayor porcentaje de hogares que dispone de perforación con bomba a motor (50,7%) y de pozo (8,6%) es en ET Sunchales.

Por último, tal como se expone en la siguiente tabla, las cifras vinculadas a los hogares que disponen de agua de pozo, se proveen mediante transporte por cisterna o recolectan agua de lluvia, son similarmente bajas en el resto de los radios, el partido y la región. Estos valores se aprecian georreferenciados en la Figura 26.

⁴⁷ En esta unidad de análisis sólo se toman en cuenta las viviendas particulares habitadas.

Tabla 27. Procedencia de agua para beber y cocinar. La Matanza. Radios involucrados en el Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010

Jurisdicción	Procedencia del agua para beber						Total
	Red pública	Perforación con bomba a motor	Perforación con bomba manual	Pozo	Transporte por cisterna	Agua de lluvia, río, canal, arroyo o acequia	
Radios ET Ramos Mejía	1.911	4	0	1	2	0	1.918
	99,6%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	17.785	5.658	374	607	11	10	24.445
	72,8%	23,1%	1,5%	2,5%	0,0%	0,0%	100,0%
Radios ET Sunchales	687	994	103	169	2	4	1.959
	35,1%	50,7%	5,3%	8,6%	0,1%	0,2%	100,0%
La Matanza	353.956	108.824	8.458	12.230	1.099	342	484.909
	73,0%	22,4%	1,7%	2,5%	0,2%	0,1%	100,0%
Gran Buenos Aires	2.115.641	739.918	22.204	46.979	5.480	4.151	2.934.373
	72,1%	25,2%	0,8%	1,6%	0,2%	0,1%	100,0%

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

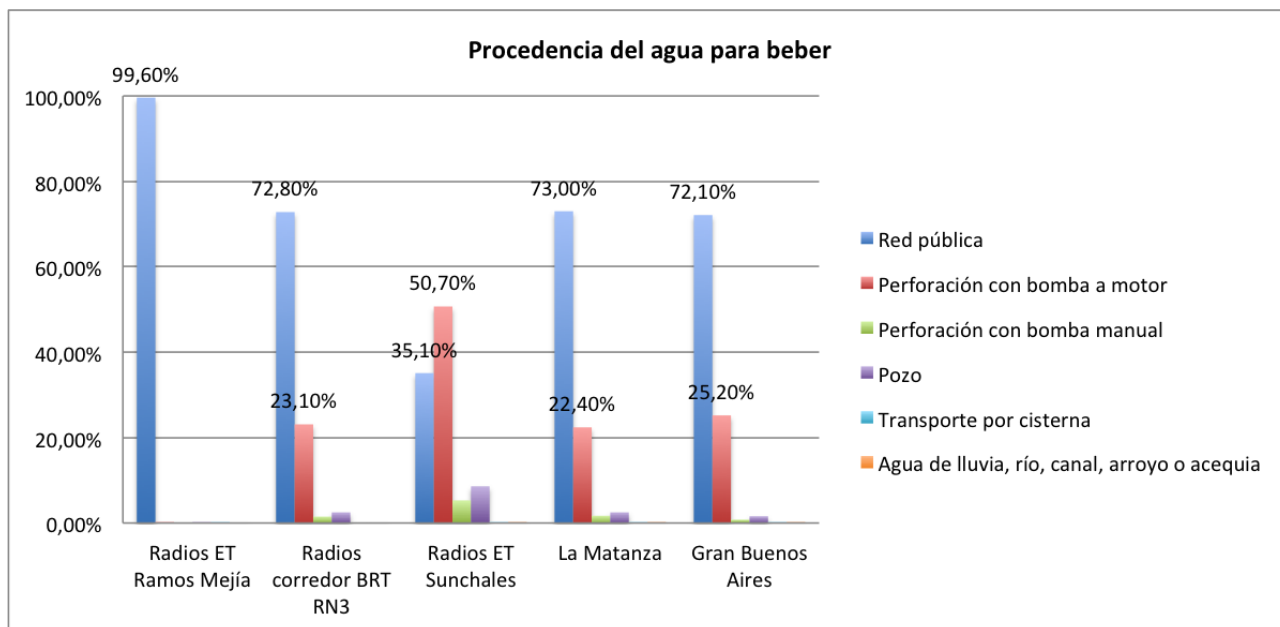


Figura 25. Procedencia del agua para beber según jurisdicción. 2010.

En relación a la red cloacal, existe un déficit en la cobertura en casi la mitad del partido. Tal como se observa en la Figura 27. Los hogares que disponen de desagüe cloacal están concentrados en la franja norte del partido. Las localidades más cercanas al límite con la CABA, Ramos Mejía, Lomas del Mirador, La Tablada y Villa Madero, son las que presentan mayores porcentajes de hogares con este servicio. Las localidades menos favorecidas son González Catán, Gregorio Laferrere, Isidro Casanova y Rafael Castillo. En este sentido la mitad del territorio que es atravesado por la RN 3, es decir por la traza del Proyecto, no cuenta con servicio de desagüe cloacal.

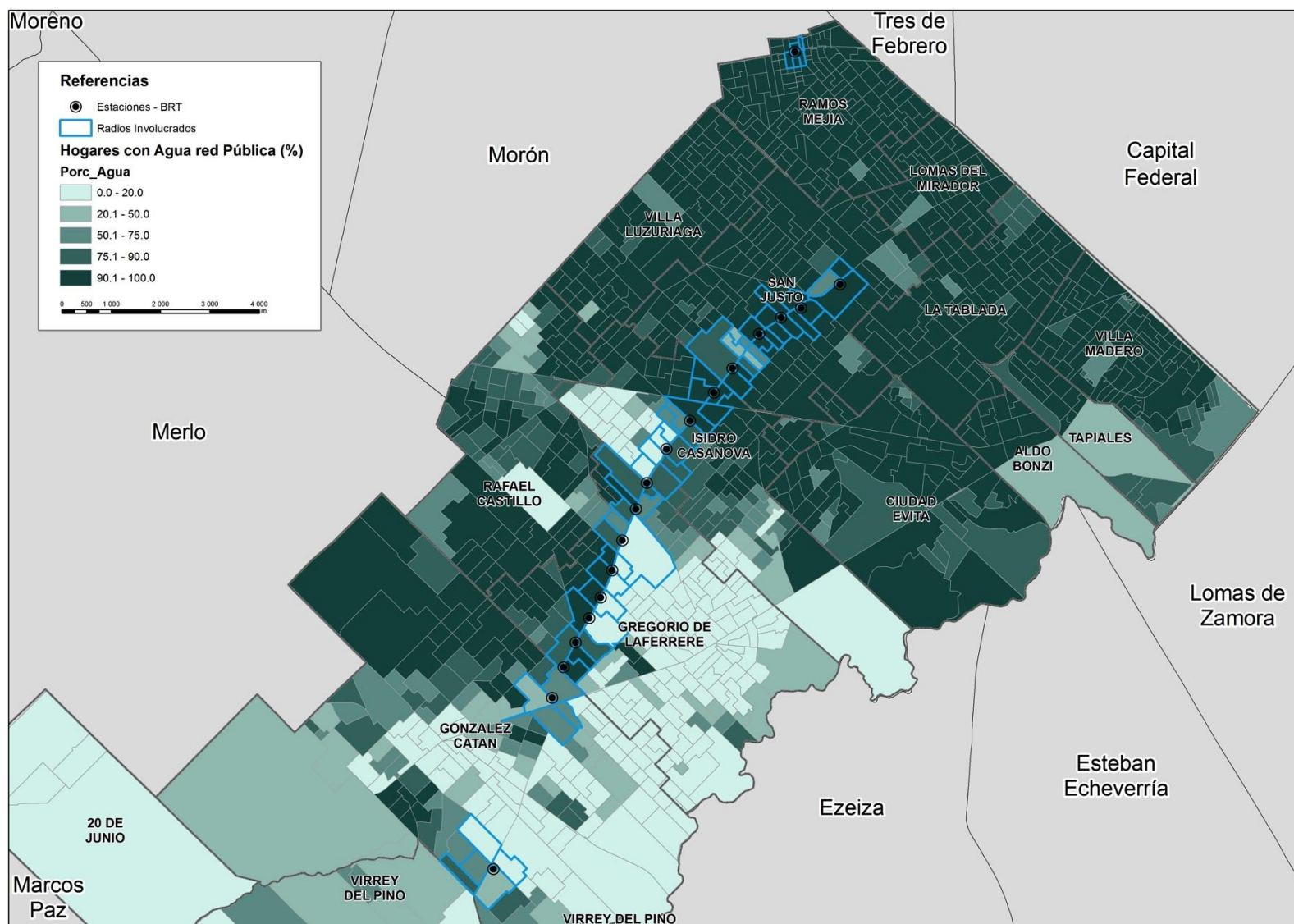


Figura 26. Hogares con agua de red pública. La Matanza. Año 2010

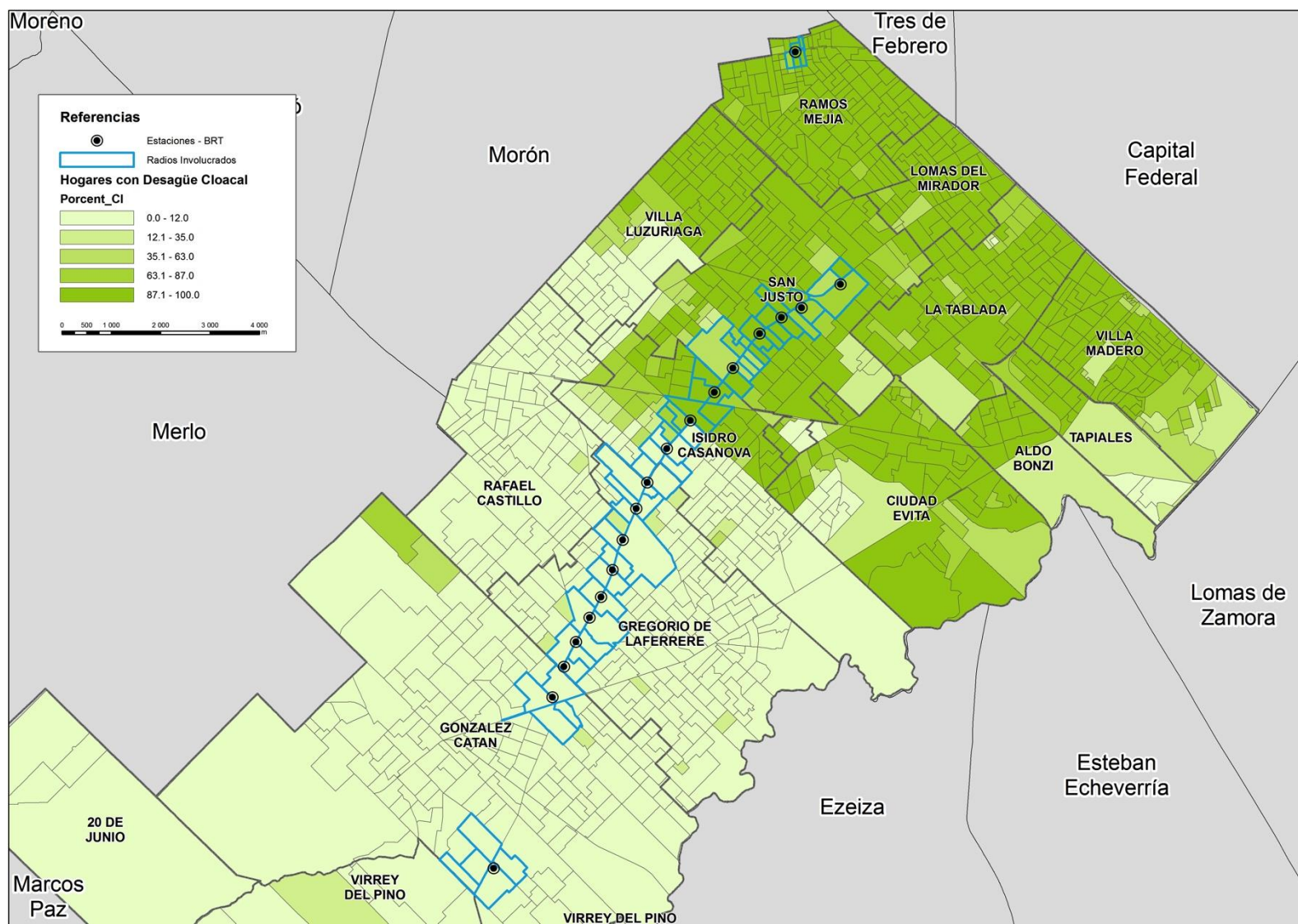


Figura 27. Hogares con desagüe cloacal. La Matanza. Año 2010

De acuerdo a los resultados del CNPHV del 2010, sólo el 46,7% de los hogares de La Matanza está conectado a la red pública de cloaca, al igual que el total de los partidos del Gran Buenos Aires (42,1%). En los radios vinculados al Proyecto, en cambio, más de la mitad de los hogares en los radios censales de ET Ramos Mejía (96,3%) están conectados a la red pública.

En el Corredor BRT el 40,6% tiene conexión a red pública mientras que el 40,2% descargan a cámara séptica o pozo ciego. Para los hogares en el radio de ET Sunchales este último valor asciende a 56,5% los conectados a cámara séptica y el 40,6% solo poseen pozo ciego (Tabla 28).

El porcentaje de hogares con desagüe mediante excavación en tierra es igual en las escalas geográficas del partido y el conurbano (0,3%). El mayor valor se encuentra en ET Sunchales con el 1% mientras que para el Corredor BRT desciende a 0,2% y para ET Ramos Mejía el 0,1%.

Tabla 28. Hogares según tipo de desagüe del inodoro. La Matanza. Radios involucrados en el Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010⁴⁸

Jurisdicción	Hogares según tipo de inodoro				
	Red pública (cloaca)	A cámara séptica y pozo ciego	Sólo a pozo ciego	A hoyo, excavación en la tierra	Total
Radios ET Ramos Mejía	1.845	34	34	2	1.915
	96,3%	1,8%	1,8%	0,1%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	9.681	9.594	4.548	38	23.861
	40,6%	40,2%	19,1%	0,2%	100,0%
Radios ET Sunchales	36	1.068	766	19	1.889
	1,9%	56,5%	40,6%	1,0%	100,0%
La Matanza	220.762	147.086	103.502	1.636	472.986
	46,7%	31,1%	21,9%	0,3%	100,0%
Gran Buenos Aires	1.211.000	946.051	708.055	9.339	2.874.445
	42,1%	32,9%	24,6%	0,3%	100,0%

Fuente: INDEC, CNPHV 2010.

En cuanto a la cantidad de población que cuenta con servicio de gas de red, según CNPHV del año 2010, más de la mitad de los hogares de La Matanza disponen de dicho servicio para cocinar (60,6%), alcanzando una cifra levemente inferior al porcentaje total de partidos del Gran Buenos Aires (65,7%), y con mayores diferencias respecto al área de estudio. En el siguiente mapa se observa que la zona norte del partido, lindera al límite con CABA, presenta los porcentajes más altos de hogares con este servicio (ET Ramos Mejía posee el 96%). Hacia el sur este porcentaje desciende gradualmente, manteniendo una concentración de hogares con este servicio a lo largo de la traza bajo estudio (el Corredor BRT con el 67,8%) y disminuyendo la disponibilidad del mismo en la periferia (ET Sunchales con el 15,7%).

⁴⁸ Los hogares según tipo de desagüe del inodoro no incluyen a los hogares que no tienen baño o letrina, de allí la diferencia respecto del Total de Hogares de la Tabla 4. Total de viviendas y de hogares. La Matanza. Radios del Proyecto. Conurbano Bonaerense. 2010.

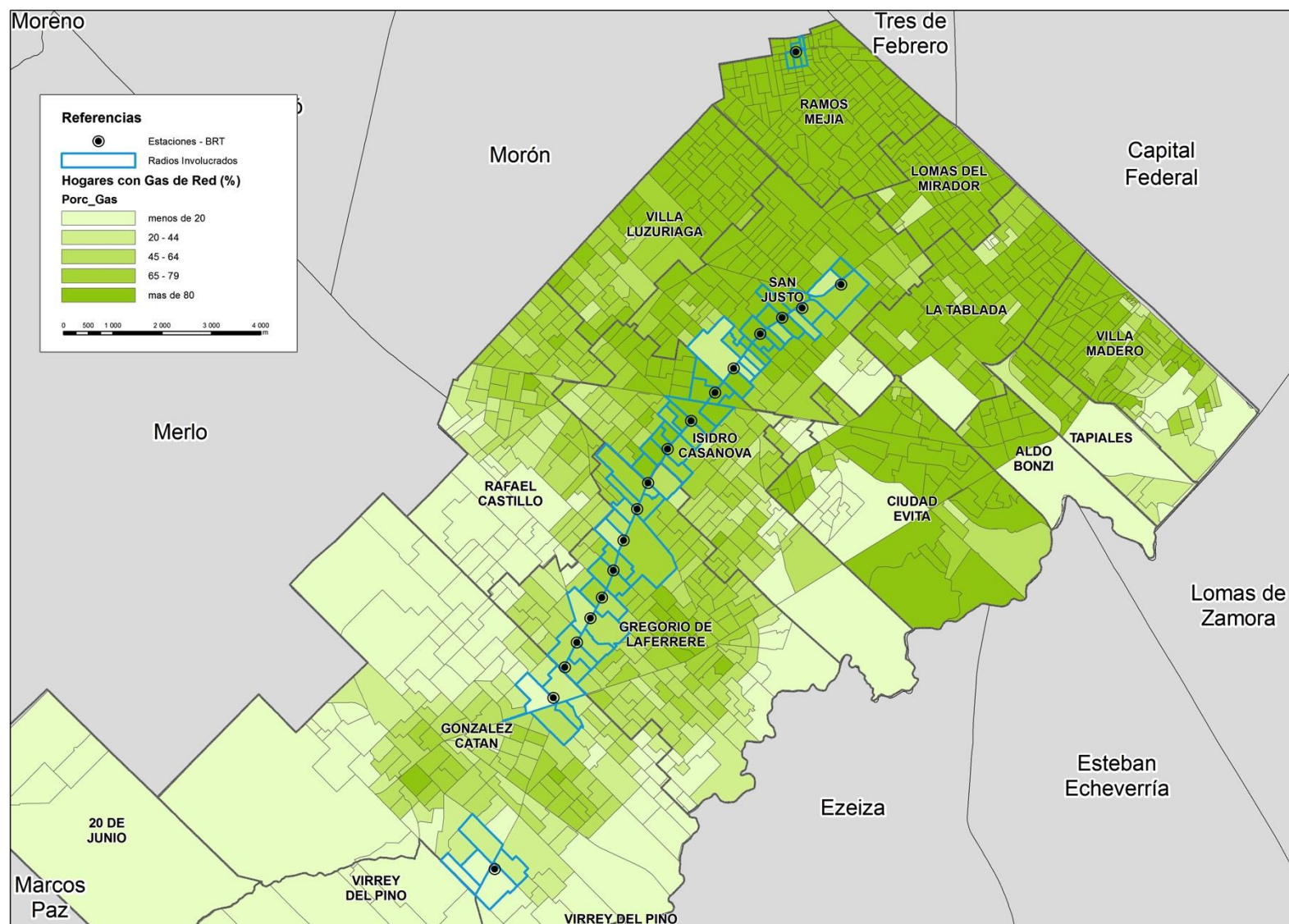


Figura 28.
Hogares con gas
de red. La
Matanza. Año
2010

El resto de la población utiliza en su mayoría, en el municipio y en el conurbano, gas en garrafa: en La Matanza el 37,9% de los hogares, superando por 5,3 puntos porcentuales al porcentaje del Gran Buenos Aires (32,6%). En los radios involucrados en el Proyecto el 81,2% de los hogares en ET Sunchales utilizan garrafa, le siguen en menor proporción la población en torno al Corredor BRT (30,8%) y en torno a ET Ramos Mejía (3,5%). (Tabla 29).

Tabla 29. Hogares según combustible utilizado para cocinar. La Matanza. Radios involucrados en el Proyecto. Conurbano Bonaerense. Año 2010

Jurisdicción	Procedencia de combustible para cocinar							
	Gas de red	Gas a granel (zeppelin)	Gas en tubo	Gas en garrafa	Electricidad	Leña o carbón	Otro	Total
Radios ET Ramos Mejía	1.841	0	1	67	9	0	0	1.918
	96,0%	0,0%	0,1%	3,5%	0,5%	0,0%	0,0%	100,0%
Radios corredor BRT RN3	16.582	32	214	7.538	26	34	19	24.445
	67,8%	0,1%	0,9%	30,8%	0,1%	0,1%	0,1%	100,0%
Radios ET Sunchales	308	5	38	1.591	5	9	3	1.959
	15,7%	0,3%	1,9%	81,2%	0,3%	0,5%	0,2%	100,0%
La Matanza	294.002	627	4.160	184.018	626	918	558	484.909
	60,6%	0,1%	0,9%	37,9%	0,1%	0,2%	0,1%	100,0%
Gran Buenos Aires	1.928.277	3.221	34.002	956.210	5.781	3.559	3.323	2.934.373
	65,7%	0,1%	1,2%	32,6%	0,2%	0,1%	0,1%	100,0%

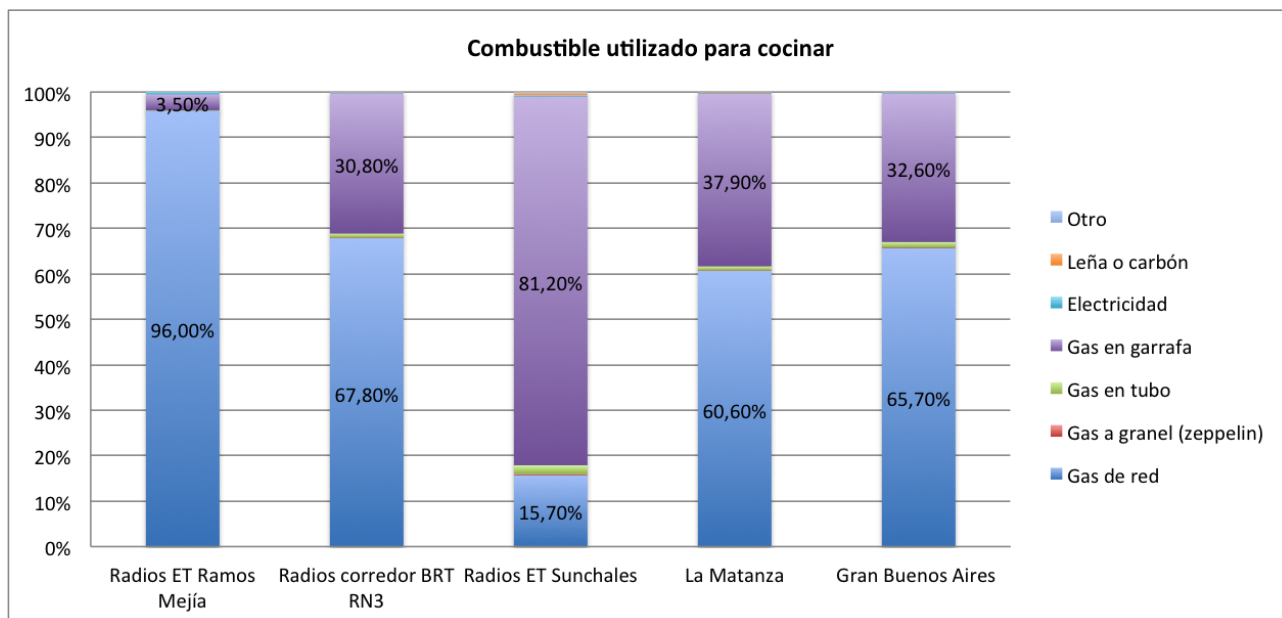


Figura 29. Procedencia de combustible para cocinar. 2010.

2.5.3 Equipamientos

2.5.3.1 Establecimientos Educativos

El Distrito de La Matanza conforma con Cañuelas, Ezeiza y Esteban Echeverría la Región Educativa III. A continuación se expone mapa de ubicación de las dieciséis regiones educativas existentes en la Provincia de Buenos Aires.

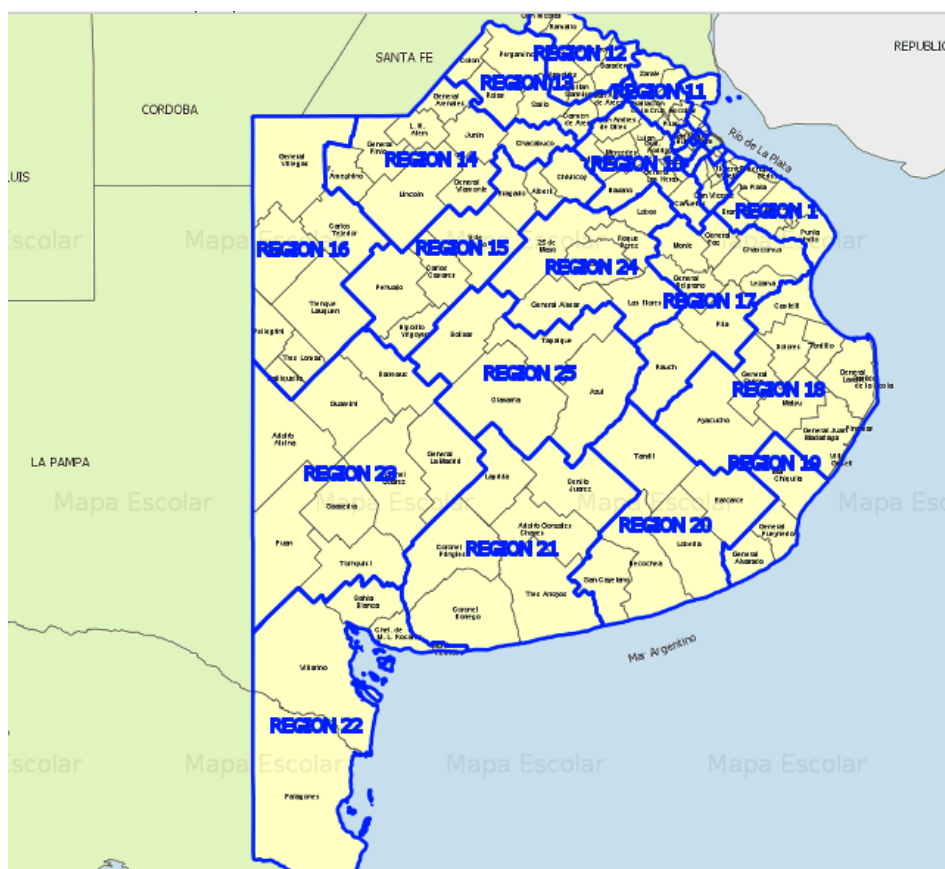


Figura 30. Regiones Educativas de la Provincia de Buenos Aires. Fuente: Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires, 2014. Mapa escolar
<http://mapaescolar.dyndns.org/mapaescolar/>.

En el partido de La Matanza funciona la Universidad Nacional de La Matanza (involucrada en recorridos de BRT troncal) y sedes de otras universidades (Universidad Nacional de Bs. As. y Universidad de Morón)⁴⁹.

En la siguiente tabla se detallan la cantidad de unidades educativas y alumnado según tipo, niveles y gestión del partido de La Matanza.

⁴⁹ Agostino, Hilda Noemí et al. 2005. Op. cit. Pág. 8.

Tabla 30. Unidades educativas del partido de La Matanza

Gestión	Tipo	Nivel	Total de Unidades Educativas	Total de Alumnos
Gestión Estatal	Común	Inicial	140	26.420
		Primaria	207	100.326
		Secundaria	202	91.412
		Nivel superior no universitario	10	7.151
	Especial	Nivel Inicial	20	707
		Nivel Primario	19	2.869
		Nivel Post-Primario	19	680
		Talleres	14	608
	Modalidad Artística		3	1.251
	Educación Física		3	4.198
Psicología Comunitaria y Pedagogía Social		2	431	
Gestión Privada	Común	Inicial	150	23.203
		Primaria	119	54.452
		Secundaria	134	40.531
		Nivel superior no universitario	10	2.813
	Especial	Nivel Inicial	7	184
		Nivel Primario	7	575
		Nivel Post-Primario	5	128
		Talleres	5	426
	Psicología Comunitaria y Pedagogía Social		1	189
Fuente: Mapa Escolar – Dirección General de Cultura y Educación sobre Relevamiento final y anual 2012 DINIECE				

En la siguiente figura se expone la distribución de establecimientos educativos primarios y secundarios y de la Universidad de La Matanza. En el punto 2.7 se presenta el detalle de aquellos frentistas a los sitios con obras proyectadas.

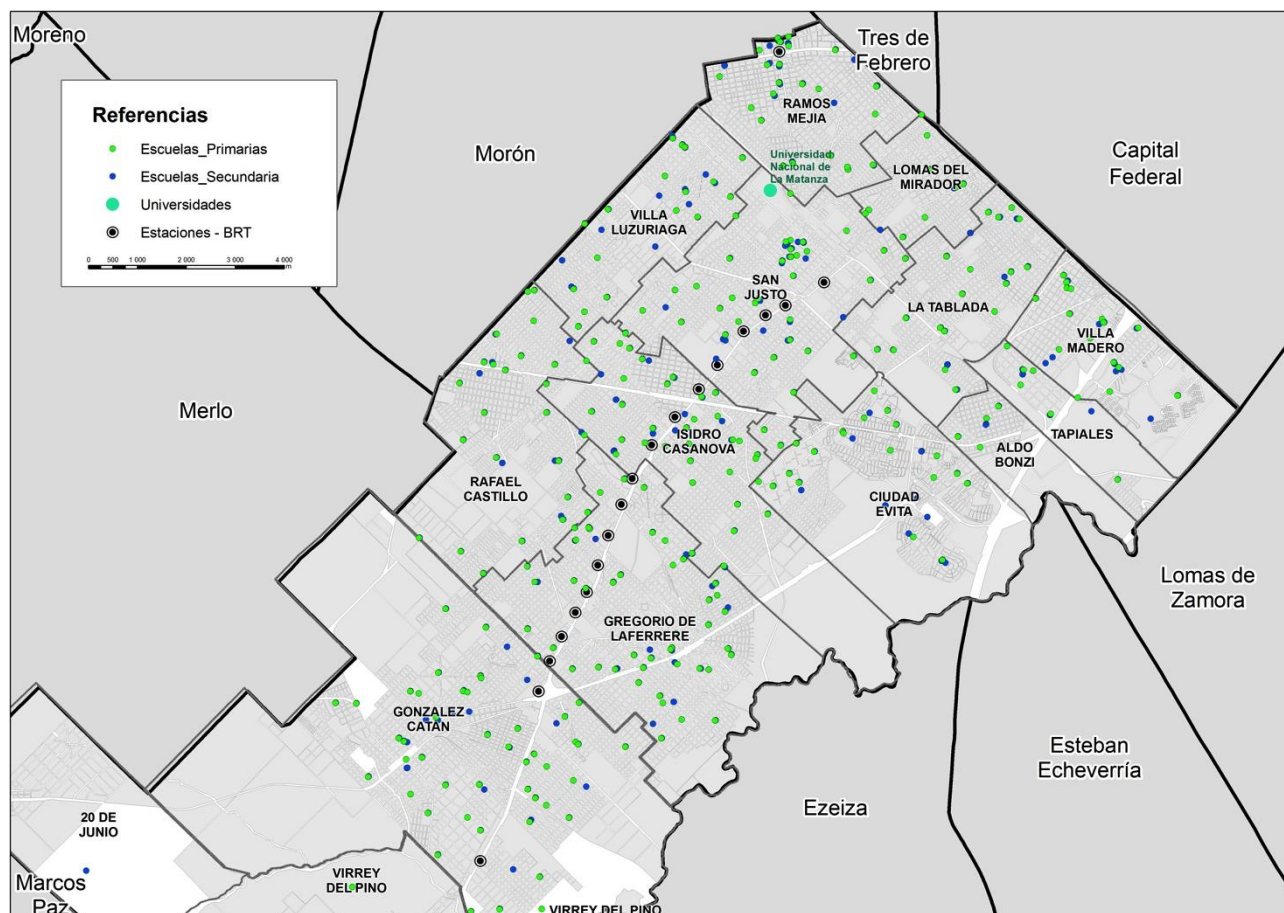


Figura 31. Establecimientos primarios, secundarios y Universidad de La Matanza del área de influencia.

2.5.3.2 Centros de Salud

El Municipio de La Matanza pertenece a la Región Sanitaria VII de las XI regiones en la que está dividida la Provincia de Buenos Aires. Mediante la Ordenanza N° 11801, el partido se divide en tres regiones de salud, organizado a través de una red de servicios con 42 (cuarenta y dos) unidades de atención primaria, 7 (siete) centros de salud, 3 (tres) hospitales regionales cabecera y 4 (cuatro) hospitales municipales. En los centros de atención primaria se brinda atención en pediatría, clínica médica, ginecología. Estas unidades de salud dependen a su vez de un centro de salud el cual cuenta con radiología y laboratorio⁵⁰.

⁵⁰ Massera, Cristina. 2008. Op. cit. Pág. 13.



Figura 32. Regiones Sanitarias. Partido de La Matanza. Fuente: Massera, Cristina. 2008. Op. cit.

La **Región de Salud I** posee predominio de población rural y dispersa. La misma está conformada por las localidades de González Catán, 20 de Junio y Virrey del Pino. La mayor concentración de servicios de salud se ubica sobre la RN 3. En esta región un importante sector poblacional padece deficiencia de servicios, carece de agua potable, cloacas y la mayor parte de las calles son de tierra dificultándose los accesos cuando llueve. Las condiciones socioeconómicas de la población son bajas y por lo tanto la mayoría depende únicamente de cobertura asistencial del sector público. Cuenta con dos hospitales:

- **Hospital Materno Infantil “José Equiza”**, ubicado en Dr. Equiza (Ex Cuyo) 4042 a 50 tms. Ruta 21 (González Catán). El mismo es municipal y funciona como cabecera de la región. Cuenta con servicios de: guardia las 24 hs, pediatría, cirugía, ginecología, laboratorio, RX, neonatología, servicio de enfermería, hemoterapia, servicio social, administrativos, servicio de mantenimiento, ambulancias. Este hospital posee la especialidad de nefrología infantil por lo que recibe usuarios de toda la región.
- **Hospital Zonal General de Agudos González Catán Km.32 “Simplemente Evita”**, ubicado en la calle Dr. Equiza N° 3610 Bo. Los Ceibos.

La **Región Sanitaria II** abarca 90km² y está conformada por las localidades Gregorio Laferrere, Ciudad Evita, Aldo Bonzi, un sector de Rafael Castillo, San Justo y La Tablada. En esta región se registran deficiencias en el acceso al agua potable por red, hacinamiento y falta de servicios cloacales. Cuenta con los siguientes hospitales:

- **Hospital Materno Infantil “Dra. Teresa Germani”**, ubicado en Av. Luro 6561 en la localidad de Laferrere, a 700 mts. de la RP N° 21. Es el hospital cabecera de la localidad. Cuenta con servicio de guardia las 24 hs, pediatría, cirugía, ginecología, laboratorio, RX, neonatología, servicio de enfermería, hemoterapia, servicio social, administrativos, servicio de mantenimiento, ambulancias. Pertenece al ámbito de la medicina pública municipal y cuenta con los siguientes servicios: materno infantil, tocoginecología, pediatría, atención ambulatoria, internación, diagnóstico, tratamiento. La institución abarca 20.000 metros cuadrados de superficie y dispone de 71 camas.
- **Hospital de Niños**, se ubica en calle Granada 4175 de la localidad de San Justo. De administración municipal.
- **Policlínico** con dirección en Almafuerte 3016, a 500 mts de la Av. Brig. Gral. J. M. de Rosas, en San Justo. Esta institución es de administración pública municipal.

- **Hospital Gral. De Agudos “Diego Paroissien”**, en la RN N°3 y Km 21, sobre la traza del Proyecto, en San Justo. Esta institución es el hospital provincial más grande de la Provincia de Buenos Aires. Es un hospital general, contiene todas las especialidades para tratar a las personas desde su nacimiento hasta la vejez. En él se atiende mayoritariamente una población sin cobertura médica del conurbano bonaerense.
- **Hospital Dr. Balestrini**, ubicado en Av. Camino de Cintura y RP N° 21, Ciudad Evita.
- En esta Región existen, además, dos centros de salud, centro Dr. Ramón Carrillo y centro Dr. Sakamoto, y 18 unidades de atención primaria.

La **Región Sanitaria III** reúne una población con condiciones socioeconómicas diversas de las localidades de Ramos Mejía, Villa Luzuriaga, Lomas del Mirador, Villa Madero y Tapiales. Este sector, en relación a los dos anteriores, posee mejores condiciones de servicios de agua potable en red, desagüe cloacal y calles pavimentadas. El hospital cabecera es el **Hospital Policlínico Central**, ubicado en la calle Almafuerce 3016 (San Justo). Cuenta con especialidad materno infantil. En la región se ubican 4 centros de salud y 10 unidades de atención primaria.

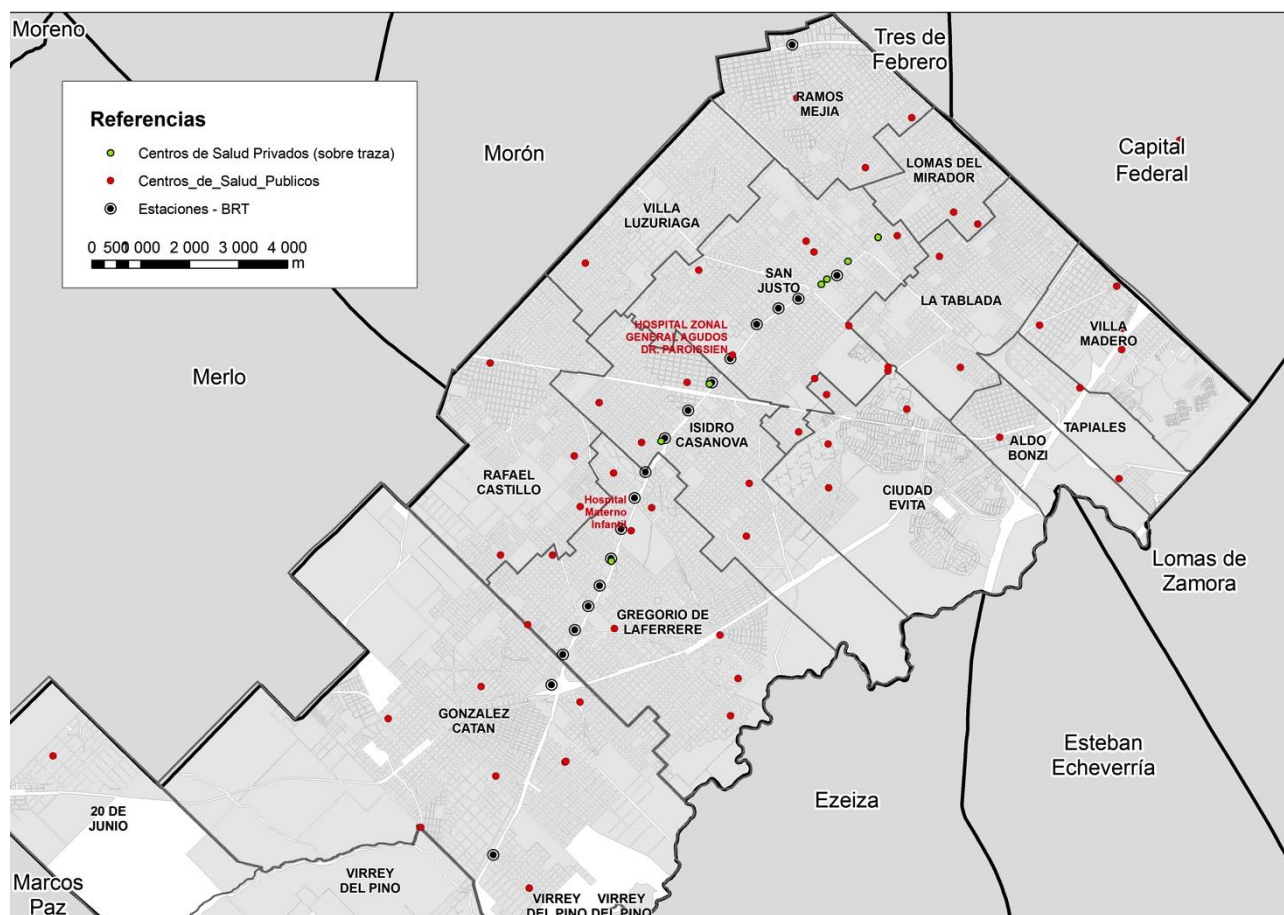


Figura 33. Centros de salud públicos y centros privados sobre RN 3.

La mayor parte de **los centros y unidades de salud públicos se distribuyen geográficamente con orientación SE-NE aledaños a la RN N°3**. Lo mismo sucede con los hospitales municipales y provinciales. Si bien varias de estas instituciones no están ubicadas al lado de la ruta, su distribución sigue la misma orientación que el corredor y se concentra hacia la zona central del partido, encontrándose muy pocas salas de salud en la periferia.

2.5.3.3 Seguridad

La presencia de instituciones de las fuerzas de seguridad pública en el partido se distribuye con mayor concentración hacia el sector Noroeste mientras que en el extremo Sur no poseen presencia. Se debe notar que la concentración de Comisarías y Destacamentos de la Policía Bonaerense se encuentran en las áreas con mayor urbanización y densidad poblacional. Todas las localidades poseen presencia de instituciones con excepción de Aldo Bonzi. Los distritos que mayor infraestructura de seguridad poseen son Isidro Casanova, Ramos Mejía, La Tablada y González Catán.

Respecto a los juzgados presentes en el partido, se identifican tres oficinas: Juzgado de Familia N° 1; Juzgado Civil y Comercial N° 1. Además se encuentra el Colegio Público de Abogados de La Matanza. Estas instituciones se ubican en la zona centro del Partido.

Hacia el Oeste del partido de La Matanza se encuentran cuatro instituciones:

- Destacamento de Policía de Seguridad Femenino, Isidro Casanova.
- Comisaría Distrital Oeste 2da., Isidro Casanova.
- Comisaría Distrital Oeste 4ta., Isidro Casanova.
- Comisaría Distrital Oeste 3era., Rafael Castillo.

En el Noroeste:

- Comisaría Distrital Noroeste 1era., San Justo.
- Comisaría Distrital Noroeste 2da., Ramos Mejía.
- Comisaría Distrital Noroeste 3era., Ramos Mejía.
- Comisaría Distrital Noroeste 4ta., Villa Luzuriaga.
- Comisaría Distrital Noroeste 6ta., Villa Luzuriaga.

Hacia el Este del distrito se ubican tres instituciones:

- Policía Distrital de La Matanza Este, Gregorio Laferrere.
- Comisaría Distrital Este 2da. Gregorio Laferrere.
- Comisaría Distrital Este 3era., Ciudad Evita.

Hacia el Noreste siete instituciones:

- Comisaría Distrital Noreste 2da., Lomas del Mirador.
- Comisaría Distrital Noreste 3era., La Tablada.
- Destacamento Aldo Bonzi, La Tablada.
- Comisaría Distrital Noreste 4ta., La Tablada.
- Comisaría Distrital Noreste 5ta., Tapiales.
- Comisaría Distrital Noreste 6ta., Tapiales.
- Policía Distrital de La Matanza Noreste, Ciudad Madero.

Hacia el sur se identifican cinco instituciones:

- Comisaria Distrital Sur 2da., González Catán (aledaña a la RN 3).
- Comisaria Distrital Sur 3ra., González catán.
- Policía Distrital de La Matanza Sur, González Catán.
- Destacamento 20 de Junio, 20 de Junio.
- Destacamento de Policía de Seguridad Oro Verde, Virrey del Pino.

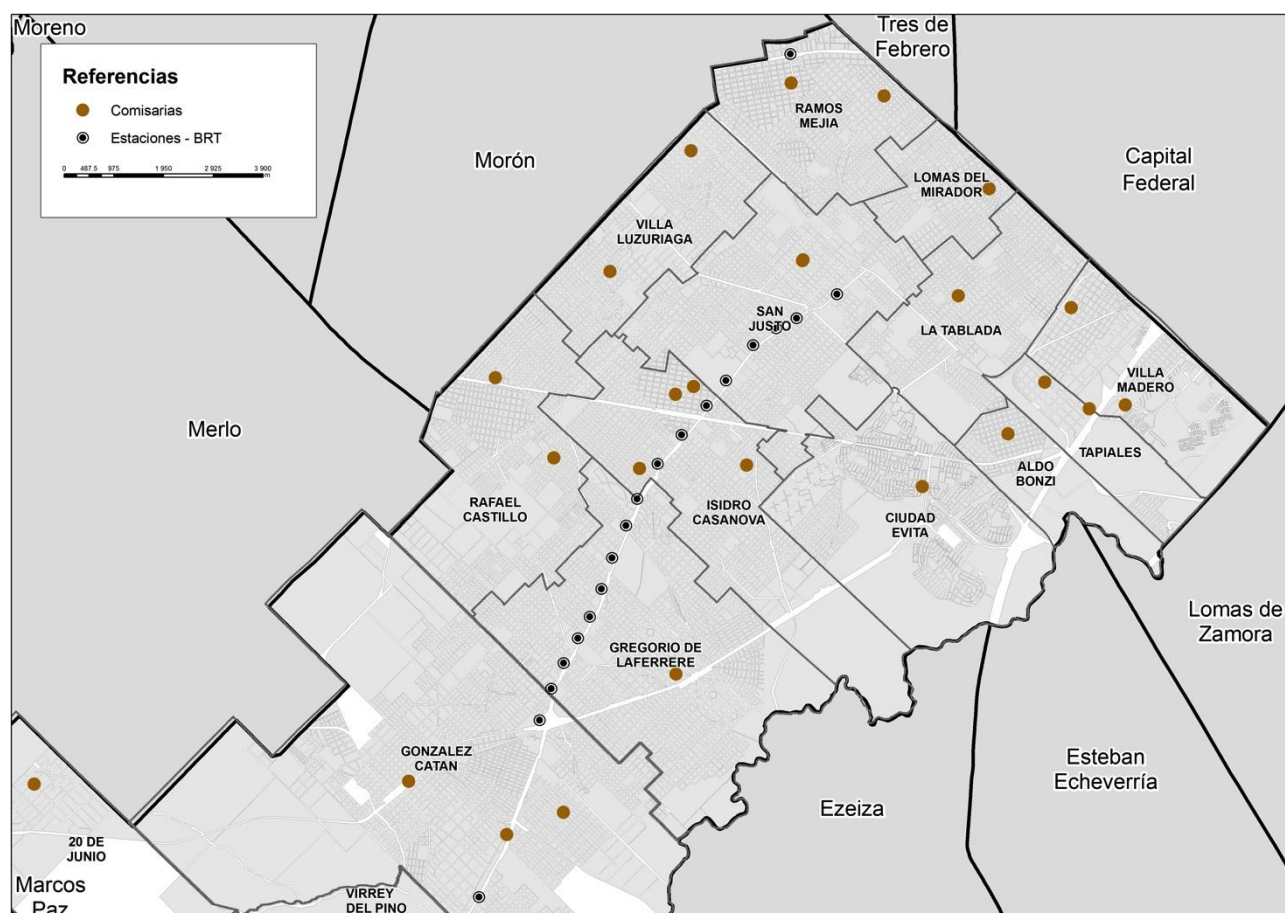


Figura 34. Comisarías en el área de influencia.

2.5.3.4 Otros

En el Partido de La Matanza existen cinco sedes de Bomberos: Destacamento N° 1 y Destacamento N° 3 se ubican en el centro del Municipio; Destacamento N° 4 y Destacamento N° 5 se ubican hacia el suroeste del distrito, y la sede de Bomberos de La Matanza se encuentra en el límite noroeste del partido, próximo a CABA. A continuación se expone mapa de ubicación de estas sedes.

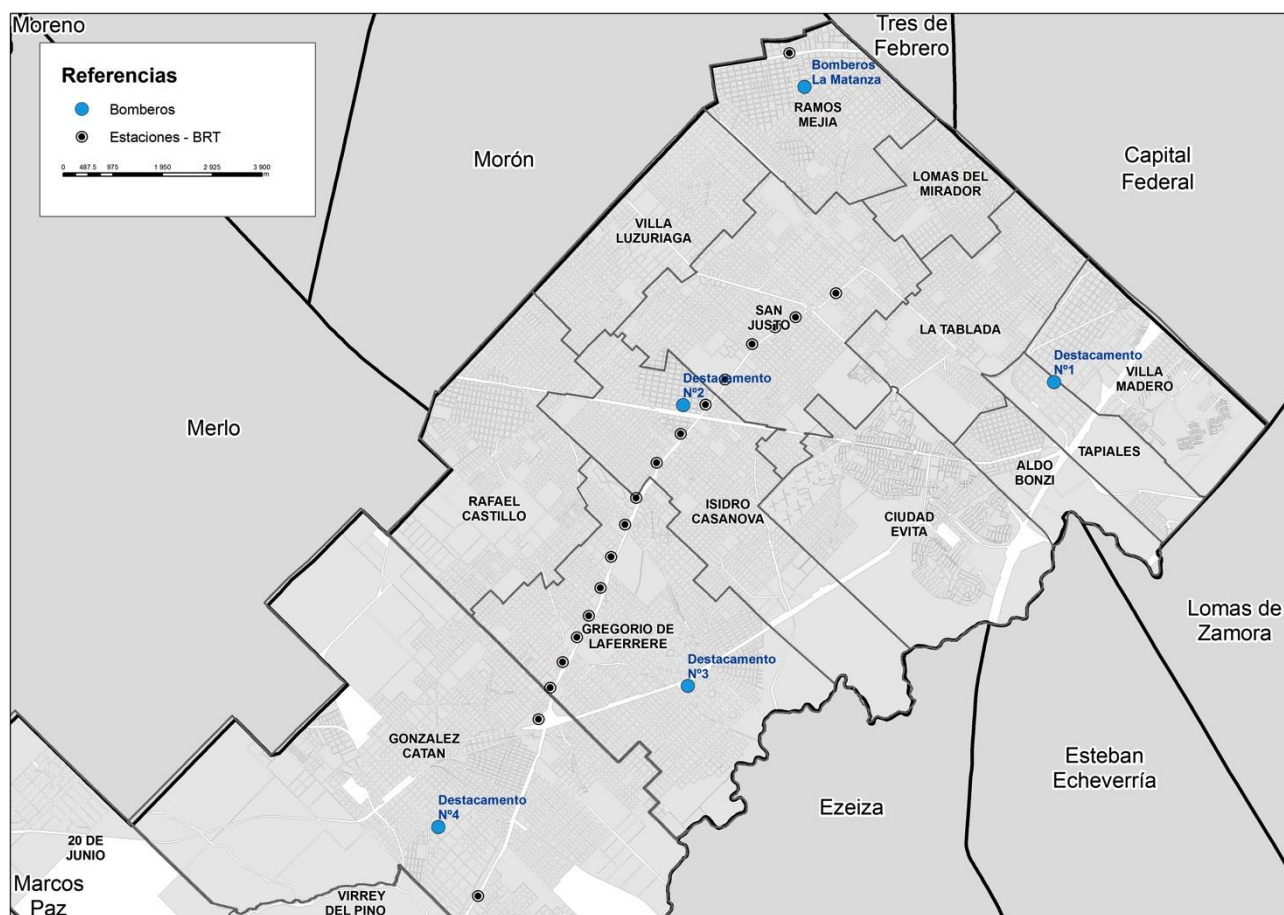


Figura 35. Sedes de Bomberos de La Matanza.

Por otro lado, en distintas zonas de La Matanza existen centros e instituciones culturales en donde se llevan a cabo diversos talleres y actividades socioculturales. En el sur del partido se encuentra el Museo Histórico Municipal, próximo a la RN 3 en la localidad de Virrey del Pino. En González Catán se encuentra la Casa “Tita Merello”; en Gregorio Laferrere se ubica Centro Cultural Gregorio Laferrere; en Isidro Casanova se ubica la Casa de Cultura José Hernández, Casa Cultural y Centro Pierina Dealessi. En Ramos Mejía está la Casa Cultural Mejía y el Teatro Leopoldo Marechal y en Ciudad Evita la Casa de Cultura “El Hornero”.

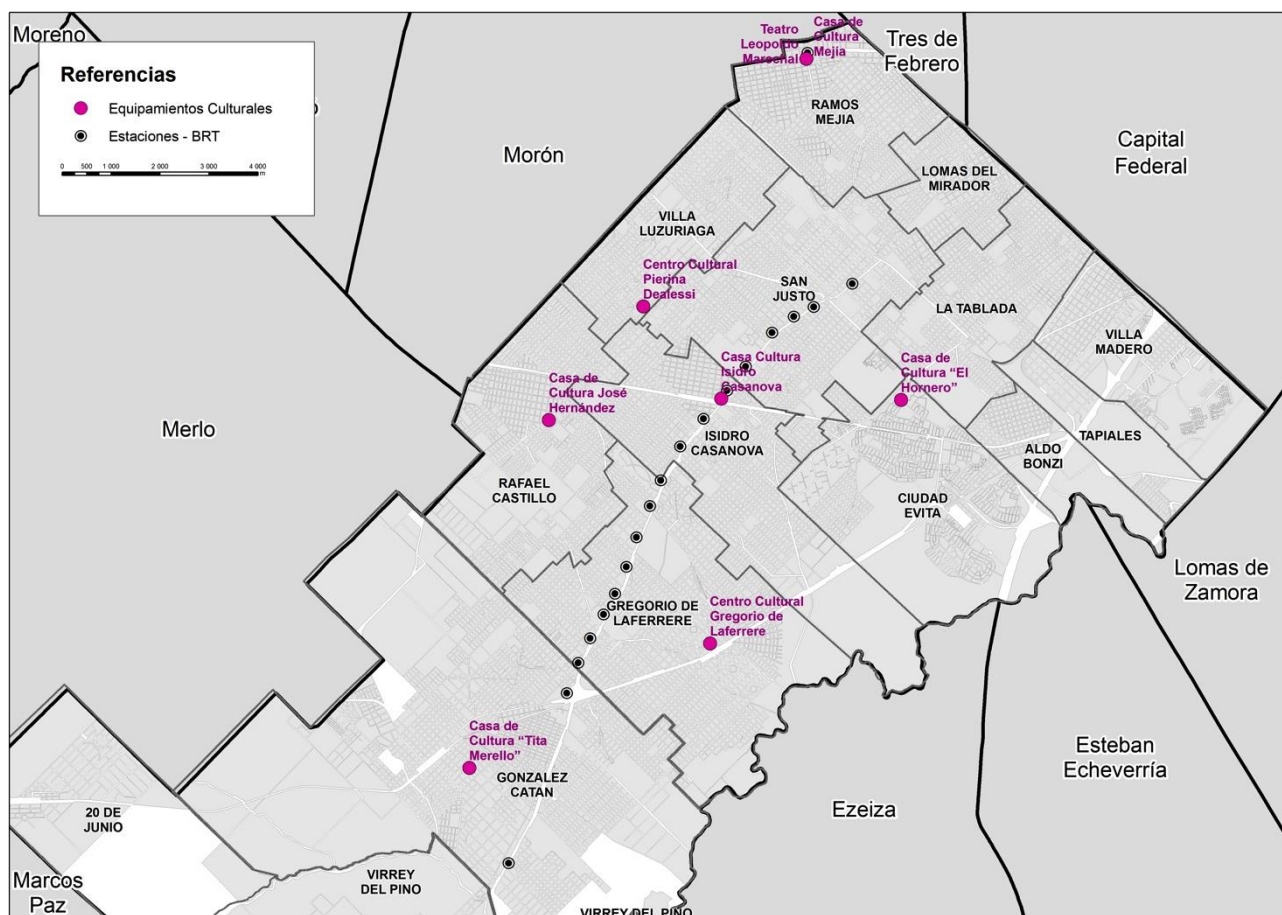


Figura 36. Equipamientos culturales.

En San Justo se ubica un importante shopping, el cual fue abierto en el año 2009, está conectado con el mercado de Walmart, que está a su lado. Además, existen distintos clubes sociales y deportivos: Social de San Justo, fundado en diciembre de 1919, Club Huracán de San Justo, fundado en abril de 1921, y el Club Almirante Brown (tiene la central en San Justo y el polideportivo en Isidro Casanova), cuya fundación se remonta a enero de 1922. También se ubica en la localidad el Club Social y Deportivo Villa Constructora, La Sociedad de fomento Villa Constructora en ese Barrio y el Club Coccorino San Justo, la Sociedad de fomento Villa Alida fundado en agosto de 1950. En esta localidad también se encuentran todos los tribunales de La Matanza y los registros del automotor⁵¹.

⁵¹ Información disponible en página web de la localidad de San Justo: <http://www.sanjustolamatanza.com.ar/>

2.6 ASPECTOS TERRITORIALES

2.6.1 Ordenamiento Territorial

El corredor del proyecto bajo estudio, se encuentra zonificado bajo distintas categorías de uso territorial vigente según la Ordenanza 7.420 que establece el marco general para el planeamiento urbano del municipio. Esta rige desde 1981 para todo el partido y cuenta con convalidación de la provincia en los términos de la Ley 8.912.

En el marco de las normas para el Desarrollo Productivo Matanza 2020, a fines de 2012 y luego de la tarea conjunta desarrollada por todos los actores del área productiva se elevó y fue sancionada y promulgada con el N° 22961 la norma que prevé la creación del Consejo de Planeamiento Económico y Productivo Municipal. El mismo está integrado por los Sres. Secretarios de:

- Producción
- Planeamiento Urbano
- Planeamiento Estratégico
- Economía y Hacienda y
- Por un miembro del Honorable Concejo Deliberante (HCD).

El Consejo tiene como objetivo en el marco de esta norma la posibilidad de contar con una herramienta que permita las construcciones, ampliaciones y mejoras necesarias para las industrias y servicios conexos a las mismas para consolidar su crecimiento y desarrollo y superar así las restricciones que las normas de uso de suelo vigentes desde 1977 imponen al desarrollo del Distrito. De forma complementaria la Ordenanza 22658/12 regula la zonificación de establecimientos industriales a instalarse e industrias instaladas. Todos los establecimientos instalados, previo a la Ordenanza 22658/12 que no posean documentación de Habilitación Municipal deben presentar la Factibilidad de funcionamiento provisorio.

Ante el cambio de normativa se busca aplicar al Plan de Ordenamiento Territorial pautado. En la actualidad se encuentra en proceso de evaluación las industrias que no se encuentran en zonas destinadas para tales actividades. Si el establecimiento se encuentra instalado en una zona no apta debe presentar la solicitud de cambio de zonificación ante el HCD. Si no obtienen el apto de continuidad el establecimiento deberá cesar sus actividades.

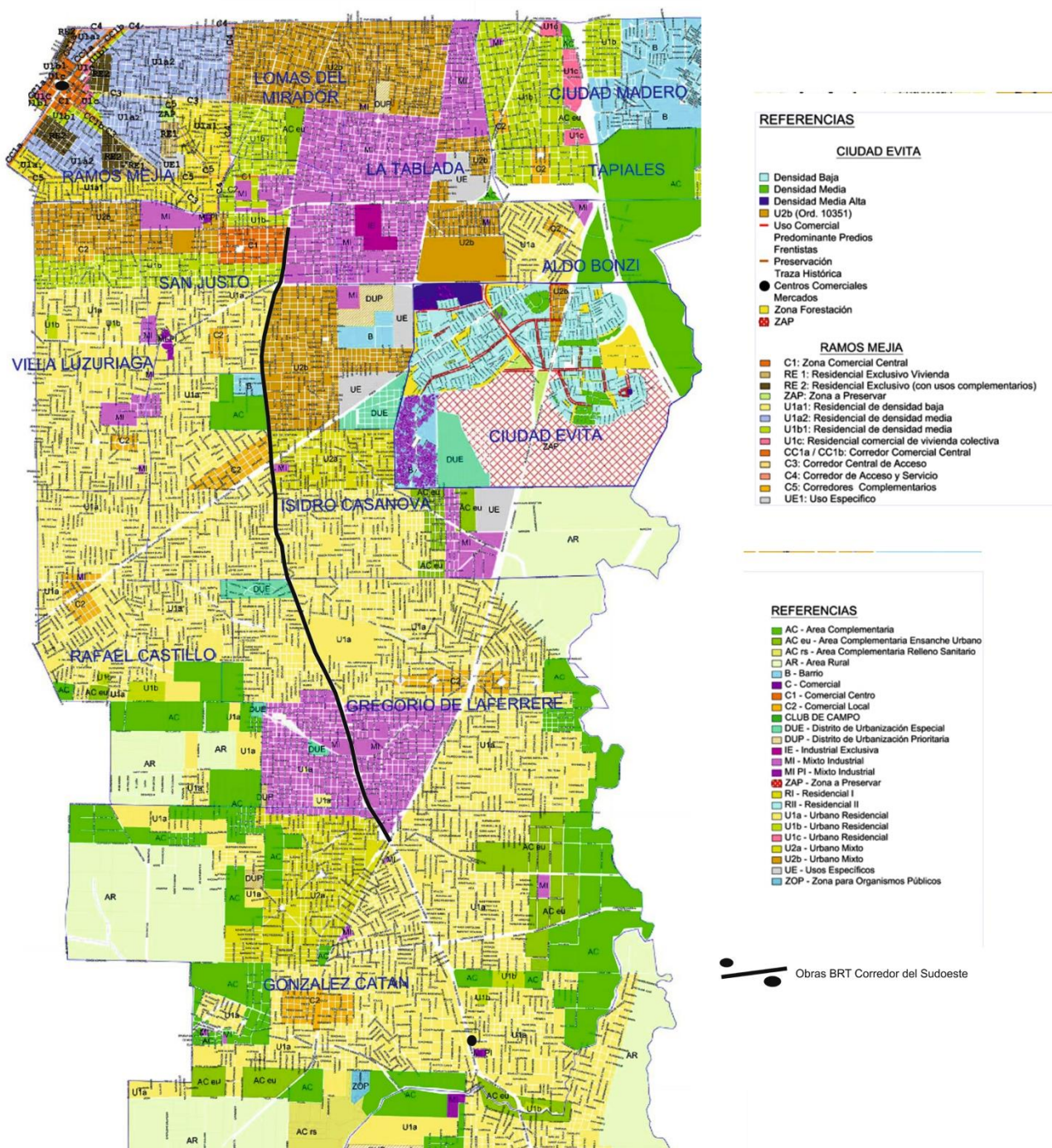


Figura 37. Mapa de Zonificación de La Matanza. Fuente: elaboración propia en base a Secretaría de Planeamiento Urbano – Municipalidad de La Matanza.

Figura 38. Planilla de índices urbanísticos. Fuente: Secretaría de Planeamiento Urbano – Municipalidad de La Matanza.

PLANILLA VALORES DE F. O. S., F. O. T. Y DENSIDADES HABITACIONALES SEGÚN ZONAS

Zona	Designación	Densidad		FOS		FOT		Frente	Lateral	Retiros	Altura máxima	Subdivision	
		Tipo	C/Serv.	S/Serv.	C/Serv.	S/Serv.	C/Serv.	S/Serv.				Frente	Superficie
U1a	Urbano Residencial	Baja	250	150	0,6	0,6	1,4	1		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	15	375
U1b	Urbano Residencial	Media	700	150	0,6	0,6	2,25	1,8		Pulmón de Manzana 25 % centrado	13 mts = 1x a (pb y 3 pisos)	20-600	20-600
U1c	Urbano Residencial	Alta	800	150	0,6	0,6	2,5/3 (3)	2		Pulmón de Manzana 25 % centrado	Entre Medianeras o Semilibre: H = 1,5a < ó = 25,00 m., Perímetro Libre: H = 1,9a < ó = 30,00 m.	20	600
U2a	Urbano Mixto	Baja	250	150	0,6	0,6	1,4	1		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	15	375
U2b	Urbano Mixto	Media	700	150	0,6	0,6	2,25	1,8		Pulmón de Manzana 25 % centrado	13 mts = 1x a (pb y 3 pisos)	20	600
C1	Comercial Centro	-----	900	150	0,6	0,6	3	2,5		Pulmón de Manzana 25 % centrado	Entre Medianeras o Semilibre: H = 2,1a < ó = 38,00 m., Perímetro Libre: H = 2,5a < ó = 45,00 m.	25	750
C2	Comercial Local	-----	500	150	0,6	0,6	2,25	1,7		Pulmón de Manzana 25 % centrado	13 mts (pb y 3 pisos)	15	375
MI	Mixto Industrial	-----	200	140	0,5 (2)	0,5	1,2	1	(1)	Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	25	1250
IE	Ind. Exclusiva (inc. 1550)	-----	150	150	0,6	0,6	1	1	3m. c/lados	25% de la parc. Lado mín. 4m.	-	40-2000 (s/ ley 10119/83)	
B	Barrio	-----	550	150	0,6	0,6	2,25	1,8		Pulmón de Manzana 25 % centrado	19 mts	12-300 / 20-600 según caso	
B Ciudad Evita	Barrio	Baja	100	-	0,4		0,8		2m	Pulmón de Manzana 25 % centrado	PB Y 1 PISO	12	300
	Barrio	Media	250		0,4		1		2m	Pulmón de Manzana 25 % centrado	PB Y 2 PISOS	15	450
	Barrio	Alta	400		0,4		1,5		2m	Pulmón de Manzana 25 % centrado	PB Y 3 PISOS	15	450
AR	Área Rural	-----	150	130	0,6	0,5	1	0,5		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	S/ unidad agropecuaria (La Plata)	
AC	Área Complementaria	-----	150	130	0,6	0,5	1	0,5		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	40	2000
R-I	Residencial I	-----	-----	130	-----	0,5	-----	0,5		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	15	375
R-II	Residencial II	-----	-----	130	-----	0,5	-----	0,5		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-	20	900
UE	Usos específicos	-----	150	130	0,6	0,5	1	0,5		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-		
ZOP	Zona de Organismos Públicos	-----	250	150	0,6	0,6	1,4	1		Pulmón de Manzana 25 % centrado	-		
CC	CLUB DE CAMPO	-----	150	150	0,2	0,2	0,4	0,4		consultar retiros	-	art. 64-65-66 de ley 8912 (4)	

(1) Hasta 12 m. de frente sin retiro lateral. De 12 a 20 m. de frente se podrá ocupar el 70% (dejando retiro de un solo lado).

En parcelas de más de 20 m. de frente se exige retiro de 3 m. de cada lado.-

(2) F. O. S. 0,6 en parcelas menores de 1250 m².-

(3) F. O. T. 2,5 para viviendas; F. O. T. 3 para oficinas o usos mixtos.-

- En parcelas iguales o menores de 200 m² (con servicio) y ubicadas en zonificaciones U1b o U2b; se podrán tomar los indicadores urbanísticos de C1.-

(4) gestionar factibilidad y prefactibilidad

Sobre la traza y el corredor BRT, en rasgos generales, se identifica que el N del área es la más densamente urbanizada con múltiples sectores de usos que combina el comercial centro con el urbano residencial e industrial mixto. En el sector al S se encuentran áreas más homogéneas que oscilan entre dos categorías principales: urbano residencial (U1A) y mixto industrial (MI).

El tramo de la RN3 entre Av. Presidente Perón y Av. Cristianía se inicia en la zona comercial centro (C1) de San Justo y hacia el sur predomina un uso urbano residencial (U1A) y urbano mixto (U2B). Además posee dos sectores mixto industrial (MI), uno en San Justo y otro en Isidro Casanova. Particularmente el predio donde se encuentra el Hospital Paroissien se asigna el uso de Área Complementaria (AC). Hacia el S atraviesa el centro comercial local (C2) de Isidro Casanova.

Desde la Av. Cristianía hasta Av. Carlos Casares el uso es urbano residencial (U1A) de la localidad de Isidro Casanova. A partir de esta última avenida comienza la localidad de González Catán con un uso urbano residencial y un pequeño sector asignado como distrito de urbanización especial (DUE) que se corresponde con un sector de barrio cerrado ubicado al W de la traza. Hacia el S la zonificación es mixto industrial (MI). En las inmediaciones de la rotonda de la RN3 con la RP21, al W de la traza comienza un sector urbano mixto (U2A).

El tramo entre la rotonda de González Catán y la estación de transferencia Región Sur 2 o Sunchales presenta una zonificación predominantemente urbano residencial (U1A) con un sector identificado como área complementaria (AC). Actualmente es un predio utilizado por el cementerio privado Los Ceibos.

El tramo desde San Justo hasta Ramos Mejía atraviesa la zona comercial central en la primera localidad, luego hacia el W en dirección a Ramos Mejía el uso es Mixto Industrial y Urbano Mixto.

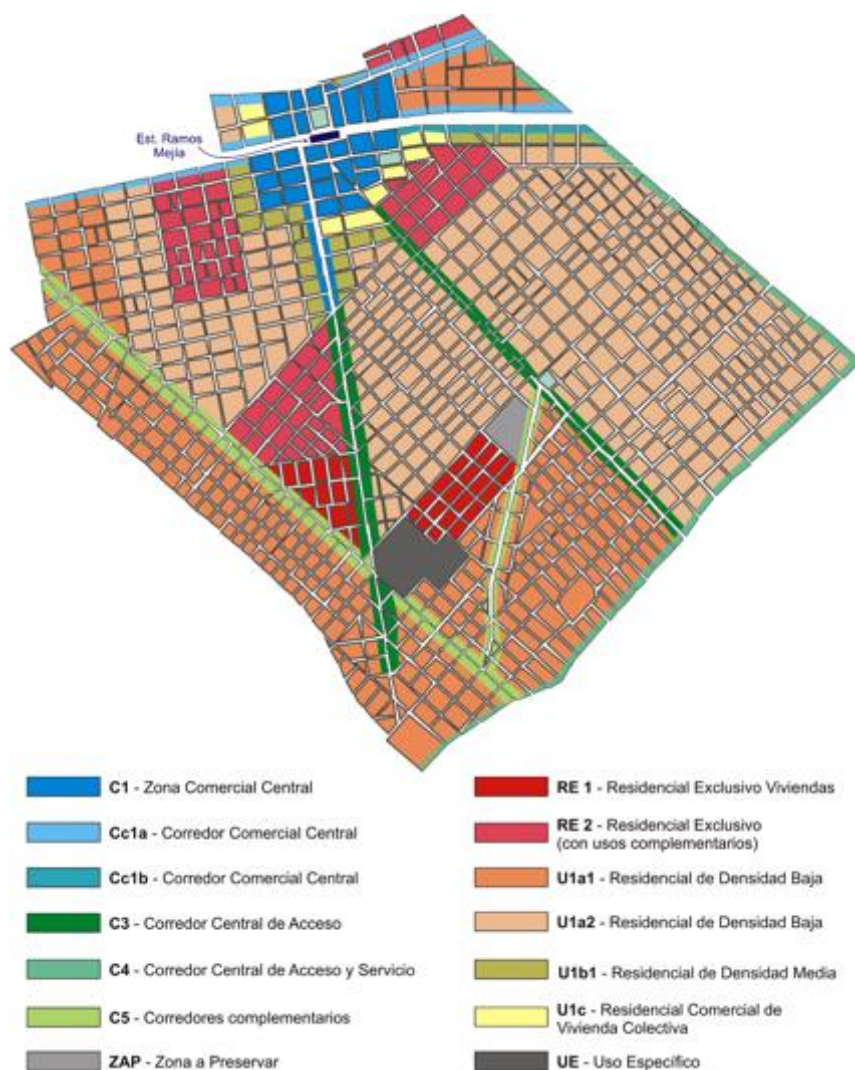
Particularmente Ramos Mejía posee la Ordenanza 17.786 que es complementaria a la Ordenanza municipal antes mencionada y que establece el plan de ordenamiento específico para esta localidad. Allí se emplazará la Estación de Transferencia Ramos Mejía.

La Ordenanza 17.786 es de interés directo para el proyecto y zonifica como comercial centro (C1) al sitio de emplazamiento de la futura estación, y como corredor central comercial (Cc1a) a la Av. Rivadavia. Los usos son comerciales y administrativos y la zonificación está pensada en términos de la accesibilidad regional y como nodo para el transporte.

La zona C1 se encuentra destinada a la localización de comercio minorista como uso predominante y en algunos casos con el uso complementario de administración y servicios. El uso de la vivienda pasa a ser también complementario aun cuando el número de unidades supere en superficie la ocupación comercial en Planta Baja. Comprende actividades de exposición, venta y/o reventa sin que medie la transformación de materias primas, productos intermedios o productos finales.

La Av. de Mayo, arteria de ingreso a Ramos Mejía desde San Justo, es zonificada como corredor comercial y de acceso. Es la zona destinada a la localización de servicios, comercios y/o equipamiento de acuerdo a su localización en función de la zona que atraviesan. En general, esta categoría se desarrolla en forma lineal paralela a las principales vías de comunicación de la localidad. Combina usos centrales y de servicios a los accesos a la ciudad.

Figura 39. Zonificación particularizada de Ramos Mejía.



En el tramo entre Av. Presidente Perón y Gral Paz (donde circularán troncales y expresos pero no se proyectan obras) la zonificación establecida en la localidad Lomas del Mirador es Urbano Mixto con un pequeño sector al W de la traza establecido como Área Complementaria de Ensanchamiento Urbano y otra sección con uso residencial (U1B). Luego se emplaza un sector Mixto Industrial (MI) en el sector que atraviesa la localidad de San Justo y parte de Lomas del Mirador. Las categorías asignadas para el sector S entre Brandsen y Av. Pres. J.D. Perón también predomina el uso mixto industrial.

En las tablas a continuación (Tabla 31 y Tabla 32) se presenta en detalle la información brindada por la Secretaría de Planeamiento Urbano de La Matanza según su mapa de usos vigentes.

Tabla 31. Zonificación de uso vigente en estaciones cerradas y obras particulares. Partido La Matanza. Año 2014

Traza	Categoría de zonificación	Localidad
ET Ramos Mejía	C1- Comercial Centro	Ramos Mejía
Estación Arrieta	C1- Comercial Centro	San Justo (sector W de RN3)
	MI- Mixto Industrial	San Justo (sector E de RN3)
Rotonda San Justo	MI- Mixto Industrial	San Justo (sector NE de rotonda)
	U1B- Urbano Residencial	San Justo (sector NW de rotonda)
	U2B- Urbano Mixto	San Justo (sector SE de rotonda)
	U1A- Urbano Residencial	San Justo (sector SW de rotonda)
Estación Pampa	U2B- Urbano Mixto	San Justo (sector E de RN3)
	U1A- Urbano Residencial	San Justo (sector W de RN3)
Figuerroa Alcorta	U2B- Urbano Mixto	San Justo (sector E de RN3)
	U1A- Urbano Residencial	San Justo (sector W de RN3)
Ambrosetti	U2B- Urbano Mixto	San Justo (sector E de RN3)
	U1A- Urbano Residencial	San Justo (sector W de RN3)
Hospital Paroissien	U2B- Urbano Mixto	San Justo (sector E de RN3)
	AC- Área Complementaria	San Justo (sector W de RN3)
Tokio	U2A-Urbano Mixto	Isidro Casanova (sector E de la RN3)
	C2-Comercial local	Isidro Casanova (sector W de la RN3)
Av. Cristianía	U2A- Urbano Mixto	Isidro Casanova (sector E de la RN3 entre Mi Esperanza y Av. Cristianía)
	U1A- Urbano Residencial	Isidro Casanova (sector E de la RN3 entre Av. Cristianía y Albarracín y sector W entre Mi Esperanza y Albarracín)
Marconi R. Castillo	U1A- Urbano Residencial	Isidro Casanova (sector E y W de la RN3)
Carlos Casares	U1A- Urbano Residencial	Isidro Casanova (sector E de la RN3 y sector W entre Alvear y Av. Carlos Casares)
	DUE- Distrito de Urbanización Especial	Gregorio Laferrere (sector W de la RN3 entre Av. Carlos Casares y Montt)
Santa Rosa – Industria	U1A- Urbano Residencial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
Hospital Materno Infantil	U1A- Urbano Residencial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
Luro	U1A- Urbano Residencial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
Salvigny	MI- Mixto Industrial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
Recuero – Industria	MI- Mixto Industrial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
Da Vinci	MI- Mixto Industrial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
P. Russo	MI- Mixto Industrial	Gregorio Laferrere (sector E y W de la RN3)
CTI González Catán	MI- Mixto Industrial	González Catán (sector N de la rotonda)
	U1A-Urbano Residencial	González Catán (sector E y S de la rotonda)
	U2A- Urbano Mixto	González Catán (sector W de la rotonda)
ET Sunchales	U1A- Urbano Residencial	González Catán (sector E y W de la RN3)

Fuente: Mapa de Planeamiento Urbano, [Secretaría de Planeamiento Urbano](#), La Matanza.

Tabla 32. Zonificación de uso vigente en tramos donde transcurren Líneas Troncales. Partido La Matanza. Año 2014

Traza	Categoría de zonificación	Localidad/ sector
RN3 (Av. Pres. J. D. Perón- Av. Cristianía) <i>con obras</i>	C1- Comercial centro	San Justo (sector W a la RN3 entre Av. Pres. J. D. Perón y Sarandí)
	U1B- Urbano Residencial	San Justo (sector W a la RN3 entre Sarandí y Rivera Indarte)
	MI- Mixto Industrial	San Justo (Sector E entre Av. Pres. J. D. Perón y Monseñor Rodolfo Bufano)
	U1A- Urbano Residencial	San Justo (Sector W de la RN3 entre Rivera Indarte y Pedro León Gallo)
	U2B- Urbano Mixto	San Justo (Sector E de la RN3 entre Monseñor Rodolfo Bufano y J. I. Rucci)
	B- Barrio	Isidro Casanova (sector W de la RN3 Pedro León Gallo y Los Andes)
	AC- Área Complementaria	Isidro Casanova (sector W de la RN3 entre Los Andes y J.I. Rucci)
	U2A- Urbano Mixto	Isidro Casanova (sector E de la RN3 entre J.I. Rucci y Av. Cristianía)
	MI- Mixto Industrial	Isidro Casanova (sector E de la RN3 entre Pompeya y Berlin)
	C2- Comercial Local	Isidro Casanova (sector E de la RN3 entre J.I. Rucci y Av. Tokio)
	U1A- Urbano Residencial	Isidro Casanova (sector E de la RN3 entre J. I. Rucci y Av. Cristianía)
RN 3 (Av. Cristianía- RP21) <i>con obras</i>	U1A- Urbano Residencial	Isidro Casanova (sector E y W de la RN3 entre Av. Cristianía y Av. Carlos Casares)
	DUE- Distrito de Urbanización Especial	González Catán (sector W de RN3 entre Av. Carlos Casares y Santa Rosa)
	U1A- Urbano Residencial	González Catán (sector W entre Santa Rosa y O.V. Andrade y sector E entre Av. Carlos Casares y Merou García)
	MI- Mixto Industrial	González Catán (sector W de la RN3 entre O. V. Andrade y Donizetti y sector E entre Merou García y RP21)
	U2A- Urbano Mixto	González Catán (sector W de la RN3 entre Donizetti y RP21)
RN3 (RP21- ET Sunchales) <i>sin obras</i>	U1A- Urbano Residencial	González Catán (sector W de la RN3 entre RP21 y Sunchales y sector E entre RP21 y Coronel Conde)
	AC- Área Complementaria	González Catán (sector E de la RN3 entre Coronel Conde y Sanabria)
	U1A- Urbano Residencial	González Catán (sector E de la RN3 entre Sanabria y Sunchales)
(R3- ET Ramos Mejía) <i>sin obras</i>	C1- Zona Comercial Central	San Justo (sector E y W de Av. Pres. J. D. Perón entre RN3 y Av. Illia)
	U2B- Urbano Mixto	San Justo (sector N y S de Av. Pres. J. D. Perón entre Av. Illia y Varela)
	MI PI- Mixto Industrial	San Justo (sector E de Varela entre Ombú y Esnaola)
	MI- Mixto Industrial	San Justo (sector W de Varela entre Ombú y Esnaola)
	C3- Corredor Central	Ramos Mejía (sector E y W de Av. De Mayo)
	C1- Zona Comercial Central	Ramos Mejía (sector de Av. de Mayo entre Tacuarí y Av. Rivadavia)
RN3 (Av. Gral. Paz- Av. Pres. J. D. Perón) <i>sin obras</i>	U2B- Urbano Mixto	Lomas del Mirador (sector E y W de la RN3 entre Av. Gral. Paz y Av. San Martín)
	AC EU- Área complementaria de Ensanchamiento urbano	Lomas del Mirador (sector W entre Av. San Martín y calle Formosa)
	U1B- Urbano Residencial	Lomas del Mirador (sector W entre calle Formosa y Brandsen)
	MI- Mixto Industrial	Lomas del Mirador y San Justo (entre Brandsen y Esnaola)
	U1B- Urbano Residencial	San Justo (entre Esnaola y Av. Pres. J. D. Perón)
	MI- Mixto Industrial	La Tablada (entre Av. San Martín- Formosa)

Fuente: Mapa de Planeamiento Urbano, [Secretaría de Planeamiento Urbano](#), La Matanza.

2.7 RELEVAMIENTO DE FRENTISTAS

El presente apartado tiene como objetivo presentar el relevamiento sociocultural de frentistas del proyecto, en la traza donde se proyecta el diseño y la implementación del BRT en el municipio de La Matanza.

Para este fin se han realizado relevamientos sobre los tramos del Proyecto donde se desarrollarán obras (obras viales, construcción de estaciones cerradas, CTI González Catán y readecuación de la Rotonda de San Justo, estaciones de transferencia Ramos Mejía y Sunchales); y los corredores donde circularán troncales y servicios expresos pero donde no se estiman por el momento obras, a saber, entre Ramos Mejía y San Justo, sobre RN 3 entre Av. Gral Paz y Av. Presidente Perón y entre RP 21 hasta km 32,5 donde se proyecta la ET Sunchales.

Para simplificar la exposición se denominó a estos espacios de la siguiente manera.

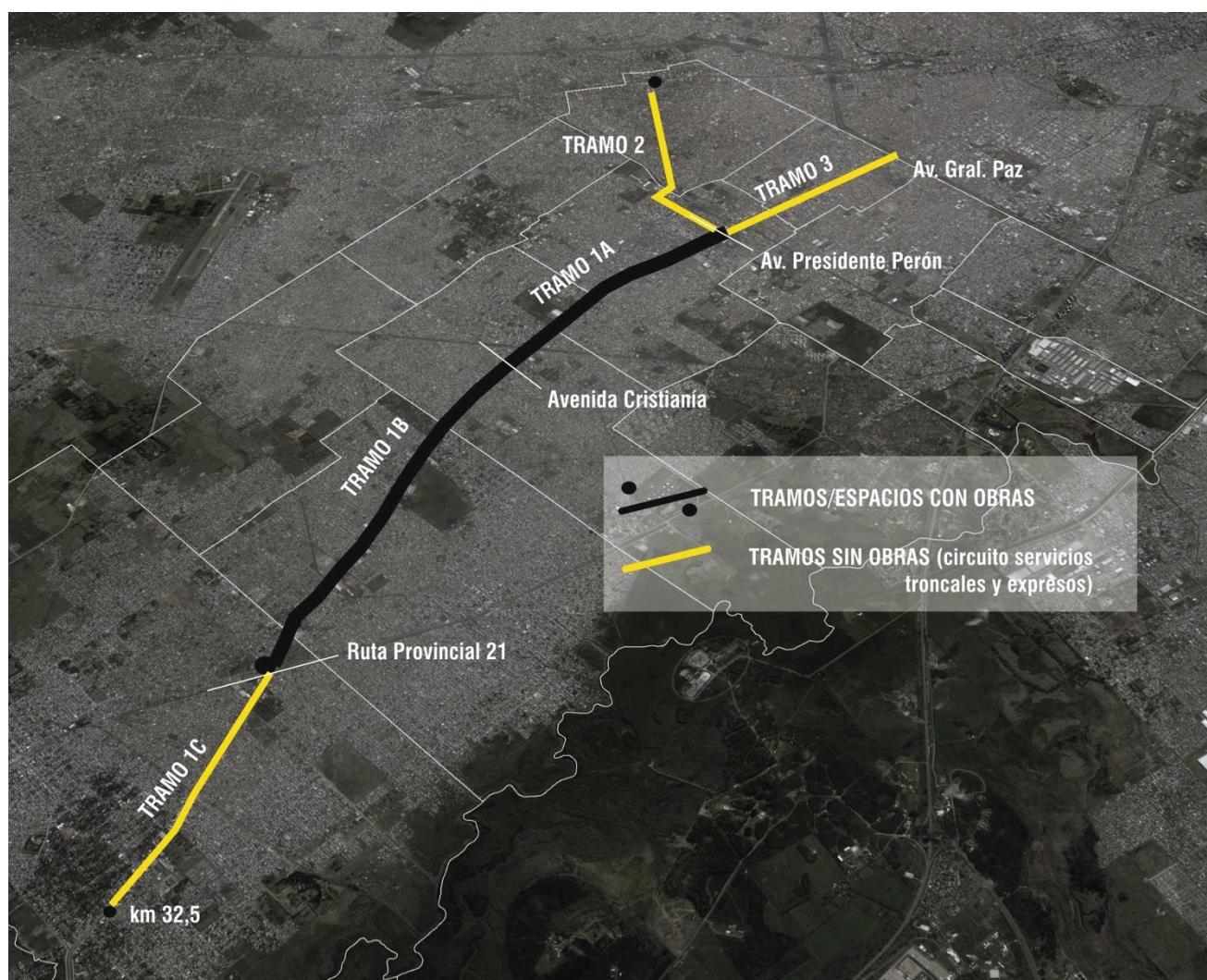


Figura 40. Tramos del proyecto

Se ha priorizado el tipo de uso del suelo y la infraestructura vial existente a lo largo de toda la traza, separando la información de los espacios de estaciones cerradas de los espacios entre las mismas.

Por lo que se ha relevado con mayor intensidad el Tramo 1 a y b donde se realizarán las obras mayores (estaciones cerradas, construcción de carriles y afectación de infraestructura existente): la RN3 desde la Av. Presidente J. D. Perón hasta la RP 21 (Rotonda González Catán); Estación de Transferencia Sunchales y Estación de Transferencia Ramos Mejía. Luego se presentan en términos generales el relevamiento de los Tramos 1c, 2 y 3.

El presente relevamiento tiene como objetivo servir a:

- La identificación de posible afectación de activos.
- La identificación de frentistas en toda la traza.
- La generación de información para la evaluación de impactos.

La información se presentará en forma de tablas y será acompañada de mapas y fotografías.

2.7.1 Metodología

La información presentada es el resultado de la información primaria obtenida del relevamiento de traza involucrada en el partido La Matanza. La principal herramienta utilizada fue la observación directa en terreno. El trabajo de campo se realizó a fines de 2014 y enero de 2015 para identificar la presencia de infraestructura vial tanto en calzadas como en veredas involucradas en el proyecto. Además se relevó el tipo de uso y la intensidad del uso de frentes y veredas involucradas en la traza proyectada. El análisis se completó con fuentes de información secundarias (mapas satelitales, mapas viales, y páginas web de periódicos y del gobierno de La Matanza) así como información del proyecto suministrada por los organismos involucrados en el mismo.

Las unidades de relevamiento diseñadas se dividen de acuerdo al tipo de estación (cerrada) y los tramos entre estaciones cerradas más los tramos que incluyen paradas comunes (Av. Gral. Paz- Av. Pres. J. D. Perón; RN 3-Estación Ramos Mejía; RP21 – RN3 hasta km 32,5). Para cada unidad de relevamiento se confeccionó una ficha en la que se presenta una descripción sistematizada de los aspectos identificados. Las unidades de análisis son:

1. Estaciones Cerradas y Obras Particulares: sitios de estaciones cerradas vinculadas al Tramo 1 a y b que se extiende sobre RN3 entre Av. Presidente J. D. Perón y la RP21 (rotonda de González Catán). Más la Estación Ramos Mejía y Sunchales y Rotonda San Justo (intersección Ruta 3 y Ruta 4, donde se proyecta su reestructuración)
2. Tramos entre Estaciones Cerradas del Tramo 1 a y b, Tramos 1c (entre RP 21 hasta km 32,5), Tramo 2 (desde Rotonda San Justo hasta Estación Terminal Ramos Mejía) y Tramo 3 (Ruta 3 desde Av. Pres. J. D. Perón hasta Av. General Paz).

Tramo 1A	Constituido por la R3 entre Av. J. D. Perón y Av. Cristianía. Comprende siete (7) estaciones cerradas y siete (7) espacios inter-estaciones. Incluye la Rotonda que organiza la circulación entre la R3 y R4 ya que se proyectan obras viales sobre la misma. El recorrido atraviesa dos localidades: San Justo e Isidro Casanova. Se realizó una caracterización particular para cada espacio de estación/obra particular y de inter-estación
Tramo 1B	Comprende la R3 desde Av. Cristianía hasta R21. Posee diez (10) estaciones cerradas y nueve (9) espacios inter-estaciones. El recorrido atraviesa tres localidades: Isidro Casanova, Laferrere y González Catán. Se realizó una descripción para cada una de las estaciones e inter-estaciones. Se observó particularmente el uso de suelo actual en la rotonda de González Catán
Tramo 1C	Comprende desde la RP21 hasta la estación terminal Sunchales. Es un trayecto de paradas abiertas que utilizará la infraestructura vial existente. Por lo tanto se relevó el tramo de manera general. Se tomó como unidad de análisis el sitio de emplazamiento proyectado para la ET Sunchales. Este tramo involucra la localidad de González Catán.
Tramo 2	Desde la rotonda San Justo hasta Estación Terminal Ramos Mejía. Es un trayecto de paradas abiertas que utilizará la infraestructura vial existente. Por lo tanto se relevó el tramo de manera general. Se tomó como unidad de análisis el sitio de emplazamiento proyectado para Estación Terminal Ramos Mejía. Este tramo involucra a las localidades de San Justo y Ramos Mejía.
Tramo 3	Comprende la R3 desde Av. Gral. Paz hasta Av. Juan Domingo Perón (Estación Arrieta). Implica dos (2) localidades: Lomas del Mirador y San Justo. Dado que este tramo presentará paradas abiertas y que no requieren de obras de infraestructura que modifique el espacio actual se relevó el tramo en forma continua

En cada unidad de relevamiento se identificaron las tendencias de los usos del suelo y se asignó una descripción general de acuerdo al uso predominante. A continuación se presentan las categorías de cada aspecto y tipo relevado.

Tabla 33. Categorías de relevamiento de traza según método de observación directa.

Aspectos	Tipos	Descripción
Tipo de uso de suelo	Residencial	Presencia de viviendas habitadas.
	Comercial	Presencia de comercios en todos los rubros
	Administrativo	Presencia de servicios financieros (bancos, financieras, etc.), administración pública y de gestión (escribanías, abogados, gestorías, etc.)
	Industrial	Presencia de fábricas, depósitos y/o empresas de servicios asociados.
	Institucional	Presencia de instituciones públicas y privadas de políticas públicas, educación, salud, religión, etc.
	Recreativo/Deportivo	Presencia de espacios verdes (públicos o privados), canchas y clubes.
	Sin Uso	Predio con infraestructura sin uso actual o sin infraestructura existente evidente.
Densidad	Alta	Utilización de todo el espacio disponible.
	Media	Utilización media del espacio disponible.
	Baja	Utilización por debajo de la mitad del espacio disponible.
	Nula	Sin utilización del espacio.
Tipo de uso de vereda	Peatonal	Circulación únicamente de peatones.
	Vehicular	Circulación y estacionamiento de vehículos.
	Comercial Fijo	Presencia de infraestructura de comercio y exposición de productos en venta.
	Comercial Ambulante	Presencia de puesto fijo de venta ambulante (verdulería, comidas, revistas, etc.).
Infraestructura vial	Identificación de puentes peatonales, semáforos, giro a la izquierda permitido.	
	Descripción de calzada (cantidad de carriles, boulevard, rotonda, colectora, etc.)	
Instituciones	Tipo, ubicación específica, datos de la institución.	
Análisis de Uso	Descripción de la dinámica de circulación actual en relación al uso de suelo, infraestructura existente y contexto local.	

En forma sintética se presenta en la siguiente tabla algunas características generales de los tramos, para luego detallar el total de las estaciones, sus nombres respectivos, el tipo de estación y la localidad a la que pertenecen con proyectiva de traza. A cada estación y tramo de unidad de análisis se le asignó un número de identificación (ID). Se dispusieron de forma correlativa teniendo en cuenta la disposición de las unidades de N-S. Estos números sirven para identificar la descripción específica en las secciones 2.7.5 y 2.7.6.

Siglas utilizadas

En el texto se utilizaron las siguientes abreviaciones para agilizar la lectura:

- **RN3:** Ruta Nacional N° 3 o Av. Brig. Gral. J. M. de Rosas
- **RP4:** Ruta Nacional N° 4 o Camino de Cintura
- **RP21:** Ruta Provincial N° 21 o Av. Gral. Rojo
- **BRT:** Bus Rapid Transit
- **E:** Este (punto cardinal)
- **W:** Oeste (punto cardinal)
- **N:** Norte (punto cardinal)
- **S:** Sur (punto cardinal)

1 – Sitios de Estaciones Cerradas / Obras Particulares

TRAMO	ID	Nombre	Calle/s	Afectaciones	Localidad
Tramo 2 (R3 - Ramos Mejía)	1	Terminal Ramos Mejía	Av. Rivadavia y Bolívar	Afectación de calzada y vereda de Av. Rivadavia (margen N)	Ramos Mejía
Tramo 1a (Av. J. D. Perón– Av. Cristianía)	2	Arrieta	Entre Entre Ríos y Monseñor J. F. Marcón	Afectación de veredas /bulevares entre Entre Ríos y Monseñor J. F. Marcón	San Justo
	3	Rotonda San Justo	Intersección R3 y R4 (Ruta 3 entre calle Santamaría y límite con estación Pampa)	Afectación de veredas y readecuación vial de la rotonda	
	4	Estación Pampa	Entre Manuel de Sarratea y Derqui	Afectación de veredas/boulevard entre Manuel de Sarratea y Derqui	
	5	Figueroa Alcorta	Entre Lezica y Figueroa Alcorta (margen E) Entre Figueroa Alcorta y Lynch (margen W)	Afectación de veredas/bulevares entre Lezica y Lynch (margen W)	
	6	Ambrosetti	Entre Bermejo y Ambrosetti	Afectación de veredas/bulevares entre Bermejo y Ambrosetti (margen W)	
	7	Hospital Paroissien (Coto)	Entre ingreso a Hospital Paroissien y Don Segundo Sombra	Afectación de veredas/bulevares entre De los Incas y Don Segundo Sombra (margen W)	
	8	Tokio	Entre Rep de Portugal e Islas Malvinas	Afectación de veredas/bulevares entre Rep. De Portugal e Islas Malvinas (margen W)	
	9	Av. Cristianía	Entre Mi Esperanza y Albarracín (casi)		Isidro Casanova
Tramo 1b (Av. Cristianía – R 21)	10	Marconi R. Castillo	Entre Andalgalá y Torquinst	Puente peatonal a trasladar	
	11	Carlos Casares	Entre Alvear y Montt	Puente peatonal a trasladar. Afectación de veredas/bulevares (margen E y W)	Laferrere
	12	Santa Rosa – Industria	Entre Santa Rosa e Ipiranga	Afectación veredas/bulevares entre Puna e Ipiranga (margen E)	
	13	Hospital Materno Infantil	Entre Lope de Vega y Luis Vernet	Afectación veredas/bulevares entre Lope de Vega y Zárate (margen E) y entre Lope de Vega y Vernet (margen W)	
	14	Luro	Entre Echeverría y Andrade	Puente peatonal a trasladar. Afectación veredas/bulevares entre Echeverría y Buceo (margen E)	

TRAMO	ID	Nombre	Calle/s	Afectaciones	Localidad
	15	Salvigny	Entre Santa Catalina y Vuelta de Rocha	Puente peatonal a trasladar. Afectación veredas/bulevares entre Santa Catalina y Rodney (margen E)	
	16	Recuero – Industria	Entre Recuero y Fajardo	Afectación veredas/bulevares entre Recuero y Fajardo (margen E)	
	17	Da Vinci	Entre Del Tejar y Colegiales	Afectación veredas/bulevares entre Rodney y Colegiales (margen E)	
	18	P. Russo	Entre Manuel Besares y Russo	Puente peatonal a trasladar. Afectación veredas/bulevares entre Besares y Russo (margen W)	
	19	CTI González Catán	Ruta 21	Modificación de veredas/bulevares de rotonda y distribuidores entre R3 y R21 (margen W y SW)	
Tramo 1c (R21-ET Sunchales)	20	Estación de Transferencia Sunchales (o Región Sur 2)	Entre Acosta Mariano y Sunchales	Modificación de vereda y boulevard entre Acosta Mariano y Sunchales (margen E)	González Catán

2 – Tramos entre Estaciones Cerradas Tramo 1; Tramo 2 y Tramo 3

Tramos	ID	Tramo Inter Estación	Calle/s
Tramo 2 (Rotonda San Justo - Ramos Mejía)	21	Entre intersección de Ruta 3 con Ruta 4 (rotonda de San Justo) y Terminal Ramos Mejía	-Intr. R3 con Pres. Juan Domingo Perón hasta Florencio Varela. De esta hasta Av. de Mayo en su intersección con Av. Rivadavia.
			-Intr. R3 con Av. Dr. Ignacio Arrieta hasta Av. Dr. Arturo U. Illia. Desde Av. Illia hasta inter. Con Pres. Juan Domingo Perón.
Tramo 3 (Gral. Paz – Av. Pres. J. D. Perón)	22	Entre Av. General Paz y Av. Presidente J. D. Perón	Entre Av. General Paz y Av. Pres. J. D. Perón
Tramo 1a (Av. J. D. Perón – Av. Cristianía)	23	Entre Av. Presidente J. D. Perón y Estación Arrieta	Entre Av. Pres. J. D. Perón y Entre Ríos
	24	Entre Arrieta y R4 (Rotonda de San Justo)	Entre Monseñor J. F. Marcón y Av. Camino de Cintura (rotonda de San Justo))
	-	Entre Rotonda de San Justo y Pampa	No existe espacio entre estación. La descripción se incluye en la rotonda de San Justo.
	25	Entre Pampa y Figueroa Alcorta	Entre Derqui y Thames
	26	Entre Figueroa Alcorta y Ambrosetti	Entre Lynch y Bermejo
	27	Entre Ambrosetti y Hospital Paroissien	Entre Ambrosetti y De los Incas
	28	Entre Hospital Paroissien y Tokio	Entre Don Segundo Sombra y República de Portugal
	29	Entre Tokio y Av. Cristianía	Entre Islas Malvinas y Mi Esperanza
	30	Entre Av. Cristianía y Marconi Castillo	Entre Palena y Andalgala
	31	Entre Marconi Castillo y Carlos Casares	Entre Torquinst y Juan Jofré
Tramo 1b (Av. Cristianía – R 21)	32	Entre Carlos Casares y Santa Rosa	Entre Montt y Puna
	33	Entre Santa Rosa y Hospital Materno Infantil	Entre Ipiranga y Lope de Vega
	34	Entre Hospital Materno Infantil y Luro	Entre Vernet y esteban Echeverria
	35	Entre Luro y Salvigny	Entre Buceo y Santa Catalina
	36	Entre Salvigny y Recuero	Entre Rodney y Recuero
	37	Entre Recuero y Da Vinci	Entre Soldado Fajardo y Del Tejar
	38	Entre Da Vinci y P. Russo	Entre Colegiales y Manuel Besares
	-	Entre P. Russo y CTI González Catán	No existe espacio entre estación
Tramo 1c (R 21- Sunchales)	39	Entre CTI González Catán y Estación Terminal Sunchales	Entre R21 y calle Sunchales

2.7.2 Infraestructura vial y de circulación

A continuación se presenta la infraestructura vial actual donde se proyecta el corredor BRT RN3. Se señalan a continuación, para los espacios de estaciones cerradas y para el tramo donde se realizarán obras que modificarán la infraestructura existente: los giros a la izquierda, semáforos, puentes peatonales, accesos y egresos de colectora.

Se identificaron mayor presencia de semáforos en las estaciones Hospital Paroissien con 5 (cinco) y Tokio con 4 (cuatro). En las 16 (dieciséis) estaciones restantes que poseen semáforos tienen entre uno y dos. De los 30 semáforos relevados en tramos de estaciones, 8 permiten el giro vehicular hacia la izquierda sobre la RN3.

Se observa que la presencia de puentes peatonales sobre la ruta responde a lugares de la traza con alta circulación peatonal y vehicular. Entre las 20 (veinte) estaciones cerradas del BRT (incluidas rotondas), 7 (siete) tienen entre sus límites 1 (un) puente peatonal. En 6 (seis) estaciones se identificaron accesos/egresos de la RN3 hacia colectora. Estos sectores representan en la traza una arteria de circulación vehicular. En todos los casos indicados se identificó en las inmediaciones tres avenidas (Av. Marconi R. Castillo, AV. Carlos Casares, Av. Int. F. P. Russo) y dos calles de importancia para la localidad Leonardo Da Vinci y Santa Catalina.

Tabla 34. Infraestructura vial y de circulación presente en el corredor BRT RN3.

Infraestructura	Total	Estación	Cantidad	Infraestructura	Total	Estación	Cantidad
Semáforos	30	Pampa	3	Giro a la izquierda	8	Hospital Paroissien	2
		Figueroa Alcorta	2			Av. Cristianía	2
		Ambrosetti	2			Carlos Casares	2
		Hospital Paroissien	5			Santa Rosa-Industria	1
		Tokio	4			Luro	1
		Av. Cristianía	2	Acceso/ egreso a colectora de RN3	12	Marconi R. Castillo	2 (E y W)
		Marconi R. Castillo	1			Carlos Casares	4 (E y W)
		Carlos Casares	1			Salvigny	1 (E)
		Santa Rosa-Industria	1			Da Vinci	2 (E y W)
		Materno Infantil	2			Recuero Industria	2 (E y W)
		Luro	2			P. Russo	1 (E)
		Salvigny	1	Puente Peatonal	7	Marconi R. Castillo	1
		Recuero Industria	1			Carlos Casares	1
		Da Vinci	1			Santa Rosa-Industria	1
		P. Russo	1			Luro	1
		ET Sunchales	1			Salvigny	1
						P. Russo	1
						CTI González catán	1

2.7.3 Actividades comerciales y productivas informales

Se diferencian en este estudio las actividades formales que usan la vereda y la actividad comercial informal en la vereda. Particularmente se hace hincapié en identificar y describir la localización de esta última en relación al corredor BRT RN3 y sectores de obras particulares (sitios de estaciones cerradas y rotondas). Asimismo se incluyen las actividades informales e ilegales de transporte identificadas en el área de la traza.

En la traza del corredor BRT RN3 se identificaron puestos ambulantes y diversas actividades comerciales informales que utilizan el espacio público. Esta utilización de veredas y bulevares tienen como fin la exposición de productos a partir de la instalación de puestos fijos y/o puestos ambulantes. También se observa que algunos comercios formales utilizan el espacio de vereda como vidriera urbana, carga y descarga de materiales y/o estacionamiento de clientes. En el caso de los talleres mecánicos y ventas de autos usados, particularmente, el uso vehicular de vereda es de densidad alta.

A partir del relevamiento se georreferenciaron las actividades económicas (formales e informales) que hacen uso de vereda de forma permanente. Se debe considerar que esta información corresponde a los meses de verano en horario diurno. Debido a la alta informalidad y dinamismo de este tipo de actividad la cantidad de puestos o usos de vereda pueden variar de acuerdo a la época del año y horas del día.

La estación CTI González Catán (RN3y RP21) es el lugar donde mayor cantidad de actividad informal se observó. En todo el corredor BRT (Tramo 1A y Tramo 1B) se detectaron usos de veredas principalmente por comercios formales. Puntualmente las estaciones con utilización de vereda y/o boulevard son 11 (once). Se ubican en las localidades de San Justo, Isidro Casanova, Gregorio Laferrere y González Catán. Las actividades a la que corresponden estos usos son: venta de comida, venta de vehículos y reparación de automóviles, distribución de materiales y alimentos, servicios de transporte (flete, combi y remis). En la localidad de Gregorio Laferrere se identifica la mayor cantidad de estaciones (cinco) que poseen uso de vereda. En CTI González Catán las actividades de transporte informal y venta ambulante superan ampliamente al resto de las diez estaciones que se encuentran en este grupo.

En cuanto al transporte informal, de acuerdo a un estudio realizado por Kralich (2013), en la última década La Matanza asistió a una proliferación de servicios de transporte alternativos a los tradicionales en sus versiones pseudo-legal, legal e informal. Estos brindan servicio hacia barrios de localidades que carecen servicios y conexiones de transporte formal con grupos de usuarios más vulnerables: Virrey del Pino, Ciudad Evita, González Catán, Rafael Castillo y San Justo.



Figura 41. Servicios de transporte alternativo, Km 29 RN3. Fuente: Kralich, 2010: 12.

En la Tabla 35 se describe la cantidad de comercios formales e informales que utilizan las veredas en sitios de estaciones cerradas del BRT RN3. Se debe tener en cuenta que este relevamiento fue realizado mediante la observación directa en terreno. La cantidad de comerciantes y puestos puede variar según la temporalidad.

Tabla 35. Actividades comerciales informales que utilizan espacio de vereda en estaciones cerradas.

Uso de vereda con fines comerciales						
Lugar		Comercios informales		Comercio formal		Total
Localidad	Estación	rubro	cantidad	Rubro	cantidad	
San Justo	Arrieta	-	-	Quiosco, panchería, verdulería, venta de vehículos, taller, gomería y materiales de construcción.	7	7
	Rotonda San Justo	Parada de remises y fletes	2	Puesto de diarios, panchería y venta de vehículos usados	2	4
	Hospital Paroissien	Panchería	1	Diarios y revistas	1	2
Isidro Casanova	Marconi R. Castillo	Verdulería y comidas	2	Comidas, Distribuidora y carrusel	3	5
	Carlos Casares	Verdulería, comidas, flete y remises	4	Juegos de plaza y elementos de parque y jardín	2	6
Gregorio Laferrere	Santa Rosa-Industria	Remises y fletes	3	Distribuidora de materiales de construcción	1	4
	Luro	Verdulería y fletes	2	Supermercados y distribuidores de alimentos	3	5
	Salvigni	Comida	1	Distribuidora y construcción	2	3
	Da Vinci	Verdulería	1	Construcción y fletes	5	6
	P. Russo	Comidas, fletes y remises	3	Construcción, venta de autos y talleres mecánicos	4	7
González Catán	CTI González Catán	Puestos ambulantes dedicados a la venta de películas, frutas y verduras, comida, calzado, juguetes, ropa y bijouterie.	15	Puesto de Taxis municipal y quiosco	2	17
	Sunchales	Remises y venta de comida	2	Restaurante	1	3
Total						69

2.7.4 Equipamiento sobre corredores centrales

La presencia de instituciones sobre la traza imprime una dinámica particular en el uso de veredas y calles. Durante horarios diurnos los días hábiles asiste una mayor afluencia de tránsito y peatones que asisten a clases educativas, asistencia de salud o a gestionar trámites. A lo largo del corredor BRT RN3 se identificaron y georreferenciaron las instituciones educativas, de salud y religiosas sobre la traza. Además se incluyó a las instituciones administrativas y financieras que prevalecen en los centros comerciales y administrativos de las localidades de San Justo (Tramo 1A) y de Isidro Casanova (Tramo 1B). Las instituciones de salud y educativas adquieren mayor presencia en el Tramo 1B que recorre la localidad de Isidro Casanova, Tramo 2 en Ramos Mejía y Tramo 3 en San Justo. Existe un importante centro administrativo municipal con dependencias gubernamentales de la provincia y la nación donde se realizarán las obras particulares de la Estación Sunchales.

En total son 36 instituciones de las cuales son:

- 4 (cuatro) escuelas y jardines públicos;
- 1 (una) Universidad;
- 5 (cinco) centros de atención a la salud de los cuales 2 (dos) son hospitales de importancia regional y dos son clínicas privadas;
- 11 (once) iglesias evangélicas y/o pentecostales;
- 2 (dos) campos recreativos (de deportes municipal y aeroclub);
- 7 (siete) instituciones administrativas de la esfera municipal, provincial y nacional;
- 1 (un) destacamento policial y
- 5 (cinco) bancos.

Tabla 36. Equipamiento sobre corredores centrales BRT RN3. La Matanza. Año 2015.

Proyecto	Nombre	Dirección	Descripción
Tramo 2 (San Justo - Ramos Mejía) <i>sin obras</i>	Universidad Nacional La Matanza	Av. Pte. Perón esq. Florencio Varela	Campus de la institución de educación pública universitaria de 40 ha. Brinda 24 carreras de grado.
	Casa Salesiana Don Bosco	Av. De Mayo entre calles Brandsen y Humbolt.	Fundada en 1930 cuenta con aprox. 100 ha. Posee instituciones educativas privadas en todos los niveles, actividades recreativas y religiosas para jóvenes, asiste a niños carenciados, entre otras actividades.
Tramo 3 (San Justo - Gral. Paz) <i>sin obras</i>	Sanatorio San Justo	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 3265	Atención privada de la salud
	Desarrollo Social de la Nación	Av. Br. Gral. J. M. Rosas y Pringles	Predio de eventos y desarrollo de acciones con la comunidad
	Campo de Deportes Municipal La Matanza	Av. J. M. Rosas y Moreno	Predio de propiedad municipal para actividades deportivas
	Jardín N°4 “Dulces Sueños”	Av. J. M. Rosas y Cerrito	Institución educativa
	Dirección General de Educación (EES) N°13	Av. J. M. Rosas y Cerrito	Oficina pública
Rotonda San Justo	Iglesia Evangélica Cristo es la Solución	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 4357	Institución religiosa
	Sec. Desarrollo Social La Matanza	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 4358	Oficina pública
Estación Arrieta	Banco Macro	R3 entre Arrieta y Almafuerte	Institución financiera
	Banco Galicia	R3 entre Arrieta y Almafuerte	Institución financiera
	Banco Patagonia	R3 entre Arrieta y Almafuerte	Institución financiera
Tramo Est. Arrieta y Rotonda de San Justo	Oficina de Tránsito y Transporte La Matanza	Av. Brg. Gral. J. M. de Rosas 3709	Oficina pública
	Iglesia evangélica Jesucristo es el Señor	Av. Av. Brg. Gral. J. M. de Rosas 3736	Institución religiosa
Est. Figueroa Alcorta	Iglesia evangélica Catedral de la Fe	Av. Br. Gral. J. M. De Rosas esq. Lynch vereda W	Institución religiosa
Est. Ambrosetti	Verificación Técnica Vehicular (VTV)	AV. Br. Gral. J. M. de Rosas esq. Centenares	Ente Regulador provincial del control mecánico de los automotores dependiente del Ministerio de Vivienda, infraestructura y Servicios Públicos.
Entre Est. Ambrosetti y H. Paroissien	Iglesia Bautista Ministerio Presencia de	Av. Br. Gral. J. M. De Rosas 5630	Institución religiosa

Proyecto	Nombre	Dirección	Descripción
	Dios		
	Iglesia Evangélica Nuevo Amanecer	Av. Br. Gral. J. M. De Rosas 5760	Institución religiosa
Est. Hospital Paroissien	Hospital General de Agudos Doctor Paroissien	Av. Brig. Gral. J. M. Rosas 5975	Institución de salud pública
Est. Tokio	Iglesia Evangélica Jesucristo es el Señor Universal	Av. Br. Gral. J. M. Rosas y Rep. de Portugal.	Institución religiosa
	Banco de la Provincia de Buenos Aires	Av. Br. J. M. Rosas y Madrid	Institución administrativa y financiera
	Banco Santander Río	Av. Br. Gral. J. M. Rosas entre Madrid y Roma	Institución administrativa y financiera
Entre Est. Tokio y Cristianía	Casa de la Cultura Isidro Casanova	Esq. Tokio	Institución pública, brinda talleres y cursos de música y arte.
Est. Cristianía	Iglesia Cristiana El Camino	Esq. Palena	Institución religiosa
Entre Est. Cristianía y Marconi	Iglesia Evangélica Centro Familiar Cristiano	Esq. Hilario de Almeida vereda E	Institución religiosa
Entre Est. Marconi y C. Casares	Centro Cristiano de Adoración	Provincias Unidas (R3) y Edison	Institución religiosa
Est. Hospital Materno Infantil	Hospital Materno Infantil	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 10320	Institución de salud pública en construcción, sin inauguración.
	Iglesia Aurora Avivamiento Laferrere	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 10129	Institución religiosa
Entre Est. H. Materno Infantil y Luro	Aeroclub Argentino Escuela de Vuelo y Club Master	Av. Br. Gral. J. M. Rosas esq. Hilario Ascasubi	Predio con fines recreativos y deportivos con pistas de aterrizaje y canchas de fútbol.
Est. Luro	Clínica de Servicios Médicos Integrales	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 10841	Institución privada de atención a la salud.
Est. Salvigny	Escuela Privada N°2186 “Gregorio de la Ferrere”	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 11455	Institución de educación primaria privada.
Entre Est. Da Vinci y Russo	Escuela pública EPB N°28 y ESB N°88	Esq. El Resero (W)	Institución de educación pública.
Est. Russo	Destacamento policial	Boulevard entre colectora W e Int. F. P. Russo	Garita de control policial
CTI González Catán	Centro Provincial de Atención al Adicto	Rotonda Senguel y R3, vereda SW	Centro de atención de la salud
Estación Terminal Sunchales	Delegación González Catán Sur (Región Descentralizada II – Sur)	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 17798 (R3 K32)	Institución administrativa gubernamental.

2.7.5 Relevamiento Estaciones Cerradas y Obras Particulares

2.7.5.1 Estación de Transferencia Ramos Mejía

ID: 1	Estación Terminal Ramos Mejía			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Av. Rivadavia es una calzada de 6 carriles con única mano hacia el W. -Permitido estacionar de lado izquierdo.	No	-	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso				
<p>Es un centro de trasbordo de pasajeros es caracterizado por la INTRUPUBA⁵² como Principal por su combinación de transporte ferrocarril y de colectivos. Los usos de suelo en las inmediaciones del proyecto se vinculan con la actividad comercial y de transporte de pasajeros. Las manzanas frentistas a la Estación ferrocarril en el lado S de la Av. Rivadavia son enteramente comerciales en su nivel peatonal con presencia de galerías comerciales y otros usos en altura. En el sector N el nivel peatonal es comercial. En el entorno a la Estación se observa que en altura predomina el uso residencial de alta densidad. El área de emplazamiento de la estación terminal corresponde al centro comercial y local de Ramos Mejía, por lo tanto existe una importante presencia de instituciones educativas (jardines, escuelas primarias, secundaria e institutos) y culturales (Casa de la Cultura, Teatro y Centro Cultural). Además existen dos espacios verdes públicos en las inmediaciones de la estación, uno al N (la plaza frente a la Iglesia en la manzana entre las calles Álvarez Jonte, Alem– Ardoino, 9 de Julio y Richieri) y uno más pequeño al S (entre las calles B. Mitre, Alberdi, Pueyrredón y Cabral).</p> <p>La Av. Rivadavia es uno de los corredores de acceso a la localidad de Ramos Mejía de mayor importancia, representa la continuidad de la RP7 de gran importancia para el conurbano bonaerense. Correspondiente a la alta circulación de vehículos existen numerosas ofertas de Estacionamientos privados, propio de la densidad que representa el centro de trasbordo y la intensa actividad comercial e institucional de la zona.</p> <p>La Estación posee dos entradas al andén central: una a través del paso a nivel de la Av. de Mayo (Güemes) hacia el norte y la otra por medio de un túnel peatonal que comunica la estación con la Avenida Rivadavia al sur, y con la calle Dr. Gabriel Ardoino al Norte. El edificio es considerado patrimonio de la Ciudad, y la casona de la estación tiene un valor simbólico muy importante, porque es el eje de la historia de la ciudad. El edificio data de 1906 y fue construido por el arquitecto holandés John Doyer (1862-1936). La vía de FFRR posee dos pasos a nivel en el entorno de la Estación son: la calle Güemes, mano hacia el Norte, que registra una baja intensidad de tránsito y tiempo medio de barrera baja; y la calle Soler, mano hacia el Sur, con baja intensidad de tránsito y tiempo elevado de barrera baja. En los andenes de la estación de tren se registran 3 comercios, y en el resto de la Estación se verifica la presencia de más de 8 vendedores ambulantes. En el entorno de la Estación el comercio es de escala local y regional, influencia del lado sur de La Matanza, con rubros diarios, periódicos y ocasionales.</p> <p>Usos en área de proyecto de estación:</p> <p>-Vereda N de Av. Rivadavia esq. Bolívar se encuentra el ingreso a la estación ferrocarril. El uso de vereda es peatonal con la presencia de locales de comercios formales (quiosco y puesto de comidas) en el acceso a la estación ferrocarril.</p> <p>-Vereda S de Av. Rivadavia entre Bolívar y Av. De Mayo presencia de puestos de venta ambulante, un quiosco de revistas y la utilización del espacio de vereda para la colocación de mesas y sillas de un comercio.</p> <p>-Vereda S de Av. Rivadavia entre Bolívar y Moreno el uso de vereda es peatonal denso y un comercio utiliza la vereda para la colocación de sillas y mesas.</p>				



Foto 1. Espacio de Terminal Ramos Mejía

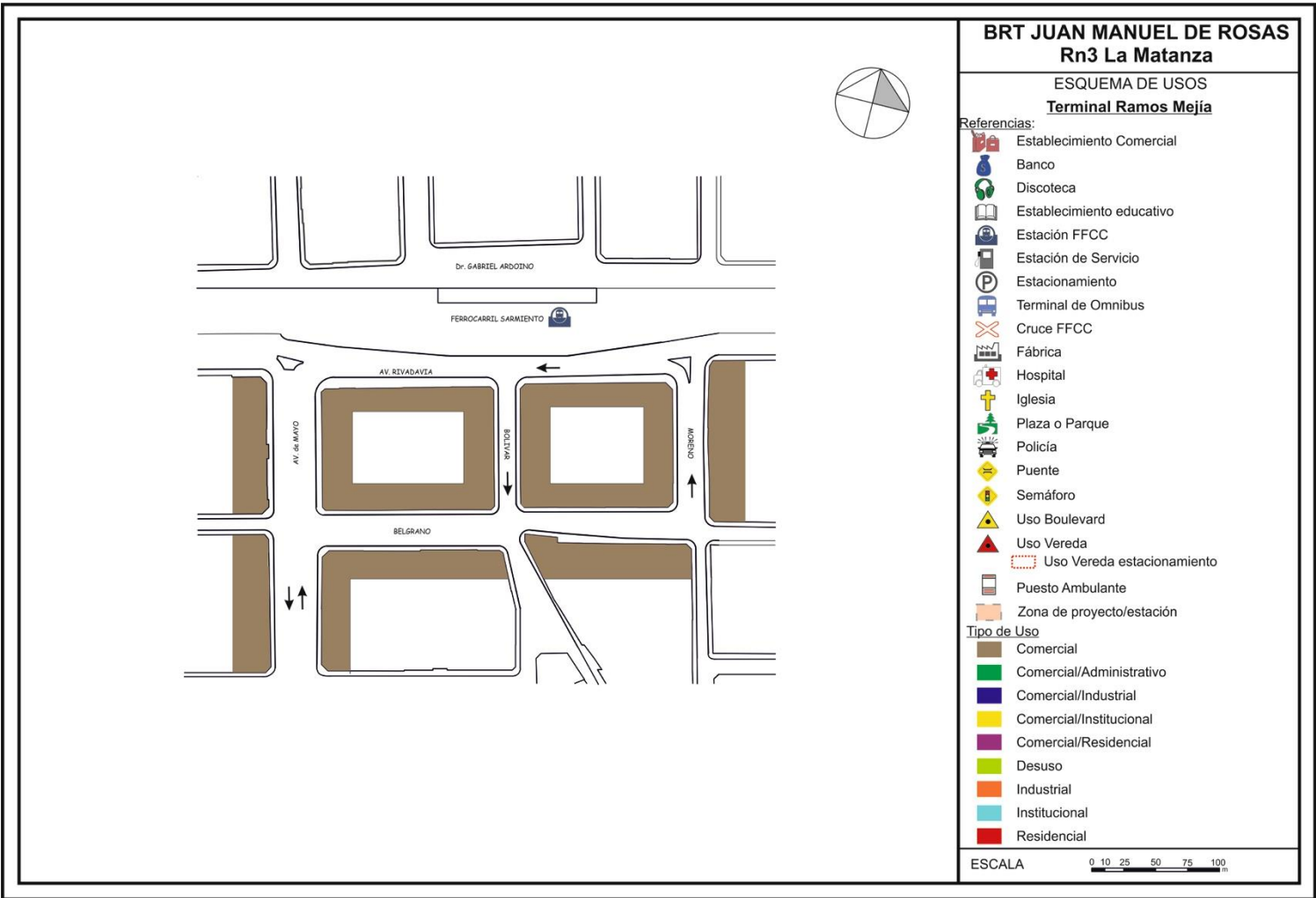


Figura 42. Terminal Ramos Mejía

⁵² Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación.

2.7.5.2 Estación Arieta

ID: 2	Estación: Arrieta			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos (sin defensa New Jersey) -Dársena lado W entre Marcón y Arrieta	No	-	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso				
<p>Es la primer estación cerrada del Tramo 1ª y es una de las dos estaciones que se encuentra cercana a la rotonda de San Justo (R3 y R4). Se encuentra en las inmediaciones del punto neurálgico de distribución de la circulación de la localidad de San Justo y del partido. La estación Arrieta concentra el ofrecimiento de servicios financieros por la presencia de tres bancos y de transporte público formal e informal (existencia de paradas de colectivos). En la infraestructura vial se observa de cada mano carriles existentes y un carril angosto utilizado como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. En el uso de suelo se identifica:</p> <p>-Veredas E y W entre calles Arrieta y Almafuerie uso comercial- administrativo. En la vereda E se encuentra el banco Galicia y en la vereda W los bancos Macro y Patagonia. El uso de vereda es peatonal y vehicular con densidad alta en días hábiles y horario comercial-administrativo. Se identifica sobre vereda E puesto de diarios y revistas</p> <p>-Vereda W entre Arrieta y Marcón existencia de dársena donde actualmente funcionan paradas de colectivos. Presenta un uso de vereda con actividades comerciales formal e informal. Entre los puestos de venta en vereda se encuentran: un kiosco de diarios, una panchería y una verdulería. Además uno de los comercios formales dedicado a la venta de comidas utiliza el espacio de vereda con sillas y mesas para sus clientes.</p> <p>-Vereda E entre Entre Ríos y Almafuerie uso de suelo industrial-comercial, existe la presencia de una fábrica de papel con utilización vehicular y peatonal densa por el acceso y egreso a la fábrica.</p> <p>–Vereda E esq. Almafuerie uso de vereda predominantemente vehicular ante la presencia de una compra-venta de autos que utiliza este espacio como estacionamiento y exposición de vehículos usados.</p> <p>-Vereda W entre Entre Ríos y Almafuerie presenta uso de suelo comercial y uso de vereda vehicular para estacionamiento, arreglo de vehículos y carga y descarga de materiales combinado con la circulación densa de peatones debido a la dinámica general de todo el tramo de estación (institucional e industrial). El rubro comercial de esta vereda es diverso, existe un taller automotor y gomería, un prestamista y un corralón de materiales para la construcción.</p>				



Foto 2.
Estación
Arieta

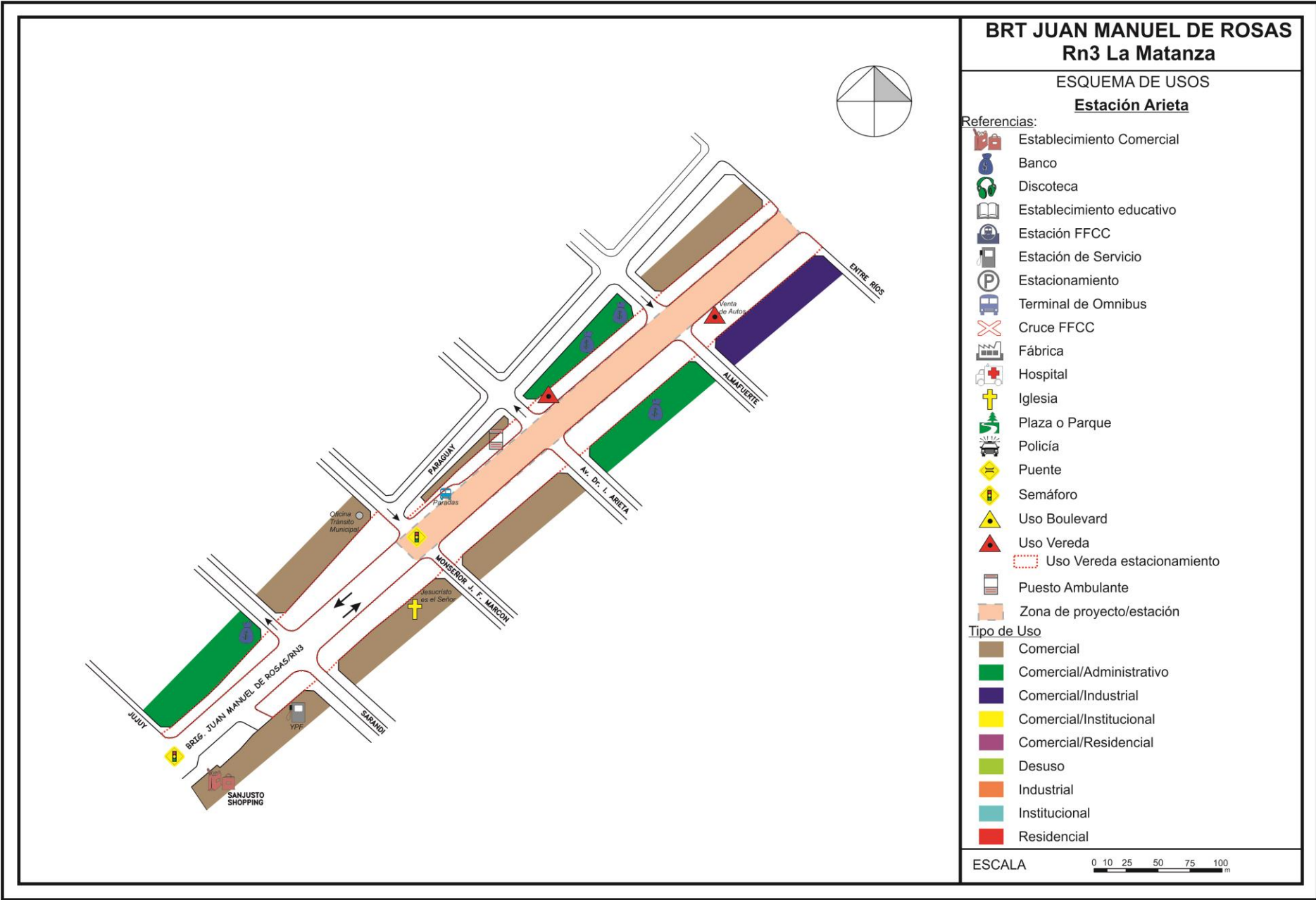


Figura
43.
Estación
Arieta

2.7.5.3 Rotonda San Justo (R3 y R4)

ID: 3	Rotonda San Justo			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Rotonda en la intersección entre R3 y R4. -Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos de R3 entre rotonda y calle Sarratea (excepto en cruce vehicular-peatonal y en la calzada de rotonda)	No	-	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Sec. Desarrollo Social La Matanza	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 4358	Oficina pública	
	Iglesia Evangélica Cristo es la Solución	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 4357	Institución religiosa	
Análisis de Uso				
<p>La R3 en ese lugar toma dos nombres; Av. Provincias Unidas y Av. Brg. Gral. Juan Manuel de Rosas. En el caso de la R4 se denomina Av. Camino de Cintura y Av. Monseñor Bufano. Debido al intenso tráfico en ambas arterias en 2006 se construyó un puente por encima de la R3. El cruce entre R3 y R4 es un punto neurálgico de distribución de la circulación y además concentra el ofrecimiento de servicios de transporte público, particular y/o informal. Es cercana al centro administrativo de la localidad de San Justo por lo que el tránsito vehicular y peatonal es constante en horario comercial y administrativo y días hábiles. El rubro comercial es diverso: alimentación, transporte y construcción. Además del uso comercial se identifica un uso residencial bajo, se identificaron algunas viviendas sobre los comercios. En las cercanías de la rotonda se destaca la presencia de servicios que inciden en la circulación y dinámica de la población en el lugar:</p> <p>-El Shopping San Justo</p> <p>-Terminal de ómnibus Línea 113</p> <p>Particularmente, en el sector de la rotonda y área de emplazamiento de obras se relevaron los siguientes usos actuales:</p> <p>-Terminal rotonda San Justo S.R.L. en Av. Camino de Cintura 3352. Posee servicios de larga distancia de alcance nacional y países limítrofes.</p> <p>-La presencia de estacionamiento temporal de remises, taxis y fletes. Utilización de veredas y de calles transversales. En la vereda W de la R3 esq. Dr. E. Eizaguirre hay una garita de Taxis. El estacionamiento de los taxis municipales (sobre la calle Dr. E. Eizaguirre) con la presencia de una garita en vereda se ubica en la esquina mencionada. Mientras que se identifica el uso de vereda vehicular por la presencia de remises informales en la vereda NW de la rotonda.</p> <p>-En la vereda W de la R3 entre Dr. E. Eizaguirre y Santamaría existen dos comercios formales que utilizan la vereda de forma permanente: un puesto de diarios y una parrilla restaurante que posee un toldo en la vereda con sillas y mesas para clientes. Además se encuentra una panchería (venta de comidas) que utiliza el espacio de vereda.</p> <p>-Dos lugares de utilización de vereda para la venta de vehículos usados: lado W entre R4 y Pasteur y lado E entre R4 y Santamaría.</p> <p>-El espacio de boulevard en la rotonda se encuentra alambrado impidiendo la utilización para estacionamiento y/o uso peatonal.</p> <p>-Vereda W esq. Pasteur se identificó la presencia de consultorios médicos privados “Santa Cecilia Medicina Integral”.</p> <p>Asimismo este espacio de rotonda es un lugar de manifestaciones por reclamos públicos. Se registran protestas que cortan el tránsito e interfieren en la circulación vehicular como método de visibilización de sus demandas.⁵³</p>				



Foto 3. Terminal Rotonda de San Justo

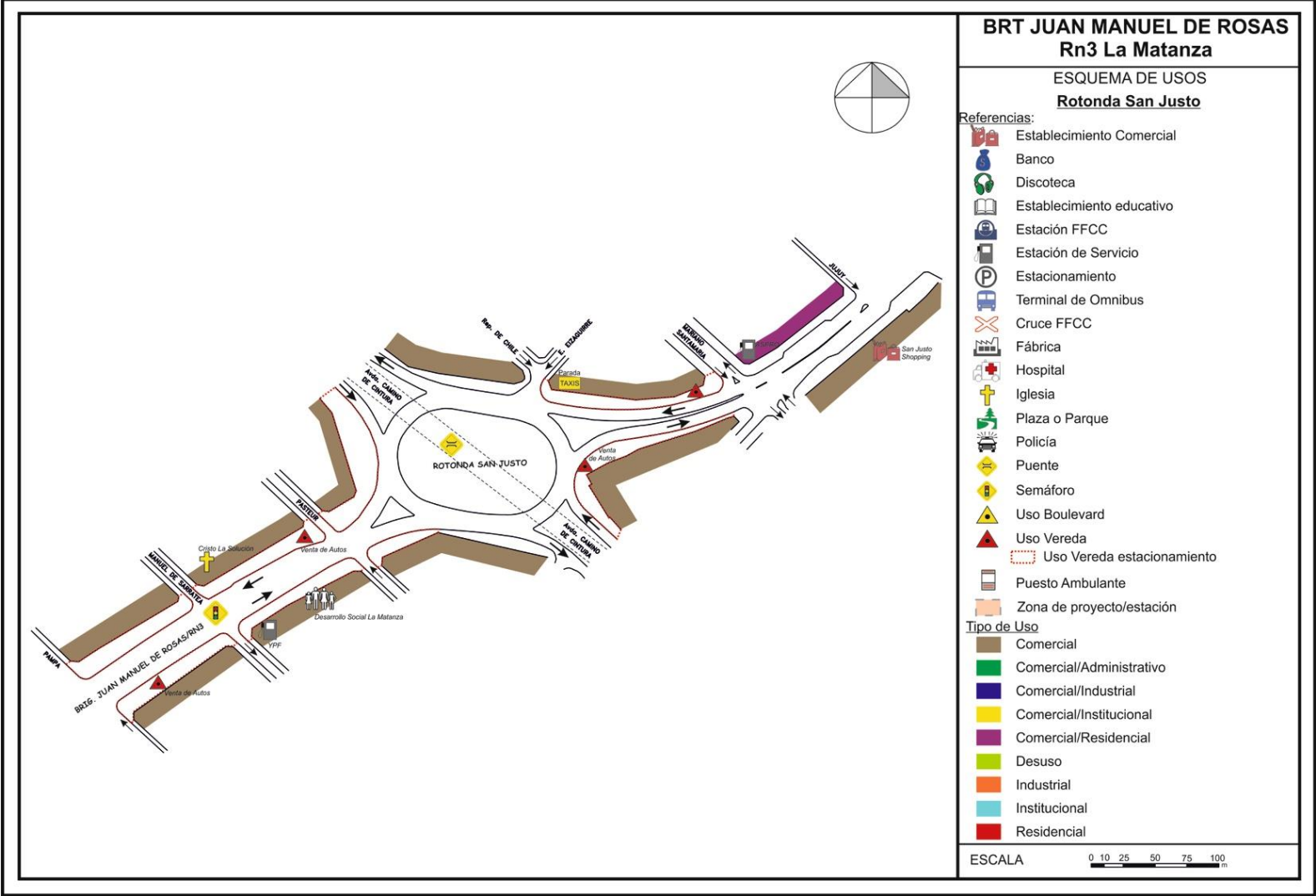


Figura 44. Rotonda San Justo

⁵³ Fuentes consultadas: “Jornada de protesta por el Plan Argentina Trabaja” 12/05/10 [Diario Página 12](#); “Balearon a un chofer de la línea 97: paro y corte en San Justo” 23/11/13 [Portal TN](#); “Cortes y piquetes” 28/08/14 [Diario Página 12](#); “Cortes Ruta 3 y Rotonda de San Justo” [28/08/14 Periódico SIC](#); “Remiseros cortan la rotonda de San Justo en protesta por el asesinato de un chofer muerto esta madrugada” 18/11/14 [Portal Nexofin](#); “Cortaron en la rotonda de San Justo por un reclamo Salarial” [14/01/2015 Diario La Nación](#); “Corte total en la rotonda de San Justo” 14/01/2015 [portal TN](#); Caos de tránsito por un corte en la rotonda de San Justo” 14/01/2015 [Diario Clarín](#).

2.7.5.4 Estación Pampa

ID: 4		Estación: Pampa		
Tipo de Uso General		Comercial		Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda		Peatonal y vehicular		Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Manuel de Sarratea	No
	-Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Pampa	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Derqui	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso				
<p>Es una de las dos estaciones que se encuentra cercana a la rotonda de San Justo (R3 y R4) es un punto neurálgico de distribución de la circulación y además concentra el ofrecimiento de servicios de transporte público formal e informal. Se observa de cada mano carriles existentes y un carril angosto utilizado como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal.</p> <p>En cuanto a los usos de suelo:</p> <p>-Se ubica una estación de servicio YPF en la esq. Manuel Sarratea (lado E), el uso de vereda es vehicular y peatonal denso.</p> <p>-El uso general es comercial del rubro automotor (talleres mecánicos, compra venta de autos, repuestos). Una de las cuatro veredas involucradas en la estación tiene un uso comercial-residencial, el zócalo edilicio es utilizado para la actividad comercial y el primer piso para vivienda. En general predomina la propiedad horizontal con un solo edificio de un máximo de altura de tres pisos.</p> <p>-Las veredas son anchas y son utilizadas con múltiples propósitos. En ambos márgenes predomina el uso para estacionar vehículos con densidad alta. En la vereda E entre Sarratea y Pampa se utiliza la vereda para la exposición de autos usados para la venta.</p>				

Foto 4. Estación Pampa

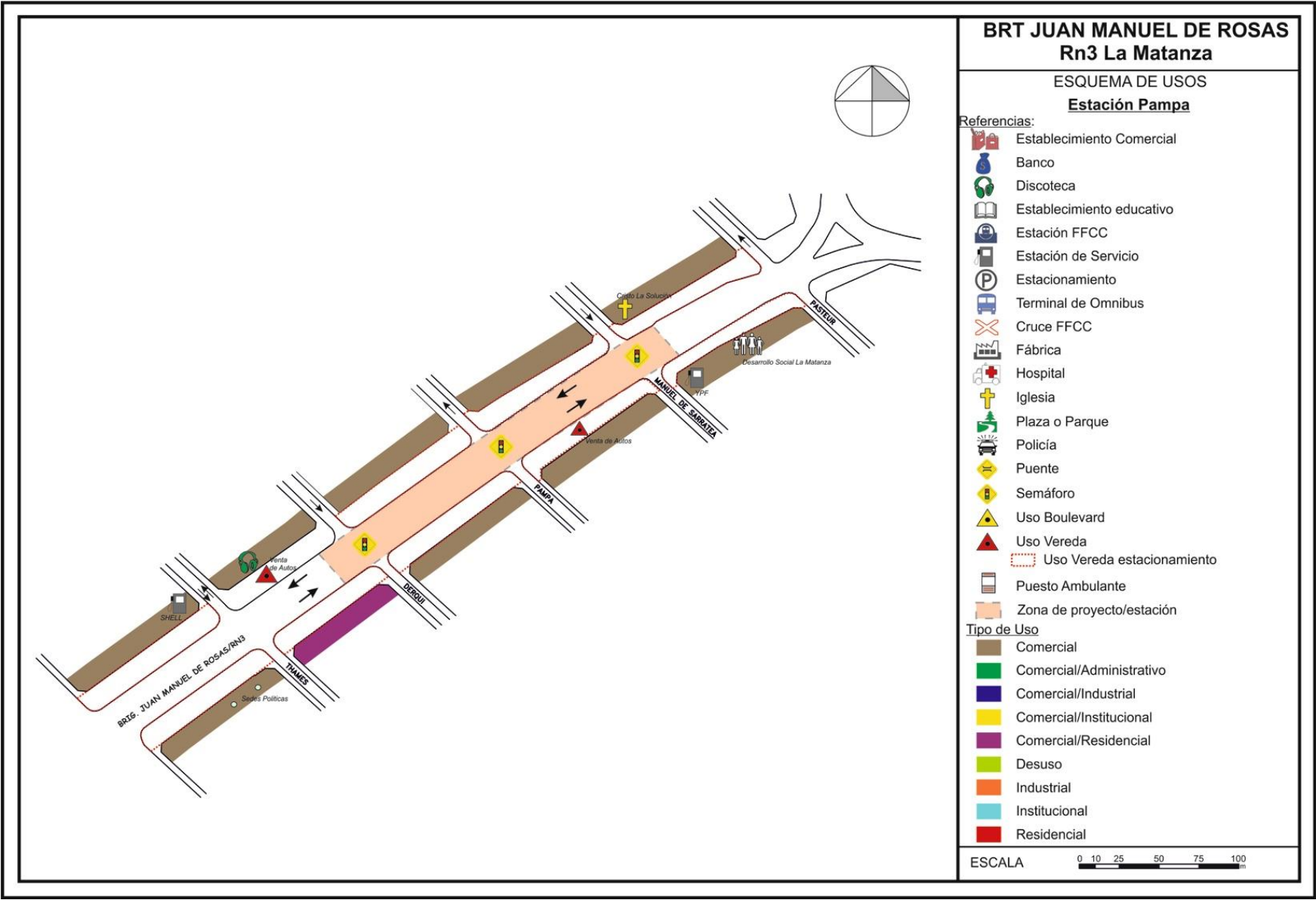


Figura 45. Estación Pampa

2.7.5.5 Estación Figueroa Alcorta

ID: 5	Estación: Figueroa Alcorta			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	esq. Cnel. J. A. Lezica	No
		Semáforo vehicular y peatonal	esq. Cnel. Lynch	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Iglesia evangélica Catedral de la Fe	Av. Br. Gral. J. M. De Rosas esq. Lynch vereda W	Institución religiosa	
Análisis de Uso				
En esta estación continúa la dinámica de circulación vinculada al centro comercial de San Justo aunque con menor intensidad. Se observa de cada mano un carril angosto que se agrega a los tres carriles existentes utilizado como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. En el uso de suelo se identifica: -Presencia predominante de comercios. -Vereda W entre calles Figueroa Alcorta y Lynch se observan departamentos con zócalo comercial. -El mayor comercio identificado es comercio de la construcción (Blainstein) de la vereda E entre Figueroa Alcorta y Lynch. En esta vereda el uso peatonal es bajo sin utilización del espacio para estacionar debido a que el comercio posee estacionamiento propio para clientes. -El uso de veredas de ambos márgenes para estacionar vehículos es de densidad media.				



Foto 5. Estación Figueroa Alcorta

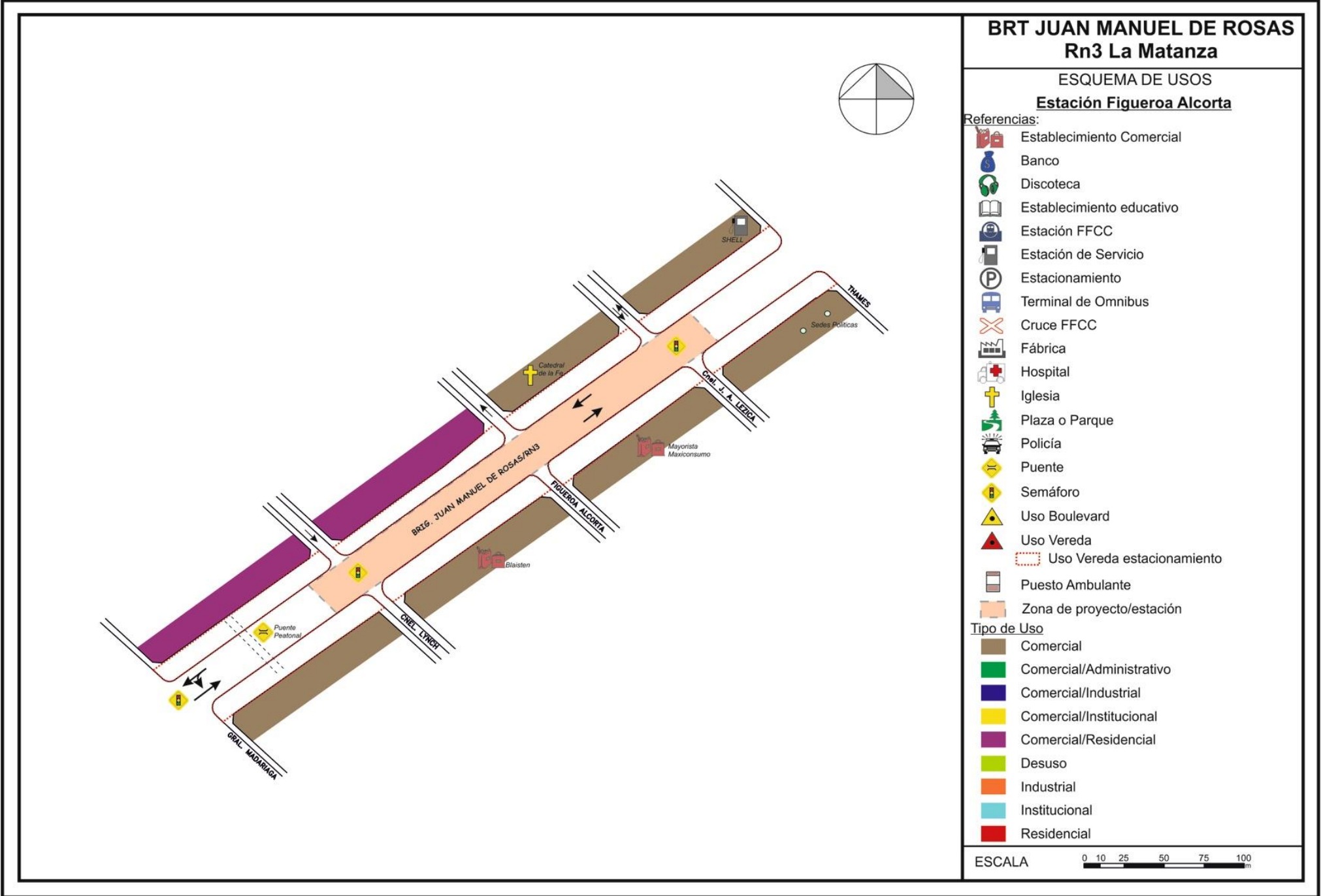


Figura 46. Estación Figueroa Alcorta

2.7.5.6 Estación Ambrosetti

ID: 6	Estación: Ambrosetti			
Tipo de Uso General	Comercial residencial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Centenera	No
	-Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Ambrosetti	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Verificación Técnica Vehicular (VTV)	AV. Br. Gral. J. M. de Rosas esq. Centenares	Ente Regulador provincial del control mecánico de los automotores dependiente del Ministerio de Vivienda, infraestructura y Servicios Públicos.	
Análisis de Uso				
La RN3 posee tres carriles de cada mano con un carril angosto que es utilizado como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. En el uso de suelo se identifica: - Presencia predominante de zócalo comercial con vivienda en primer piso. -Los comercios pertenecen al rubro del automotor (repuestos, bulonera, etc.), de consumo (farmacia, óptica, librería, panadería, quiosco) y de provisión de productos e insumos para diferentes rubros (distribuidora). -Uso de vereda para estacionamiento de vehículos de clientes de comercios y/o vehículos en compra-venta. Y un restaurante que allí a dispuesto mesas. - Se registra un altar religioso en vereda E entre Brasil y Centenera - Entre calles Guatemala y Ambrosetti presencia de dos discotecas con capacidad de ocupación mayor a 1000 (mil) personas: “Skylab” en vereda E. y “Cachaquísimo” en vereda W. Esto implica actividad nocturna con un mayor uso vehicular y peatonal de vereda y calzada durante los fines de semana.				



Foto 6. Estación Ambrosetti

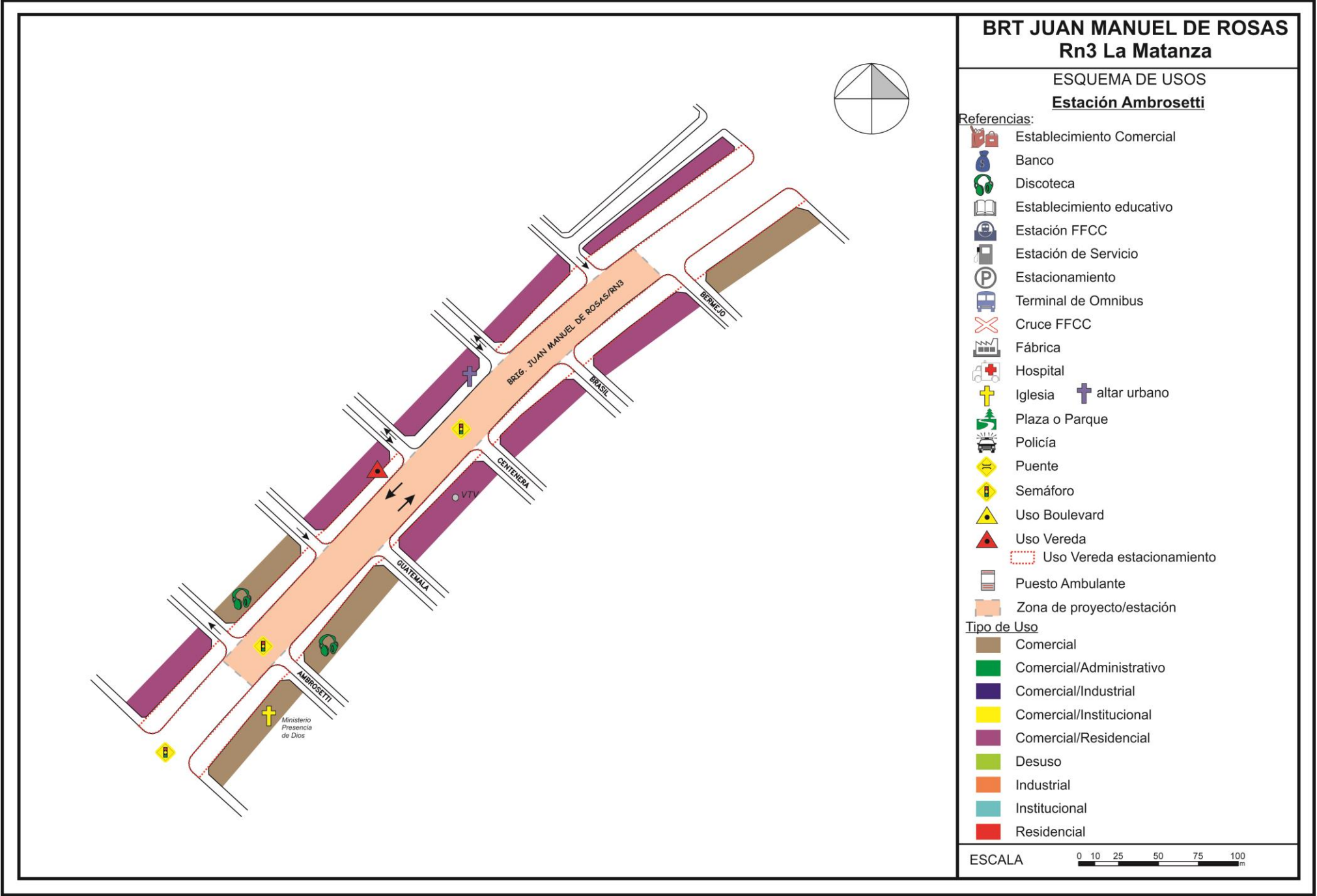


Figura 47. Estación Ambrosetti

2.7.5.7 Estación Hospital Paroissien

ID: 7	Estación: Hospital Paroissien			
Tipo de Uso General	Institucional - Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	Entre Charrúa y Soldado Eduardo Rubén Moreno	Sí, para ingresar al Hospital
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Soldado Eduardo Rubén Moreno	Sí, hacia calle Moreno
		Semáforo vehicular y peatonal	Salida de Hospital	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. De Los Incas	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Don Segundo Sombra	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Hospital General de Agudos Doctor Paroissien	Av. Brig. Gral. J. M. Rosas 5975	Institución de salud pública	
Análisis de Uso				
<p>Esta es la última estación de BRT de la localidad de San Justo. La dinámica de circulación se encuentra marcada por la presencia del Hospital Paroissien, el acceso y egreso a la institución establece una densidad de circulación peatonal y vehicular alta. La RN3 posee tres carriles de cada mano con un carril angosto que es utilizado como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. Se observa en el lado E como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. En la vereda del predio del Hospital el uso es exclusivamente peatonal con densidad media. La mayor circulación de peatones y vehículos vinculados a esta institución se identifica al interior del predio.</p> <p>El uso de suelo es:</p> <ul style="list-style-type: none">-Vereda W ubicación del predio del Hospital. Uso peatonal de vereda de acceso al hospital, a lo largo del predio no se identifica un uso de vereda alto. Principalmente existe un tránsito elevado en la esquina de ingreso al predio donde se ubica un puesto de diarios y revista permanente y un puesto de venta ambulante de comidas.-Vereda E esq. Soldado Eduardo Rubén Moreno presencia de zócalo comercial y residencias en primer piso.-Vereda E entre Soldado Eduardo Rubén Moreno y Don Segundo Sombra, el rubro comercial es automotores con un uso de vereda vehicular dado que los talleres utilizan este espacio para estacionamiento y reparación de autos.-Vereda E esq. De Los Incas presencia de estación de servicio de GNC. Uso de vereda peatonal y vehicular alto.				



Foto 7. Estación Hospital Paroissien

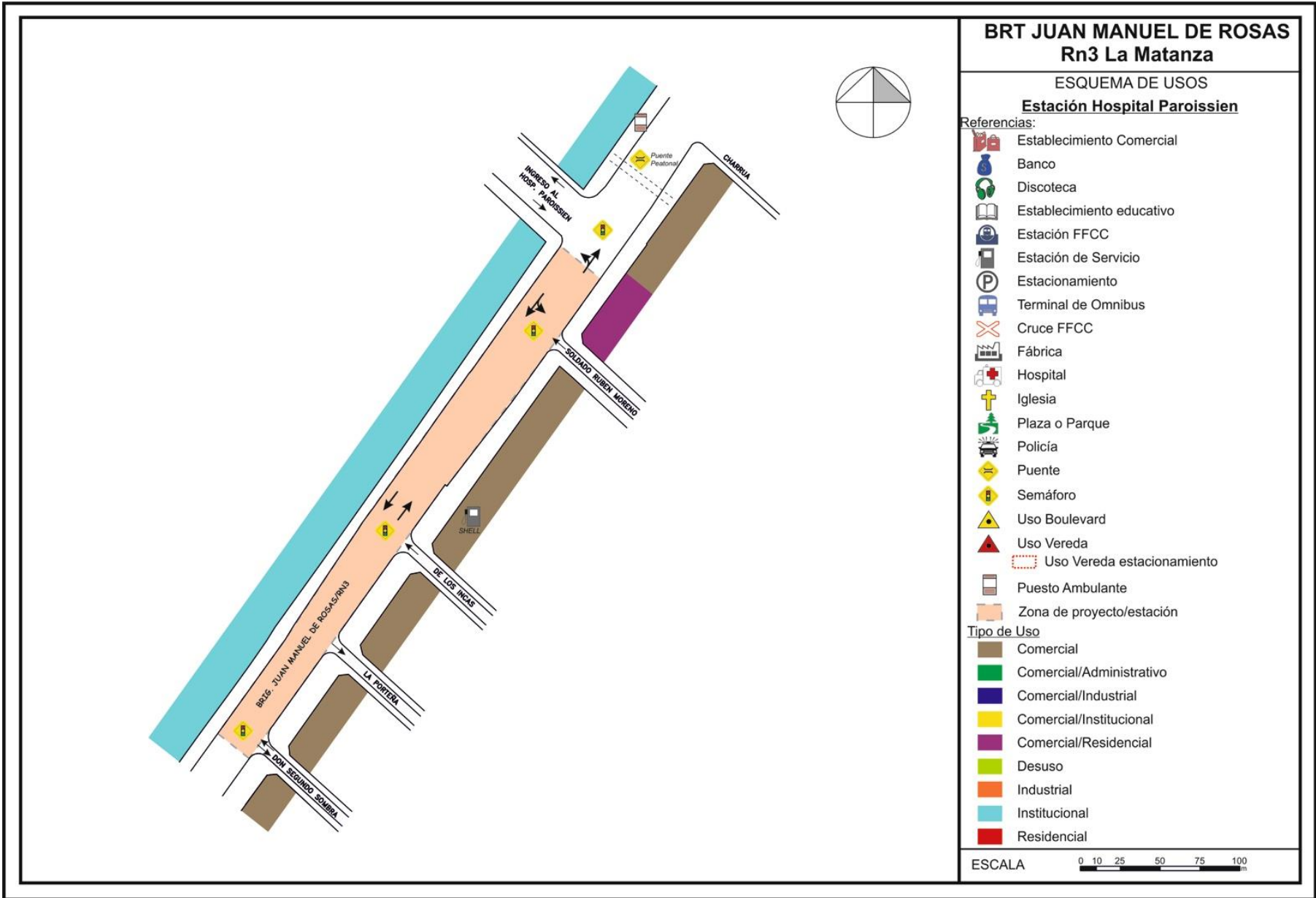


Figura 48. Estación Hospital Paroissien

2.7.5.8 Estación Tokio

ID: 8	Estación: Tokio			
Tipo de Uso General	Comercial - Administrativo			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Rep. de Portugal	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Madrid	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Roma	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Islas Malvinas	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Iglesia Evangélica Jesucristo es el Señor Universal	Av. Br. Gral. J. M. Rosas y Rep. de Portugal.	Institución religiosa	
	Banco de la Provincia de Buenos Aires	Av. Br. J. M. Rosas y Madrid	Institución administrativa y financiera	
	Banco Santander Río	Av. Br. Gral. J. M. Rosas entre Madrid y Roma	Institución administrativa y financiera	
Análisis de Uso	Es el centro comercial y administrativo de Isidro Casanova con una presencia de peatones y vehicular muy alta. La RN3 posee tres carriles de cada mano con un carril angosto que es utilizado como espacio de estacionamiento sobre calzada, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. En el uso de suelo se identifican: - Vereda E esq. República de Portugal presencia de estación de servicio ESSO. Uso de vereda vehicular y peatonal alto. - Vereda entre República de Portugal y Rucci, restaurante con mesas en vereda. -Vereda W entre Madrid y Sinclair presencia de bancos. El uso peatonal y vehicular de vereda es alto en horario bancario (de 10 a 15 hs.). -Zócalo comercial y residencia en primer piso en la mayor parte del tramo. Los rubros comerciales son variados desde venta de productos y alimentos a ofrecimiento de servicios administrativos, financieros y de reparaciones (kiosco, indumentaria, óptica, farmacia, máquinas de coser, repuestos de lavarropas, heladería, retacería, rapipago, escribanía, abogados, prestamistas, imprenta).			



Foto 8. Estación Tokio

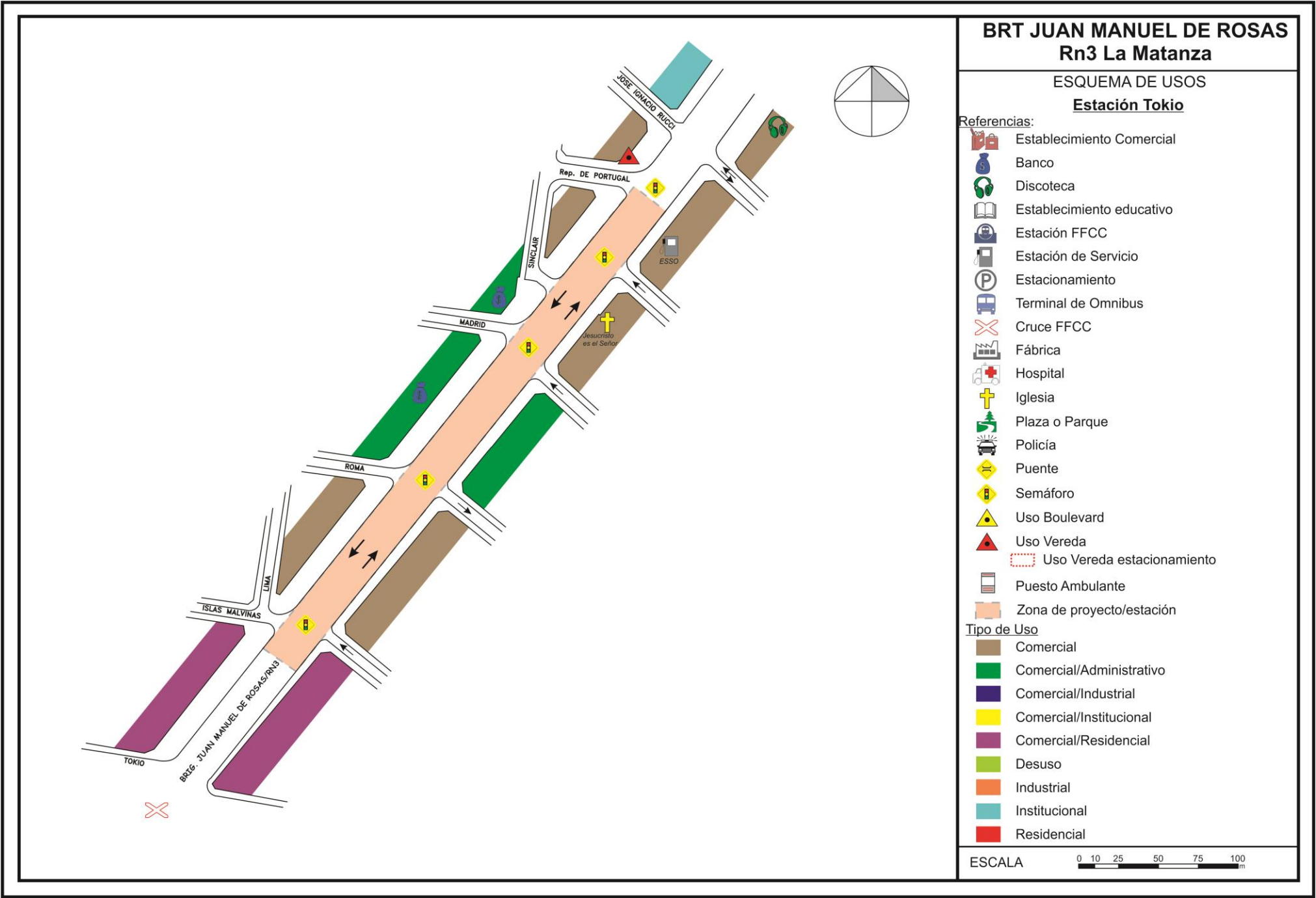


Figura 49. Estación Tokio

2.7.5.9 Estación Av. Cristianía

ID: 9	Estación: Av. Cristianía			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Mi Esperanza	Sí
	-Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Av. Cristianía	Sí
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Iglesia Cristiana El Camino	Esq. Palena	Institución religiosa	
Análisis de Uso	La estación establece la división entre el Tramo 1A (hacia le N) y el Tramo 1B (hacia el S). Esta estación se vincula al centro comercial de Isidro Casanova. La RN3 posee tres carriles de cada mano, además de la utilización de la vereda para estacionamiento de vehículos y uso peatonal. En el uso de suelo se identifica: - Vereda W esq. Santiago presencia de estación de servicio de GNC. Uso de vereda peatonal y vehicular alto. -Vereda W entre Viena y Av. Cristianía la actividad comercial está vinculada a la industria. Presencia de galpones que marcan el uso de vereda: peatonal y vehicular (alto) para estacionar. -Vereda E entre Av. Cristianía y Albarellos presencia de zócalo comercial con primer piso de viviendas. El uso de vereda es peatonal y vehicular alto.			



Foto 9. Estación Cristianía

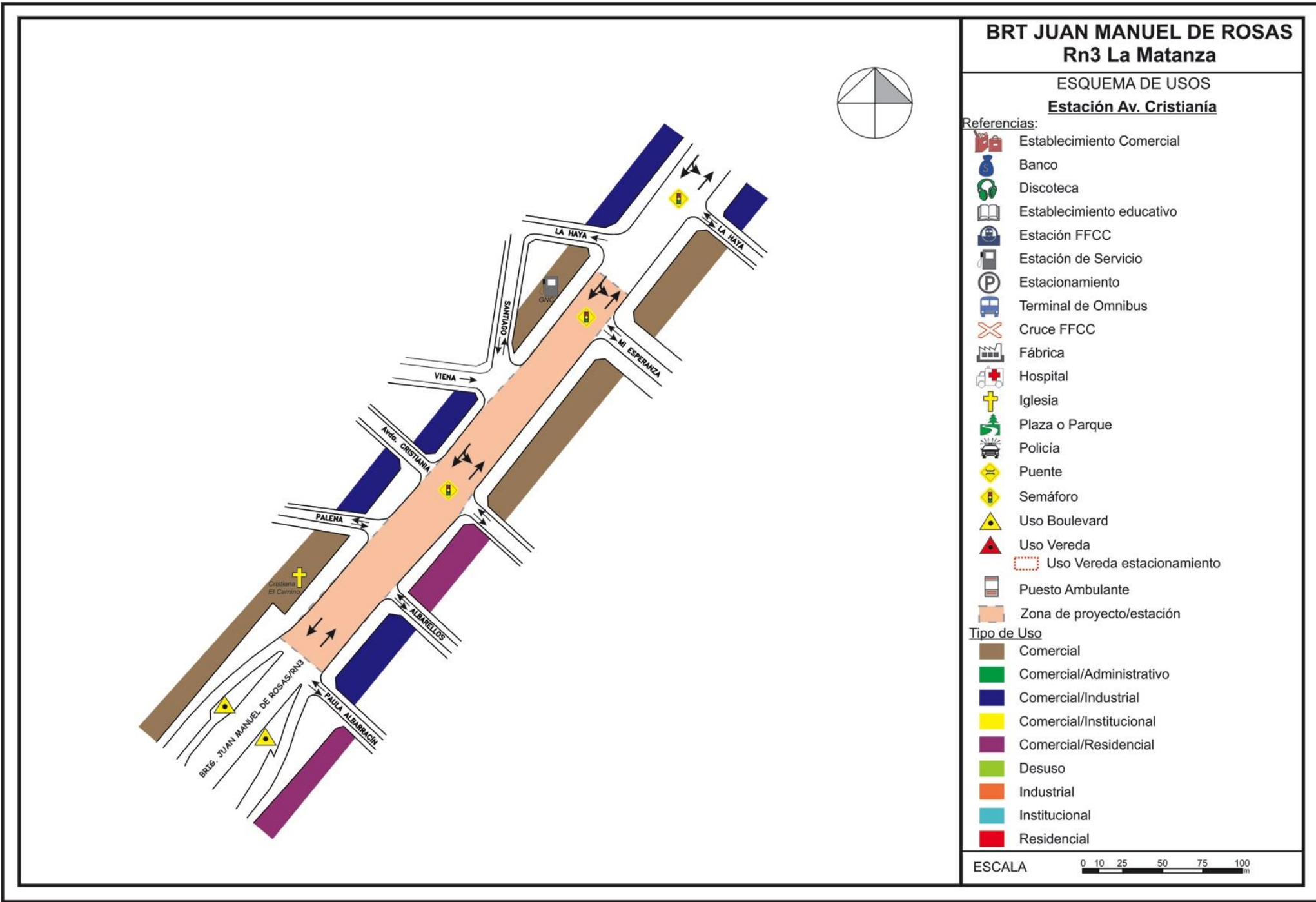


Figura 50. Estación Cristianía

2.7.5.10 Estación Marconi R. Castillo

ID: 10	Estación: Estación Marconi R. Castillo			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora W -Boulevard entre colectora W y R3	Acceso desde R3 hacia Av. Marconi lado W	Bajada desde R3 para acceder a colectora W.	No
		Acceso desde R3 hacia Av. Marconi lado E	Bajada desde R3 hacia Av. Marconi mediante distribuidor.	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Av. Marconi	
		Puente peatonal	Entre Av. Marconi y Dante Alighieri	
		Fin de colectora E	Esq. Dante Alighieri	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Esta estación se vincula al centro comercial de Isidro Casanova. La RN3 posee tres carriles de cada mano con una colectora de lado W. La circulación vehicular y peatonal es importante principalmente en la intersección con la Av. Marconi R. Castillo con la presencia de transporte de pasajeros formal e informal. En el uso de suelo particular se identifica: -Uso peatonal de vereda muy alto debido a la presencia de paradas de colectivos en inmediaciones con la Av. Marconi (colectora W y vereda E) -Presencia de puestos de venta ambulante en boulevard de colectora W. Venta de verduras y comidas. Esto aumenta el tránsito peatonal en boulevard en horario diurno. -Uso vehicular de boulevard en colectora E para el estacionamiento de fletes y remises. Además se identifica el uso de para estacionamiento de autos para la venta. -Presencia de Mercado Central en colectora W esquina Av. Marconi. Uso peatonal y vehicular de vereda alto en horario comercial. -Presencia de plazoleta en la intersección de colectora W y Av. Marconi con utilización para estacionamiento de vehículos, parada de fletes y remises. -Utilización de veredas de comercios formales (comercios de comida) para la colocación de sillas y mesas.			



Foto 10. Estación Marconi R. Castillo

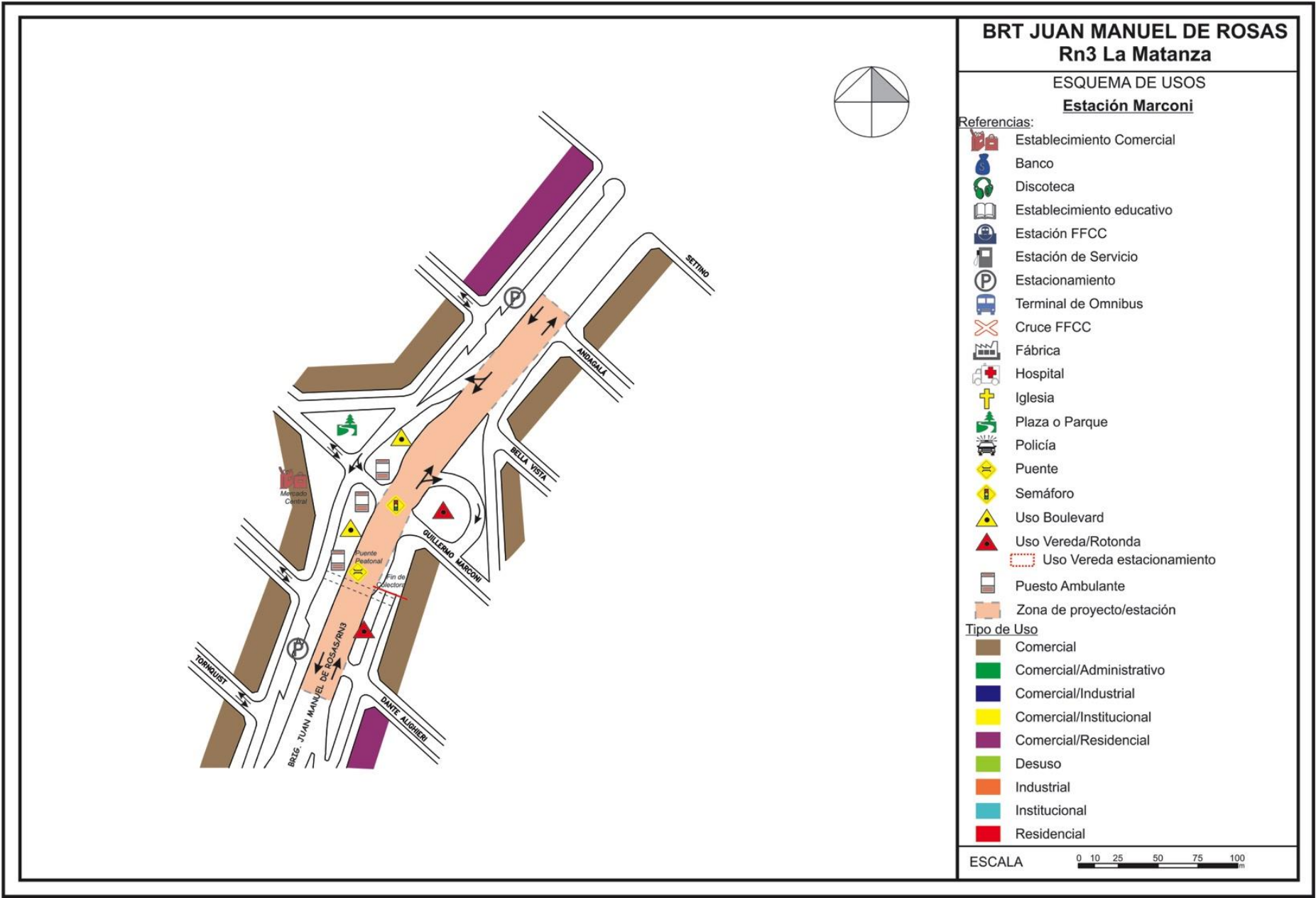


Figura 51. Estación Marconi R. Castillo

2.7.5.11 Estación Carlos Casares

ID: 11	Estación: Carlos Casares			
Tipo de Uso General	Comercial - Residencial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Acceso a R3 desde colectora W	Inicio de parada	No
		Acceso a R3 desde colectora E	Inicio de parada	No
		Acceso a Carlos Casares desde R3	Distribuidor desde R3 hacia colectora W	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Av. Carlos Casares	Sí (permitido girar en ambos sentidos de RN3)
		Acceso a R3 desde Av. Carlos Casares	Distribuidor desde colectora W sentido W-E	No
		Puente peatonal	Esq. Almirante Cordero	-
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso				
Es la última estación de Isidro Casanova y la primera de Gregorio Laferrere. La Av. Carlos Casares (RP17), establece el límite de las localidades: al N Isidro Casanova y al S de G. Laferrere. El uso de suelo combina el zócalo comercial con la residencia en primer piso. La dinámica de circulación, en relación a los tramos anteriores, es menor aunque la Av. Carlos Casares es una vía de circulación de importancia teniendo en cuenta que atraviesa la localidad de E a W. El centro comercial de Gregorio Laferrere se ubica aproximadamente a 2Km hacia el SE de la traza. La RN3 posee tres carriles de cada mano con una colectora de cada lado. El uso de suelo identificado en la traza es: -Comercios de rubro automotor y venta de productos alimenticios. Uso de vereda vehicular y peatonal alto. -Vereda E esq. Av. Carlos Casares presencia de estación de servicio de GNC. Uso peatonal y vehicular alto. -Vereda W esq. Contralmirante Cordero presencia de estación de servicio Esso. Uso peatonal y vehicular alto. - Uso de boulevard W para venta ambulante (verdulería y puesto de comidas) y parada de fletes y remises en intersección Av. Carlos Casares uso peatonal alto de boulevard. -Uso de boulevard E y W desde inicio de parada hasta Carlos Casares. De uso vehicular (estacionamiento) y para exposición de venta (juegos de plaza y elementos de parque y jardín). -Esq. Almirante Cordero hacia el final de la estación de servicio uso residencial alto. Presencia de edificios tipo monoblock. Uso de vereda peatonal.				



Foto 11. Estación Carlos Casares

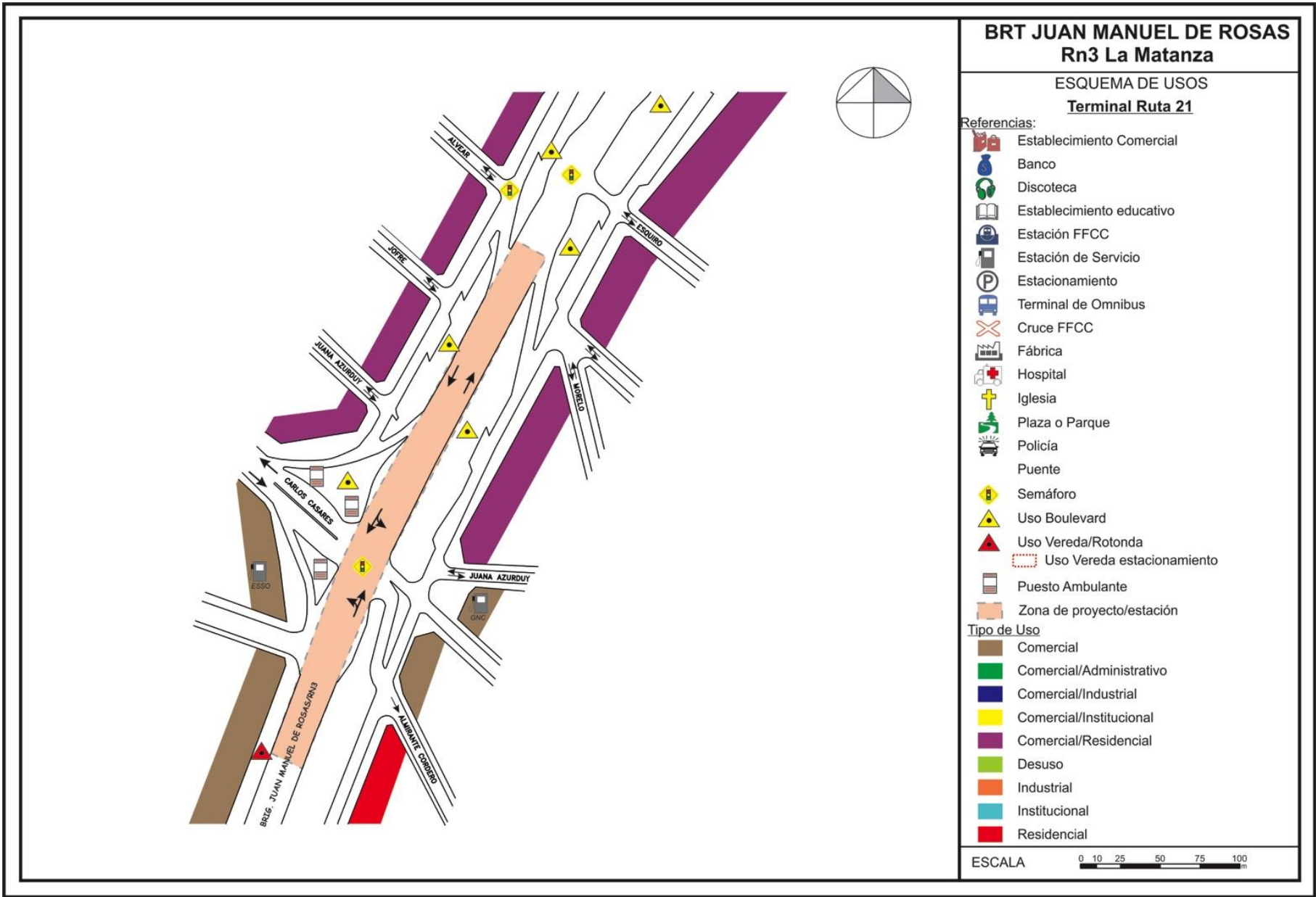


Figura 52. Estación Carlos Casares

2.7.5.12 Estación Santa Rosa - Industria

ID: 12	Estación: Estación Santa Rosa - Industria			
Tipo de Uso General	Comercial - Industrial			Densidad
				Medio
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Tres cruces	Sí
		Puente peatonal	Entre Puna y fin de parada	-
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Es una zona de venta de materiales para la construcción. Es una de las vías de acceso a G. Laferrere. En el uso de suelo particular se identifica: -Presencia de depósitos y reciclado de metales. Estos usan la vereda para carga y descarga de materiales. Esto conlleva a presencia de carros con tracción a sangre (recicladores urbanos) sobre asfalto y principalmente R3. - Vereda W esq. Tres Cruces presencia de un predio sin uso aparente. -La vereda E de uso peatonal. Uso de boulevard E para estacionamiento, el mismo boulevard tiene el diseño. - En el boulevard W debajo del puente peatonal hay mesas y asientos con fines recreativos. Tal vez el fin de semana lo usen si hay una feria en el predio. -Entre Puna y fin de parada uso residencial-comercial. -En el sector de giro en la esq. De Tres Cruces y RN3 se utiliza el espacio de boulevard para paradas de remises y fletes informales. El sentido de circulación es hacia la localidad de Rafael Castillo, localidad que asistió a una explosión demográfica en el último período intercensal y no dispone de transporte público que se dirija hacia el interior de la misma.			



Foto 12. Estación Santa Rosa – Industria

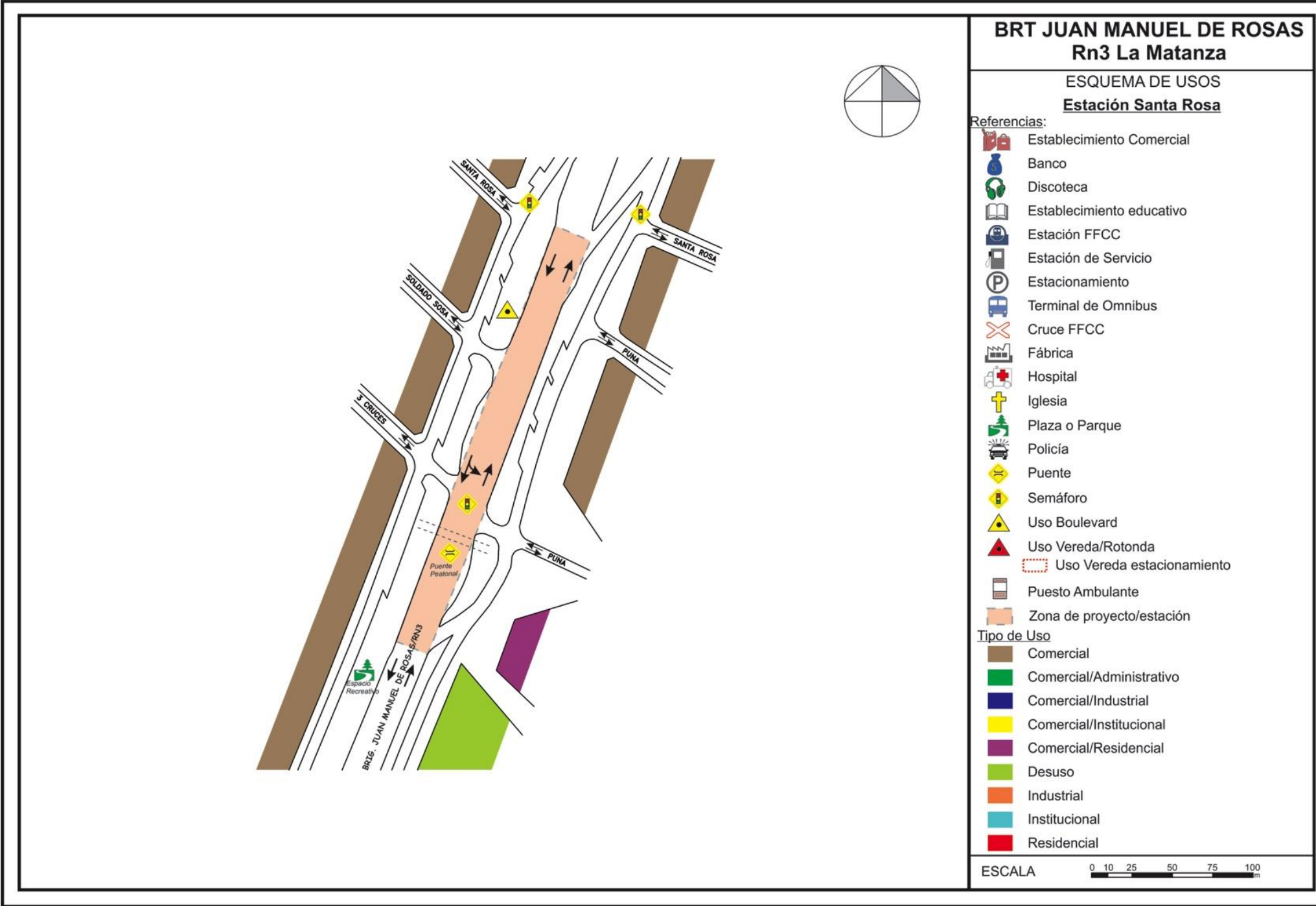


Figura 53. Estación Santa Rosa – Industria

2.7.5.13 Estación Hospital Materno Infantil

ID: 13	Estación: Hospital Materno Infantil			
Tipo de Uso General	Institucional - Comercial			Densidad
				Media
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Baja
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Lope de Vega	No
		Semáforo peatonal	Para acceso peatonal al Hospital	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Hospital Materno Infantil	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 10320	Institución de salud pública en construcción, sin inauguración.	
	Iglesia Aurora Avivamiento Laferrere	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 10129	Institución religiosa	
Análisis de Uso				
Es un área donde actualmente la circulación peatonal y vehicular tiene una densidad baja y media, respectivamente. Esta situación podría cambiar en relación a la dinámica del Hospital Materno Infantil, institución cuya presencia es central en el uso de suelo de esta estación. Actualmente el Hospital no tiene circulación peatonal ni vehicular, el predio se encuentra cerrado con alambre perimetral y no está inaugurado. En relación a las otras veredas se identifica la presencia de comercios asociado al rubro de automotores y al reciclado de materiales ferrosos principalmente. Además se observa la venta de materiales para construcción (caños, alambrados). La presencia de estos comercios implica una mayor circulación de carros con tracción a sangre (carreros) y transportes de carga de materiales. El uso del boulevard W entre Zárate y Luis Vernet se vincula al estacionamiento de vehículos de carga y descarga de materiales de construcción.				



Foto 13. Estación Hospital Materno Infantil

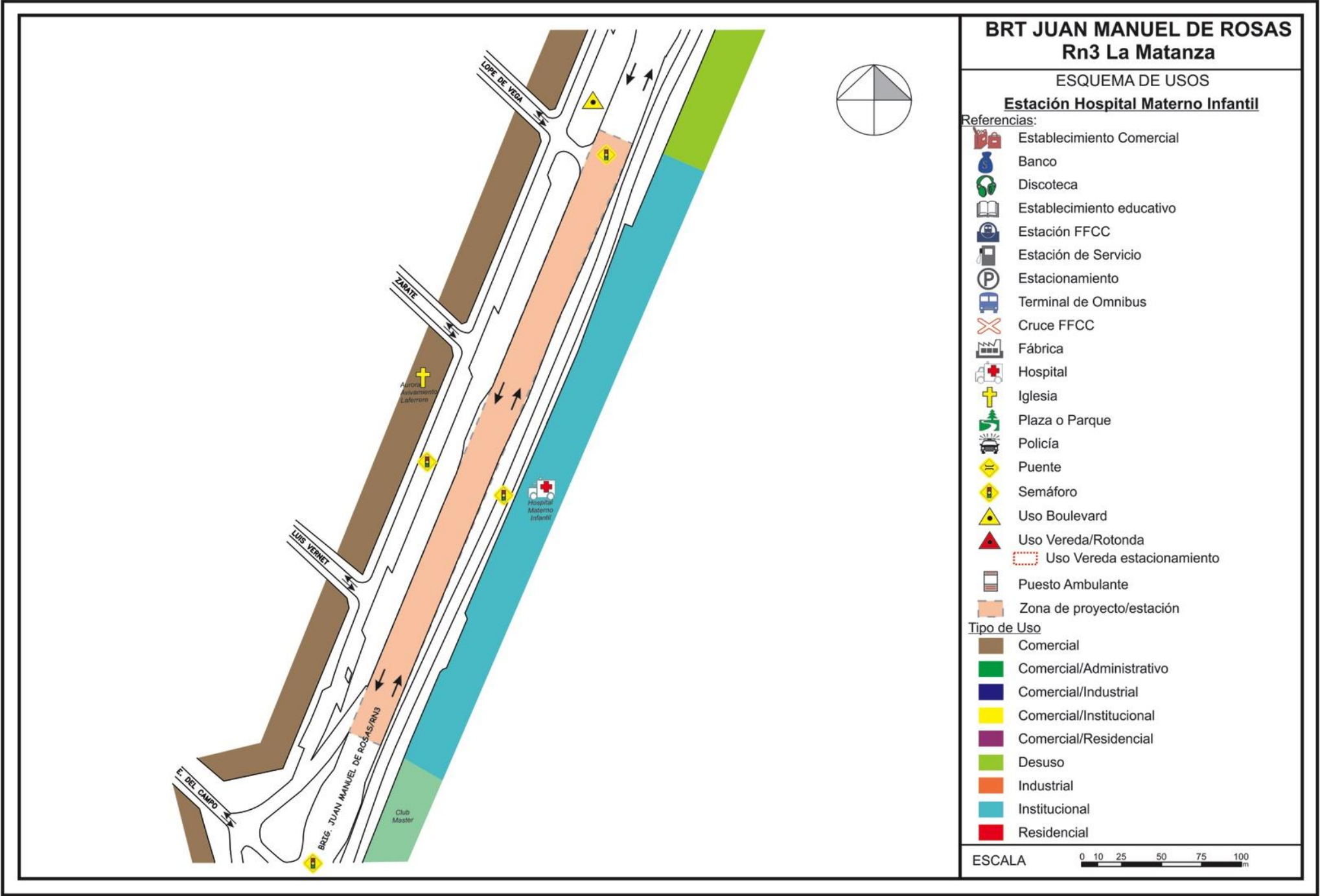


Figura 54. Estación Hospital Materno Infantil

2.7.5.14 Estación Luro

ID: 14	Estación: Luro			
Tipo de Uso General	Comercial- Residencial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Echeverría	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Av. Luro	Sí
		Puente peatonal	Esq. Buceo	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Clínica de Servicios Médicos Integrales	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 10841	Institución privada de atención a la salud.	
Análisis de Uso				
La dinámica de circulación se vincula con el centro comercial de Gregorio Laferrere (ubicado aprox. 1,5 km al E de la traza) al cual se accede por la Av. Luro. Esta avenida es doble mano con dos carriles por mano aunque uno de ellos es ocupado para el estacionamiento de vehículos. La Av. Luro conecta la RN3 con la RP21 o Av. Gral. Rojo. En la intersección de Av. Luro y Av. Gral. Rojo se encuentra la estación Laferrere del tren de la Línea Belgrano Sur. En el uso de suelo particular se identifica: -Uso de vereda y bulevares peatonal, comercial y vehicular. -Vereda E uso de vereda para venta ambulante de verdulería y estacionamiento de fletes. Asimismo los supermercados y comercios distribuidores presentes en esq. Buceo utilizan el espacio de vereda para carga y descarga de mercadería. - Vereda E esquina Buceo bajo el puente peatonal Fletes estacionados. - Vereda W entre Esteban Echeverría y Av. Luro uso Comercial- Institucional. La presencia de la clínica hace que el uso de vereda sea peatonal alto. Y el uso de colectora para estacionar provoque dificultades en la circulación en horario diurno. - Vereda E entre Av. Luro y fin de la estación presencia de Discoteca. Esto incide en que en horarios nocturnos del fin de semana se incremente el uso peatonal y vehicular de vereda y bulevares.				



Foto 14. Estación Luro

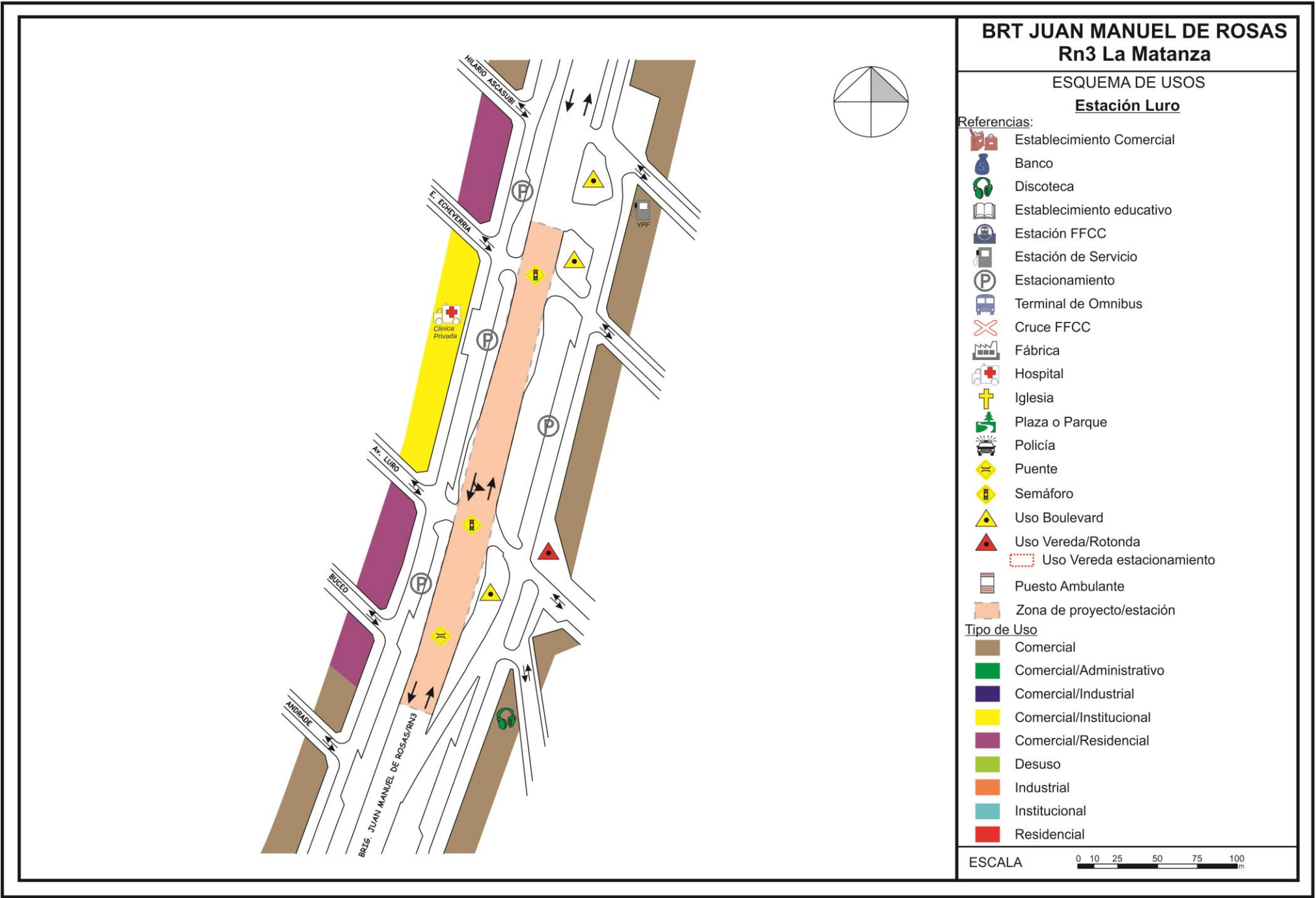


Figura 55. Estación Luro

2.7.5.15 Estación Salvigny

ID: 15		Estación: Salvigny		
Tipo de Uso General	Comercial - Institucional			Densidad
				Media
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Puente peatonal	Entre Santa Catalina y Salvigny	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Salvigny	
		Acceso a colectora E desde R3	Esq. Vuelta de Rocha	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Escuela Privada N°2186 “Gregorio Laferrere”	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 11455	Institución de educación primaria privada.	
Análisis de Uso				
La mayor circulación peatonal y vehicular la imprime la presencia de la institución educativa en horario y días que la misma se encuentra abierta. El puente peatonal se encuentra frente a la escuela permitiendo a los peatones el cruce de la RN3. También la escuela funciona como atracción de posibles clientes a comerciantes informales, en la vereda y boulevard W se identifica la mayor presencia de venta ambulante. El resto de la dinámica comercial tiene una densidad de circulación de media a baja. En el uso de suelo particular se identifica: -Uso de boulevard W entre Santa Catalina y Salvigni para estacionar en horario escolar. Durante el período de clases el uso de vereda y calzada es de alta circulación de vehículos y peatones. -Uso de boulevard W esq. Vuelta de Rocha para carga y descarga de materiales de un aserradero. La densidad del uso es baja. -Los comercios en general son distribuidoras de productos de supermercado y de la construcción. -Puesto de venta ambulante de comida sobre boulevard W esq. Santa Catalina. -Utilización del espacio de vereda para movimiento de mercadería de las distribuidoras y de materiales de la construcción.				



Foto 15. Estación Salvigny

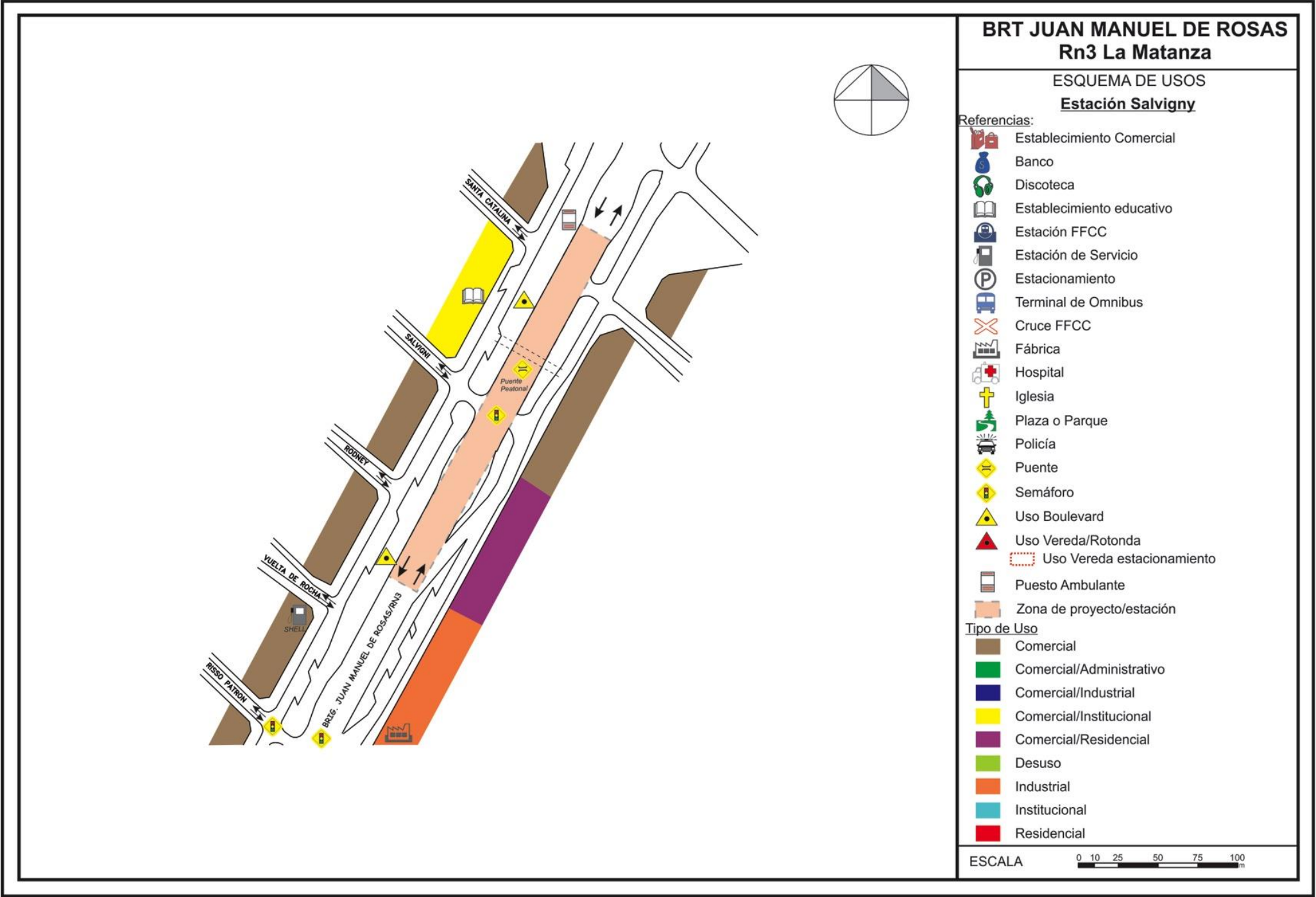


Figura 56. Estación Salvigny

2.7.5.16 Estación Recuero - Industria

ID: 16	Estación: Recuero - Industria			
Tipo de Uso General	Industrial - Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Salida de terminal de colectivos	No
		Acceso a RN3 desde colectora E y W	Salida de terminal de colectivos y salida de fábrica	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Se considera una estación de uso industrial por la dinámica de circulación que imprime la actividad de transporte y fábrica en el tramo. El mayor uso de vereda es vehicular por encima del peatonal. Principalmente es utilizado como estacionamiento del personal de la empresa de transporte y de la fábrica. El uso de suelo comprende: - Vereda W entre Recuero y Soldado Fajardo presencia de terminal de colectivos Transporte Ideal San Justo con uso de vereda vehicular para estacionamiento, entrada y salida de colectivos. -Boulevard W entre Recuero y Soldado Fajardo uso vehicular de alta densidad. Utilización como estacionamiento de personal de la Terminal. - Vereda E entre Recuero y el final de la terminal presencia de Cooperativa de Trabajo Palmar (fábrica de ladrillos). Uso de vereda vehicular con densidad alta por el acceso y egreso de personal y clientes de la fábrica.			



Foto 16. Estación Recuero – Industria

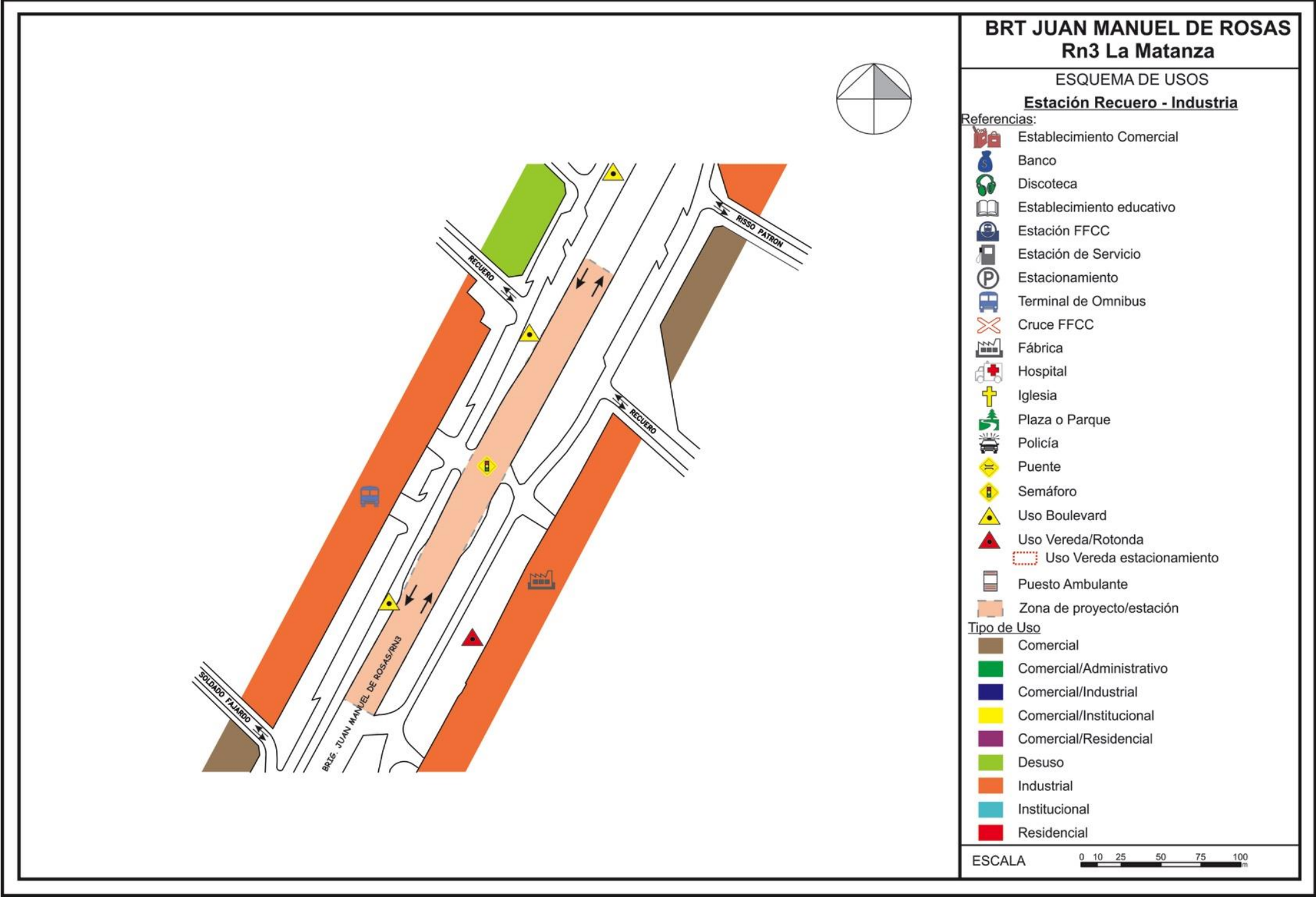


Figura 57. Estación Recuero – Industria

2.7.5.17 Estación Da Vinci

ID: 17	Estación: Da Vinci			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Acceso a colectora W	Esq. Del Tejar	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Leonardo Da Vinci	
		Acceso a colectora E	Esq. Colegiales	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Es una estación con circulación vehicular y peatonal media con la presencia de comercios del rubro de la construcción con galpones de depósitos (Corralón, compra venta de metales), venta de productos de granja y talleres de reparo de vehículos. Estos últimos inciden en el uso de vereda vehicular utilizando el espacio para la refacción de automóviles y/o estacionamiento de clientes. Existe una mayor presencia de comercios en vereda W con mayor circulación de vehículos y uso de vereda. El lado E la presencia de comercios es mediana. En el uso de suelo particular se identifica: - Vereda E esq. Leonardo Da Vinci presencia de Estación de servicio Petrobras. Uso de vereda peatonal y vehicular alta. -Uso de boulevard W esq. Leonardo Da Vinci presencia de puesto de venta ambulante (verdulería). -Uso de boulevard W entre Leonardo Da Vinci y Colegiales para estacionamiento vehicular. -Uso de Boulevard E entre Da Vinci y Las Flores para estacionamiento vehicular.			



Foto 17. Estación Da Vinci

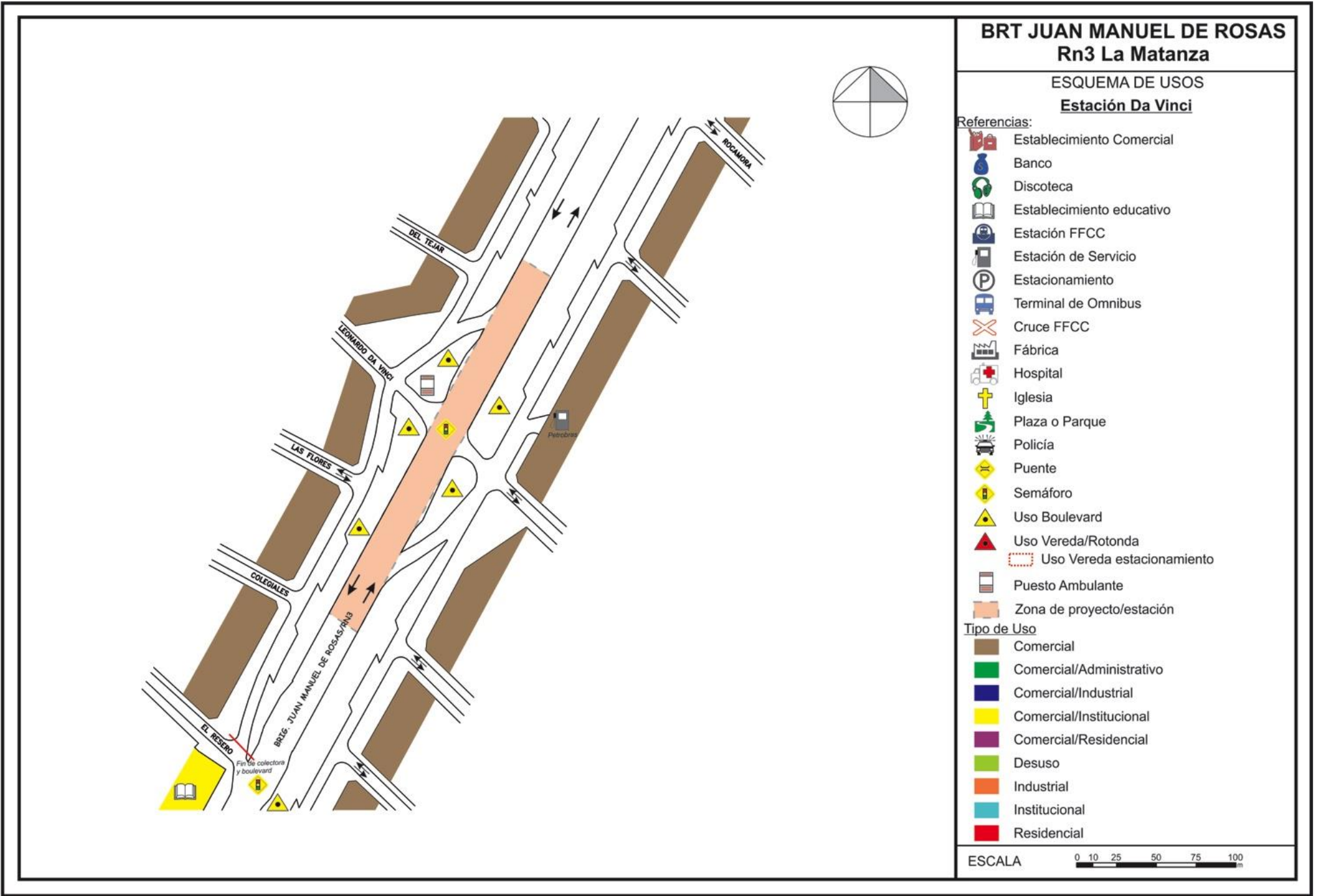


Figura 58. Estación Da Vinci

2.7.5.18 Estación P. Russo

ID: 18	Estación: P. Russo			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Boulevard entre Cayetano Cazón e Int. Federico Pedro Russo.	Acceso desde R3 a Int. F. P. Russo	Esq. Cayetano Cazón	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Int. F. P. Russo	
		Puente peatonal	Esq. Int. F. P. Russo	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Destacamento policial	Boulevard entre colectora W e Int. F. P. Russo	Garita de control policial	
Análisis de Uso				
Es la última estación en la localidad de Gregorio Laferrere, la calle Intendente F. P. Russo establece el límite con la localidad de Gonzáles Catán (al S). La circulación vehicular y peatonal disminuye en relación al resto de la traza (en el sector N). Es un área que en las inmediaciones predomina el uso de suelo industrial y residencial mixto. Se identifica la presencia de comercios vinculados al rubro automotor (venta de repuestos, talleres mecánicos y venta de autos usados). En el uso particular se destacan: -Uso de boulevard E esq. Int. F. P. Russo para venta ambulante de comidas, recreativo, estacionamiento de fletes y de vehículos particulares. - Vereda W esq. Int. F. P. Russo uso vehicular y para carga y descarga de materiales de construcción por presencia de corralón. -Vereda E entre Manuel Bazares y Cayetano Cazón de utilización industrial. -Presencia de comercio distribuidor mayorista (Maxiconsumo) en vereda E esq. Int. F. P. Russo.				



Foto 18. Estación P. Russo

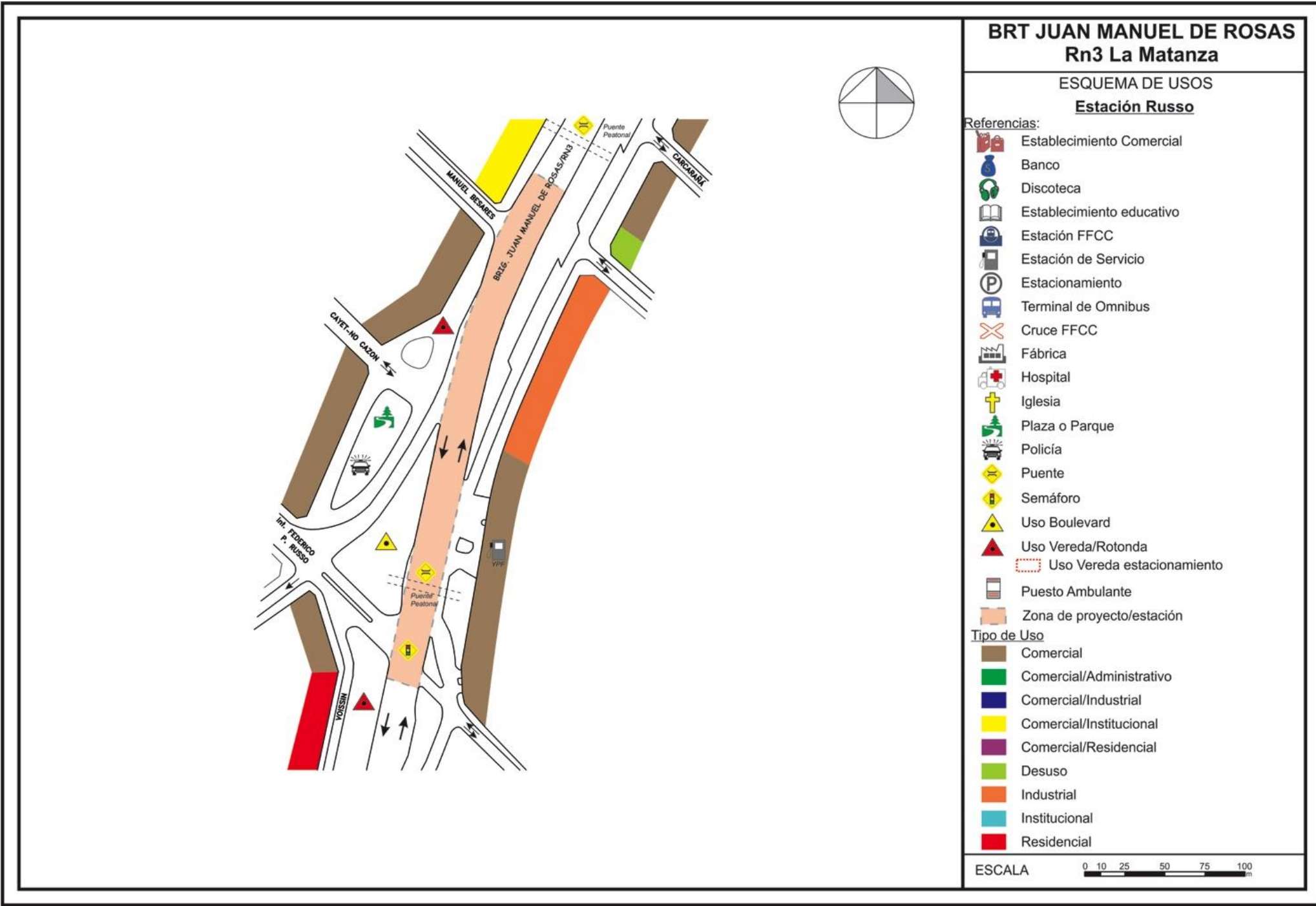


Figura 59. Estación P. Russo

2.7.5.19 Estación CTI González Catán

ID: 19	Estación: CTI González Catán			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Rotonda intr. entre RN3 y RP21. -Boulevard de distribuidores de R3 hacia R21 (lado E y W).	Puente peatonal	Intr. R3 y R21, lado E. Ingreso a la estación de FFRR	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Centro Provincial de Atención al Adicto	Rotonda R3-R21, vereda SW	Centro provincial de atención de la salud	
Análisis de Uso				
<p>La rotonda de González Catán es el punto neurálgico que concentra la actividad de transporte público ferroviario y de colectivos en el Sur del partido de La Matanza. Se encuentra la estación Independencia del ferrocarril General Belgrano en las inmediaciones del cruce de rutas. Existe una densidad alta de circulación peatonal por poseer paradas de colectivos y de transporte informal. La presencia de combis y colectivos de transporte de pasajeros así como de remises ilegales utilizan los márgenes de la RP21, veredas, bulevares y centro de la rotonda y parte de la calzada de acceso a esta para estacionar sus unidades. Además en la vereda que conecta las paradas de colectivos y la estación de tren posee un uso de densidad alta con fines comerciales. Esta densidad alta es peatonal y vehicular por el ascenso y descenso de pasajeros a los distintos medios de transporte con escasa infraestructura y señalética para estos fines. Se identificaron alrededor de 15 (quince) puestos ambulantes dedicados a la venta de películas, frutas y verduras, comida, calzado, juguetes, ropa y bijouterie. Entre los comercios formales existe un puesto de revistas, cabina de venta de pasajes, cabina de taxis municipales, una verdulería y una guardería de bicicletas y motos.</p> <p>En las inmediaciones a la rotonda funciona una dependencia de salud pública destinada a la Atención del Adicto. Los comercios que se ubican a ambos lados son del rubro comercial de comidas (carnicería, hamburguesas, bar, pastas frescas) y de asistencia al automotor (gestoría, taller, gomería). Además se identificó un local de agencia de remises. El lado W de la R3 posee mayor uso de veredas y bulevares, el lado E se encuentra en desuso. En el uso particular se identifica:</p> <p>- Vereda W entre Int. F. P. Russo y Cayetano Donizetti uso residencial medio. Calle de tierra con baja circulación, uso de vereda peatonal de baja densidad.</p> <p>-Vereda W entre Cayetano Donizetti y Riglos uso comercial y residencial.</p> <p>-Vereda SW (sobre la Av. Gral. Rojo) presencia de puestos de venta ambulante (verdulería y comidas). El uso peatonal es alto dado que se encuentran las actuales paradas de colectivo así como de transportes privados e informales (remises, combis, fletes). El uso de vereda también es vehicular para detención de vehículos de transporte así como de clientes que acceden a los comercios allí ubicados.</p> <p>-Vereda NE de la rotonda CTI González Catán predio en desuso. Sin uso peatonal ni vehicular de vereda.</p> <p>-Uso de bulevares ubicados al W de la R3 para detención de transporte de pasajeros (camionetas, remises, fletes). Utilización de boulevard y de calzada que forma parte de la rotonda. El tránsito se obstaculiza por utilización de espacio de estacionamiento no permitido.</p> <p>-Debajo del puente de la R3 sobre R21 se encuentra el acceso a la Estación Independencia del FFRR General Belgrano. El uso peatonal de la vereda es muy alto con presencia de vendedores ambulantes y el uso de calzada para la detención y estacionamiento de transporte de pasajeros (remises, camionetas y fletes).</p>				



Foto 19. CTI González Catán

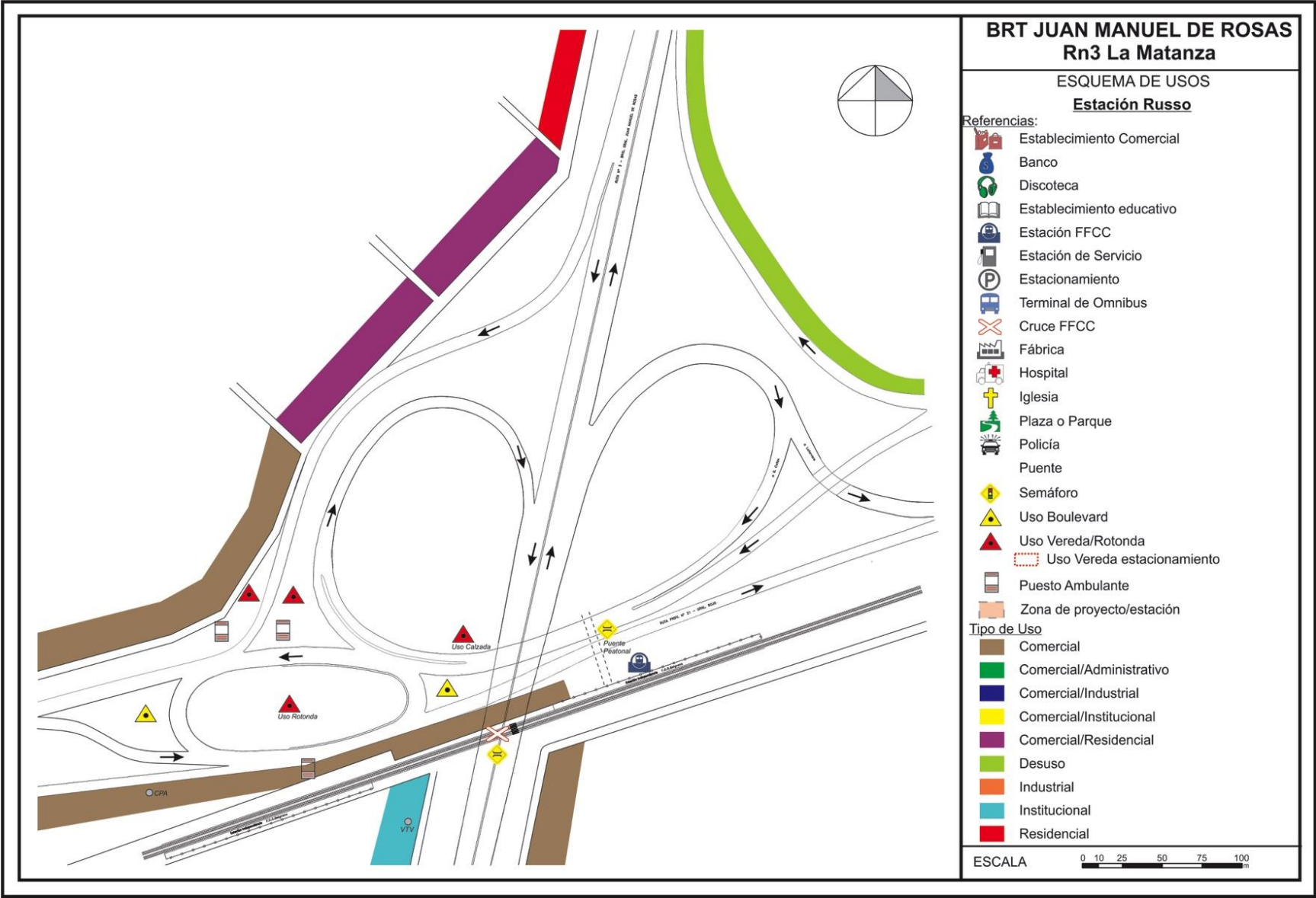


Figura 60. CTI González Catán

2.7.5.20 Estación de Transferencia Región Sur 2 (o Sunchales)

ID: 20	Estación: Terminal Sunchales			
Tipo de Uso General	Institucional			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	peatonal			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre R3 y colectora E	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Sunchales	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Delegación González Catán Sur (Región Descentralizada II – Sur)	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 17798 (R3 K32)	Institución administrativa gubernamental. Es La Región Municipal Descentralizada Sur inaugurada en abril de 2010 nuclea oficinas del gobierno municipal para la atención y realización de trámites de la población de las localidades de González Catán, Virrey del Pino y 20 de Junio; cerca de 450.000 personas de la región sur del municipio de La Matanza. Además hay oficinas de instituciones provinciales y nacionales (Anses, IOMA, Arba, Pami y Bapro) y también funcionará un registro civil. El predio de la sede es de más de dos hectáreas y el edificio posee 2800 metros cuadrados.	
Análisis de Uso				
La vereda E de R3 esquina Sunchales posee un uso peatonal de alto tránsito debido a que allí se encuentra la Delegación González Catán Sur, una de las siete regiones en las que se Descentralizará el Municipio La Matanza. La vereda E posee una entrada y salida de vehículos al predio de estacionamiento ubicado en la sede municipal. Esta institución gubernamental imprime la dinámica de circulación peatonal y vehicular de la estación, con mayor afluencia de personas en días y horarios administrativos. Esta delegación es el centro administrativo municipal de mayor importancia para el sector sur del partido. En el uso de vereda, vinculado al tránsito de personas se identifican vendedores ambulantes y parada de transporte ilegal. Particularmente se señala el uso de: -La Colectora E entre Sunchales y Dragones posee dársena de estacionamiento de vehículos. -El boulevard de la colectora posee un guarda raid que no permite que se utilice como estacionamiento vehicular. El boulevard no tiene uso peatonal ni vehicular. -La vereda E entre Mariano Acosta y Dragones posee un uso peatonal de densidad baja, se identificó la presencia de un galpón con uso comercial para la compra-venta de vehículos usados y una vivienda de uso residencial. -Las veredas W entre Sunchales y Dragones poseen un uso peatonal muy bajo. Se identificó el predominio de dos predios en desuso y la presencia de un comercio del rubro de materiales de construcción para la vivienda. Además se observa el uso para estacionamiento vehicular de vereda con intensidad muy baja, principalmente donde se encuentra el corralón de materiales de construcción. -Sobre la vereda de la Delegación municipal vendedores ambulantes. En el momento de relevamiento se identificó un puesto de venta de comidas. -Sobre la calle Sunchales esq. R3 funciona un aparta y estacionamiento permanente de remises de actividad informal.				



Foto 20. ET Sunchales

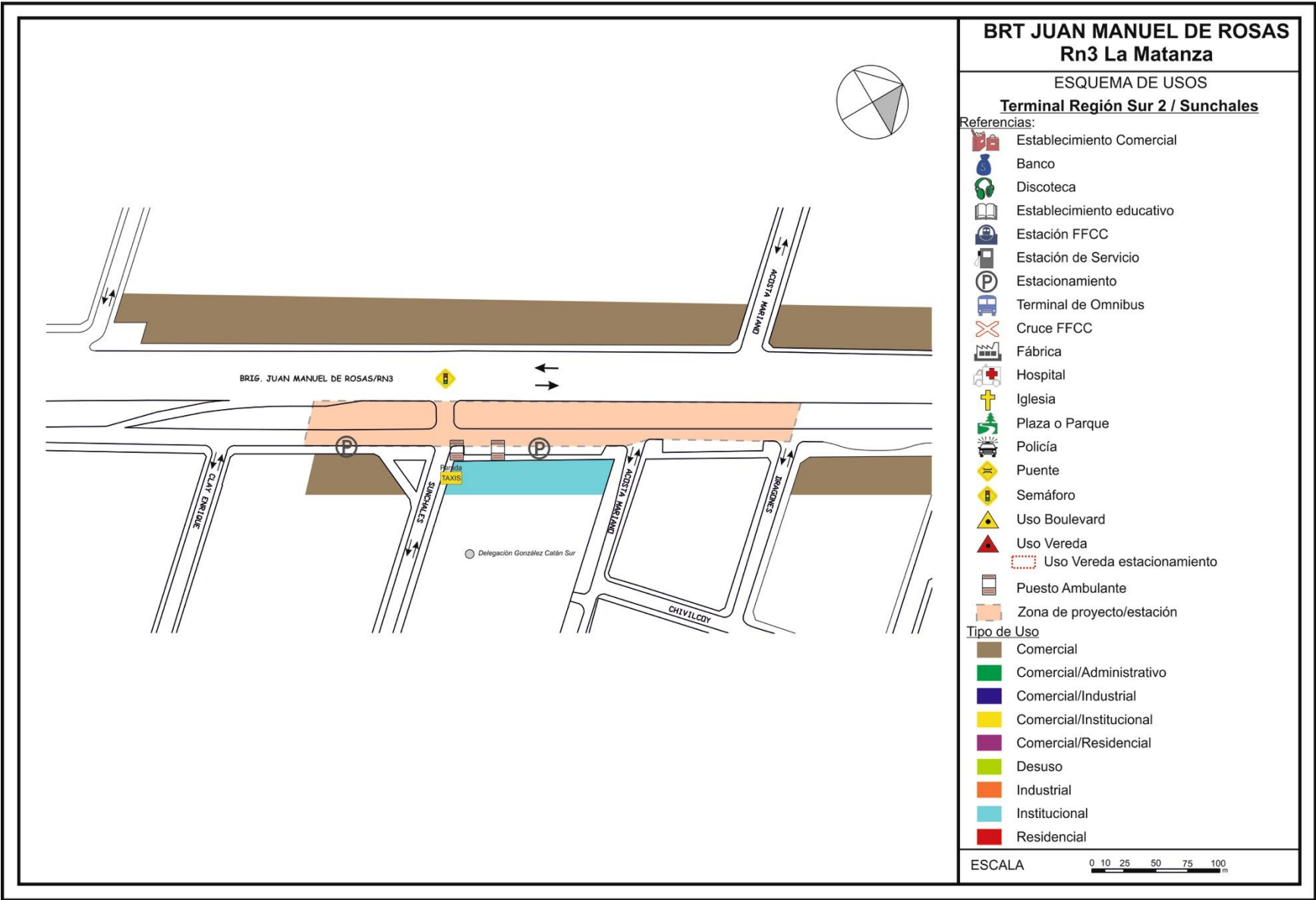


Figura 61. Estación Sunchales (o Región Sur 2)

2.7.6 Relevamiento Tramos entre Estaciones

2.7.6.1 Tramo 2: R3 – Estación de Transferencia Ramos Mejía (sin obras)

ID: 21	Tramo: R3- Estación de Transferencia Ramos Mejía			
Tipo de Uso General	Comercial	Densidad		
		-		
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal	Densidad		
		-		
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	Se diferencia por tramo en las observaciones	Sin datos ⁵⁴	-	-
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Universidad Nacional La Matanza	Av. Pte. Perón esq. Florencio Varela	Campus de la institución de educación pública universitaria de 40 ha. Brinda 24 carreras de grado.	
	Casa Salesiana Don Bosco	Av. De Mayo entre calles Brandsen y Humbolt.	Fundada en 1930 cuenta con aprox. 100 ha. Posee instituciones educativas privadas en todos los niveles, actividades recreativas y religiosas para jóvenes, asiste a niños carenciados, entre otras actividades.	

Análisis de Uso

A lo largo del tramo se observa que predomina el uso comercial del suelo y un uso peatonal alto. A continuación se presentan las distintas densidades de uso de suelo y uso de vereda:

- Desde calle Arrieta esq. Av. J. M. de Rosas en dirección NW el uso es comercial denso. Es el centro comercial de la localidad de San Justo. Uso de vereda peatonal. Única mano doble carril, permitido estacionar a la izquierda.
- Particularmente existe un uso comercial-administrativo en la Av. Arrieta entre las calles Villegas e Hipólito Yrigoyen dado que se ubica la plaza principal de San Justo. Existe un proyecto de remodelación iniciado en marzo de 2014 para crear una nueva plaza central que contará con espacios de cultura, arte y dispersión. Según Obras Públicas local, el objetivo es lograr convertir a la Ciudad de San Justo en el centro “más importante de toda la provincia de Buenos Aires”.(Municipio La Matanza, 20/03/14)
- Entre la calle Villegas y Av. Arturo Illia el uso es comercial institucional. Se identifica la presencia de comercios así como de escuelas de instituciones públicas. La avenida Illia tiene doble mano de circulación y dos carriles por cada mano. El uso de vereda es peatonal con menor densidad a la identificada en el centro de San Justo.
- Av. Arturo Illia entre Av. Arrieta y calle Almafuerie, el uso es comercial-institucional. Se identifica la presencia de comercios así como de escuelas de instituciones públicas. La avenida Illia tiene doble mano de circulación y dos carriles por cada mano. El uso de vereda es peatonal con menor densidad a la identificada en el centro de San Justo.
- Av. Juan Domingo Perón entre R3 y calle Florencio Varela el uso es comercial-residencial. En toda la Av. Pres. J. D. Perón el zócalo es comercial con departamento en primer piso. La calzada es de doble mano con dos carriles cada mano. El uso de vereda es peatonal medio. Uso de estacionamiento en ambos márgenes de calzada. Se observa circulación de tránsito pesado a diferencia de la circulación en calle Arrieta.
- Av. De Mayo esq. Calle Florencio Varela hasta calle Pringles. Inicia el ejido de la localidad Ramos Mejía. El uso predominante es residencial-comercial. Predomina la presencia de viviendas y el uso comercial es medio. Calzada doble mano con dos carriles y doble mano. El uso de calaza de ambas manos para estacionar reduce el espacio de circulación vehicular a un carril por mano.
- Av. De Mayo esq. Calle Pringles comienza el centro comercial de Ramos Mejía. La calzada es de doble mano, tres carriles por mano. Estacionamiento medido de ambas manos de la avenida. El uso predominante es comercial alto en zócalo y comienza la presencia de propiedad horizontal de más de cinco pisos de alto.
- Av. De Mayo esq. Calle Saavedra se utiliza un carril de cada mano para estacionamiento medido a 45° respecto a la vereda. Los comercios son principalmente cafeterías, restaurantes, supermercados y venta de ropa e indumentaria. Aumenta la presencia de semáforos vehicular/peatonal en cada cruce de calle.
- Av. De Mayo entre calle Belgrano y Av. Rivadavia es calaza de mano única en dirección S con cuatro carriles de tránsito y estacionamiento medido a 45° en la margen E.



Foto 21. Tramo R3 – Estación Ramos Mejía

⁵⁴ El relevamiento del tramo se centró en el tipo de uso de suelo y la dinámica de circulación. No se relevó la infraestructura vial existente teniendo en cuenta que el proyecto no realizará obras en este tramo de la traza que pudiera modificarla.

2.7.6.2 Tramo 3: Av. Gral. Paz – Av. Presidente Perón (sin obras)

ID: 22	Tramo: Av. Gral. Paz –Av. Pres. J. D. Perón			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril de ambos sentidos (sin defensa New Jersey)	Cruce de FFCC	Intr. calle Esnaola	Esq. Av. Pte. Perón
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Desarrollo Social de la Nación	Av. Br. Gral. J. M. Rosas y Pringles	Predio de eventos y desarrollo de acciones con la comunidad	
	Campo de Deportes Municipal La Matanza	Av. J. M. Rosas y Moreno	Predio de propiedad municipal para actividades deportivas	
	Jardín N°4 “Dulces Sueños”	Av. J. M. Rosas y Cerrito	Institución educativa	
	Dirección General de Educación (EES) N°13	Av. J. M. Rosas y Cerrito	Oficina pública	
Análisis de Uso	<p>Desde Av. Gral. Paz hasta calle Formosa la traza se encuentra en los límites de la localidad de Lomas del Mirador. Desde allí hacia el S comienza la localidad de San Justo. La RN3 atraviesa los centros comerciales de ambas localidades. Se identifican tramos con un uso general diferenciado circulando la traza de N a S:</p> <p>-Desde Gral. Paz hasta calle Argentina la vereda es angosta y la calzada posee tres carriles en ambos sentidos. Se utiliza un carril de cada margen para estacionamiento de vehículos. A partir de Argentina hasta Av. Pres. J. D. Perón la vereda se ensancha y la calzada de la RN3 se reduce a dos carriles de cada mano.</p> <p>-En el primer tramo la dinámica peatonal y vehicular se asocia al centro comercial de la localidad Lomas del Mirador: Desde Av. Gral. Paz hasta Calle Quintana el uso es comercial denso. Las veredas son angostas con un uso peatonal alto en el horario comercial. Desde Quintana hasta Av. San Martín el uso es comercial alto y residencial medio. Las viviendas son propiedades horizontales ubicadas sobre los comercios con un máximo de cuatro pisos.</p> <p>-Entre Av. Gral. San Martin y calle Formosa en margen E el uso es comercial industrial. La circulación en vereda es peatonal y comercial con densidad media.</p> <p>-Entre Av. Gral. San Martin y calle Necochea de vereda W el uso es institucional por presencia de un predio de nación y municipio.</p> <p>-Entre calle Necochea y Formosa se encuentra un asentamiento de la margen W con uso alto vehicular de la vereda y peatonal, se identifica instalación de infraestructura para el estacionamiento de vehículos particulares.</p> <p>-Desde Formosa hasta calle Esnaola (cruce FFRR) el uso industrial, comercial con uso de la vereda vehicular y peatonal (de ambas márgenes). La calle Formosa establece el límite entre las localidades Lomas del Mirador (al N) y San Justo (al S).</p> <p>-Desde Esnaola hasta Av. Pres. J. D. Perón el uso es comercial con densidad alta y uso de vereda peatonal con densidad alta. La dinámica de circulación se encuentra asociada al centro comercial de la localidad de San Justo.</p>			



Foto 22.
Tramo Av.
Gral. Paz
– R4

2.7.6.3 Tramo Av. Presidente Perón – Estación Arieta

ID: 23	Tramo: Av. Pres. J. D. Perón- Estación Arrieta			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal y vehicular			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	Triple carril en ambos sentidos (sin defensa New Jersey)	Semáforo peatonal y vehicular	Esq. Av. Pres. J. D. Perón	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Sanatorio San Justo	Av. Br. Gral. J. M. Rosas 3265	Atención privada de la salud	
Análisis de Uso	La circulación vehicular es alta, en horario comercial se observa la utilización de uno de los carriles de cada mano para el estacionamiento de vehículos además de utilizar la vereda con este fin. Las veredas en este tramo son anchas lo que posibilita un uso vehicular y peatonal. En cuanto al uso de suelo: -Vereda E entre Av. Pres. J. D. Perón y Ocampo tipo de uso comercial denso por la presencia del comercio mayorista Makro y una cancha de fútbol privada. El uso de vereda para estacionamiento de clientes y entrada y salida de vehículos al estacionamiento del mayorista. -Vereda W entre calles Entre Ríos y Ocampo el uso es comercial-residencial por la presencia de un zócalo destinado a la actividad de comercios con viviendas en primer piso. En esta cuadra se encuentra también el Banco Credicoop. El uso de vereda es peatonal y vehicular (estacionamiento principalmente frente al banco se respeta el espacio libre de entrada al sanatorio).			



Foto 23. Estación Da Vinci

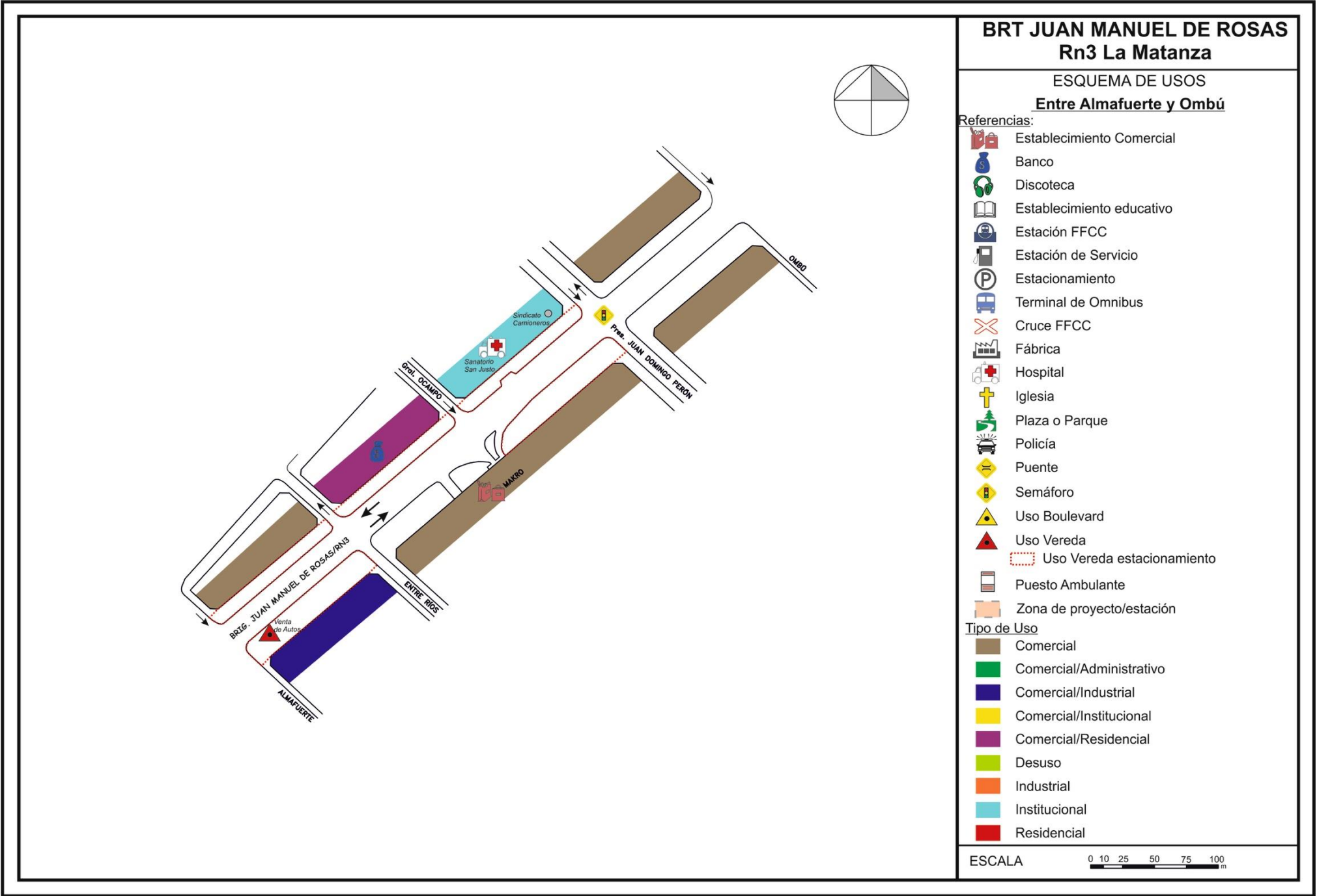


Figura 62. Esquema entre Av. Perón y Estación Arieta

2.7.6.4 Tramo Arieta – Rotonda San Justo

ID: 24	Espacio entre Estaciones: Arrieta y Rotonda San Justo			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos (sin defensa New Jersey)	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Santamaría	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Jujuy	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Monseñor José Francisco Marcón	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Oficina de Tránsito y Transporte La Matanza	Av. Brg. Gral. J. M. de Rosas 3709	Oficina pública	
	Iglesia evangélica Jesucristo es el Señor	Av. Av. Brg. Gral. J. M. de Rosas 3736	Institución religiosa	
Análisis de Uso	Es un espacio con alta densidad de uso de vereda y con una actividad comercial predominante. Es cercana al centro administrativo de la localidad de San Justo por lo que el tránsito vehicular y peatonal es constante en horario comercial y administrativo y días hábiles. El uso de suelo corresponde a: -El Shopping de San Justo se ubica del lado E entre la rotonda y calle Sarandí. Allí comparte la cuadra con el hipermercado Walmart. Estos dos comercios comparten el espacio de estacionamiento para clientes cuya entrada principal es sobre la R3 y también posee una entrada y la única salida por R4. Esto conlleva a que exista un uso de vereda vehicular y peatonal con una densidad alta. -Dos estaciones de servicio: una (Aspro) en la vereda W esq. Mariano Santamaría y otra (YPF) en la esq. Sarandí vereda E. En cuanto al uso de veredas: -Vereda W entre Jujuy y Mariano Santamaría tiene un uso residencial comercial, el zócalo comercial es denso y las viviendas son cuatro (densidad baja). -Vereda W esq. calle Juan Florio uso comercial administrativo debido a la presencia del banco Santander Río. -Vereda E y W entre calle Jujuy y M. J. F. Marcón utilización de veredas para estacionamiento de vehículos con alta densidad. -Vereda W entre J. Florio y M. J. F. Marcón se utiliza el espacio para la exposición de muebles en venta.			



Figura 63. Estación Arieta- Rotonda San Justo

Esquemas de usos, ver Figura 43 y Figura 44.

2.7.6.5 Tramo Estación Pampa – Estación Figueroa Alcorta

ID: 25	Espacio entre Estaciones: Pampa y Figueroa Alcorta			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	No	-	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	-	-	-	
Análisis de Uso	Es el tramo inter-estación más corto de toda la traza, el espacio entre estaciones es menor a 100 mtrs. El uso de suelo es comercial asociado al centro comercial de San Justo. El uso de suelo comercial de la esq. Thames (vereda W) destaca la presencia de estación de servicio Shell, una discoteca y una compra-venta de autos usados que utiliza la vereda para la exposición de vehículos en venta. El uso de vereda vinculado a estos comercios es peatonal y vehicular de densidad alta. Uno de los comercios			



Foto 24. Tramo R4 – Estación Figueroa Alcorta

Ver esquemas de uso en Figura 45y Figura 46

2.7.6.6 Tramo Estación Figueroa Alcorta – Estación Ambrosetti

ID: 26	Espacio entre Estaciones: Figueroa Alcorta y Ambrosetti			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Puente peatonal	Entre Lynch y Gral. Madariaga	si
		Semáforo vehicular y peatonal con giro a la izquierda	Esq. Gral. Madariaga	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Es un área comercial combinada con el uso residencial. Se identifica el uso de: -Vereda W zócalo comercial con viviendas en primer piso, la densidad residencial es baja. -Comercios de veredas E del rubro automotor (Lubricentro, aire acondicionado, chapa). Esto conlleva a un uso de vereda para estacionar y realizar trabajos en los vehículos.			



Foto 25. Tramo Estación Figueroa Alcorta – Estación Ambrosetti

Ver esquemas de uso en Figura 46 y Figura 47

2.7.6.7 Tramo Estación Ambrosetti – Estación Hospital Paroissien

ID: 27	Espacio entre Estaciones: Ambrosetti y Hospital Paroissien			
Tipo de Uso General	Comercial - Residencial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alto
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Puente peatonal	Entre Pedro León Gallo y Centenario	No
		Puente Peatonal	Entre Charrúa y Soldado Eduardo Rubén Moreno	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Iglesia Bautista Ministerio Presencia de Dios	Av. Br. Gral. J. M. De Rosas 5630	Institución religiosa	
	Iglesia Evangélica Nuevo Amanecer	Av. Br. Gral. J. M. De Rosas 5760	Institución religiosa	
Análisis de Uso				
<p>Este tramo se encuentra en el límite de la localidad de San Justo, se observa una actividad comercial combinada con residencias construidas en el primer piso de los comercios. La circulación peatonal se asocia a comercios relacionados con los vehículos y el uso de vereda para estacionamiento es alto. Debido a la presencia de un complejo de viviendas se considera la circulación peatonal media en el área residencial. El espacio donde se emplazan las viviendas posee amplias veredas. El uso de suelo es:</p> <p>-Esq. Pedro León Gallo vereda E presencia de una estación de servicio de GNC. Uso de vereda vehicular y peatonal alto.</p> <p>-Esq. Pedro León Gallo vereda W presencia de puesto de venta ambulante (verdulería). Uso de vereda peatonal y comercial informal.</p> <p>-Vereda W entre calles Pedro León Gallo y Centenario presencia de viviendas monoblock con densidad residencial alta. El uso de vereda es peatonal alto.</p> <p>-Vereda W esq. Centenario presencia de puesto de venta ambulante (verdulería).</p> <p>-Vereda E entre Centenario y Charrúa uso de vereda para exposición de venta de autos y carga y descarga de productos de comercio distribuidor.</p> <p>-Vereda W entre calles Centenario y Charrúa el uso es institucional debido a que comienza el predio del Hospital Paroissien, cuya entrada peatonal y vehicular se encuentra en la Estación Hospital Paroissien (ID 10). El uso de vereda es peatonal medio.</p> <p>-Veredas E en general tienen un uso comercial predominante vinculado al rubro de automotores (reparación de neumáticos y venta de autos usados). Se identifica la presencia de talleres que hacen uso de vereda vehicular como estacionamiento y para ofrecer reparación de vehículos. Asimismo la venta de autos utiliza la vereda para estacional los vehículos en exposición.</p>				



Foto 26. Tramo Estación Ambrosetti – Estación Hospital Paroissien

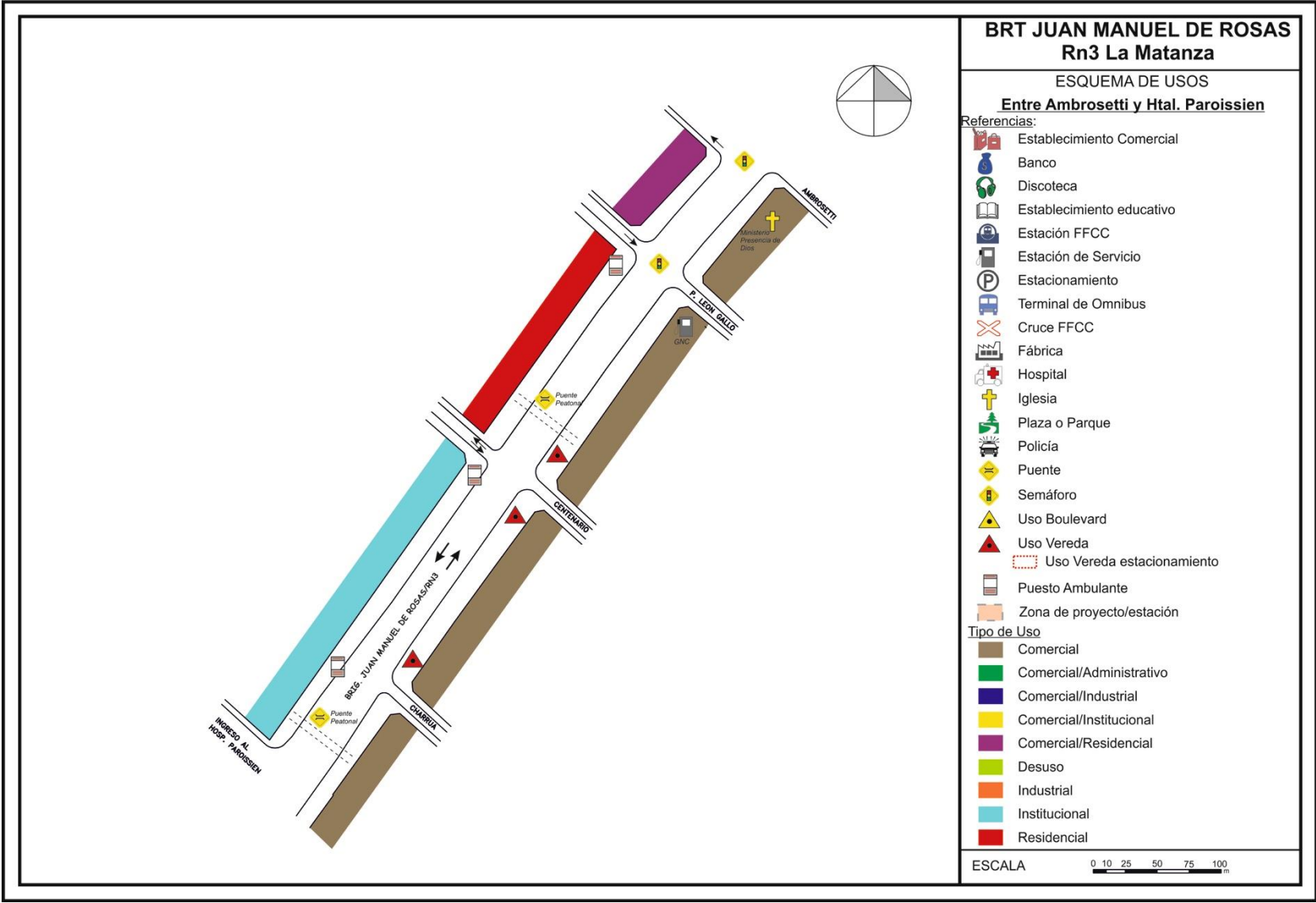


Figura 64. Tramo Estación Ambrosetti – Estación Hospital Paroissien

2.7.6.8 Tramo Estación Hospital Paroissien- Estación Tokio

ID: 28	Espacio entre Estaciones: Hospital Paroissien y Tokio			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Medio
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Rep. De Portugal vereda W.	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Este tramo se encuentra en el límite de las localidades San Justo (al N) e Isidro Casanova. La calle limítrofe es José Ignacio Rucci. Una de las cuatro veredas (lado E) posee mayor circulación mientras que el resto no posee actividad destacada. El uso de suelo más intenso en este tramo es: -Vereda E esq. José Ignacio Rucci presencia de discoteca Mambo Bailable. Es un local que ocupa más de media cuadra. Uso de vereda vehicular y peatonal con mayor intensidad durante los fines de semana por actividad nocturna. -La actividad comercial se presenta en la vereda E entre Don Segundo Sombra y Pujo. El uso de vereda es peatonal y vehicular es alto debido a la presencia de talleres y comercios de venta de repuestos. También en la esq. De Pujol y RN3 existe una venta de autos usados y utiliza la vereda como vitrina de exposición.			



Foto 27. Tramo Estación Hospital Paroissien – Estación Tokio

Ver esquemas de uso en Figura 48 y Figura 49

2.7.6.9 Tramo Estación Tokio – Estación Av. Cristianía

ID: 29	Espacio entre Estaciones: Tokio y Av. Cristianía			
Tipo de Uso General	Industrial - Residencial			Densidad
				Media
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle -Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal)	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
		Cruce de FFCC	Entre Tokio y Pekín	-
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. German Abdala	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. La Haya	Sí
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Casa de la Cultura Isidro Casanova	Esq. Tokio	Institución pública, brinda talleres y cursos de música y arte.	
Análisis de Uso	El centro comercial de Isidro Casanova tiene su límite al S en las vías del FFCC. El uso de suelo es comercial (zócalo) y residencial (vivienda en primer piso) con un uso de vereda peatonal y vehicular es alto en horarios diurnos y comerciales. La RN3 posee tres carriles en ambas direcciones sin presencia de colectoras. En el uso de suelo particular se identifica: -Del N hasta las vías del FFRR el uso de vereda peatonal es alto asociado con el centro comercial. Además se detecta un uso vehicular de vereda solamente del lado W de la RN3. -Desde las vías del FFCC hacia el S el uso de suelo es industrial y comercial. Presencia de una fábrica de poliacrílicos entre Pekín y La Haya vereda E. El rubro de comercios en este tramo se vincula a la construcción (sanitarios, toldos) y automotor (talleres mecánicos). El uso de vereda es peatonal (bajo) en ambas márgenes y vehicular (medio) para estacionar en el margen E. -Esq. Tokio vereda W, presencia de la Casa de la Cultura. Uso de vereda peatonal alto durante los días de atención: Lunes y Jueves de 9 a 21.30hs y Martes, Miércoles y Viernes de 9 a 19.30hs. (sitio web oficial de Gobierno de La Matanza)			



Foto 28. Tramo Estación Tokio – Estación Av. Cristianía

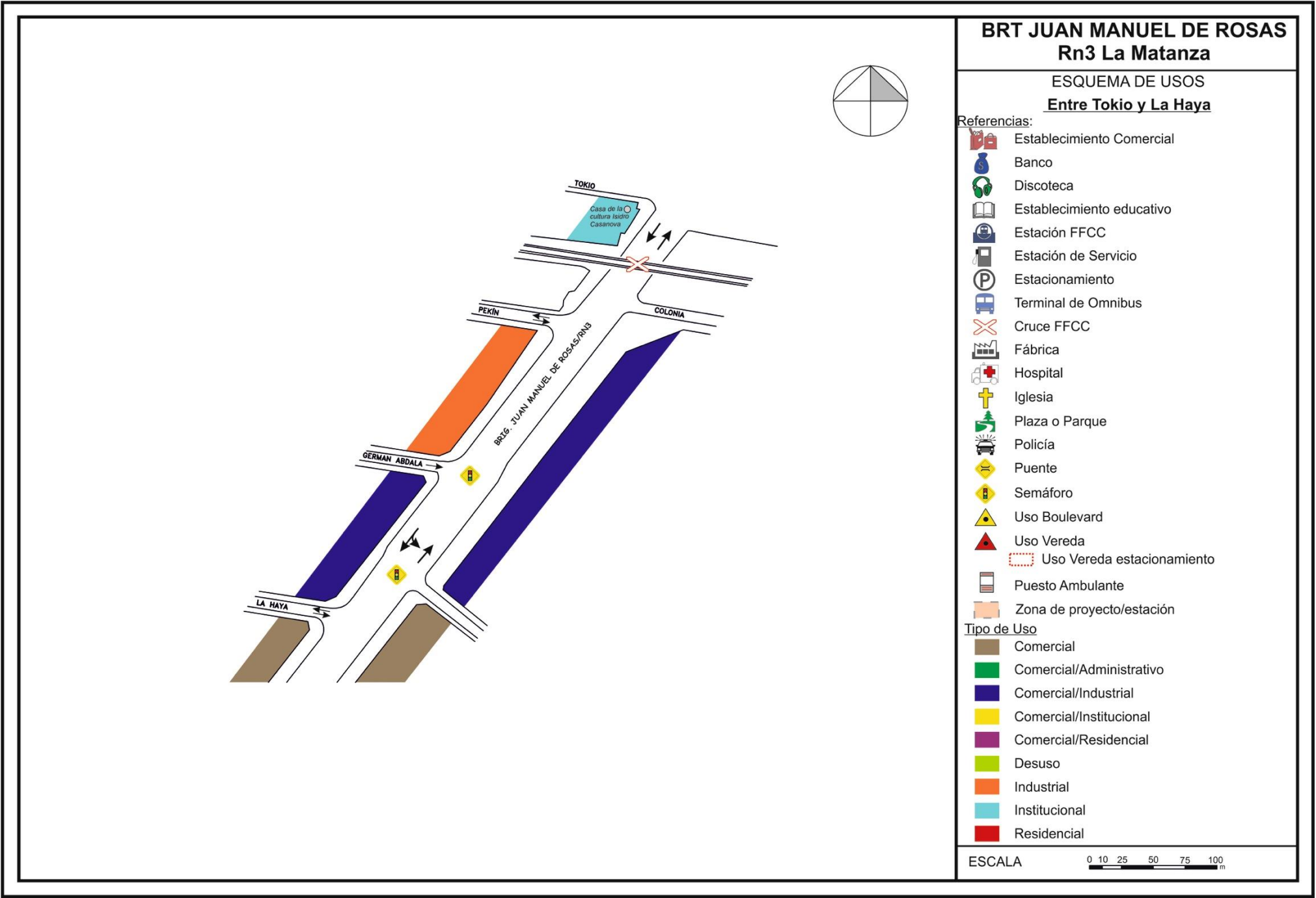


Figura 65. Tramo Estación Tokio – Estación Av. Cristianía

2.7.6.10 Tramo Estación Av. Cristianía – Estación Marconi R. Castillo

ID: 30	Espacio entre Estaciones: Av. Cristianía y Marconi R. Castillo			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Alta
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Alta
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Triple carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Acceso desde Colectora E a R3	Esq. Juan Sebastián Bach	No
		Acceso desde R3 a Colectora W	Esq. Juan Sebastián Bach	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Juan Sebastián Bach	
		Semáforo vehicular y peatonal	Sobre colectora W esq. Hilario de Almeira	
		Puente peatonal	Entre Hilario de Almeira y Cjal. Luis Alberto Settino	
		Acceso desde R3 a colectora E	Esq. Cjal. Luis Alberto Settino	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Cjal. Luis Alberto Settino	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Iglesia Evangélica Centro Familiar Cristiano	Esq. Hilario de Almeira vereda E	Institución religiosa	
Análisis de Uso	La RN3 posee tres carriles en ambas direcciones. A partir de la esq. Albarracín hacia el S se identifica la presencia de boulevard y colectora E y W. Todo el tramo es comercial, el rubro se vincula a la venta de productos alimenticios (distribuidoras de fiambres, galletitas, carnes, agua) además existe la presencia de venta de automotores con el uso de vereda y boulevard alto para muestra de vehículos en venta. En el uso de suelo particular se identifica: -Veredas E entre Paula Albarracín e Hilario de Almeira presencia de viviendas con zócalo comercial. Uso de vereda peatonal y vehicular. -Vereda W entre Hilario de Almeria y Settino presencia de terminal de colectivos. Utilización de vereda y boulevard para estacionamiento de vehículos particulares de propiedad de empleados de la empresa de transportes allí ubicada. -Vereda E esq. Settino presencia de estación de servicio YPF. Uso de vereda peatonal y vehicular alto. -Presencia de bulevares divisorios entre R3 y colectora. Uso de este espacio para estacionar vehículos.			



Foto 29. Tramo Estación Av. Cristianía – Estación Marconi R. Castillo

2.7.6.11 Tramo Estación Marconi R. Castillo – Estación Carlos Casares

ID: 31	Espacio entre Estaciones: Marconi R. Castillo y Carlos Casares			
Tipo de Uso General	Comercial - residencial			Densidad
				Media
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Tomás A. Edison	No
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Esquiro y Colectora E, acceso a R3	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Marcelo T. De Alvear y colectora W, acceso a R3	
		Semáforo para cruce peatonal	Sobre R3 y Marcel T. De Alvear	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Centro Cristiano de Adoración	Provincias Unidas (R3) y Edison	Institución religiosa	
Análisis de Uso	La R3 en este tramo se denomina Provincias Unidas (tiene este nombre desde la Estación Marconi R. Castillo hasta la Av. Carlos Casares. Luego continúa con el nombre Brig. Gral. J. M. Rosas. Se identifica: -Presencia de viviendas en zócalo comercial en la mayor parte del tramo. Comercios del rubro automotor (talleres de reparación). Uso de vereda peatonal y vehicular media. -Presencia de grandes comercios (distribuidoras de alimentos) vereda E entre Tornquist y Tomas A. Edison. Baja densidad en el uso de vereda peatonal y vehicular. Estos comercios poseen estacionamiento dentro del predio. -Boulevard entre Esquiro y Tomas A. Edison uso vehicular para estacionamiento y exposición de autos en venta. En este sector el uso vehicular de boulevard es alto a diferencia del resto de las cuadras implicadas.			



Foto 30. Tramo Estación Marconi R. Castillo – Estación Carlos Casares

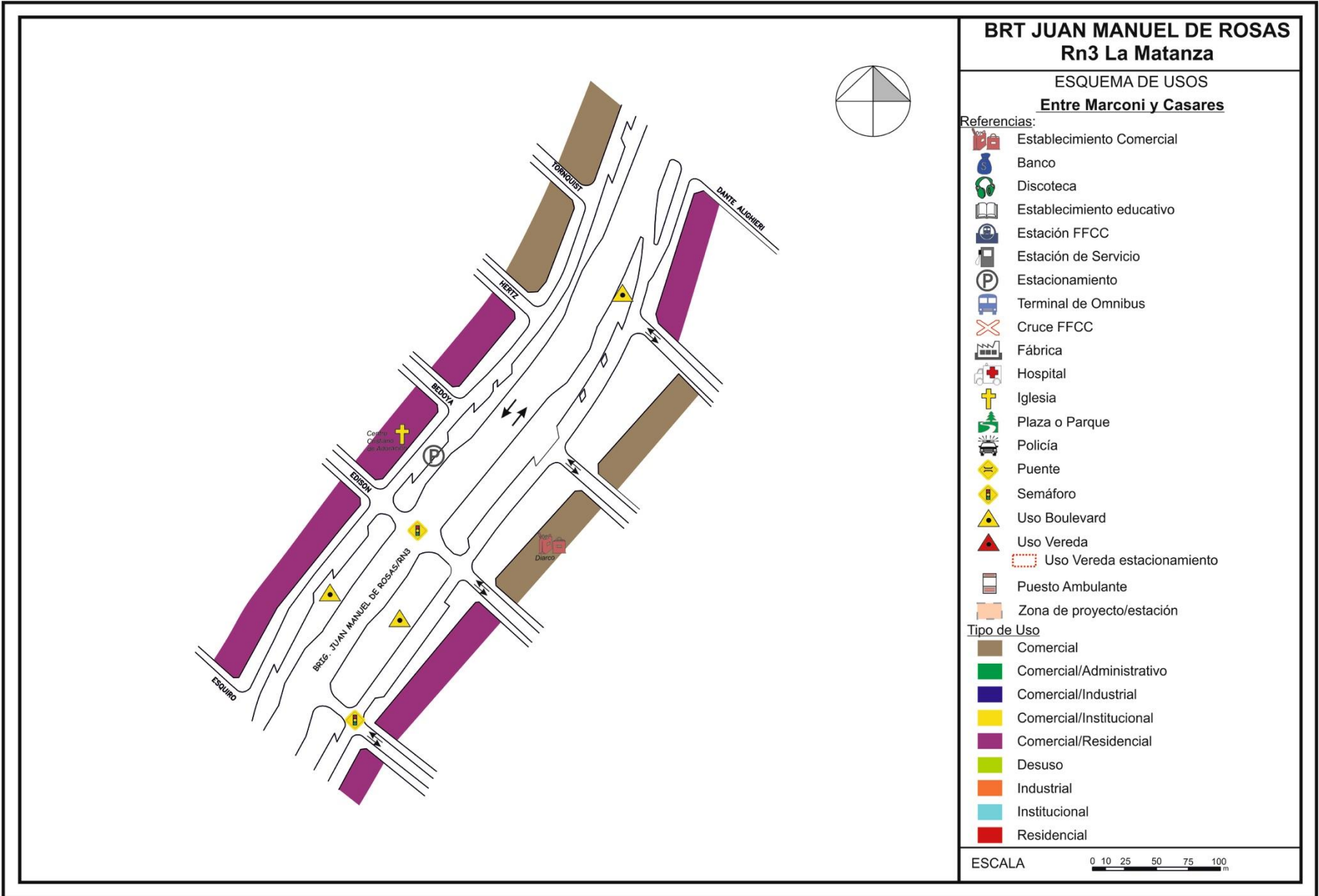


Figura 66. Tramo Estación Marconi R. Castillo – Estación Carlos Casares

2.7.6.12 Tramo Estación Carlos Casares – Estación Santa Rosa

ID: 32	Espacio entre Estaciones: Carlos Casares y Santa Rosa			
Tipo de Uso General	Residencial			Densidad
				Alto
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle -Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de lado E	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda No
		Acceso desde R3 a colectora W	Desde el inicio de la parada.	
		Acceso a colectora E	Desde el final de la parada	
		Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Santa Rosa sobre colectora E y W	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Comprende un área residencial en la mayor parte del tramo con parquización dentro del predio de viviendas. Es uno de los tramos mayormente caracterizado por el uso de suelo residencial. Se considera un uso de vereda peatonal alto en el sector de viviendas pero en general no se detectó un alto grado de circulación, en cuanto al uso vehicular de vereda es bajo. En cuanto al uso de suelo se identificó: - Presencia de edificios tipo monoblock vereda E desde inicio de parada hasta Cnel. Mont. -Presencia de barrio cerrado “parque Juan Grande” acceso desde colectora W en el inicio de la parada. -Uso de boulevard de colectora E exposición de autos en venta y estacionamiento. -Presencia de comercios vereda E entre Coronel Mont y Santa Rosa. Principalmente son galpones y depósitos. El uso de vereda es peatonal y vehicular es medio. -Presencia de una discoteca vereda W entre el barrio cerrado y calle Santa Rosa. Uso de vereda peatonal y vehicular alta en horarios nocturnos de fines de semana.			



Foto 31. Tramo Estación Carlos Casares – Estación Santa Rosa

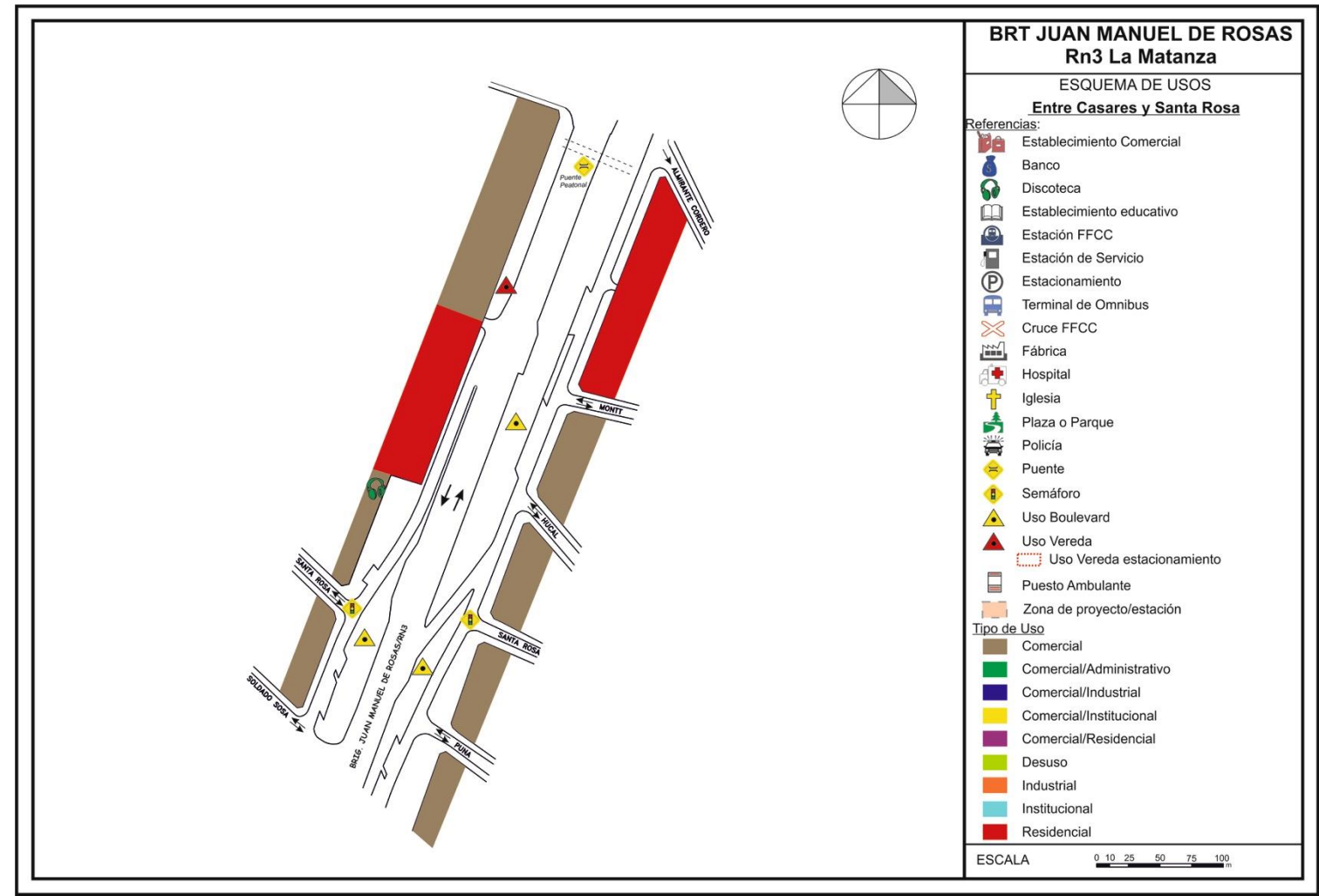


Figura 67. Tramo Estación Carlos Casares – Estación Santa Rosa

2.7.6.13 Tramo Estación Santa Rosa – Estación Hospital Materno Infantil

ID: 33	Espacio entre Estaciones: Santa Rosa y Hospital Materno Infantil			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Bajo
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Bajo
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Puente peatonal	Esq. Sudamérica	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Son tres cuadras donde la circulación peatonal y vehicular tiene una densidad baja. Las veredas E, sector que continúa el predio del Hospital, se encuentra en desuso lo que baja considerablemente el uso de esta vereda. En cuanto al uso de suelo se identifica: - Uso de boulevard W para estacionamiento de vehículos frente a comercios. -Uso de boulevard vereda W para venta de autos bajo el puente peatonal. -Vereda E predio en desuso, descampado con características de bañado. Uso peatonal de vereda muy bajo. -Presencia de comercio mayorista (Vital) en vereda W esq. Ipiranga.			



Foto 32. Tramo Estación Santa Rosa – Estación Hospital Materno Infantil

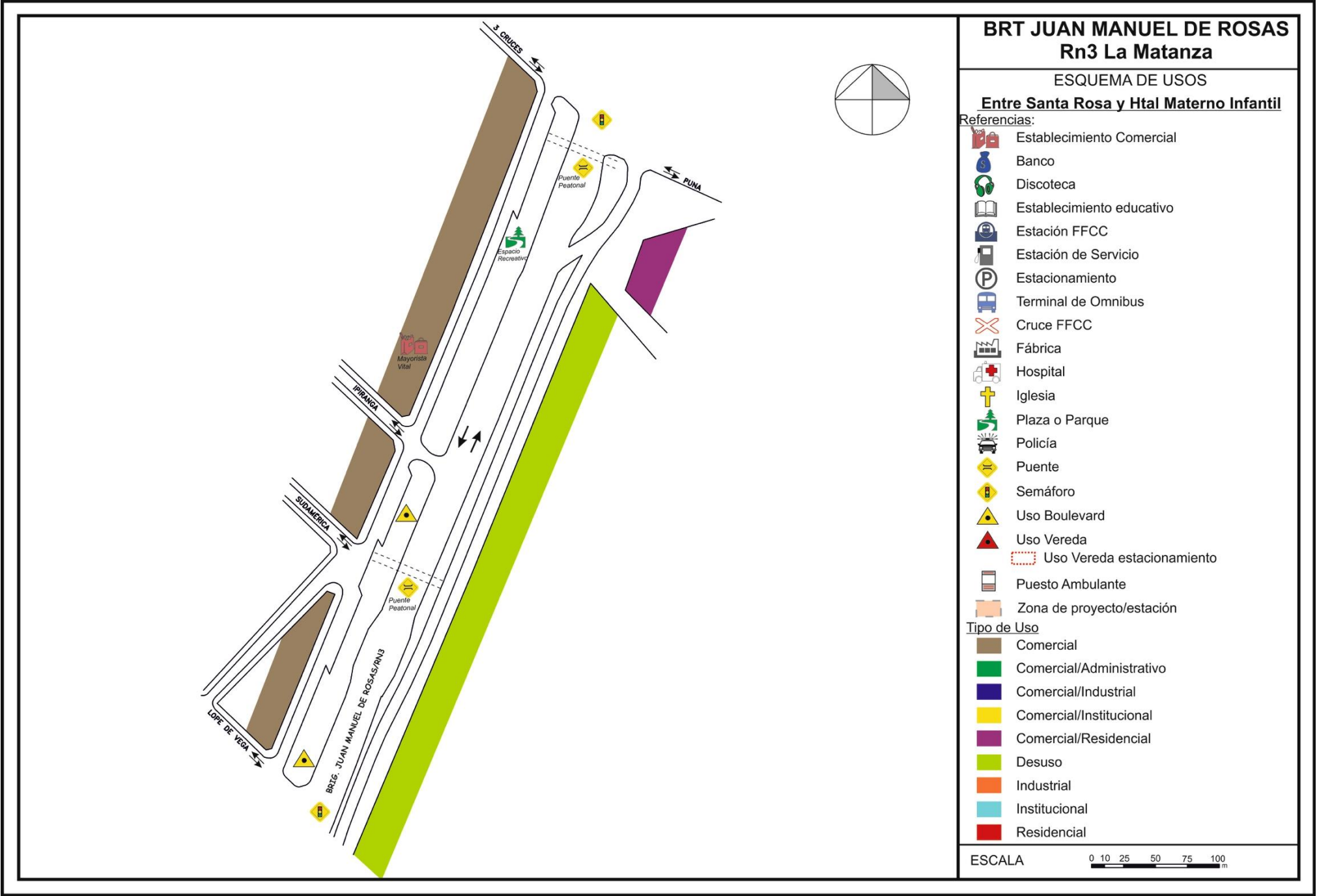


Figura 68. Tramo Estación Santa Rosa – Estación Hospital Materno Infantil

2.7.6.14 Tramo Estación Hospital Materno Infantil – Estación Luro

ID: 34	Espacio entre Estaciones: Hospital Materno Infantil y Luro			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Medio
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. E. del Campo	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Aeroclub Argentino Escuela de Vuelo y Club Master	Av. Br. Gral. J. M. Rosas esq. Hilario Ascasubi	Predio con fines recreativos y deportivos con pistas de aterrizaje y canchas de fútbol.	
Análisis de Uso	El espacio de colectora posee dársena de estacionamiento lo que permite un uso vehicular con tales fines. Este espacio es utilizado por clientes de comercios ubicados en el tramo. El uso de suelo se asocia a: -El rubro comercial que predomina es recreativo: cancha de futbol, gimnasio, club de boxeo en vereda W. En vereda E Club Master San Lorenzo de Almagro y Aeroclub Argentino Escuela de Vuelo. - La vereda W entre Ascasubi y Echeverría presencia de mueblerías de algarrobo y compraventa de metales (chatarrería). -Uso de boulevard E entre Hilario Ascasubi y Echeverría para estacionamiento de camiones frente a la estación de servicio YPF. Uso peatonal y vehicular de vereda.			



Foto 33. Tramo Estación Hospital Materno Infantil – Estación Luro

Ver esquemas de uso en Figura 54 y Figura 55.

2.7.6.15 Tramo Estación Luro – Estación Salvigny

ID: 35	Espacio entre Estaciones: Luro y Salvigny				
Tipo de Uso General	Comercial				Densidad
					Medio
Tipo de Uso de Vereda	Comercial y peatonal				Densidad
					Medio
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda	
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Martín García Merou	No	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción		
	No	-	-		
Análisis de Uso	Es un área de uso comercial. Los locales de venta se encuentran de forma dispersa. Se identifica la presencia de comercios del rubro mayorista y depósitos de mercadería. El mayorista La Maravilla se ubica de ambas márgenes de la RN3 (E y W) destacándose a lo largo del tramo. El mayor uso de vereda para exposición de productos se identifica en el boulevard vereda W esq. Martín García Merou para exposición de productos de jardinería.				



Foto 34. Tramo Estación Luro – Estación Salvigny

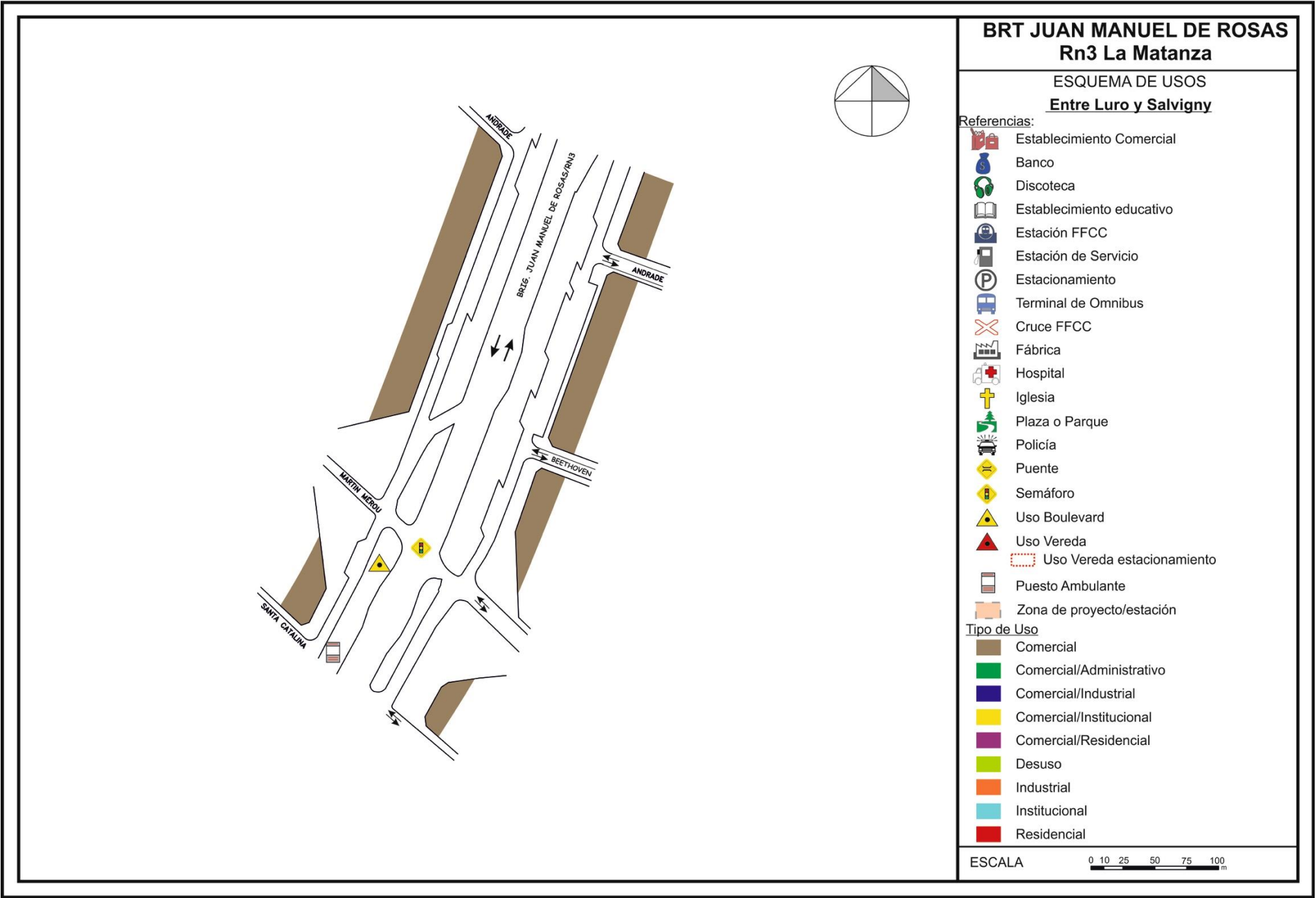


Figura 69. Tramo Estación Luro – Estación Salvigny

2.7.6.16 Tramo Estación Salvigny – Estación Recuero

ID: 36	Espacio entre Estaciones: Salvigny y Recuero			
Tipo de Uso General	Industrial - Comercial			Densidad
				Media
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. Risso de Patrón. Permite ingresar a colectora E	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	Este sector predomina un uso mixto entre comercial e industrial. La pauta de circulación está marcada por el uso vehicular de veredas y bulevares más que peatonal. Particularmente se destaca: -Uso de boulevard W esq. Risso Patrón para estacionar y carga y descarga de productos del comercio distribuidor mayorista. -Estación de servicio vereda W esq. Vuelta de Rocha. Uso de vereda peatonal y vehicular. -Fábrica de colchones en vereda E esq. Risso Patrón -Predio en desuso vereda W entre Río Cuarto y Recuero. Uso de vereda peatonal bajo.			



Foto 35. Tramo Estación Salvigny – Estación Recuero

Ver esquema de uso en Figura 56 y Figura 57.

2.7.6.17 Tramo Estación Recuero – Estación Da Vinci

ID: 37	Espacio entre Estaciones: Recuero y Da Vinci			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Baja
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	No	-	No
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	No	-	-	
Análisis de Uso	El uso de suelo es principalmente comercial con destino industrial por la presencia de depósitos y galpones de acopio. Presencia comercial de densidad baja, rubro de compra venta de hierros, talleres mecánicos y comercios vinculados. El uso de vereda y boulevard es vehicular para estacionamiento y en un caso se detecta la exposición de productos de venta (escaleras de hierro). En los bulevares se observa la presencia de dársenas para estacionamiento vehicular a 90°.			



Foto 36. Tramo Estación Recuero – Estación Da Vinci

Ver esquema de uso en Figura 57 y Figura 58.

2.7.6.18 Tramo Estación Da Vinci – Estación P. Russo

ID: 38	Espacio entre Estaciones: Da Vinci y P. Russo			
Tipo de Uso General	Comercial - Institucional			Densidad
				Media
Tipo de Uso de Vereda	Vehicular y peatonal			Densidad
				Media
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados	Semáforo vehicular y peatonal	Esq. El Resero	No
		Fin de colectora W y acceso a R3	Esq. El Resero	
		Puente peatonal	Entre El Resero y fin de la terminal	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Escuela pública EPB N°28 y ESB N°88	Esq. El Resero (W)	Institución de educación pública.	
Análisis de Uso	Es el tramo cercano a la última estación del corredor BRT. Cercana al límite de la localidad G. LaFerrere con González Catán y próximo a la intersección de RN3 con RP21. Es un espacio vinculado al uso comercial-institucional. Particularmente se identifica: - El uso peatonal de vereda W esq. El Resero es alta en horario diurno por presencia de escuela primaria y secundaria. -Presencia de comercios vinculados a la construcción (corralón). Uso de vereda para carga y descarga de materiales. -Uso de boulevard y colectora entre El Resero y Carcarañá para exposición de venta de autos usados. -El uso de colectora E para estacionamiento está permitido sobre dársena.			



Foto 37. Tramo Estación Da Vinci - P. Russo

Ver esquema de uso en Figura 58 y Figura 59.

2.7.6.19 Tramo CTI González Catán – ET Sunchales (sin obras)

ID: 39	Espacio entre Estaciones: CTI González Catán- Terminal Sunchales			
Tipo de Uso General	Comercial			Densidad
				Medio
Tipo de Uso de Vereda	Peatonal			Densidad
				Bajo
Infraestructura Vial	Descripción Calle	Otra Infraestructura	Descripción	Giro Izquierda
	-Doble carril en ambos sentidos -Defensa tipo New Jersey para división de manos (excepto en cruce vehicular-peatonal) -Colectora E y W -Boulevard entre colectora y R3 de ambos lados desde rotonda de R3 con R21 hasta calle Cnel. Conde -Boulevard entre colectora lado E y R3 todo el tramo.	Puente sobre ferrocarril	R3 se eleva sobre las vías del ferrocarril hasta conectar con la rotonda de la intersección entre R3 y R21.	
Instituciones	Nombre	Dirección	Descripción	
	Subsecretaría de Servicios Públicos Zona Sur	Av. Brg. Juan Manuel de Rosas 16879	Institución gubernamental municipal	
	Hogar de Ancianos Osvaldo L. Bottaro	Av. Brg. J. M. Rosas esq. Domingo Vitorio de Achegas	Hogar de ancianos	
	Verificación Técnica Vehicular	Av. Brg. J. M. Rosas 13361	Institución pública de control de vehículos	
Análisis de Uso				
<p>El tramo se desarrolla en la localidad de González Catán. La actividad comercial en general es media-baja con algunos sectores en donde se destaca la presencia de comercios y la alta circulación peatonal y vehicular. En este aspecto la entrada de shopping Catán (R3 lado W intersección con la R21) posee un uso de vereda peatonal y vehicular alto. En el resto del tramo se identifica una baja circulación peatonal baja así como el uso de vereda para estacionar es muy bajo. Esto sucede en los lugares donde se identifica la presencia de comercios mayor desde calle Atalco hasta calle Llorente se observa un uso de vereda peatonal y vehicular con densidad media.</p> <p>A diferencia del tramo 1C, el uso de boulevard es nulo debido a los guardrail que poseen evitando el uso de estacionamiento y el cruce de peatón por fuera de las esquinas y semáforos. El uso residencial-comercial de la vereda W desde rotonda González Catán hasta Baragaña. Luego, y hasta la terminal Sunchales el uso predominante es comercial con densidad media a baja. A diferencia, el lado E solo se identifica un uso comercial-residencial en el tramo entre las calles Barrientos y Barragaña. En el lado E predomina el uso comercial medio-bajo hasta Terminal Sunchales.</p> <p>Excepcionalmente se establece un uso institucional a tres frentes en todo el tramo por la presencia de un hogar de ancianos y el predio de la subsecretaría de Servicios Públicos. Además en la R3 entre Azul se asignó el uso institucional por la presencia de UPA 24 hs. servicios de ambulancias para emergencias médicas.</p> <p>Se destaca la presencia de un cementerio privado Los Ceibos sobre el lado E esq. Conde.</p>				



Foto 38. Tramo 1C (CTI González Catán- ET Sunchales)

2.7.7 Análisis de Sensibilidad

La sensibilidad social es entendida como la susceptibilidad que poseen los actores sociales en función de sus características socioeconómicas y culturales de ser afectados por el proyecto. Por lo tanto, en este apartado se intentará describir los distintos niveles de sensibilidad de las estaciones proyectadas de acuerdo a criterios de “criticidad”.

Los actores sociales, a partir de un determinado uso y apropiación del espacio le imprimen una determinada “criticidad” a los espacios públicos. El carácter de criticidad estará dado por la magnitud estimada del impacto o por resultar potencialmente conflictivo. En este sentido, influyen también las posibles percepciones de los diversos actores involucrados frente al Proyecto, sin un grado de conocimiento acabado del mismo por el momento.

2.7.7.1 Criterios Metodológicos

A partir de la cuantificación de aspectos críticos se definirá el tipo de sensibilidad (alta, media o baja) de los espacios vinculados al Proyecto donde se desarrollarán obras.

En efecto, es importante resaltar que este análisis se realiza sobre los espacios de estaciones y sobre los espacios entre estaciones cerradas (entre la Estación Arrieta y el CTI González Catán), ya que los mismos están vinculados a centralidades locales y/o con intenso movimiento social. En este análisis no se incorporarán los tramos largos sin obras proyectadas: Tramo 1C (CTI González Catán-Estación Sunchales), Tramo 2 (R3-Estación Ramos Mejía) y Tramo 3 (Gral. Paz-Av. Presidente Juan Domingo Perón), ya que no es posible aplicar la misma metodología de cuantificación debido a la extensión de los mismos y porque no se esperan afectaciones de relevancia como en el resto de los espacios mencionados.

Los aspectos considerados “críticos” podrán estar relacionados con el tipo de uso de vereda, la infraestructura vial, con la presencia de instituciones y/o con la actividad comercial informal. Es importante destacar que se trata de aspectos actualmente críticos (relevados durante los trabajos de investigación en torno a la traza propuesta entre los meses de Diciembre de 2014 y Enero de 2015), los que sumados o yuxtapuestos a las acciones futuras del proyecto pueden generar distintos tipos y niveles de impactos.

A continuación se enumeran los distintos aspectos considerados como críticos:

Aspectos Críticos						
Categorías	Tipo de Uso de Vereda	Densidad de Uso de Vereda	Infraestructura Vial	Instituciones	Actividad Comercial Informal	Actividad Comercial Formal
Descripción	Uso peatonal	Alto	Giro/s a la izquierda sobre RN 3	Presencia sobre traza	Presencia de venta ambulante	Presencia de centros comercial/es local/es (según zonificación de la Secretaría de Planeamiento Urbano de La Matanza –Mapa de Usos Vigentes-)
			Puente/s peatonal/es			
	Uso vehicular (estacionamiento adyacente a la RN3)	Alto	Presencia de infraestructura ferroviaria		Presencia de paradas informales transporte (remis, combis, colectivos)	
			Cruce de RN 3 con otras rutas provinciales			
Justificación	Un alto uso de vereda peatonal y vehicular implica una alta circulación y utilización del espacio existente, el mismo puede verse modificado por ciertas acciones del proyecto.		Determinada infraestructura vial (semáforos con giro/s a la izquierda, puentes peatonales o infraestructura ferroviaria) en coincidencia con la traza propuesta implican un determinado uso, circulación y accesibilidad por parte de la población local, que pueden verse afectados/as por acciones del proyecto. Además, el cruce de la traza con rutas provinciales implica una mayor circulación.	La presencia de instituciones implica mayor concentración de población en ciertos puntos de la traza (no permanentemente), por lo que las acciones del proyecto podrían generar impactos mayores en dichos puntos.	La presencia de venta ambulante y de servicios de transporte informales implica concentración de población y uso de veredas, rotondas y bulevares indiscriminadamente. Esto puede generar impactos en relación a acciones específicas del proyecto sobre estos lugares.	La presencia de centros comerciales locales imprime una dinámica de circulación y uso del espacio muy alta, tanto peatonal como vehicular. Asimismo son nodos de paradas de transporte público. Son zonas donde el uso de la infraestructura existente es elevado, por lo que las acciones del proyecto impactarán considerablemente.

A partir de la cuantificación y sumatoria de los aspectos críticos en las estaciones, centros de transferencia o espacios entre estaciones definidos por el proyecto donde se realizarán obras se describirá la sensibilidad alta, media o baja de estos lugares de acuerdo al siguiente criterio metodológico:

Sensibilidad Social	
Aspectos críticos	Tipo de Sensibilidad
1 o menos	Baja
- de 3	Media
+ 4	Alta

2.7.7.2 Descripción de Sensibilidad

En la tabla a continuación se describen y cuantifican las distintas situaciones críticas de acuerdo a las diferentes estaciones y centros de transferencias proyectados. A partir del análisis se definirá el tipo de sensibilidad.

Tabla 37. Sensibilidad por Estación u Obra Particular

TRAMO	ID	Nombre	Afectaciones	Situaciones críticas	Cantidad	Sensibilidad
Tramo 2 (R3 - Ramos Mejía)	1	Terminal Ramos Mejía	Afectación de calzada y vereda de Av. Rivadavia (margen N)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Túnel de acceso a FFCC Sarmiento; ○ Presencia de centro comercial local: Ramos Mejía; ○ Presencia de infraestructura ferroviaria: Estación Ramos Mejía. 	4	Alta
	2	Arrieta	Afectación de veredas /bulevares entre Entre Ríos y Monseñor J. F. Marcón	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de centro comercial local: San Justo; ○ Presencia de venta ambulante: lado W entre Arrieta y Marcón. 	4	Alta
Tramo 1a (Av. J. D. Perón– Av. Cristianía)	3	Rotonda San Justo	Afectación de veredas y readecuación vial de la rotonda	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de paradas de remis informales; ○ Cruce de RN 3 y RP 4; ○ Presencia de instituciones: Desarrollo Social de La Matanza e Iglesia Evangélica: Cristo La Solución. 	5	Alta
	4	Estación Pampa	Afectación de veredas/boulevard entre Manuel de Sarratea y Derqui	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta. 	1	Baja
	5	Figueroa Alcorta	Afectación de veredas/bulevares entre Lezica y Lynch (margen W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de instituciones: Iglesia Evangélica Catedral de la Fe. 	1	Baja
	6	Ambrosetti	Afectación de veredas/bulevares entre Bermejo y Ambrosetti (margen W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de instituciones: Verificación Técnica Vehicular. 	3	Media
	7	Hospital Paroissien (Coto)	Afectación de veredas/bulevares entre De los Incas y Don Segundo Sombra (margen W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de instituciones: Hospital Paroissien; ○ Giro a la izquierda sobre RN 3. 	2	Media
	8	Tokio	Afectación de veredas/bulevares entre Rep. De Portugal e Islas Malvinas (margen W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de centro comercial local: Isidro Casanova; ○ Presencia de instituciones: Iglesia Evangélica Jesucristo es el Señor. 	4	Alta
	9	Av. Cristianía		<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Giro a la izquierda sobre RN 3; ○ Presencia de instituciones: Iglesia Evangélica Cristiana el Camino. 	4	Alta
Tramo 1b (Av. Cristianía – R 21)	10	Marconi R. Castillo	Puente peatonal a trasladar	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de venta ambulante: Boulevard W; ○ Presencia de puente peatonal. 	4	Alta
	11	Carlos Casares	Puente peatonal a trasladar. Afectación de veredas/bulevares (margen E y W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de venta ambulante: Boulevard W; ○ Presencia de transporte informal: boulevard W; ○ Presencia de puente peatonal; ○ Cruce de RN 3 y RP 17; ○ Giro a la izquierda sobre RN 3. 	6	Alta
	12	Santa Rosa – Industria	Afectación veredas/bulevares entre Puna e Ipiranga (margen E)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de puente peatonal; ○ Presencia de transporte informal; ○ Giro a la izquierda sobre RN 3. 	3	Media
	13	Hospital Materno Infantil	Afectación veredas/bulevares entre Lope de Vega y Zárate (margen E) y entre Lope de Vega y Vernet (margen W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de Instituciones: Hospital Materno Infantil e Iglesia Evangélica Aurora Avivamiento Laferrere. 	1	Baja
	14	Luro	Afectación veredas/bulevares entre Echeverría y Buco (margen E)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de Instituciones: Clínica Privada; ○ Presencia de puente peatonal; ○ Giro a la izquierda sobre RN 3: Av. Luro. 	5	Alta
	15	Salvigny	Puente peatonal a trasladar. Afectación veredas/bulevares entre Santa Catalina y Rodney (margen E)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de Instituciones: Escuela N° 2186; ○ Presencia de venta ambulante. 	2	Media
	16	Recuero – Industria	Afectación veredas/bulevares entre Recuero y Fajardo (margen E)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta. 	1	Baja
	17	Da Vinci	Afectación veredas/bulevares entre Rodney y Colegiales (margen E)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de venta ambulante. 	1	Baja
	18	P. Russo	Puente peatonal a trasladar. Afectación veredas/bulevares entre Besares y Russo (margen W)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Presencia de venta ambulante; ○ Presencia de puente peatonal; ○ Presencia de instituciones: Destacamento Policial sobre boulevard W. 	3	Media
	19	CTI González Catán	Modificación de veredas/bulevares de rotonda y distribuidores entre R3 y R21 (margen W y SW)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de venta ambulante; ○ Presencia de puente peatonal; ○ Parada de transporte informal: combis, remis, colectivos. ○ Presencia de infraestructura ferroviaria: Estación Independencia. 	6	Alta
Tramo 1c (R21- ET Sunchales)	20	Terminal Sunchales	Modificación de vereda y boulevard entre Acosta Mariano y Sunchales (margen E)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Presencia de instituciones: Delegación González Catán Sur; ○ Presencia de venta ambulante: sobre vereda E; ○ Parada de transporte informal: remises. 	4	Alta

Tabla 38. Sensibilidad por zonas entre Estación u Obra Particular

Tramos	ID	Tramo Inter Estación	Calle/s	Situaciones Críticas	Cantidad	Sensibilidad
Tramo 1a (Av. J. D. Perón – Av. Cristianía)	23	Entre Av. Presidente J. D. Perón y Estación Arrieta	Entre Av. Pres. J. D. Perón y Entre Ríos	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de instituciones: Sindicato de Camioneros y Sanatorio San Justo. 	3	Media
	24	Entre Arrieta y R4 (Rotonda de San Justo)	Entre Monseñor J. F. Marcón y Av. Camino de Cintura (rotonda de San Justo)	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de centro comercial local: San Justo; ○ Presencia de instituciones: Oficina de Tránsito y Transporte La Matanza e Iglesia Evangélica Jesucristo es el Señor. 	4	Alta
	-	Entre Rotonda de San Justo y Pampa	No existe espacio entre estación. La descripción se incluye en la rotonda de San Justo.			
	25	Entre Pampa y Figueroa Alcorta	Entre Derqui y Thames		0	Baja
	26	Entre Figueroa Alcorta y Ambrosetti	Entre Lynch y Bermejo	<ul style="list-style-type: none"> ○ Giro a la izquierda sobre RN3; ○ Presencia de puente peatonal. 	2	Media
	27	Entre Ambrosetti y Hospital Paroissien	Entre Ambrosetti y De los Incas	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de puente peatonal (2); ○ Presencia de venta ambulante: sobre vereda W; ○ Presencia de instituciones: Iglesia Bautista Ministerio Presencia de Dios e Iglesia Evangélica Nuevo Amanecer. 	4	Alta
	28	Entre Hospital Paroissien y Tokio	Entre Don Segundo Sombra y República de Portugal		0	Baja
	29	Entre Tokio y Av. Cristianía	Entre Islas Malvinas y Mi Esperanza	<ul style="list-style-type: none"> ○ Giro a la izquierda sobre RN3: calle La Haya; ○ Presencia de infraestructura ferroviaria: cruce RN3 con FFCC; ○ Presencia de instituciones: Casa de la Cultura de Isidro Casanova. 	3	Media
	30	Entre Av. Cristianía y Marconi Castillo	Entre Palena y Andalgala	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uso de vereda peatonal / Densidad Alta; ○ Uso de vereda vehicular/ Densidad Alta; ○ Presencia de puente peatonal; ○ Presencia de instituciones: Iglesia Evangélica Centro Familiar Cristiano. 	4	Alta

Tramos	ID	Tramo Inter Estación	Calle/s	Situaciones Críticas	Cantidad	Sensibilidad
Tramo 1b (Av. Cristianía – R 21)	31	Entre Marconi Castillo y Carlos Casares	Entre Torquinst y Juan Jofré	○ Presencia de instituciones: Iglesia Evangélica Centro Cristiano de Adoración.	1	Baja
	32	Entre Carlos Casares y Santa Rosa	Entre Montt y Puna		0	Baja
	33	Entre Santa Rosa y Hospital Materno Infantil	Entre Ipiranga y Lope de Vega	○ Presencia de puente peatonal.	1	Baja
	34	Entre Hospital Materno Infantil y Luro	Entre Vernet y esteban Echeverria	○ Presencia de instituciones: Aeroclub Argentino y Club Master.	1	Baja
	35	Entre Luro y Salvigny	Entre Buceo y Santa Catalina		0	Baja
	36	Entre Salvigny y Recuero	Entre Rodney y Recuero		0	Baja
	37	Entre Recuero y Da Vinci	Entre Soldado Fajardo y Del Tejar		0	Baja
	38	Entre Da Vinci y P. Russo	Entre Colegiales y Manuel Besares	○ Presencia de instituciones: Escuela N° EPB N° 28 y ESB N° 88; ○ Presencia de puente peatonal.	2	Media
	-	Entre P. Russo y CTI González Catán	No existe espacio entre estación			

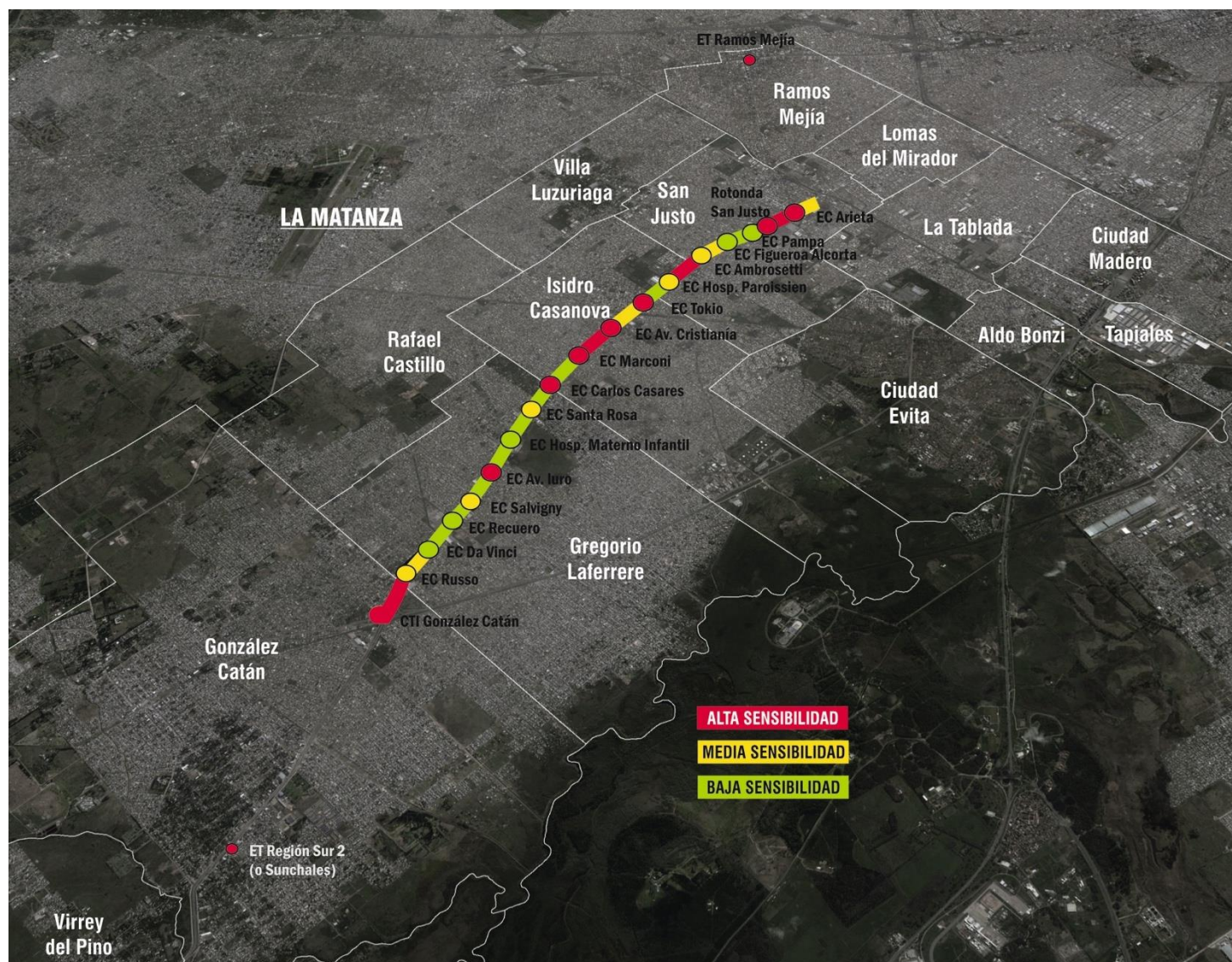


Figura 70. Sensibilidad de espacios involucrados en el proyecto con obras

2.8 ACTORES SOCIALES

A continuación se presenta un listado de actores sociales que se encuentran vinculados al Proyecto y/o que se encuentran en el área de estudio del proyecto. Este listado no es exhaustivo, se creó a partir del relevamiento de fuentes secundarias. Esto implica que pudiera haber actores que no se encuentran en este listado.

En las tablas a continuación se identificaron con un asterisco (*) aquellos actores que participaron de los Talleres Informativos y Participativos desarrollados en Octubre de 2014. Estos Talleres fueron convocados y organizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de La Matanza y desarrollados físicamente en el Salón Malvinas Argentinas en el edificio central de la Municipalidad en la localidad de San Justo. Luego, con dos asteriscos (**) se detallan aquellos actores que participaron en el Taller desarrollado el 12 de Marzo de 2015 en el Salón de recepción en el edificio de la Delegación Descentralizada González Catán Sur, de la Municipalidad en la localidad de González Catán.

Para la confección de este listado se ha consultado la información vinculada a las siguientes páginas:

- Ministerio del Interior y Transporte: mininterior.gov.ar
- Secretaria de transporte: transporte.gov.ar
- Unidad Ejecutora Central: uec.gov.ar
- Vialidad Nacional: vialidad.gov.ar
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios: minplan.gob.ar
- Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires: mosp.gba.gob.ar
- Cámara de Industria, Comercio y Profesionales (CICyP) Isidro Casanova: isidrocasanova.net/camaradecomercio
- Cámara de Transporte de la Provincia de Buenos Aires: camaradetransporte.com.ar

Tabla 39. Identificación de actores claves según jurisdicción y pertinencia nacional y provincial.

Actores claves				Pertinencia
Categoría	Institución/ Organización	Dependencia	Referente	
Áreas de Gobierno Nacional	Ministerio del Interior y Transporte	-	Aníbal Florencio Randazzo (Ministro)	Unidad Ejecutora Central
		Secretaría de Transporte	Alejandro Ramos (Secretario)	Es el organismo que está a cargo del transporte terrestre. Supervisa su cumplimiento y propone el marco regulatorio destinado a su ejecución.
		Subsecretaría de transporte automotor	Edgardo Omar Colombini (Subsecretario)	Intervenir en la ejecución y elaboración de las políticas, planes y programas referidos al transporte automotor de carga y de pasajeros, interno e internacional. Interviene en la planificación y estructuración de transporte en el AMBA.
		Comisión Nacional Reguladora de Transporte (CNTR)	Fernando Rodrigo Manzanares (Interventor)	Controla y fiscaliza el transporte terrestre de jurisdicción nacional. Tiene competencia en el transporte automotor de pasajeros urbano (de las líneas 1 a la 199) e interjurisdiccional de media y larga distancia. Ejerce el poder de policía en materia de transporte.
		Unidad Ejecutora Central	Pablo Barone* (Coordinador General Adjunto Programa de Transporte y Obras) Carlos Alberto Díaz (Coordinador General Adjunto Programas Federales con Organismos Financieros Internacionales)	Es la unidad a cargo de la realización de los proyectos de transporte con financiamiento nacional/internacional.
	Secretaría de Obras Públicas-Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios	Vialidad Nacional	Ing. Jorge Gregorutti (Gerente de Obras y Servicios Viales)	Organismo descentralizado. Controla el proceso constructivo de las obras contratadas o concesionadas incluyendo todo lo inherente al equipamiento vial. Jurisdicción sobre la Ruta Nacional 3 sobre la que se ejecutará parte de la traza del BTR.
Áreas de Gobierno Provincial	Ministerio de Infraestructura	-	Alejandro Arlía (Ministro)	Determina las políticas necesarias a la planificación, ejecución y control de obras públicas, urbanismo, vivienda y prestación de servicios públicos. Efectúa la planificación y programación de las obras públicas de jurisdicción provincial, en consulta con los municipios en los que se desarrollen.
		Subsecretaría de Obras Públicas	Walter Saracco (Subsecretario)	Programa, proyecta, construye, controla y mantiene la infraestructura pública de la provincia.
		Dirección Provincial de Vialidad	Ricardo Curetti (Administrador General)	Efectúa la programación, proyecto y ejecución de todas las obras de equipamiento social de los planes de obras de la provincia de Buenos Aires o con Financiamiento externo. Promueve convenios o programas de coparticipación con municipios. La traza del BRT intersecta con rutas provinciales.
	Secretaría de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos	Agencia Provincial de Transporte	Lic. Alberto Javier Mazza (Director Ejecutivo)	Planifica, ejecuta y controla las obras públicas, del urbanismo y la vivienda en la provincia.
Organización Civil	Cámara de Transporte de la Provincia de Buenos Aires	-	Norberto Osvaldo Canegallo (Presidente)	Representa a los empresarios del sector de transporte de pasajeros en colectivo a fin de contribuir a resolver problemas, elaborar propuestas para que el accionar de las autoridades no afecte la actividad.
	Movimiento Nacional de Trabajadores Cartoneros y Recicladores - MOCAR-	-	Walter Blanco (Presidente) Oscar Montiel (Referente)	MOCAR agrupa trabajadores cartoneros y recicladores implicados en el área de estudio del presente Proyecto.
	Federación de Cooperativas de Trabajo para una Nueva Argentina (Fecootrana)	-	José Montenegro (Presidente)	Agrupa cooperativas de transporte social, tratamiento de residuos, carreros, mecánica y comunicación, implicadas en el área de estudio del presente Proyecto.

Tabla 40. Identificación de actores claves según pertinencia municipal.

Actor clave			Pertinencia
Categoría	Institución/ Organización	Referente	
Ejecutivo	Intendencia La Matanza	Fernando Spinoza (Intendente)	El proyecto involucra la jurisdicción municipal e impactos tanto positivos como negativos afectarán a este municipio.
		Claudio Grasso* (Secretario de Gobierno)	El proyecto involucra la jurisdicción municipal e impactos tanto positivos como negativos afectarán a este municipio.
	Secretaría de Planeamiento Estratégico de La Matanza	Aníbal Stella * (Secretaria)	Asiste al ejecutivo municipal en la determinación de políticas y estrategias de desarrollo, gestiona la elaboración de planes y programas municipales.
	Secretaría de Planeamiento Urbano La Matanza	Edith Vianni * (Secretaria)	Diseña le implementa as políticas de planificación urbana que a través de una planificación estratégica promuevan la transformación e las condiciones de la calidad urbana del municipio. También se encuentran vinculados con la elaboración de normas constructivas y de protección de áreas urbanas.
	Subsecretaría de Obras Públicas La Matanza	Omar Lacoste* (Subsecretario) Carlos -- (encargado) **	Programa, proyecta, construye, controla y mantiene la infraestructura pública municipal. Participó en Taller de marzo de 2015
	Secretaría de Medio Ambiente La Matanza	Karina Rocca* (Secretaria)	Regula y establece las normas de la gestión ambiental urbana. Define y establece políticas que le permiten orientar y mejorar la calidad ambiental municipal.
	Secretaría de Ciencia, Tecnología y Políticas Educativas La Matanza	Lic. Antonio Colicigno* (Secretario)	Promociona y desarrolla el sistema educativo municipal.
	Concejo de los Chicos y Jóvenes de La Matanza	Nadia Ramos* (Referente)	Es el espacio de discusión para definir lineamiento y políticas públicas respecto a infancia y adolescencia. Promueve y protege los derechos de niños y jóvenes de forma transversal en todos los aspectos.
	Defensora del Pueblo La Matanza	Silvia Caprino* (Defensora)	Garantiza los derechos de la población ante los poderes ejecutivo, legislativo y judicial en el municipio.
	Subdelegación Rafael Castillo	Miguel Leiva* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de Rafael Castillo.
	Subdelegación Laferrere	Marcelo Roca* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de Laferrere.
	Subdelegación González Catán Sur	Jorge Benítez* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de González catán Sur.
	Subdelegación González Catán Este	Jorge Gómez* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de González Catán Este.
	Subdelegación Virrey del Pino Norte	Adriana Purita* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de Virrey del Pino Norte.

Actor clave			Pertinencia
Categoría	Institución/ Organización	Referente	
	Subdelegación Virrey del Pino Sur	Martín Corena* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de Virrey del Pino Sur.
	Subdelegación Isidro Casanova	Ricardo Fernández* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de Isidro Casanova.
	Subdelegación Ramos Mejía	Omar González* (Subdelegado)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de Ramos Mejía.
	Subdelegación San Justo	Sin datos	Sin datos
	Subdelegación Lomas del Mirador	Sin datos	Sin datos
	Región Municipal Descentralizada Sur de González Catán	Neda Abella* (Directora)	Representa al ejecutivo municipal en la localidad de González Catán.
Legislativo	Honorable Concejo Deliberante Municipio de La Matanza	Miguel Ángel Bampini (Presidente)	Sanciona las Ordenanzas y disposiciones que el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad debe hacer cumplir. Representa a las distintas fuerzas políticas (partidos políticos) de acuerdo al porcentaje de votos obtenidos.
Transporte	Secretaría de Tránsito y Transporte de La Matanza	Lic. Leticia Piris* (Secretaría)	Es la secretaria del ámbito municipal involucrada en la planificación y ejecución del BRT en La Matanza. Participación en la convocatoria y coordinación de los Talleres de Consulta y Participación.
Salud	Hospital Interzonal General de Agudos Dr. Diego Paroissien	Director ejecutivo	Institución de salud involucrada en el proyecto como frentista de la traza, localidad isidro Casanova.
	Hospital Materno Infantil	Sin datos	Institución de salud en construcción ubicada en la localidad LaFerrere.
Educación	Escuela Privada N°2186 “Gregorio de la Ferrere”	Directivos	Institución de educación privada presente en la traza del proyecto en la localidad LaFerrere involucrado en el espacio de estación Salvigny.
	Escuela pública EPB N°28 y ESB N°88	Directivos	Institución de educación pública involucrada en la traza del proyecto en el tramo entre estaciones Da Vinci y P. Russo, localidad de LaFerrere.
	Universidad Nacional de La Matanza	Prof. Dr. Daniel Eduardo Martínez (Rector)	Institución de educación universitaria involucrada en la traza el proyecto en la localidad de San Justo.
	Jefatura Regional de Educación	María Hayet **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Jefatura de Región 3	Marcela Fabiana Medina (Inspectora de Educación Primaria Zárate) **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Jefatura de Región 3	Karina Mattivi (Inspectora de Enseñanza Primaria) **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Jefatura de Región 3	Liliana Rodríguez (IE Inicial) **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Consejo Escolar	Silvio Maffeo ** Miguel Leiva **	Participó en Taller de marzo de 2015 Participó en Taller de marzo de 2015
	Escuela Técnica N° 10	Antonio Ianiero (Profesor, Director) **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Escuela N° 54	Francisco Limardo (Director – Coordinador Programa Patios Abiertos) **	Participó en Taller de marzo de 2015
Producción	Instituto Municipal de Desarrollo Social (IMDES)		Organismo descentralizado del Municipio de La Matanza creado para facilitar el desarrollo económico local fortaleciendo a sus emprendedores de la economía social, micropymes y pymes con diversas herramientas técnicas y financieras y contribuyendo a la generación de empleo genuino, a fin de reducir el desempleo y la pobreza en el marco de los ejes definidos en el Plan Estratégico La Matanza. Tiene pertinencia en relación a las actividades económicas informales identificadas en la traza (carreros, puestos ambulantes, etc.).
	Foro de Obreros y Empresarios (FOBEM)		Espacio de discusión y participación de la Secretaría de producción donde se debaten las políticas públicas del Distrito para el sector productivo.
Patrimonio Histórico, Arqueológico y Paleontológico	Museo Histórico Municipal "Brig. Gral. Don Juan Manuel de Rosas" -Subsecretaría de Cultura y Educación de La Matanza-	Sin datos	Preserva y conserva al conjunto de bienes tangibles e intangibles, considerados valiosos simbólicamente para la comunidad del partido. Tiene conocimientos sobre el posible patrimonio histórico y cultural que pudiera ser afectado por las obras del BRT RN3. Equipo de profesionales del Museo realiza tareas de extracción y conservación de restos fósiles paleontológicos en la esfera municipal.
	Centro de Estudios Históricos de La Matanza (CHLaM)	Sin datos	Conformado por un grupo de vecinos voluntarios de La Matanza tiene por misión la preservación y difusión de la historia del distrito.
Seguridad	Secretaría de Planificación Operativa y Control Comunal	Daniel Roberto Feity (Secretario)	Desarrolla el pleno ejercicio del poder de la policía del Estado Municipal, evaluando, diseñando, generando y ejecutando las estrategias para la prevención y control del cumplimiento de las normas municipales en materia de seguridad, salubridad e integridad de las personas y sus bienes. Puede aportar información respecto a las actividades informales e ilegales presentes en la traza del BRT RN3.
Sindicatos	Unión Tranviarios Automotor (UTA) Zona Oeste	Martín Carrera* y Eduardo Morandi*	Representa los intereses de los trabajadores del sector de transporte público que estará afectado por el proyecto.
	Sindicato Unido de Educadores Técnicos de la República Argentina (SUETRA) La Matanza	Antonio Ianero*	Nuclea trabajadores del sector de educación técnica en todo el país. En el área de proyecto se encuentra la sede ubicada en la localidad de San Justo (La Matanza).
	EEST 4 SUETRA	Adriana D'Addiego (Secretaria) ** Sergio Viñas (Jefe de Área) **	Participó en Taller de marzo de 2015
Organizaciones sociales y civiles	Foro de Seguridad Isidro Casanova	Laura Aragonés * (Presidenta)	Nuclea a habitantes que participan de forma voluntaria a ad honorem como espacio de participación ciudadana del sistema de seguridad pública de la Jurisdicción de la Comisaría Primera de la Policía Distrital Matanza Oeste (Ex 6ta).
	Foro de Seguridad Ramos Mejía	Guillermo Vitale * (Integrante)	Nuclea a habitantes que participan de forma voluntaria a ad honorem como espacio de participación ciudadana del sistema de seguridad pública de la Jurisdicción de la Comisaría Segunda "Ramos Mejía".
	Foro de seguridad Lomas del Mirador	Sin datos	Nuclea a habitantes que participan de forma voluntaria a ad honorem como espacio de participación ciudadana del sistema de seguridad pública de la dependencia policial Segunda Noreste.
	Foro de Seguridad LaFerrere	Alejandro Capobianco (Presidente)	Nuclea a habitantes que participan de forma voluntaria a ad honorem como espacio de participación ciudadana del sistema de seguridad pública de la Jurisdicción de LaFerrere.
	Foro de Seguridad González Catán	Sin datos	Sin datos
	Asociación Civil Transporte Automotor (ACTA)	Sin datos	Representa a empresas operadoras de servicios públicos de transporte colectivo de pasajeros por automotor y a la amplia mayoría de las líneas que operan actualmente en el centro cívico y comercial de San Justo y Ramos Mejía
	San Justo Asociación Civil- Transporte Automotor Trans Ideal San Justo /Bs As Bus	José Troilo* (sin datos)	Sin datos particulares. Participó de los Talleres Formativos y Participativos de octubre de 2014.
	Sociedad de Fomento 20 de Julio	Javier Jorge* (sin datos)	Sin datos particulares. Participó de los Talleres Informativos y Participativos de octubre de 2014.
	Asociación Civil La Casita de los Niños	Nora Correa **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Juventud 22 de Agosto	Alejandro Balmaceda (Coordinador) **	Participó en Taller de marzo de 2015
	Sociedad de Fomento "Las Mercedes" K44	Analia Steffe (Presidenta)**	Participó en Taller de marzo de 2015
	Red Arcoiris	Roxana Leguizamón**	Participó en Taller de marzo de 2015
	CAM 25 de Noviembre y Centro Nazareno	Nadia Méndez (Coordinadora) **	Participó en Taller de marzo de 2015
Empresarial	Cámara de Industria y Comercio La Matanza	Francisco Lamanna (Presidente)	Representa al sector empresarial de la industria y el comercio en todo el ámbito del partido de La Matanza.
	Asociación de Comerciantes e Industrias de Ramos Mejía	Osvaldo Daniel Gilges (Presidente)	Organización sin fines de lucro. Brinda servicios y asistencia a comercios e industrias de Ramos Mejía.
	Cámara Argentina de Industria, Comercio y Profesionales de Isidro Casanova	Alberto Poncelas* (Presidente)	Representa, gestiona y peticona ante las autoridades municipales, provinciales y nacionales toda aquella iniciativa emanada de sus asociados respecto a los intereses de sus asociados en el sector comercial, industrial y profesional de la localidad Isidro Casanova.
	La Vecinal de La Matanza (Líneas 180 y 630)	José Inaci*	Representa empresas de transporte de pasajeros en el partido de La Matanza.

Actor clave			Pertinencia
Categoría	Institución/ Organización	Referente	
		(sin datos)	
	Nuevo Ideal S.A.	Jorge Sequeira* (sin datos)	Empresa de transporte público de pasajeros en líneas de colectivos dentro del partido.
	Almafuerte SACI	Jorge, Gangemi * (Presidente)	Empresa de transporte público de pasajeros en líneas de colectivos dentro del partido La Matanza.
	La Cabaña S.A.	Jorge Stegich* (Presidente) y Ricardo Brack* (Jefe de Tráfico)	Empresa de transporte público de pasajeros en líneas de colectivos dentro del partido La Matanza.
	Club Argentinos de González Catán	Marcos Vila*	Sin datos particulares.
	RM Universal de Rafael Castillo	Miguel Morales*	Sin datos particulares.
Colegios profesionales	Colegio de Ingenieros Prov. De Buenos Aires	Diego Ceraldi, Rubén Suárez **	Participaron en Taller de marzo de 2015

2.9 PATRIMONIO HISTÓRICO, CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

Para la identificación de las áreas sensibles en términos patrimoniales y arqueológicos deben distinguirse, por un lado, el patrimonio cultural ya declarado como tal. El mismo forma parte del stock patrimonial reconocido e individualizado en su protección, por lo cual su existencia física y entorno inmediato resultan un área sensible *per se*.

Aquí se presenta la información en base a la búsqueda de fuentes secundarias. Se consultaron:

- Artículos de revistas científicas,
- Libros publicados sobre patrimonio y registro arqueológico en La Matanza,
- Sitios web oficiales de organismos gubernamentales nacionales, provinciales y municipales.

Es de relevancia mencionar que todas las obras proyectadas se encuentran en espacio público (no hay afectación de inmuebles) y sobre sitios ya intervenidos (arterias viales y veredas/bulevares).

2.9.1 Patrimonios Histórico y Cultural

La Secretaría de Cultura y Educación del Municipio comprende el **Área de Patrimonio Cultural e Histórico** creada en 2007 y de ella dependen: el Museo municipal, Repositorio de fósiles, Archivo histórico y Biblioteca histórica.⁵⁵ En el partido de La Matanza el Museo Histórico Municipal de La Matanza “Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas” es una institución volcada a los estudios arqueológicos y patrimoniales locales. En el Museo existe un Laboratorio de Arqueología, donde se dedican a realizar excavaciones y analizar los objetos rescatados, además en este último trabaja de forma conjunta el repositorio paleontológico “Carlos Rusconi”.⁵⁶

Las actividades específicas que actualmente se desempeñan en este museo (ubicado en la localidad de Virrey del Pino) no se relacionan directamente con la traza del BRT bajo estudio. Sin embargo se detecta en las inmediaciones y sobre el Tramos 2 del BRT (ver denominación en Figura 40) cuatro monumentos históricos que son protegidos por el gobierno municipal y nacional. Abarca el patrimonio declarado como Monumentos Históricos o sitios de interés histórico por la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos (CNMMLH),⁵⁷ Dirección Provincial de Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires⁵⁸ o por el Área de Patrimonio Cultural e Histórico de La Matanza, afectado por la traza propuesta. En cuanto a los edificios declarados Patrimonio involucrados en el tramo entre RN 3 y Ramos Mejía se encuentran:

⁵⁵ Página web de la Secretaría de Cultura y Educación de La Matanza. Disponible en <http://www.lamatanza.gov.ar/Pages/culturayeducacion.aspx>

⁵⁶ Portal del Banco de Experiencias Locales. Área de Patrimonio cultural en el municipio de La Matanza. Disponible en http://bel.unq.edu.ar/modules/bel/bel_see_exper.php?id=908&op=view&cmd=related

⁵⁷ Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. Disponible en <http://www.cultura.gob.ar/museos/comision-nacional-de-museos-y-de-monumentos-y-lugares-historicos/>

⁵⁸ Dirección Nacional de Patrimonio Cultural. Disponible en <http://www.ic.gba.gov.ar/patrimonio/index.php>

- **Edificio central de la Estación Ferrocarril Sarmiento Ramos Mejía:** es considerado patrimonio de la Ciudad, la casona de la estación tiene un valor simbólico muy importante, porque es el eje de la historia de la ciudad, se encuentra ubicada al norte de las vías sobre la calle Dr. Ardoño (conocida como 2da. Rivadavia). El edificio data de 1906 y fue construido por el arquitecto holandés John Doyer (1862-1936). Actualmente funciona como centro cultural abierto al público en general con visitas guiadas para recorrer sus instalaciones. El Museo y Archivo Histórico de La Matanza tiene como objetivo la restauración de la casona y transformarla en un museo. En el 2000, TBA, le otorgó al municipio en comodato, ese edificio con el fin de instalar un espacio que sirva para recordar los inicios de la localidad. La Estación de Transferencia Ramos Mejía se proyecta al sur de las vías sobre la Av. Rivadavia intersección con calle Bolívar.
- **La Casa de La Cultura:** ubicada sobre la calle Belgrano, a metros de la Av. De Mayo en la localidad de Ramos Mejía. La Casa de la Cultura es el principal centro de actividades culturales de la ciudad. La institución que depende del municipio, ofrece variedad de servicios que incluyen cursos diversos, presentaciones de libros, exposiciones recitales. Dentro del mismo edificio se aloja el Teatro Leopoldo Marechal, uno de los más importantes del área metropolitana.
- **Colegio Vilfrid Barón de la Obra de Don Bosco:** ubicado en Ramos Mejía en Av. De Mayo al 1900. El predio fue adquirido por la Congregación Salesiana en 1917. La piedra fundamental fue colocada en 1925 en un acto presidido por el obispo La Plata, Francisco Alberti.
- **Edificio de la Escuela Nº 1 Mariano Moreno:** es considerado como Monumento Histórico por la Ley provincial Nº 11609/1995. Ubicada en Hipólito Yrigoyen entre calle Dr. I. Arrieta y Almafuerte, en la localidad de San Justo.⁵⁹

Es importante remarcar que a lo largo de la traza pueden existir bienes arquitectónicos en pie que por su valor arquitectónico, histórico y/o artístico tienen el potencial de ser declarados como patrimonio cultural, se han señalado aquellos que ya cuentan con protección normada.

2.9.2 Patrimonio Arqueológico

Existe un registro arqueológico que es desconocido actualmente y que puede constituirse como un potencial hallazgo fortuito y de muy baja probabilidad durante la etapa de construcción del proyecto aunque el área donde se emplazará la traza se encuentra densamente antropizada y no se estiman realizar excavaciones de importancia.

Para abordar este registro incierto, se efectuó un análisis de los procesos históricos y post depositacionales que condicionan su existencia y que permitió generar una serie de expectativas de hallazgo. Se distinguieron dos líneas de evidencias diferenciales:

1. *Registro arqueológico prehistórico.* Abarca la evidencia de poblamiento del Holoceno Tardío de la región de la ciudad de Buenos Aires, es decir aproximadamente comprende el período de 2000 a 500 años antes del presente.
2. *Registro arqueológico de momentos históricos.* Abarca la evidencia arqueológica de los siglos XVI a XX.

⁵⁹ Información extraída del portal web del [Sistema de Información Cultural de la Argentina](#) del Ministerio de Cultura de la Presidencia de la Nación.

Siguiendo a Reid (2010)⁶⁰ los yacimientos ubicados sobre el valle, ribera del Río Matanza (desde Villa Lugano hasta su nacimiento), son escasos. No se encontraron registros de poblaciones primigenias libres en el área de La Matanza desde principios del siglo XVII. Sí se conoce según fuentes históricas la presencia de aborígenes reducidos, conchabados, o itinerantes, haciendo trueque del producto de sus cacerías de fauna originaria pampeana (pieles, cueros, plumas) por artículos occidentales (prendas, alimentos, cacharros), pero no sirven a los efectos de esta búsqueda.

Los primeros estudios arqueológicos y etnológicos comienzan a principios de siglo XIX (W. Reid, F. Moreno y E. Zeballos)⁶¹ con la retrospectiva del Río Matanza en general, localizando algún material artefactual, como parte de una investigación más amplia que incluyó a los ríos Luján, Las Conchas, Salado y el arroyo Sarandí.

En el tramo del Río La Matanza en el partido homónimo se relevaron tres campañas:

1. Carlos Rusconi en 1940 (en Reid, 2010) relevó el sur de la estación Querandí confeccionando un inventario del registro cerámico en cuanto a su forma y antigüedad.⁶²
2. Florencio Villegas Basavilbaso desde 1935 a 1940 (en Reid, 2010) registró el material de la zona.
3. Marta Pastore en 1970 (en Reid, 2010) registró tanto artefactos cerámicos como líticos.⁶³ En la misma década Daniel Conlazo (1982) investiga (continuando con los estudios precedentes) el sitio Ezeiza registrando material cerámico, lítico y óseo.⁶⁴

2.9.2.1 Ubicación y caracterización del terreno

El Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, se enfoca sobre la totalidad de la cuenca buscando valorar socialmente el patrimonio cultural y prevenir los impactos sobre los recursos arqueológicos que se han encontrado en sitios correspondientes a las ocupaciones de los Querandíes (Conlazo 2006⁶⁵; Rusconi 1928-1 y 2; 1937):

⁶⁰ Reid, P. J. 2010. "Patrimonio arqueológico La Matanza, un recorrido retrospectivo". Junta de Estudios Históricos - Monday, Jul. 26, 2010 at 5:48 PM. Universidad Nacional de la Matanza. Secretaría de Extensión Universitaria. CARTA INFORMATIVA XVIII de la Junta de Estudios Históricos, Geográficos y Estadísticos del Partido de La Matanza - Septiembre de 2008. Disponible en línea: <http://argentina.indymedia.org/news/2010/07/743014.php>

⁶¹ Reid, Moreno y Zeballos, 1937 "Una Excursión Orillando el Río Matanza", en Sociedad Científica Argentina, Volumen 1, Buenos Aires, 1876. Villegas Basavilbaso Florencio, "Un Paradero Indígena en la Margen Izquierda del Río Matanza, en Relaciones de la Sociedad Argentina Antropológica, Tomo 1, Buenos Aires.

⁶² Conlazo, D. 1982 "Resultados de una Retrospección en el Curso Inferior del Río Matanzas", en ADEHAN N° 1, Ed. Asociación Estudios Históricos Arqueológicos Región Pampeana, Buenos Aires, pp 8.

⁶³ Pastore, M. 1974 "Yacimientos Arqueológicos de la Cuenca – Río Salado y del Río Matanzas" en Actas, IV Congreso de la Cuenca del Plata, R. O. del Uruguay.

⁶⁴ Conlazo, D. 1982 "Resultados de una Retrospección en el Curso Inferior del Río Matanzas", en ADEHAN N° 1, Ed. Asociación Estudios Históricos Arqueológicos Región Pampeana, Buenos Aires, 1982, pp 8.

⁶⁵ Conlazo, D 2006 Los Querandíes. Tras las huellas de su cultura. Daniel Conlazo; María Marta Lucero y Teresa Authié; 1º ed, Buenos Aires.

“La cuenca Matanza Riachuelo se encuentra localizada sobre una terraza estuárica generada durante la última ingresión del mar y a su vez, se inserta dentro de la Pampa Ondulada, la cual posee una superficie litoral plana como consecuencia de la sedimentación de las arcillas marinas del Querandinenses, la que a su vez ha sido superpuesta por diferentes geoformas que se han originado durante la última regresión marina (Rusconi 1937; Frenguelli 1950; Pini et al. 1981; Malpartida 2006; Iriondo y Krohling 2007; Weissel 2012, Weissel y Rodríguez Basulto 2012). Está caracterizada por expandirse debajo de una importante superficie urbanizada y otra roturada y canalizada para la agricultura. La urbanización cubrió su valle característico de pantanos y bañados. Las terrazas bajas y altas que la describían en sus aspectos morfológicos, en la actualidad no llegan a distinguirse debido al crecimiento urbano de las últimas décadas. En términos de Brown (1997) las terrazas, producidas por los factores ambientales que generaron la incisión de un río, son sectores comunes para la ocupación humana (Rusconi 1937; Weissel 2012; Weissel y Rodríguez Basulto 2012).” (Weissel et. al., 2013).⁶⁶

La alta valoración social y económica de la cuenca representó una fuente de atracción de desarrollo industrial colaborando con el proceso de antropización (Elissalde 2011)⁶⁷ que ha conducido a la transformación de la identidad. Desde esta perspectiva de la arqueología del paisaje se considera que la naturaleza como identidad significativa ha sido sustituida por lo humano, por lo antrópico, por la cultura, para predominar esta última sobre la primera; la identidad de la cuenca es fundamentalmente urbana, luego industrial y luego histórica, incluyendo a la naturaleza en esta última. La contribución arqueológica desde las investigaciones del Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires aportan estudios que integran los aspectos culturales y naturales (Weissel y Rodríguez Basulto, 2012).⁶⁸

Los yacimientos encontrados se ubican en lugares puntuales de las riveras de los ríos de la cuenca Matanza-Riachuelo que atraviesan 15 partidos de la Provincia de Buenos Aires. El registro arqueológico es una continuidad en el área metropolitana que ocupa la rivera de los ríos de La Plata, De las Conchas, Luján, Matanzas, Salado y los arroyos Sarandí, Morón, Morales, Maldonado y Las Víboras. No se indican hallazgos en el interior de la llanura en donde la vida del hombre hasta el siglo XIX inclusive era complicada por la dificultad para proveerse de recursos económicos y agua. (Reid, 2010).

El principal yacimiento cercano al área de estudio (BRT RN3) se denomina “Ezeiza” y se ubica en la rivera del curso inferior del Río Matanza. Toma como referencia la Estación Querandí (Km. 15 de la línea ferroviaria Belgrano Sur, ramal González Catán-Estación Buenos Aires) a 1,5 kilómetros al sudoeste de la mencionada estación y a 16 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires, en la orilla izquierda del río, sobre una barranca a una distancia de 200 metros del mismo (Reid, 2010). El terreno, además, asciende desde el curso del río hasta una primera barranca a 150 metros de altura, rematando finalmente en la barranca de 6 metros de altura, donde se halla el yacimiento, teniendo en cuenta la base de la misma. (Bórmida en Conlazo 1982).

⁶⁶ Weissel, Marcelo y Analía García 2013. Identidad y Arqueología en la Cuenca Matanza Riachuelo. III Jornadas de Desarrollo Sustentable de Cuenca Hídricas. IX Jornadas de Desarrollo Sustentable de la Cuenca Matanza – Riachuelo. Universidad Nacional de Lanús. 26 y 27 de septiembre de 2013.

⁶⁷ Página Hypergeo. Antropización por Elissalde, B. Disponible en <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article316>

⁶⁸ Weissel M. y B. Rodríguez Basulto 2012. Arqueología de la Tecnósfera, restauración ecológica y patrimonio cultural en el Riachuelo de Buenos Aires. VI TASS. Encuentro de Teoría Arqueológica Sudamericana. Brasil 2012.

2.9.2.2 Material Encontrado

La retrospección del río Matanza permite decir que los habitantes primigenios del espacio matancero eran cazadores, pescadores, organizados en bandas nómades (Reid, 2010). Se define “Querandí” como:

“un sistema antroponatural configurado sobre la base de una utilización del hábitat extendido entre las costas del Paraná inferior, el Río de la Plata y el pie de las Sierras Centrales, con diferencias biomáticas resultantes de variables, tales como agua, topografía, mediterraneidad, biomasa, interesando el litoral fluvial platense y sus afluentes que fue estable hasta la conquista que, produjo su quiebre con la irrupción del hombre blanco en el siglo XVI.” (Austral, 1990)⁶⁹.

De esta cultura solo quedan los registros artefactuales de los yacimientos arqueológicos que permiten, mediante la comparación con culturas de patrimonio material similar, establecer cuál fue su historia. El material hallado en superficie ha sido escaso, y siempre se encontró al pie de la barranca del río Matanza o sobre sus laderas por acciones de deslizamiento del mismo o de la tierra. El sedimento sobre el que se encuentran depositados se divide en tres estratos: humus, arcilla arenosa y arcilla blancuzca (estratos arianense, aymareense y platense sucesivamente y hacia abajo). (Reid, 2010).

Daniel Conlazo (1940) en sus investigaciones en el yacimiento Ezeiza ubicó tres estratos distintos (las mayores detecciones se hicieron en el nivel I):

- Nivel I: Superior, humus de 40 centímetros de espesor.
- Nivel II: Medio, capa natural arcillosa de 1 metro de profundidad.
- Nivel III: Inferior, gris blanquecina de 1,50 metros de profundidad.

El principal registro artefactual corresponde a cerámica. Todos los especialistas citados aquí encuentran cuatro clases fundamentales de ella. En todos los casos la cocción es deficiente, tienen un espesor de 3 a 10 milímetros, algunas piezas aparecen con agujeros de suspensión realizados antes de la cocción de afuera hacia adentro¹⁹, además de que todas corresponden a la tecnología cerámica por indicación. Se encontraron solo fragmentos y no se encontraron piezas completas o con pocos faltantes. (Reid, 2010).

Tabla 41. Tipología de registro artefactual cerámico. Según Reid, 2010.

Tipo	Descripción
A	Alfarería —cerámica— sin ornamentación, de bordes y formas sencillas.
B	Cerámica con perforaciones o bordes dentados, de los que todos hallaron pocas piezas.
C	Subtipo B: de ornamentos estriados.
	Subtipo C: de ornamentos o trazos continuos.
	Subtipo D: vasos con impresión discontinua e interrumpida.
D	Cerámica, subtipo a lisa, pintada de color rojo.

⁶⁹ Austral, A. 1990 “La Prehistoria Reciente del Área Metropolitana y del Norte de la Provincia de Buenos Aires”, VI Congreso Internacional de Historia Americana de Buenos Aires, Tomo 3, Buenos Aires, 1982, pp 357. Conlazo Daniel, Los Indios de Buenos Aires (siglos XVI-XVII), Ed. Búsqueda Yuchan, Buenos Aires, pp 73.

El segundo registro, en menor cantidad de artefactos, corresponde a artefactos líticos. El tipo de material corresponde a puntas, raspadores, bolas con surco ecuatorial (“bolas” pampas) y otros artefactos y fragmentos. Los materiales usados fueron cuarcita, calcedonia y sílice, ninguno de los cuales es originario de la región. Se estima que provenían de las Sierras de Tandilia-Ventana o de las Sierras Centrales (Córdoba), excepto el sílice (la minoría de ellos) provenientes de la Patagonia Central o de la Mesopotamia (Conlazo, Op. Cit.). El número de artefactos encontrados desde la década del treinta se estima superaría los 5.000. En cuanto al material óseo, este se limita a unos pocos huesos o fragmentos de los mismos provenientes de animales, sin duda relacionados con sus dietas e industrias. (Reid, 2010)

2.9.2.3 Conclusión

El registro arqueológico de la cuenca del río Matanza cuenta con un patrimonio artefactual escaso consistente en artefactos líticos, cerámica, a veces huesos fosilizados (de animales integrantes de su dieta) y su patrimonio tecnológico. No hay enterramientos ni fósiles humanos abandonados aisladamente atribuidos a accidentes, violencia u otra causa. Esto empalma con el hecho de que al ser culturalmente paleoindios o ceramistas (según la periodización de la historia americana adoptada) cazadores-recolectores, su patrimonio cultural se limita al escaso material mencionado.

La materia prima de la industria hallada prueba que los denominados “querandíes matanceros” ocuparon un vasto territorio a causa del nomadismo que llegaría hasta las Sierras Centrales (Córdoba). Por lo tanto el río Matanza constituyó un asentamiento estacional en su continua movilización tras los recursos económicos y tecnológicos de acuerdo a sus ciclos vitales de subsistencia. Se demuestra la convivencia y trueque con culturas de otro tipo lejanas al territorio analizado (desde la guaraní del delta del Paraná hasta los incaizados).

La urbanización acelerada sin control desde los años cincuenta actuó como un factor cultural perturbador, destruyendo yacimientos aún no hallados y/o hallados pero sin la difusión académica correspondiente, debido a la destrucción de la biomasa originaria, la remoción de tierras para la construcción de viviendas, la pavimentación y el de por sí desconocimiento de los nuevos habitantes de la existencia de este patrimonio.

La posibilidad de que se produzcan hallazgos durante la etapa de obra es muy limitada, teniendo en cuenta los antecedentes, la total antropización de los espacios a ser intervenidos y que no se proyectan excavaciones significativas (sólo para apertura de cajas para pavimentar en espacios hoy ocupados por veredas/bulevares).

De todas formas, teniendo en cuenta la limitada existencia patrimonial arqueológica del municipio es que se considera implementar las medidas tendientes a su mayor preservación en caso de ocurrencia, aunque se reitera muy poco probable, de hallazgos.

3. MEDIO NATURAL

En función de las variables climáticas, las características geomorfológicas, las comunidades naturales originales y las particularidades ecológicas, el área del proyecto se encuentra definida dentro de la eco-región Pampa (Brown y Pacheco, 2006) (Figura 71). La misma constituía en el pasado un extenso ecosistema de praderas (Viglizzo et al., 2005).

Esta eco-región puede subdividirse en seis sub-regiones relativamente homogéneas: la Pampa Ondulada, la Pampa Central, la Pampa Semiárida, la Pampa Austral, la Pampa Deprimida y la Pampa Mesopotámica (Viglizzo et al., 2005). La primera es la sub-región que corresponde al área del proyecto.

La Pampa Ondulada ocupa una angosta franja a lo largo de la margen derecha del Río de la Plata y el río Paraná. Recibe esta denominación por la suave ondulación de su terreno producto de la erosión de los ríos tributarios del Río de la Plata, que han excavado valles amplios y poco profundos por los que se deslizan describiendo meandros. Los valles, formados por los aluviones de los ríos, son fácilmente inundables debido a que están apoyados sobre bancos de tosca que impiden la infiltración y además porque se encuentran casi a nivel del Río de la Plata donde desembocan.

Las plantas que dominaban el paisaje original de la Pampa Ondulada eran herbáceas que conformaban el pastizal pampeano (Faggi et. al., 2001). Pero la intensa modificación antrópica que ha experimentado esta región ha provocado que en la actualidad casi no se hallen parches del ecosistema original.

La calidad del suelo y el clima de la región propiciaron un intenso desarrollo agropecuario. La vegetación original fue fuertemente modificada con la instalación de cultivos y pasturas, y la fauna autóctona se vio intensamente afectada por las modificaciones del paisaje y la incorporación de ganado (Faggi et. al., 2001). Asimismo, el crecimiento demográfico que experimentó esta zona en las últimas décadas culminó con un crecimiento explosivo y desordenado, quedando así conformada la extensa Región Metropolitana de Buenos Aires. Como consecuencia, son muy pocas las áreas naturales que se pueden identificar actualmente en la región.

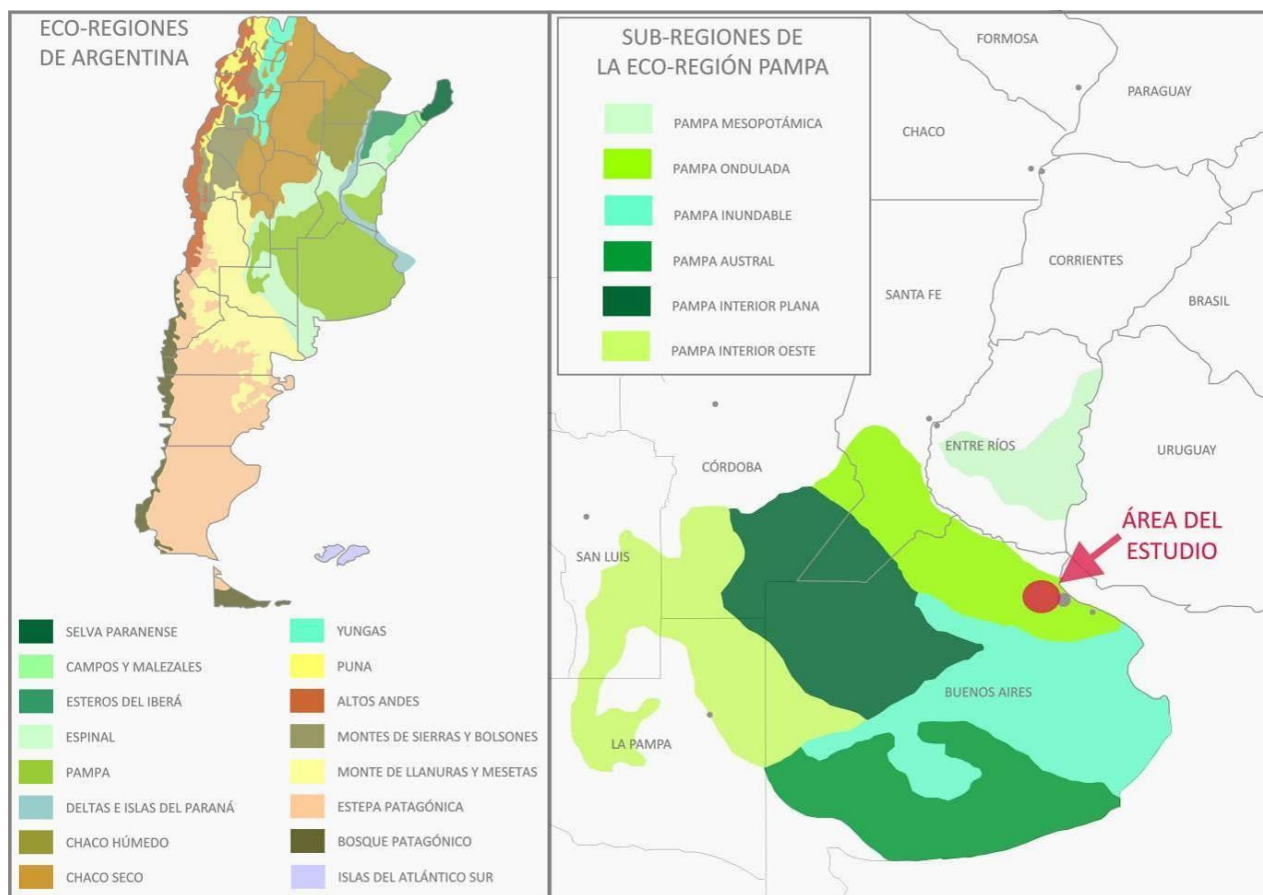


Figura 71. Eco-regiones de Argentina identificadas por Brown y Pacheco (2003). Detalle de las sub-regiones de la eco-región Pampa.

3.1 CLIMATOLOGIA

El área del proyecto se encuentra ubicada en una zona de clima tipo Mesotermal húmedo (Templado húmedo) Cfw'a, según la clasificación climática de Koeppen modificada (Pereyra, 2003). En promedio, las temperaturas medias anuales son mayores a los 18°C, presentando una variación de 20°C en enero y alrededor de 10-12°C en junio, con un amplio período estival, perfil típico de los climas templados, donde las diferencias más pronunciadas corresponden al monto y régimen de las precipitaciones. Los inviernos no son muy rigurosos, pero el elevado contenido de humedad produce una sensación térmica considerablemente inferior. Sin embargo, es notoria la variación entre el clima interior de las grandes ciudades circundantes como Buenos Aires y el de la ribera (Ereño, 2002).

La relación tierra-agua es muy desproporcional en el hemisferio sur, siendo de 10-90 % respectivamente a los 30° latitud sur. Por lo tanto, la oceanidad cobra gran importancia en la determinación del clima de esta región. La presencia del mar ejerce una importante acción moderadora, disminuyendo la amplitud térmica diaria y anual. La influencia oceánica es máxima en las zonas costeras. Por su condición de planicie abierta no hay restricciones a la influencia de los vientos húmedos del anticiclón del Atlántico Sur, que son atraídos con mayor frecuencia en el verano cuando por las bajas presiones que caracterizan el área en esta estación.

La temperatura media anual es de 17 °C, siendo enero el mes más cálido, con una temperatura media mensual de 23 °C, y julio el mes más frío, con una media de 11 °C (Camilloni y Barros, 2004).

El clima de la región está dominado por el centro anticiclónico semipermanente ubicado sobre el océano Atlántico Sur que provoca que los vientos más frecuentes de la región sean los provenientes del cuadrante N-E (Camilloni y Barros, 2004).

La velocidad del viento tiene gran variabilidad dentro de la región. En general, las mayores velocidades se observan durante el verano y las mínimas en el invierno. Con respecto a la dirección de los vientos, en verano la dirección más frecuente corresponde a la del sector NE-E, mientras que en invierno aumenta la frecuencia de vientos provenientes del sector S-O (Camilloni y Barros, 2004).

Las precipitaciones en la costa de la región están influenciadas por los sistemas de vientos del océano Atlántico, que generan un gradiente que disminuye de este a oeste. El valor medio de precipitaciones es de 1.100 mm anuales, registrándose los valores mínimos entre junio y septiembre y los máximos entre noviembre y abril (Camilloni y Barros, 2004). Hacia la costa, la distribución de las precipitaciones tiende a ser más homogénea (tipo isohigro).

Además de los vientos permanentes provenientes del anticiclón del Atlántico Sur, dentro de la región circulan vientos locales, que producen efectos regionales, entre los que se destacan la Sudestada, el viento Pampero y el viento del Norte.

La Sudestada es un fenómeno climático que se caracteriza por la ocurrencia de vientos provenientes del sector SE, que soplan con persistencia regular y con intensidades de moderadas a fuertes. Esta situación afecta principalmente a la zona del Río de la Plata, (sur de Entre Ríos y noreste de Buenos Aires), y está generalmente acompañada por temperaturas relativamente bajas y generalmente precipitaciones de variada intensidad (Kreimer et al., 2001).

Hace su aparición cada vez que los vientos emitidos por un centro de alta presión ubicado en el norte de la Patagonia convergen hacia un centro de baja presión ubicado en el sur del Litoral o sobre el Uruguay. Estos vientos provenientes del sector SE, atraviesan la región con velocidades de 20 a 40 km/h, en el caso de las sudestadas leves, y con más de 70 km/h en los casos más intensos (Kreimer et al., 2001).

Simultáneamente, el centro de baja presión ubicado sobre el Litoral, produce el ingreso de aire cálido y húmedo proveniente del norte. Al confrontarse estas dos masas de aire, se profundiza la depresión, intensificándose la circulación del viento del sector SE, y generándose lloviznas, lluvias y en ocasiones, tormentas eléctricas.

La Sudestada provoca inundaciones en las costas argentinas del Río de la Plata y el sur del Litoral. Estas inundaciones se deben a que por la acción del viento del SE hay acumulación de agua sobre las costas que impide que los ríos puedan descargar normalmente sobre el Río de la Plata. Esta situación se ve agravada por el aporte adicional de agua que tienen estos ríos debido a intensas precipitaciones que acompañan al fenómeno.

Según un análisis de 20 años realizado por Celemín (1984), las sudestadas ocurren casi exclusivamente entre abril y diciembre, siendo el período con mayor frecuencia de sudestadas entre julio y octubre. Las sudestadas fuertes (con ráfagas de viento superiores a los 54 km/h) ocurren preferentemente entre marzo y octubre, y junio es el mes con la mayor frecuencia de las mismas.

El viento Pampero es frío, fresco o templado según la estación del año en que sople, pero siempre seco. Proviene del sector S o SO y ocurre principalmente en verano.

El Pampero se origina en el sur de la Patagonia, con el ingreso una masa de aire frío y seco que penetra al país desde los 37° latitud sur. Este viento avanza a gran velocidad a causa del fuerte gradiente existente en el centro de alta presión que se localiza en el océano Pacífico y el centro de baja presión del noroeste.

Llega a la provincia de Buenos Aires después de un prolongado período de viento del norte o el noreste, cuando la misma se encuentra cubierta por una masa de aire cálido y húmedo. Luego de un período de aumento constante de la temperatura y la humedad, el cielo pierde limpidez, disminuye la presión y aumenta la temperatura, generando una sensación de incomodidad, hasta que se produce la entrada de la masa de aire frío que provoca un rápido descenso de la temperatura y aumentando de la presión.

Como la llegada del Pampero es precedida por un frente frío bien definido, los procesos meteorológicos asociados al mismo, hacen que la fase inicial del Pampero este caracterizada por ráfagas de viento muy intensas. Con la llegada del frente también se producen precipitaciones debido al ascenso frontal de las masas de aire producto de la convergencia de las dos corrientes de aire, esto puede ir asociado a tormentas eléctricas en el período estival.

En la zona del Río de La Plata provoca la acumulación de agua en la costa uruguaya, dejando al descubierto una gran playa en la costa argentina.

El viento Norte es un viento cálido y húmedo, que genera incomodidad. Se origina con la instalación del anticiclón subtropical semipermanente en el sur de Brasil, extremo noreste de Uruguay y sudeste de Misiones, que determina la entrada a nuestro país de aire tropical cálido. Se genera entonces, un centro de baja presión en el noroeste argentino. Este sistema de baja presión permite la entrada de aire cálido hacia al sur, hasta el norte de la Patagonia.

La persistencia del viento Norte determina un tiempo muy caluroso y extremadamente húmedo, que abarca gran parte del país y persiste por varios días consecutivos.

A continuación se presentan los datos más sobresalientes del análisis climático del área de estudio en base a los datos estadísticos del Servicio Meteorológico Nacional correspondientes al período 2001-2010 para la estación meteorológica más cercana. De esta manera, se ha utilizado los datos de la estación meteorológica del Servicio Meteorológico Nacional: Ezeiza Aero (34,49° S - 58,32° O), localizada a una distancia promedio de 10 km de la traza del proyecto (Figura 72).

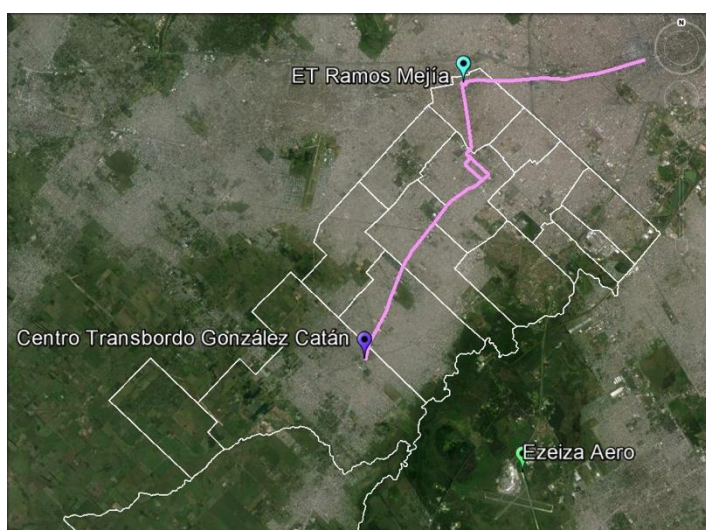


Figura 72. Ubicación de la estación meteorológica del Servicio Meteorológico Nacional más cercanas a la traza del proyecto

La temperatura media anual es de 16,9 °C, alcanzando 17,5 °C. La temperatura máxima media anual es de 22,6 °C, y la temperatura mínima media anual es de 11,4 °C.

En la Figura 73 se presenta la marcha anual de las temperaturas medias mensuales de Ezeiza para el período correspondiente. Las mismas siguen el ritmo estacional típico de las zonas templadas. Enero es el mes más cálido, registra una temperatura media mensual de 24,2 °C; y julio, el mes más frío, con 9,4°C.

Las temperaturas máximas y mínimas medias siguen el mismo patrón estacional que las temperaturas medias. La temperatura máxima media mensual más elevada corresponde a enero (30,4 °C). La temperatura mínima media mensual más baja corresponde a julio (5,3 °C). La amplitud térmica anual, calculada a partir de las temperaturas medias mensuales para, es de tan solo 14,1 °C.

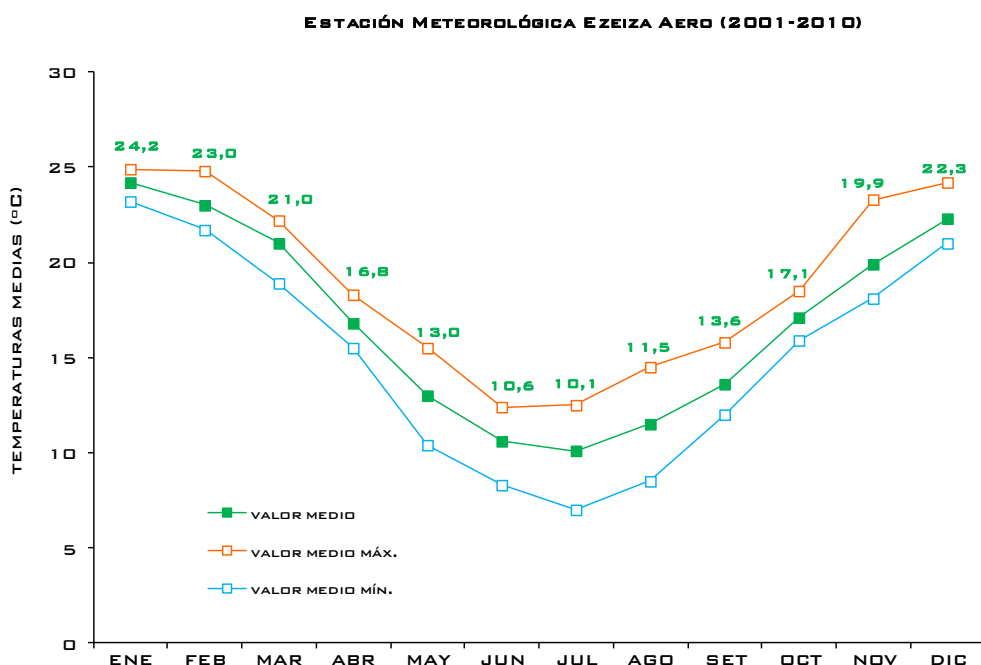


Figura 73. Temperaturas medias mensuales. Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

El valor medio anual de precipitaciones acumuladas en Ezeiza es de 1072,5 mm, y la frecuencia media anual (la cantidad de días con precipitaciones mayores a los 0,1 mm) es de 126 días con precipitaciones.

Los valores medios mensuales de precipitaciones acumuladas (Figura 74), presentan un leve patrón estacional, siendo mayores para los meses más cálidos (entre septiembre y marzo) y menores para los meses más fríos (entre mayo y agosto). El principal contraste radica en las diferencias existentes entre los valores mensuales de los meses más húmedos y el resto de los meses húmedos, siendo febrero (156 mm) y marzo (141,6 mm) los meses más húmedos.

Mayo y junio son los meses más secos, con valores medios de 57,3 y 42,6 mm acumulados, respectivamente.

En cuanto a las frecuencias de las precipitaciones, no se observa una estacionalidad evidente (Figura 74). Sin embargo, junio, el mes más seco, es uno de los meses que presenta la menor frecuencia media mensual (6,7 días), y marzo, uno de los meses más húmedos, es uno de los que presenta la mayor frecuencia media mensual (9,4 días). Noviembre es el mes que presenta la mayor frecuencia en Ezeiza (9,5).

En la Figura 75 se observan los valores medios, mínimos y máximos mensuales de precipitaciones acumuladas en Ezeiza.

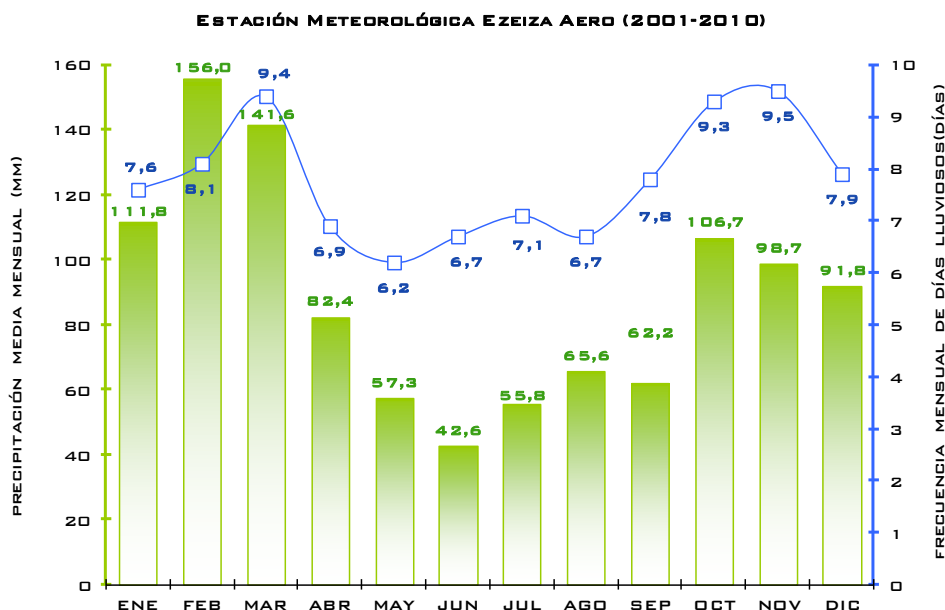


Figura 74. Precipitaciones medias mensuales acumuladas y frecuencias medias mensuales de precipitaciones (> 1 mm). Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

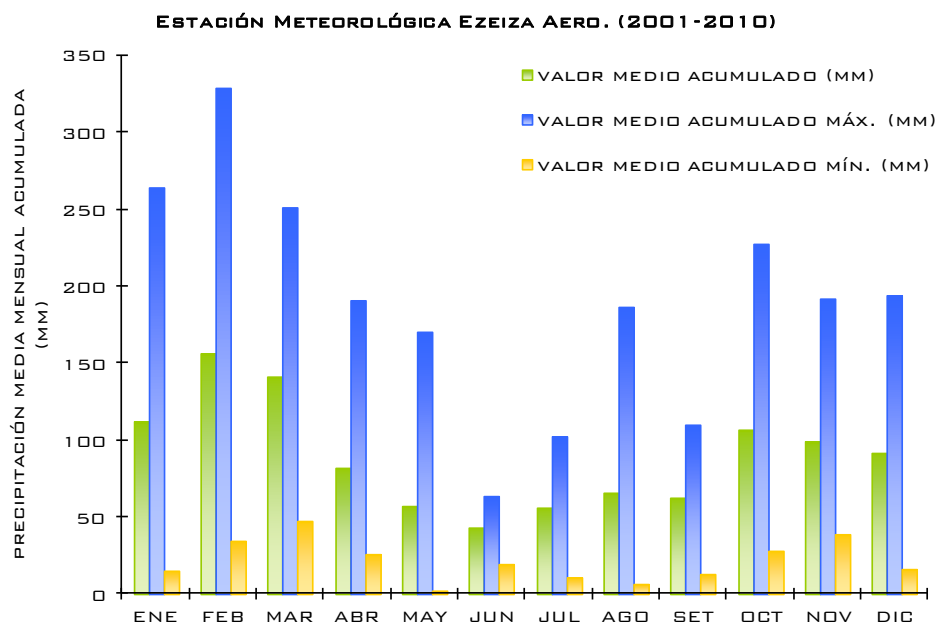


Figura 75. Precipitaciones medias mensuales acumuladas. Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

Para Ezeiza, el valor medio anual de la humedad relativa del aire es de 73,9 %, valor bastante cercano a la saturación.

Los valores medios mensuales varían levemente a lo largo de los distintos meses del año, siendo los meses de otoño e invierno (de marzo a agosto) los que registran los valores más altos, y los meses de primavera y verano (de septiembre a febrero) los que registran los valores más bajos. Mayo es el mes que presenta el valor máximo de humedad relativa (80,2 %), y diciembre, el mínimo (65,4 %).

La marcha anual de la presión atmosférica media mensual de la estación Ezeiza registra un valor medio anual de 1013,4 hPa. Los valores mensuales presentan una variación estacional inversa a la temperatura. Los meses más fríos son los meses con mayores valores de presión (agosto registra la presión media mensual máxima de 1016,5 hPa), y los meses más cálidos son los meses donde se registran los valores de presión más bajos (enero presenta una presión media mensual mínima con 1009,6 hPa).

Existen distintos eventos meteorológicos críticos que se dan con mayor o menor frecuencia en la región. En la Figura 76 se presentan las frecuencias medias mensuales de los eventos meteorológicos críticos para Ezeiza.

La frecuencia media anual de días con caída de granizo es de 1,8. Los eventos estuvieron distribuidos indistintamente a lo largo del año (enero, marzo, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre).

La niebla es un evento meteorológico que se presenta prácticamente durante todo el año en Aeroparque (menos en diciembre), con una frecuencia media anual de 94,4 días. Durante los meses más fríos (mayo y junio) se registran las frecuencias medias mensuales más altas. Mayo es el mes que presenta la frecuencia máxima (12,2 días).

Las tormentas son un evento habitual que tiene lugar durante todo el año. La frecuencia media anual alcanza los 54,4 días. Las frecuencias medias mensuales muestran estacionalidad aumentando durante los meses de verano y primavera, y disminuyen durante los meses de otoño e invierno. Noviembre y enero son los meses con valor medio máximo (7,3 y 7,1 días).

De septiembre a enero y de marzo a mayo, se registran tempestades de polvo y arena en Ezeiza con frecuencias muy bajas, alcanzando una frecuencia media anual de 1,7 días.

Se registraron heladas en Ezeiza entre mayo y septiembre y noviembre, con una frecuencia media anual de 13,9 días.

El registro de vientos fuertes en Ezeiza pareciera tener una estacionalidad, siendo más frecuentes en los meses más cálidos que durante los meses más fríos. La frecuencia media anual es de 89 días. Y los valores máximos se presentan en noviembre (11,3 días) y enero (10,7 días).

No se registraron días con ventisca para la zona durante el período considerado, mientras que en el caso de la caída de nieve, solo se registró en el mes de julio.

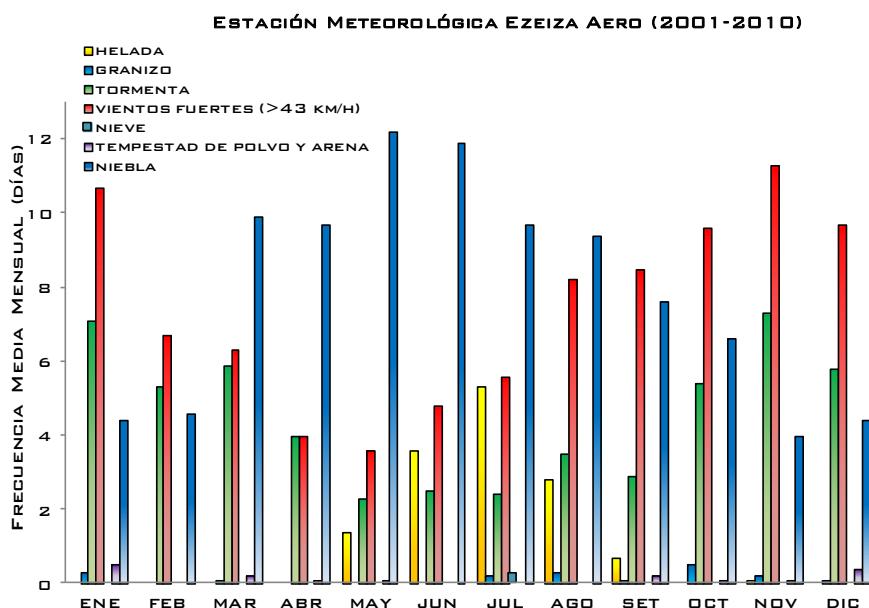


Figura 76. Frecuencias medias mensuales de eventos meteorológicos críticos. Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

Con respecto al estado del tiempo, Ezeiza presenta un valor medio anual de 96,2 días cubiertos al año y 106,9 días con cielo claro.

En cuanto a los valores medios mensuales, se observa que las frecuencias de días con cielo claro no presentan una marcada estacionalidad. En cambio, las frecuencias de días nublados son las mayores durante los meses fríos y menores durante los meses cálidos.

Desde noviembre a abril, se registra mejor tiempo, presentando más días con cielo claro que días con cielo cubierto.

En la Figura 77 se presenta la marcha anual de la velocidad media del viento para la estación de Ezeiza, junto con la distribución anual de la frecuencia de días calmos (en escala de 1000). Y en la Tabla 42 se presentan los valores estadísticos de la velocidad del viento, correspondientes a Ezeiza.

Tabla 42. Velocidades medias mensuales y anuales de los vientos. Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

Estación Meteorológica Ezeiza Aero (2001-2010)													
VIENTOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC	ANUAL
valores medios	13,4	12,5	11,2	10,5	10,3	10,9	11,5	12,5	14,1	13,7	13,9	13,4	12,3
valores medios máx.	16,4	13,7	13,8	11,3	12,5	11,8	12,9	14,3	15,2	15,4	15,5	14,8	12,9
valores medios mín.	11,9	11,3	8,6	8,3	8,4	9,7	9,8	10,1	12,1	11,9	12,1	11,3	11,5

En Ezeiza, la velocidad media anual de los vientos es de 12,3 km/h. Las mayores velocidades registradas en esta estación corresponden al período septiembre-enero. Y el mes que presenta la velocidad media más elevada es septiembre con un valor de 14,1 km/h.

La frecuencia media anual de días calmos registrada es de 69 días/1000. La distribución de la frecuencia de días calmos durante el año presenta cierta estacionalidad para dicha estación, donde los meses más cálidos son los que registran los valores más bajos. La frecuencia media mensual mayor se registra en mayo, con 112 días/1000; y la frecuencia media mensual menor, en septiembre con 41 días/1000.

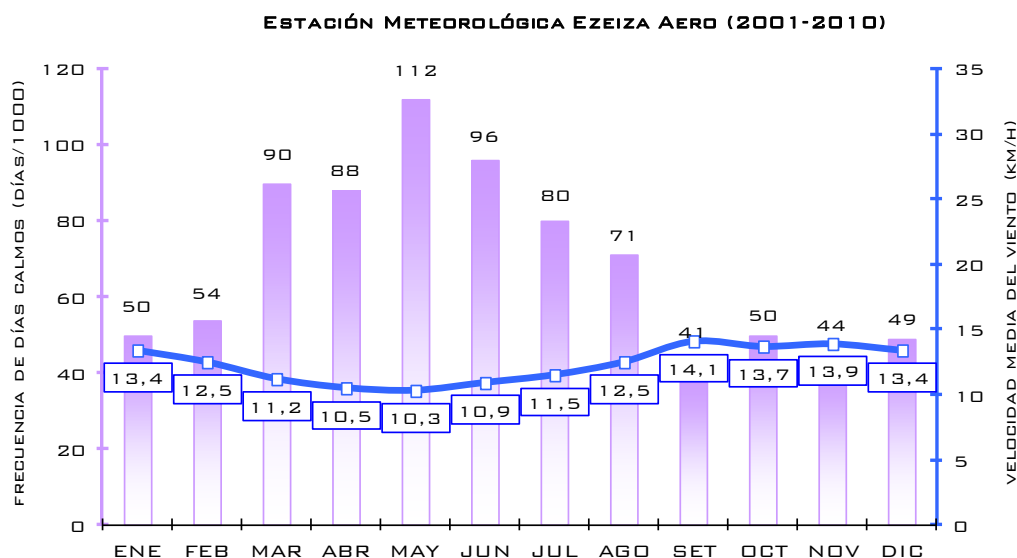


Figura 77. Frecuencias medias mensuales de días calmos y velocidades medias mensuales de los vientos. Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

En la Figura 78 se pueden observar las frecuencias y las velocidades medias anuales de los vientos, segregadas en las ocho direcciones posibles, correspondientes a Ezeiza.

Los vientos más frecuentes son los provenientes del Noreste, con una frecuencia media anual de 221 días/1000. Le siguen los vientos del Sudeste, con una frecuencia de 132 días/1000; y los vientos del Este, con una frecuencia de 127 días/1000.

Los vientos del Noreste y Sudoeste son levemente más intensos a los demás, con valores medios de 12,9 km/h, respectivamente. El resto de los vientos presentan velocidades medias similares.

Por lo tanto, en Ezeiza los vientos más frecuentes son los procedentes del cuadrante N-NE-E. Y en cuanto a sus velocidades, no se presenta ningún cuadrante predominante.

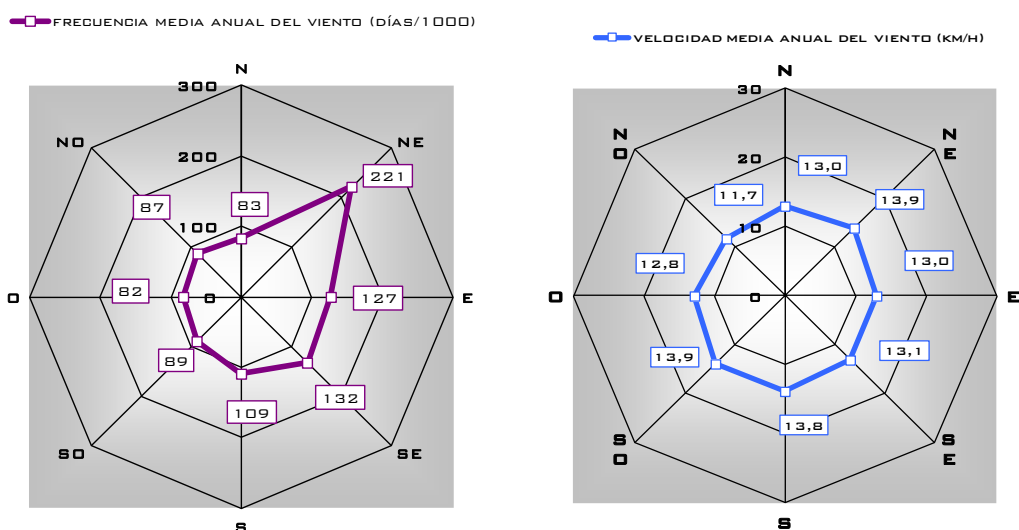


Figura 78. Frecuencias medias anuales y velocidades medias anuales de los vientos, en función de su dirección. Datos del Servicio Meteorológico Nacional. Estación meteorológica Ezeiza Aero. Período 2001-2010.

3.2 GEOLOGÍA

Las características del sustrato geológico influyen en una serie de aspectos entre los que se cuentan la capacidad de infiltración, la capacidad de soporte de fundaciones, la aptitud frente a diversos usos potenciales y otros relacionados con el aprovechamiento geotécnico del espacio urbano.

La zona abarcada en el presente estudio, desde el punto de vista geológico, se encuentra comprendida dentro de la provincia geológica de la Llanura Chaco-Pampeana y fue descrita en base al informe elaborado por Pereyra (2004).

Caracteriza a esta provincia geológica, la más extensa de nuestro país ya que abarca más de un cuarto de la superficie total de Argentina, la casi total ausencia de afloramientos rocosos más antiguos que el Neógeno (menos de 20 millones de años). Limita hacia el sur con la Provincia Geológica de la Cuenca del Salado y, hacia el noreste, ya en Uruguay con el ambiente de basamento antiguo. Por otro lado, y debido a sus características geomorfológicas, la presencia de afloramientos de sedimentos cuaternarios se restringe a los sectores aledaños a los cursos fluviales actuales.

3.2.1 Estratigrafía

La descripción de la estratigrafía del área de estudio se elaboró a partir del análisis de la bibliografía existente, la que incluye estudios de superficie y subsuelo.

En el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires, han sido reconocidas diferentes unidades estratigráficas. La secuencia estratigráfica de edad cenozoica se compone de una serie de unidades sedimentarias que se depositaron en ambientes marinos de baja profundidad y en medios continentales fluviales y eólicos. Lo hicieron sobre rocas del basamento cristalino de edad precámbrica media. Algunas de ellas solo se encuentran en subsuelo, mientras que otras afloran en superficie. Dentro de las primeras, indicadas de más antiguas a más nuevas (y por ende de más profundas a menos profundas) se encuentran: 1) Basamento Cristalino, 2) Formación Olivos, 3) Formación Paraná y 4) Formación Puelche o “Arenas puelches”. Dentro de las segundas: 1) Formación Ensenada (“ensenadense”), 2) Formación Buenos Aires (“bonaerense”), 3) Formación Luján (“lujanense”), 4) Formación Querandí (“querandinense”), 5) Formación La Plata (“platense”), 6) Formación La Postrera (“platense” eólico), 7) Depósitos fluviales recientes (incluyendo al “platense” fluvial), 8) Depósitos palustres y 9) Depósitos deltáicos (Figura 79).

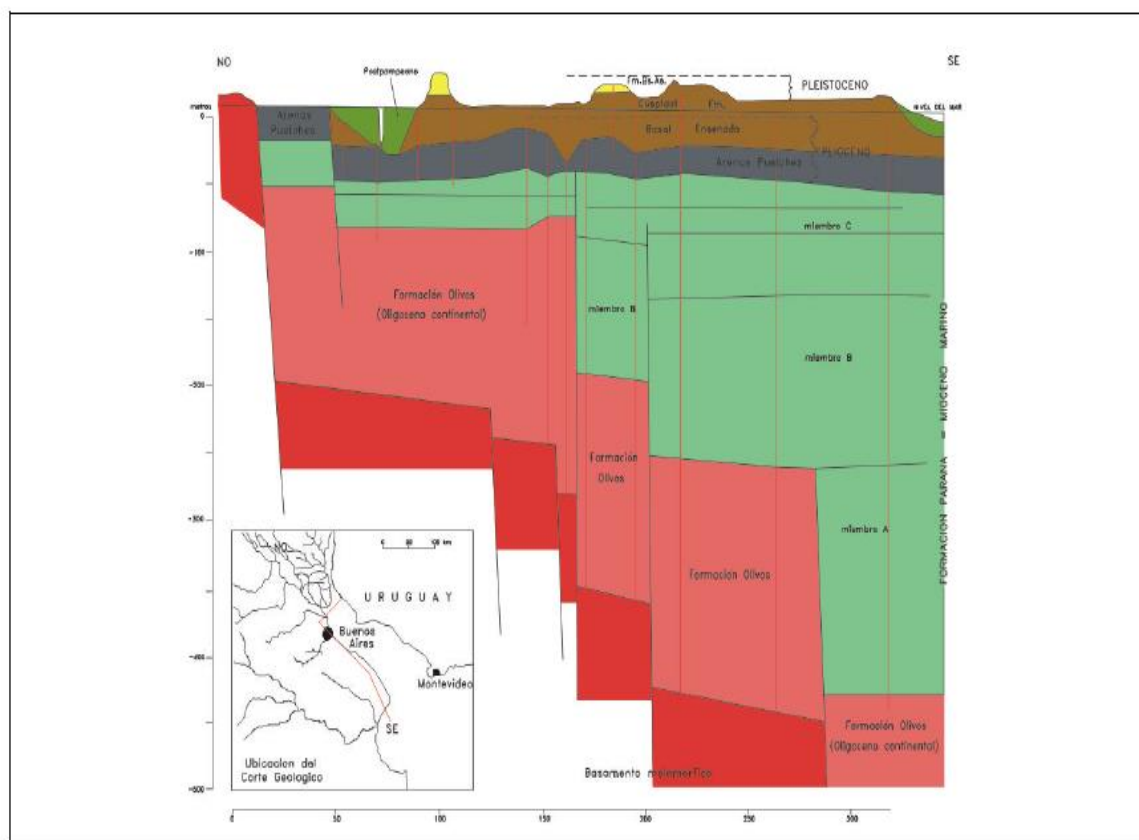


Figura 79. Esquema de distribución de las diferentes unidades geológicas en subsuelo en la región norte de la provincia de Buenos Aires. Fuente: Pereyra, 2004.

En la siguiente tabla se describen la Unidades aflorantes y sub aflorantes en la región del AMBA.

Tabla 43. Unidades estratigráficas. Fuente Pereyra, 2004.

Unidades Estratigráficas	Descripción	Textura	Litología
Depósitos deltáicos actuales	Depósitos de planicie interdistribuitaria deltáica, albardones y point bars	CL-OL-ML-OH	Limos, arenas y arcillas
Depósitos fluviales recientes	Depósitos fluviales	ML-CL-OL-OH	Arenas y limos
Fm. Platense	Depósitos de cordones litorales marinos de la ingresión holocena	CL-ML-GW-GS	Arenas
Fm. Querandí	Depósitos de planicie de marea y albufera de la ingresión holocena	OL-OH-CH	Arenas y limos
Fm. La Postrema	Depósitos eólicos indiferenciados del Holoceno inferior	ML-SM	Arenas y limos
Fm. Lujanense	Depósitos fluviales del Pleistoceno superior-Holoceno inferior	ML-CL-OL-CH	Limos
Fm. Buenos Aires	Depósitos loésicos del Pleistoceno superior	ML-MH-SM	Limos
Ingresión Belgranense	Depósitos marinos antiguos del Pleistoceno superior	CL-ML-GW-GS	Arenas
Fm. Ensenada	Depósito loésico del Pleistoceno inferior	ML-MH-SM	Limos
Fm. Pehuelches	Depósitos fluviales pliocenos	SP	Arenas
Fm. Paraná	Depósitos marinos pliocenos	CH	Arcillas, limos y lentes de arena

A continuación se describen las formaciones más relevantes para los fines de este estudio.

Formación Ensenada (Pleistoceno)

La Formación Ensenada constituye una parte substancial de una serie de acumulaciones que son identificadas de manera informal con la designación de Sedimentos Pampeanos, denominación que agrupa a las formaciones Ensenada, Geosuelo El Tala y Buenos Aires, o según Ameghino (1889) Ensenadense y Belgranense. Frenguelli (1957) por su parte, las denomina Serie Pampaena o Pampiano debido a la similitud que presentan entre sí.

La Formación Ensenada corresponde a la unidad estratigráfica basal y de mayor antigüedad que forma parte de los referidos sedimentos pampeanos. Se compone en su mayor parte de limos cuyos constituyentes son de origen volcánico (trizas vítreas, cuarzo, feldespatos), provenientes de episodios explosivos que ocurrieron en la región andina. Desde esta área, fueron transportados en suspensión por el viento hasta su precipitación y acumulación en la región pampeana.

Esta unidad formacional presenta en su sección superior depósitos calcáreos comúnmente conocidos como bancos de tosca, de notable desarrollo lateral, mientras que en la sección inferior se observan restos fósiles correspondientes a mamíferos de gran porte. En este sentido se destaca la existencia de una asociación de mamíferos que son fósiles guía del piso Ensenadense y que corresponde a la biozona de *Tolypeutes pampaeus daedicuroides* (CNS, 2007).

Estas características sumadas a otras, son indicadoras de un progresivo cambio de las condiciones climáticas durante la depositación de esta formación, que desde la base al techo gradaron de templadas y húmedas a frías y secas. Estas variaciones climáticas han sido asociadas con períodos en los cuales se dieron oscilaciones en los glaciares cordilleranos.

La sedimentación de la Formación Ensenada comenzó en coincidencia con la primer etapa glaciaria de la Patagonia (Yrigoyen, 1993) y se dio a continuación de la culminación de la sedimentación de la Formación Puelches o Arenas Puelches, a la cual sobreyace previa ligera discordancia erosiva.

Con posterioridad al referido proceso glaciario tuvo lugar un lapso de fusión moderada de los hielos continentales, el que es definido como un período interestadial (retroceso suave de la glaciación) que se tradujo en una elevación del nivel del mar. Coincidentemente con este avance marino (ingresión) sobre el medio continental litoral del estuario del Río de la Plata, en el nivel inferior de la Formación Ensenada, y específicamente en la zona correspondiente al ambiente costero, se depositaron los sedimentos marinos del Interensenadense (Yrigoyen, 1993). Estas últimas acumulaciones marinas no serán alcanzadas por las obras relacionadas con el proyecto.

A continuación del Interensenadense se sucedieron en la región andina una serie de ciclos glaciarios e interglaciarios que en el territorio correspondiente a la llanura pampeana se reprodujeron como espacios temporales frío-seco y templado-húmedo, respectivamente. Estas variaciones climáticas profundas no solo dieron lugar a cambios en los ambientes de sedimentación en el margen litoral situado al Este sino además, en la característica de las secuencias que se depositaban en el medio continental.

Geosuelo El Tala (Pleistoceno)

Durante el período final de la sedimentación de la Formación Ensenada, el clima varió hacia condiciones de mayor humedad dando lugar a la generación del Geosuelo El Tala, el que configura un nivel edáfico localizado en el tope de la Formación Ensenada y en la base de la Formación Buenos Aires.

Es por lo tanto un indicador de un cambio en las características climáticas regionales que pasaron de secas y frías a húmedas y templadas en la llanura pampeana, al tiempo que en la región andina se producía un retroceso menor de los glaciares (período interestadial). Debido a la distribución regional que alcanza, se lo considera un definido indicador de la separación de las referidas unidades formacionales.

En los sondeos realizados no ha sido claramente individualizado, aunque es probable que se localice a aproximadamente a una profundidad de entre 6 a 12 m de la superficie del terreno.

Paralelamente con la formación del Geosuelo El Tala, en el ambiente litoral se acumulaban los sedimentos marinos del Belgranense, relacionados con una ingresión marina coincidente con el indicado período interestadial. Esta última unidad, que se integra de restos de moluscos, arenas y limos, no será alcanzada por las obras relacionadas con el proyecto.

Formación Buenos Aires (Pleistoceno)

La Formación Buenos Aires constituye el nivel superior de los Sedimentos Pampeanos, en el tramo del proyecto está cubierta por el tendido urbano. Sobreyace de manera mantiforme a la Formación Ensenada y, al igual que ésta.

En general, la Formación Buenos Aires se integra por una fracción limo dominante respecto a las fracciones arena y arcilla, esta última en porcentajes más abundantes que los presentes en la Formación Ensenada. Estos componentes clásticos fueron acumulados, en su mayor parte, a partir de procesos eólicos bajo condiciones de un clima seco. Esta característica climática queda además indicada por el contenido faunístico que se asocia con la unidad formacional (biozona de *Megatherium americanum*).

Los bancos tienen un color que varía desde castaño amarillento a castaño rojizo hasta verdoso y presentan un aspecto masivo que localmente grada a una estratificación grosera donde abundan las intercalaciones calcáreas que se presentan, en general, como concreciones diseminadas definidas como muñecos de tosca.

Las fracciones de limo se componen de plagioclasa, cuarzo, ortosa y fragmentos de pasta volcánica de composición constante, a diferencia de lo que ocurre con el vidrio volcánico. También presenta carbonato de calcio en porcentajes menores al 1%, los que raramente alcanzan entre el 3% y el 5%. Las referidas características mineralógicas permiten comprobar que la mayor parte de estos componentes clásticos son de origen alóctono, ya que provienen de rocas predominantemente volcánicas del tipo mesosilícicas y básicas, las que solamente están presentes en el ambiente geológico de la cordillera andina.

La Formación Buenos Aires se depositó a lo largo de un lapso temporal durante el cual tuvieron lugar, a escala planetaria, severas variaciones climáticas, las que oscilaron desde temperaturas extremadamente frías donde la temperatura media global descendió aproximadamente 6° con respecto a la media actual, separadas por periodos más cálidos durante los cuales la temperatura media pudo haber sobrepasado los valores actuales.

Durante los periodos fríos, en la región de la cordillera andina situada al Oeste, tuvieron lugar una serie de glaciaciones, las que llegaron a cubrirla totalmente en la zona austral e, incluso, proyectarse más allá del frente cordillerano avanzando sobre el ambiente pedemontano (Malagnino, 1995; Malagnino 2009). Por otra parte, durante los periodos interglaciares, el frente de los lóbulos de hielo retrocedieron profundamente en los valles andinos, incluso hasta posiciones más retraídas que las que presentan los actuales glaciares patagónicos.

Las referidas condiciones climáticas que tenía lugar en la región andina, tuvieron su contrapartida en el área bajo estudio. En ella, durante los periodos fríos las condiciones climáticas dieron lugar a un ambiente hiperárido, frío y extremadamente seco en el cual se acumularon progresivamente los sedimentos loésicos que hasta esta zona eran transportados en suspensión por los vientos desde el Oeste y Sudoeste. Paralelamente, el margen litoral se desplazó hacia el Este ya que el incremento de masas de hielo en las regiones continentales dio lugar a un descenso del nivel del mar. Por otra parte, durante los periodos interglaciares se dio el avance progresivo del nivel marino, situación que dio lugar a depósitos litorales marginales que se interdigitaron con la Formación Buenos Aires.

3.2.1.1 Caracterización geotécnica de los materiales aflorantes

Las unidades estratigráficas aflorantes independientemente de su origen poseen propiedades mecánicas y geotécnicas que permiten agruparlos en cinco grandes conjuntos: 1) Limos y arenas finas inorgánicos, 2) Limos y arcillas inorgánicas con subordinadas facies orgánicas, 3) Arcillas y limos orgánicos e inorgánicos, 4) Rellenos finos y materiales orgánicos naturales y 5) Rellenos heterogéneos. Para la clasificación geotécnica de los materiales superficiales se ha utilizado el Sistema Unificado de Clasificación textural de suelos desarrollado por Casagrande. Esta clasificación contempla tres niveles taxonómicos, con un nivel superior de cuatro clases, uno intermedio de 8 clases y uno inferior, que agrupa a los sedimentos en 15 clases, todos denotados por letras que hacen referencia a la asociación de texturas.

Estas propiedades corresponden a los materiales sedimentarios prescindiendo de las características edáficas de los suelos desarrollados en la parte superficial de los mismos. Las propiedades pedogenéticas pueden modificar las características geotécnicas de los sedimentos, incluso invirtiendo sus previas características. Este aspecto debe ser tenido en cuenta en las obras de ingeniería, para no ocasionar consecuencias no deseadas. Otro aspecto generalmente no tenido en cuenta es la gran variabilidad lateral que pueden mostrar los sedimentos, vinculados a cambios faciales en los ambientes sedimentarios. Asimismo, suelen mostrar gran variabilidad vertical. En la zona del AMBA, como característica propia de los ambientes de planicies loessicas, la presencia de capas de diferentes grados de compactación es un factor central a tener cuenta. Generalmente esta variabilidad vertical se materializa en forma de horizontes edáficos enterrados (correspondientes a paleosuelos) usualmente antiguos Bt (horizontes argílicos) y niveles de “tosca”, correspondientes a horizontes petrocálcicos enterrados y calcretes poligenéticos. Tanto unos como otros suelen limitar severamente la capacidad de infiltración de los materiales.

Los Limos y arenas finas inorgánicos constituyen la unidad dominante e incluyen a los sedimentos loessicos pampeanos (Formación Ensenada y Buenos Aires) así como los sedimentos arenosos “postpampeanos”, incluidos en la Formación La Postrera. Utilizando la clasificación del Sistema unificado americano de suelos, los sedimentos pertenecen a los grupos ML, MH y SM.

Aparece por encima de cotas de 6 msnm y conforma las amplias divisorias. La segunda unidad, los Limos y arcillas inorgánicas con subordinadas facies orgánicas, pertenecen principalmente a los grupos ML, Cl y, en menor proporción al grupo OL. Incluyen a los sedimentos fluviales más nuevos, así como a los sedimentos fluviales más antiguos (“lujanenses” y “platenses”).

Las Arcillas y limos orgánicos e inorgánicos, poseen importante representación areal, disponiéndose por debajo de los 6 msnm, ocupando los tramos cercanos a las desembocaduras de los valles fluviales principales y la planicie poligenética del Río de la Plata. Corresponden a los sedimentos “querandinenses” y “platenses marinos”. Finalmente los Rellenos finos y materiales orgánicos naturales y Rellenos heterogéneos poseen propiedades variables resultado de las mezclas de materiales utilizadas para en su realización, que incluyen materiales de escombros de la construcción, sedimentos pampeanos excavados, materiales refulados de los dragados del Río de la Plata y desechos domiciliarios e industriales.

A modo de conclusión parcial, es posible plantear que los Limos y arenas finas inorgánicos son los materiales aflorantes que poseen menores inconvenientes como materiales de cimentación y las mejores condiciones de drenaje y permeabilidad, mientras que las Arcillas y limos orgánicos e inorgánicos presentan grandes inconvenientes para las cimentaciones, incluyendo proporciones variables de arcillas expansibles y decididamente malas condiciones de permeabilidad. Por lo tanto, todos los terrenos ubicados en cotas inferiores a 6 msnm poseen características desfavorables para la urbanización y la mayor parte de los usos de la tierra que puedan tener lugar en una zona altamente urbanizada.

3.3 GEOMORFOLOGÍA

El proyecto se extiende sobre una superficie de relieve relativo poco importante, caracterizado por superficies subhorizontales a suavemente onduladas.

La mayor parte de la traza y sus áreas aledañas se extiende sobre la unidad geomórfica regional que ha sido definida con el nombre de Planicie Pampeana. La misma también puede ser denominada Terraza Alta (Yrigoyen, 1993) y Llanura Alta (Cavalotto, 1995).

El paisaje actual, comenzó a formarse a fines de la Ingresión Paranaense (Mioceno medio), si bien en el Pleistoceno medio a superior (menos de 0,5 Ma) recién adquirió la mayor parte de sus rasgos actuales. En líneas generales, el paisaje de la Región Pampeana, en este sector, es resultado de la alternancia del proceso eólico y el proceso fluvial, con breves, pero comparativamente de alto impacto geomorfológico, interrupciones locales, debidas a las ingresiones marinas.

Inicialmente la Planicie Pampeana fue una superficie regular subhorizontal pero como consecuencia de la depresión del nivel marino que tuvo lugar durante los últimos episodios glaciarios regionales, los ríos que la surcaban debieron regular sus perfiles de equilibrio de acuerdo al descenso del nivel marino, incrementando en el proceso la erosión vertical. De esta forma se labraron sobre la Planicie Pampeana una serie de cursos principales encajados y sus tributarios que segmentaron parcialmente su continuidad lateral original, dando lugar a un paisaje suavemente ondulado.

En el Corredor Sudoeste BRT las referidas ondulaciones han sido generadas a partir de la acción fluvial principalmente del Río Matanza y sus afluentes.

Las obras asociadas al proyecto no afectarán a la Planicie Pampeana. Debe mencionarse además que el medio natural está actualmente muy modificado por la acción antropogénica que presenta.

El basamento sobre el que se asienta la región es de naturaleza cristalina y corresponde a un desprendimiento del escudo de Brasilia. La región pampásica es una llanura de construcción, esto es, una inmensa cuenca tectónica de hundimiento (graben), paulatina-mente rellenada y nivelada por sedimentos, en su mayoría continentales. Sus pilares laterales (horst) están representados por los bloques rocosos del macizo uruguayo-brasileno, por un lado, y por el arco de las sierras peripampásicas por el otro (ver más adelante hidrología subterránea).

Después de la sedimentación del manto loésico cuaternario, un movimiento epirogénico de los bloques del subsuelo profundo, volvió a revivificar las fallas del graben, determinando en partes reactivaciones erosivas y en otras hundimientos entre bordes salientes, causa principal de la carencia de una pendiente continua en la superficie pampásica y por ende de su indecisión hidrográfica.

El área de estudio corresponde regionalmente al grupo de las planicies en el esquema de las grandes unidades físicas de la República Argentina (Frenguelli, 1946). Entre ellas, se denomina Pampasia a la gran llanura argentina que, con pequeñas interrupciones montañosas, se extiende al E de las regiones montañosas del O y NE argentino hasta los límites de la República, incluyendo la región mesopotámica.

Frenguelli (1946) considera 3 subdivisiones: Pampasia oriental o mesopotámica, central y occidental. La Pampasia Central está separada de la Pampasia oriental por el río Paraná y su límite oriental se completa con el río Paraguay y la costa Atlántica de la provincia de Buenos Aires. El límite N está marcado por el río Pilcomayo y el occidental por una línea imaginaria que bordea el pie oriental de las sierras peripampásicas. Sus bordes a lo largo del Paraná y del océano forman un escalón barrancoso cuya altura en general aumenta de N a S. Desde el borde de este escalón, la superficie de esta sub-región se extiende en forma de llanura en partes muy suavemente ondulada, en otras completamente niveladas, subiendo muy lentamente al N, al S y especialmente al O.

El autor subdivide a la Pampasia Central en 3 zonas paralelas: una mediana, deprimida; otra oriental, baja, y una occidental, alta. En la Pampasia Central baja las fases positivas del movimiento ascensional fueron poco acentuadas y consiguientemente los cauces fluviales son menos profundos y más amplios, con terrazas anchas y poco marcadas, cubiertos por aluviones cenagosos.

Sucesivos movimientos epirogénicos fracturaron el basamento cristalino en dirección aproximada NO-SE. Estos desplazamientos verticales determinaron que el área del Río de La Plata y el actual Delta del Paraná, descendieran y el mar Querandinense ingresara, durante el período Cuaternario, varios cientos de kilómetros.

Los materiales superficiales han sido agrupados en Sedimentos Pampeanos y Post-pampeanos (según el esquema clásico). Estos depósitos conforman el sustrato principal de la ciudad de Buenos Aires y del conurbano bonaerense.

El Pampeano está compuesto predominantemente por facies eólicas, es decir transportadas por el viento y llamadas loésicas (loess y limos loessoides) y cubiertas por diferentes tipos de humus.

Con el posterior ascenso de los bloques fracturados, el mar Querandinense comienza a retirarse dejando sobre las áreas ocupadas gran cantidad de sedimentos marinos que aún pueden observarse.

Tras el retroceso del mar, el nivel de base de los ríos Paraná y Uruguay desciende, lo que determina su avance sobre la planicie constituida por depósitos marinos. La importante carga sedimentaria de origen continental rellena el área, derivando esto en un taponamiento de las vías de escurrimiento y en la posterior apertura de brazos laterales para alivio del cauce principal.

La trama fluvial se encuentra principalmente comprendida dentro de los sedimentos Post-pampeanos. Intercalados entre los sedimentos post-pampeanos, se hallan diferentes niveles de paleo-suelos (suelos antiguos), depósitos marinos y costeros, restos de aquellas ingresiones del mar y que pueden verse en las barrancas de Belgrano y en los cordones de conchilla de la margen derecha del río Matanzas.

Además de las características geomorfológicas originadas a partir de la tectónica regional, los desplazamientos verticales dieron lugar a un conjunto de fallas con orientación general en el sentido perpendicular a la ribera platense. Como producto de esas fallas, se han establecido cuatro bloques tectónicos principales: El bloque Capital, Quilmeño, Platense y Monte Veloz. Estos bloques se encuentran separados por tres fallas: Al norte la falla del río Matanzas-Riachuelo, la intermedia entre Hudson y La Plata y al sur la situada entre Magdalena y Monte Veloz.

Estas fallas constituyen planos de corte que forman peldaños en el basamento, siendo el más elevado el bloque Capital; la sección sur de éste forma parte de lo que se conoce como Pampa Ondulada. Las ondulaciones son bien marcadas con valles de erosión, dando lugar también a una barranca que en algunas porciones es abrupta. La zona muestra además las características de la llanura pampeana con los fenómenos de las zonas bajas y deprimidas.

Aunque con una uniformidad geomorfológica a lo largo de la región, es posible identificar algunas variantes al N y S de la línea de falla del Matanzas-Riachuelo. Ambas cuentan con dos zonas, una alta y otra baja, tienen diferencias locales significativas, siendo la sección sur geomorfológicamente más compleja que la del norte.

En la zona norte pueden describirse como zona alta, la planicie pampeana hasta las barrancas y como zonas baja, el delta. Por su parte en la zona sur comprende: La Terraza Baja (Cappannini y Mauriño, 1966) = Planicie Costera (Fidalgo y Martínez, 1983) y la Terraza Alta (Cappannini y Mauriño, op. cit) = Zona Interior (Fidalgo y Martínez, op.cit).

En general se pueden distinguir:

Baja Terraza (BT) = Planicie Costera (Fidalgo y Martínez, 1983)

- Llano Inundable Costero
- Albardón

Alta Terraza (AT) = Zona Interior (Fidalgo y Martínez, 1983)

- Escalón
- Nacientes de Ríos y Arroyos

Los acontecimientos geológicos ocurridos durante el Cuaternario imprimieron las características geomorfológicas que actualmente presenta la región. El ingreso y regresión del mar Querandinense (ocurridos durante los últimos 1,8 millones de años) removió y destruyó depósitos continentales e incorporó nuevas series sedimentarias en escalones diferenciados que marcan las etapas de retroceso gradual.

Limos y sedimentos loessoides se depositaron hasta en los terrenos más altos. En aquellos sectores donde la erosión fue más intensa asoman afloramientos de conchilla, constituyendo un relicto expuesto de los sucesivos períodos de ingreso marino (en las riberas fluviales particularmente). Con posterioridad, la tectónica moderna (post-platense) sobre elevó la planicie, generando un pequeño escalón excavado por la red de drenaje sobre terrenos post-pampeanos (BT).

Los factores que controlaron la evolución geomórfica de la región en el Cuaternario son:

- 1) Las oscilaciones del nivel del mar (ingresiones-regresiones)
- 2) El depósito de potentes acumulaciones de loess (depósitos eólicos)
- 3) La formación de suelos.

El litoral costero (BT) asciende hacia terrenos pampeanos luego de pasar por un escalón intermedio (AT). El litoral costero sur representa una planicie sedimentaria con un grado de afectación menor de aportes aluvionales respecto del sector norte (Delta), de modo que los efectos de la sudestada suponen el desarrollo de una actividad destructiva más marcada.

3.4 EDAFOLOGÍA

La clasificación de los suelos depende del uso que se le destine a la misma y de la especialidad que la emplea. Así mientras que en las zonas rurales el interés está enfocado fundamentalmente en la aptitud de los suelos para la producción agrícola, en las zonas urbanas el interés está dirigido a su comportamiento en las fundaciones, es decir a sus características geotécnicas. En todo los casos el criterio geológico resulta el primordial ya que el mismo configura un material rocoso suelto, con escasa cohesión ínter granular integrado por partículas minerales diversas. Esta perspectiva, ya fue descripta en el apartado de geología.

Los suelos en la región de estudio, poseen una importante variabilidad espacial. Cappannini y Mauriño (1966) al estudiar los suelos de la zona litoral entre las ciudades de Buenos Aires y La Plata, señalan que la diversidad de los mismos bajo un clima, si bien de condiciones especiales, homogéneo en su distribución, está estrechamente ligada con los caracteres geomorfológicos de la región investigada.

Salvo diferencias a escala local, la zona estudiada por los autores puede ser dividida en dos ambientes geomorfológicos distintos: La terraza alta (TA) y la terraza baja (TB).

Los autores reconocen diferentes tipos de suelos en cada uno de ellos:

- 1.- Suelos de llanura alta (TA)
 - 1.1.- Suelos de las lomadas loésicas
 - 1.2.- Suelos de los escalones
 - 1.2.a.- Interior
 - 1.2.b.- Costero
 - 1.3.- Suelos de las nacientes de ríos y arroyos
- 2.- Suelos de la llanura baja (TB)
 - 2.1.- Suelos del llano inundable costero
 - 2.2.- Suelos de los llanos inundables interiores
 - 2.3.- Suelos del albardón costero

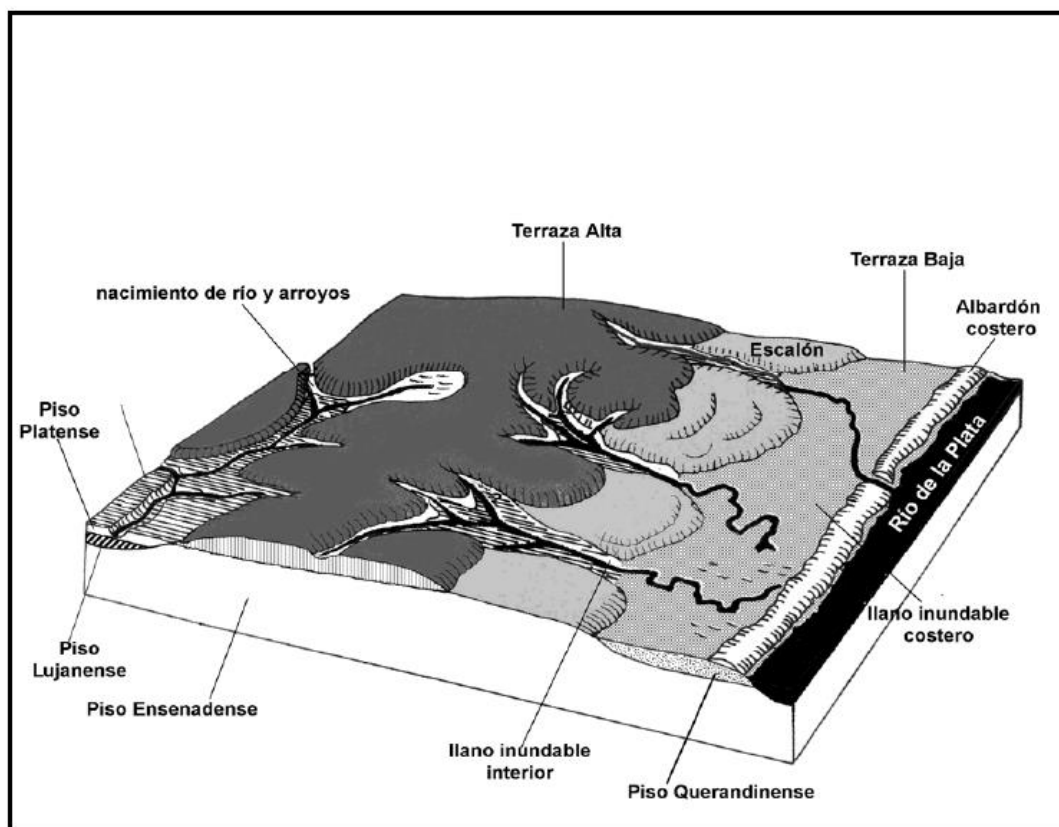


Figura 80. Características geomorfológicas y de suelos de la región entre Buenos Aires y La Plata.
Fuente: Tomado con modificaciones de CONAMBA (1995) sobre el esquema de Capanini y Mauriño (1966)

Suelos de la Terraza Alta

La Terraza Alta se compone de loess y limos pampeanos, relacionados en general con relieves altos, contando con buen drenaje, escurrimiento normal y cubiertos de un tapiz continuo de vegetación herbácea. Dieron lugar a suelos de características bien definidas que, si bien no son completamente iguales, en su mayor parte sólo constituyen variaciones comprendidas dentro de los Argiudoles, con buen desarrollo y altos contenidos de materia orgánica

Los suelos desarrollados a partir de los materiales que componen esta Terraza Alta no ofrecen, en general, mayores problemas en lo que se refiere a las labores agrícolas, salvo en las depresiones cerradas, faltas de drenaje, o en aquellas que, por el sitio bajo en que se encuentran, están ya vinculadas con la Terraza Baja.

Por otra parte, debido a la mayor antigüedad geológica de sus rocas madres y principalmente por el hecho de que el lugar que ocupan no han sufrido fenómenos que hayan impedido el normal desarrollo de los procesos edáficos, los suelos de la TA resultan los que han alcanzado un mayor grado de madurez, es decir, son los más desarrollados edáficamente dentro de la zona estudiada, constituyendo todo un grupo de suelos zonales.

Suelos de la Terraza Baja

Ofrece un panorama completamente distinto, pues sus suelos resultan principalmente de los diversos ambientes sedimentológicos en ella creados como consecuencia de la acumulación de los limos, arenas y arcillas post-pampeanas.

Por lo tanto, los suelos de la Terraza Baja, salvo los relacionados con los cordones conchiles, son predominantemente de carácter hidropédico, ya con evidentes procesos de gleyzación o ya con tendencia a la salinización intensa.

Debido a la edad relativamente mucho menor de sus rocas madres como por las condiciones de inestabilidad en que se realiza el proceso edáfico, generalmente expuesto a las inundaciones y a la acción erosiva de las aguas, siempre acompañadas por fenómenos de sepultamiento o de decapitación de parte del perfil, estos suelos resultan no solamente más jóvenes, sino también menos evolucionados y, por lo tanto, diferenciados escasamente de las condiciones propias de la roca madre.

En general los suelos pueden distinguirse:

1. Las zonas más altas entre las divisorias de las nacientes como asociaciones de argiudols, argialbols y natracualf típicos.
2. Una zona intermedia con asociaciones de argialbol argiacuico, natracualf molico, argiudol acuico y argialbol típico.
3. Las zonas aledañas a los cursos de agua como suelos no bien diferenciados y alcalinos.

Una extensa zona donde los suelos han quedado sepultados y/o removidos por el proceso de edificación y pavimentación urbana.

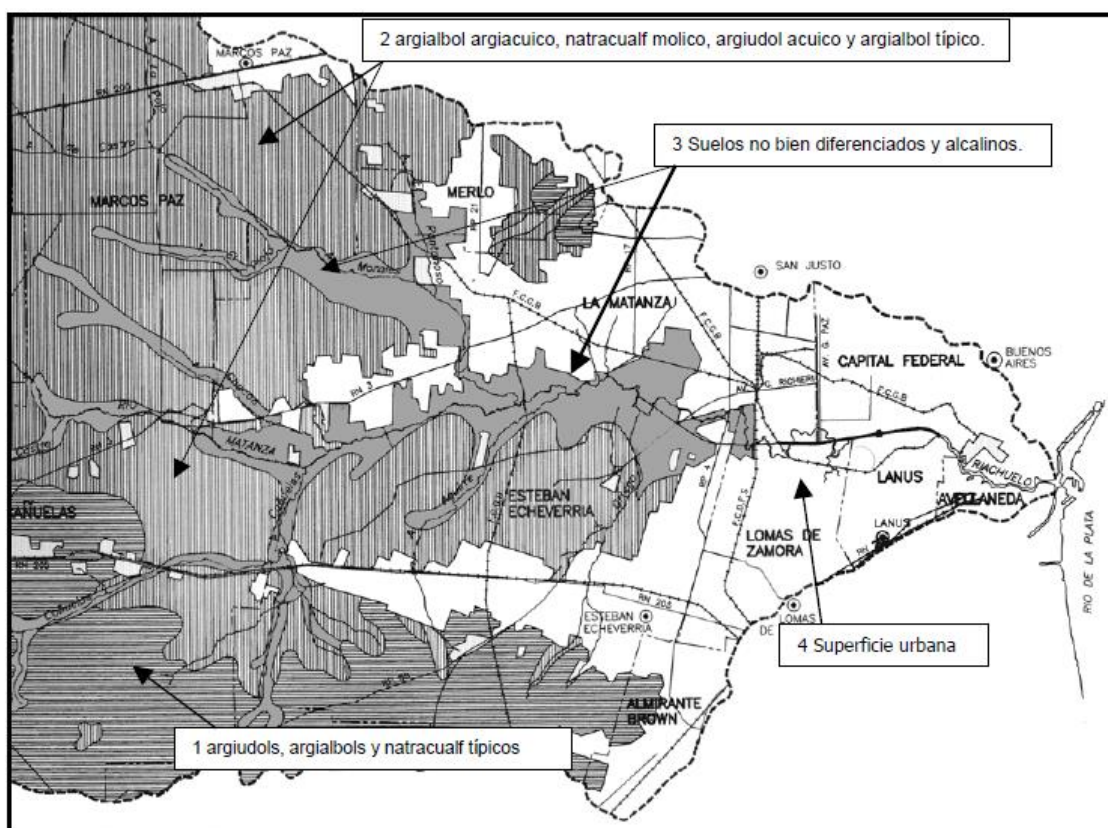


Figura 81. Tipos de suelos correspondientes a una parte de la cuenca. Fuente: Malpartida (2003)

3.5 HIDROLOGÍA

Los cursos fluviales que surcan la región por la que se proyecta el Corredor del Sudoeste BRT son de canales simples (únicos), fondos planos, pendientes bajas y de hábitos sinuosos, ligeramente meandriformes. Los cursos muestran un marcado control estructural, son aproximadamente sub-paralelos con una dirección dominante hacia el noreste. La red de drenaje del área posee un diseño rectangular a sub-dendrítico producto de ese control estructural; desembocando directamente en el Río de la Plata (Nabel y Pereyra, 2002).

Los caudales de los cursos de agua de la región suelen ser modestos ya que colectan aguas de cuencas pequeñas (Nabel y Pereyra, 2002). Los cursos de agua menores nacen como resultado del escurrimiento de las lluvias locales y del afloramiento de la napa freática.

Respecto al material transportado, el material limoso es el más característico, pero ocasionalmente puede ser arcilloso con alto contenido de materia orgánica (Nabel y Pereyra, 2002).

Debido a los fondos planos y poco profundos, los albardones bajos y a la baja inclinación de sus perfiles longitudinales (especialmente en sus secciones media e inferior), es común el anegamiento total de sus planicies de inundación cuando se producen precipitaciones importantes en sus cuencas (Nabel y Pereyra, 2002).

Todos los cursos de agua presentes en el área de estudio pertenecen a la Cuenca del Plata, no obstante es posible reconocer áreas de influencia de menor superficie asociadas a cada uno de ellos. En este sentido, en la Figura 82 se identifican todas las cuencas que son atravesadas por el Corredor del Sudoeste BRT.

La traza en estudio atraviesa la Cuenca del Río Matanza y en su tramo final la Cuenca del Arroyo Maldonado. Los cursos de agua conforman estas cuencas se encuentran severamente modificados (Figura 82).

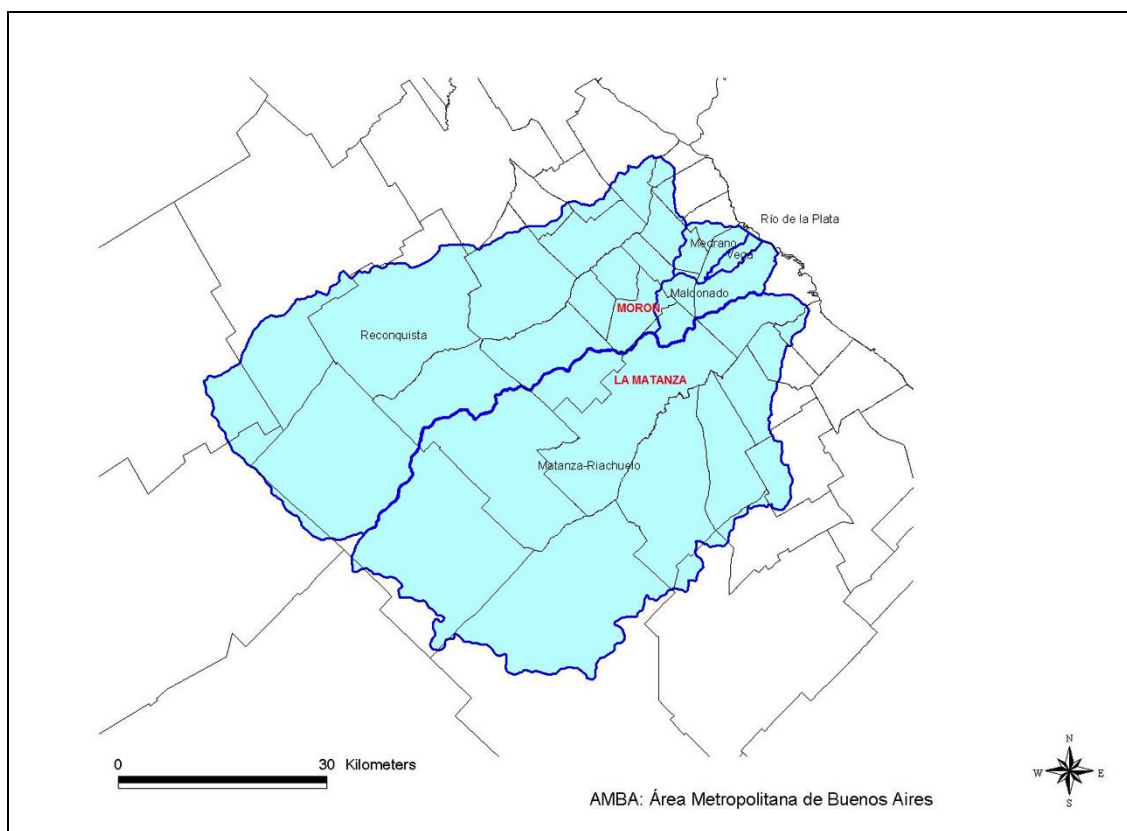


Figura 82. Cuencas Hídricas en el AMBA. Fuente: Herrero 2006.

La cuenca del Matanza Riachuelo cuenta con el aporte de numerosos afluentes. Entre ellos se destacan los arroyos Rodríguez (o de los Pozos que es el de mayor importancia), Morales y Cañuelas. Al arroyo Rodríguez afluyen a su vez, los arroyos La Paja, El Piojo y El Pantanoso; y al Cañuelas los arroyos El Gato y Navarrete. Otros tributarios de segundo orden son los arroyos Aguirre y Chacón, los que incorporan sus aguas al curso principal por la margen derecha e izquierda, respectivamente (Malpartida, 2003).

Una situación similar a la planteada en el tramo final del Matanzas-Riachuelo, en donde el ingreso a la planicie baja genera dificultades de avenamiento, ha derivado en el entubamiento de numerosos arroyos que discurren a los flancos del cauce principal del Riachuelo. Por el noroeste (componiendo gran parte de la cuenca entubada que atraviesa la ciudad de Buenos Aires) se encuentra la cuenca del arroyo Vega, cuyas nacientes se encuentran dentro de los límites capitalinos, y otras tres que nacen en el Gran Buenos Aires: las cuencas de los arroyos Medrano, Maldonado y Cildáñez (Malpartida, 2003).

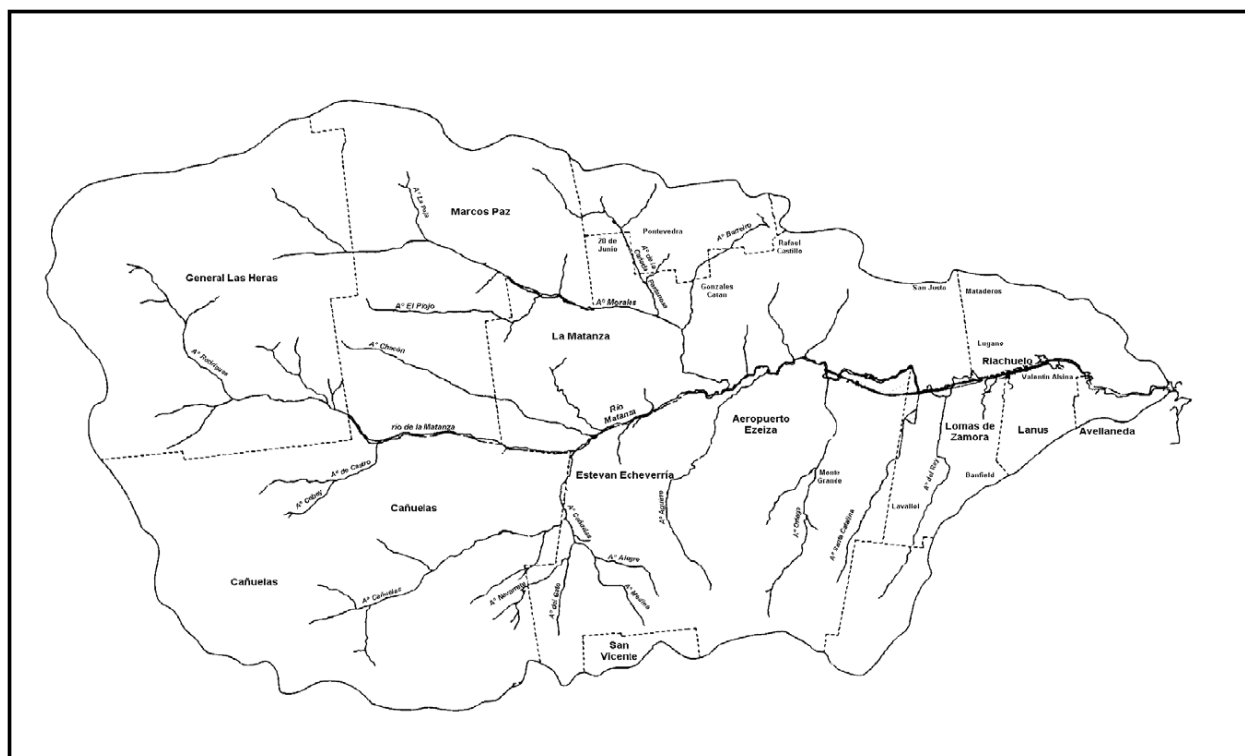


Figura 83. Cuenca del Río Matanza- Riachuelo. Fuente: Malpartida 2003

El arroyo Maldonado se desarrolla en dirección sureste-noreste a través de la provincia y la ciudad de Buenos Aires (Figura 82). Salvo en los últimos metros de su recorrido, este curso de agua se encuentra entubado, conectándose al mismo una gran cantidad de conductos secundarios que permiten el escurrimiento de la cuenca.

Sus nacientes se encuentran en los partidos de Tres de Febrero y La Matanza, en donde la red de desagües presenta dos conductos principales. Uno se desarrolla al sur de las vías del ferrocarril bajo las calles José Mármol, Pedro Palacios, J. González Castillo y Maldonado, totalizando un recorrido en provincia de aproximadamente 6,2 km. La otra red se extiende a lo largo de la avenida Gaona (Falczuk, 2007; Nabel y Pereyra, 2002).

El ingreso de la red desde la provincia en la ciudad se produce a través de tres secciones, a la altura de la Av. Juan B. Justo y General Paz, constituyendo un control hidráulico que limita el ingreso del agua. Ya en la ciudad, el arroyo cruza la misma siguiendo el trazado de la Av. Juan B. Justo, bajo la cual se encuentra entubado. Este se extiende desde la Av. General Paz hasta la Av. Santa Fe, desde donde atraviesa el parque 3 de Febrero para finalmente volcar sus aguas en el Río de la Plata, próximo al aeroparque Jorge Newbery, luego de haber recorrido una distancia de aproximadamente 15 km (Falczuk, 2007).

A lo largo de todo el recorrido, la presencia de áreas verdes está reducida a aproximadamente un 10% del área total de la cuenca, concentrándose en la zona de la desembocadura (parque 3 de Febrero, jardín zoológico, botánico, etc.) y en la cuenca media en la margen izquierda del arroyo en la zona de Chacarita y Agronomía.

Además de los mencionados conductos secundarios por las calles aledañas, resulta importante mencionar que en su tramo superior el Maldonado posee un canal aliviador que drena hacia el arroyo Cildañez y por lo tanto, al Riachuelo formado parte de la Cuenca Río Matanza (Nabel y Pereyra, 2002)

3.5.1 Cursos de Agua Interceptados

El tramo del Corredor Sudoeste BRT intercepta en su recorrido varios cursos de agua, todos dentro del ámbito de la Cuenca del Río Matanza; los cuales se encuentran en su mayoría sustituidos por emisarios entubados y enterrados; así como colectores y conductos pluviales artificiales que integran el actual sistema de drenaje urbano.

El arroyo Dupuy es el único afluente del Río Matanza en el que no se han realizado obras de canalización y entubamiento. El mismo atraviesa la traza del proyecto entre las futuras estaciones E. C. Leonardo Da Vinci y E. C. Recuero-Industria, paralelo a la calle Rodney (Figura 84 y Figura 85). El Arroyo Susana se encuentra parcialmente entubado, quedando la margen izquierda del mismo con intersección de la traza del proyecto sin obras de entubamiento (Figura 84).



Figura 84. Arroyo Dupuy y Susana. Fuente de elaboración propia



Figura 85. Arroyo Dupuy en intersección con la traza del proyecto. Fuente de elaboración propia

En La Matanza cabe mencionar que existen **importantes problemas de inundaciones**. Los anegamientos en la región del AMBA son uno de los problemas ambientales que genera mayores trastornos, además de daños a la propiedad y a la producción. Si bien son eventos de origen natural, constituyen fenómenos complejos donde además de los factores climáticos, geológicos e hidrológicos, intervienen aquellos de origen antrópico tales como la ocupación del terreno y las diversas obras de infraestructura que modificaron el drenaje natural de las aguas.⁷⁰

Esto se debe a la conjunción de diversos factores vinculados con: la **cuenca del río Matanza-Riachuelo**, abundantes precipitaciones y sudestadas que impulsan mareas desde el Río de La Plata. Particularmente en La Matanza es agravado por las bajas cotas del terreno, la insuficiencia de desagües pluviales y la deficiente descarga de conductos troncales. El agua contaminada por desagües industriales inunda la ciudad, afectando calles y viviendas, y poniendo en riesgo la salud de la población⁷¹. En los últimos años el municipio ha desarrollado obras que minimizaron las afectaciones.

⁷⁰ Falczuk, B. 2010. "Las inundaciones en la ciudad de Buenos Aires", [Atlas Ambiental Buenos Aires](#).

⁷¹ Massera, C. 2008. Op. cit. Pág. 4.

En diálogo con el Secretario de Desarrollo Social, Nicolás Fusca,⁷² se indagó sobre los sectores del partido en los que se producen inundaciones por efecto de lluvias intensas y/o de sudestadas, que superan la capacidad de conducción de las redes de drenaje a las que dichos cursos han sido ceñidos. La presencia de uno o de ambos genera anegamientos en áreas específicas del distrito según su geomorfología. El funcionario señaló que los mayores riesgos son en lugares cercanos al río Matanza⁷³ y los arroyos tributarios, entre los que se destacan: Arroyo Dupuy y Arroyo Morales. Además la cuenca del Arroyo Maldonado es una de las principales afectaciones de inundación que posee la CABA y el sector NW de La Matanza.

El arroyo Dupuy, como fuera expuesto, se encuentra sin entubar y atraviesa la localidad de Gregorio de Laferrere.⁷⁴ El caudal de agua aumenta por lluvias en la cuenca alta y se conduce hacia el río Matanza. El Arroyo Dupuy nace en Rafael Castillo y se conecta con el Matanza después de 8 kilómetros de trayecto. Se vuelve conflictivo tras cruzar la RN3. Particularmente el barrio La Palangana recibe este nombre dada la forma de recipiente que tiene el terreno por ser uno de los reservorios naturales del río. Allí el riesgo de inundación se incrementa como consecuencia de las bajas cotas del terreno, la insuficiencia de desagües pluviales, la deficiente descarga de conductos troncales de la cuenca Riachuelo-Matanzas, y la presencia de un asentamiento poblacional en tierras fiscales desde 2004.

El Arroyo Morales de unos 35km de extensión atraviesa la localidad de González Catán y corresponde a la Cuenca Alta y Media del río Matanza. Según el Secretario de Desarrollo Social, pasadas las 24 hs de recibir lluvias en la cuenca Alta incrementa el riesgo de inundación en los barrios de González Catán cercanos al arroyo y en La Palangana, en Gregorio Laferrere.

⁷² Entrevista realizada a Nicolás Fusca en la Secretaría de Desarrollo Social de La Matanza el día 06/02/15.

⁷³ El río de la Matanza tiene sus nacientes en la confluencia de los arroyos Castro y de los Pozos (Partido de Cañuelas), conservando su nombre hasta el Puente de la Noria, a partir del cual es denominado Riachuelo. El partido de La Matanza implica las cuencas Media y Baja. ([Atlas Ambiental Buenos Aires](#))

⁷⁴ Fuentes consultadas: Diario [Clarín](#), 11/02/14, "Protesta de vecinos de Laferrere tras la inundación"; Portal de noticias [Telefe noticias](#), 13/02/14, "Realidades: Barrio La Palangana cada gota un drama", Portal de noticias [Digital1](#), 13/01/15, "Vecinos del arroyo Dupuy insisten en el pedido de obras hidráulicas", Portal de noticias [InfoCielo](#), 29/01/15, "Mientras Espinosa hace campaña en la costa, en Laferrere reclaman obras en el arroyo Dupuy".

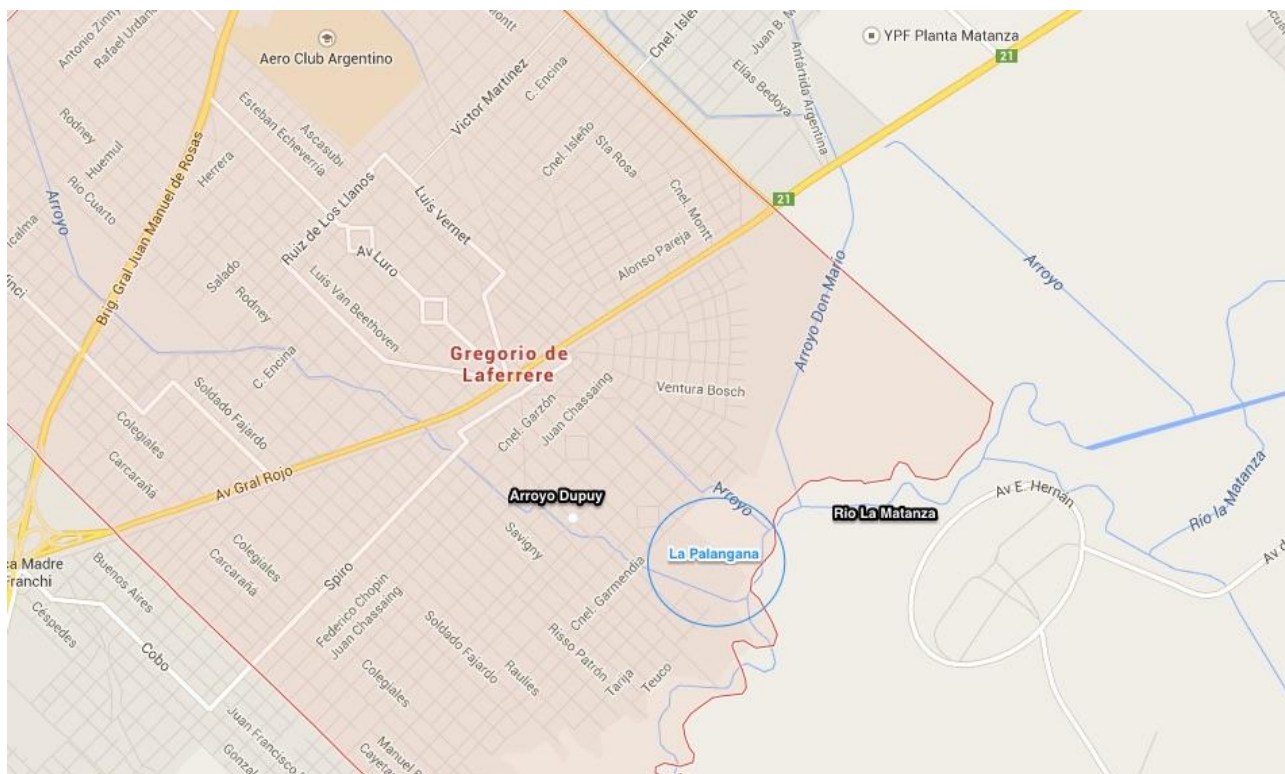


Figura 86. Arroyo Dupuy y Barrio La Palangana, Gregorio Laferrere, La Matanza.

Un evento particular de inundación registrado está vinculado a un tornado que afectó las localidades de Ramos Mejía, San Justo, Villa Luzuriaga y Rafael Castillo. El 4 de abril de 2012 se registraron daños que corresponde a la trayectoria de un tornado, se extendió con un ancho aproximado de 500 a 1500m, desde Ciudad Evita hasta Punta Lara a lo largo de más de 50 Km. Este fenómeno es considerado extraordinario al igual que los daños provocados.

3.6 HIDROGEOLOGÍA

En el área del proyecto se presentan diferentes acuíferos en el subsuelo del Corredor, los mismos se indican a continuación desde los más someros a los más profundos.

- Acuífero Postpampeano
- Acuífero Pampeano- Subacuífero Epipelches
- Acuífero Puelches
- Acuífero Paraná - Nivel Superior del Acuífero Hipopuelches
- Acuífero Olivos - Nivel Medio y Nivel Inferior del Subacuífero Hipopuelches

Acuífero Postpampeano

Se aloja en los depósitos del Postpampeano y por lo tanto ocupan una reducida extensión areal que se limita a la terraza baja y piso de los ríos principales. Su desarrollo en sentido vertical es escaso, especialmente los que se sitúan en las secciones superiores de los arroyos y ríos principales ya que las acumulaciones que contienen a este acuífero se angostan y acúñan hacia el nivel de la Planicie Pampeana.

Como se trata de acumulaciones de granulometría fina, el comportamiento hidrogeológico que presentan es acuicludo o acuitardo. El menor desarrollo que alcanzan estos depósitos, que en la traza del proyecto se relaciona con los cursos fluviales que la atraviesan, implica una reducida capacidad en su productividad.

Acuífero Pampeano - Subacuifero Epipelches

Se aloja en los términos más someros de los Sedimentos Pampeanos, razón por la cual se considera el acuífero freático provechoso más cercano a la superficie. Teniendo en cuenta la marcada anisotropía vertical que caracteriza a estos sedimentos, puede presentar más de un nivel productivo, incluso en algunos casos con cierto nivel de confinamiento, separado por acuitardos. El agua está alojada en los poros que presentan los sedimentos de limos algo arcillosos con arenas, en los cuales se intercalan calcretes. Los caudales máximos son de hasta 150 m³/h debido a la baja permeabilidad que tienen estos sedimentos, que es del orden de los 5 a 10 m/d.

Este acuífero libre se alimenta directa o indirectamente del agua de precipitación pluvial, la que se infiltra en las referidas acumulaciones. La importante urbanización que tiene el área de estudio ha provocado la impermeabilización de las referidas superficies limitando severamente la infiltración y por lo tanto la recarga. Configura una capa freática de baja productividad, elevada salinidad y muy alta vulnerabilidad a la contaminación dada su proximidad con la superficie del terreno. Por las mencionadas causas no se utiliza prácticamente para la provisión de agua.

Este acuífero puede desaparecer en algunos sitios como consecuencia de la sobreexplotación del acuífero subyacente (Puelches), situación que da lugar a un exceso de presión en el techo del acuitardo produciéndose entonces un flujo vertical descendente. Cuando la referida explotación cesa, se produce una recuperación del nivel freático original lo que da lugar a una serie de inconvenientes tales como la inundación de excavaciones y sótanos, además de un incremento en el peligro de inundación en superficie.

La extracción de aguas desde el Acuífero Puelches puede dar lugar a variaciones locales en el gradiente hidráulico. De esta forma, cuando las cargas hidráulicas en el Puelches adquieren un valor negativo en relación al freático superior, tiene lugar un incremento de presión sobre el techo del acuitardo, el que se traduce como un flujo vertical que desciende desde el freático Pampeano. En estos casos, en las inmediaciones de los ápices de los conos de depresión, el agua freática desaparece.

Acuífero Puelches

Las Arenas Puelches constituyen una unidad netamente acuífera de carácter semiconfinado. Contienen al Acuífero Puelches, que se localiza por debajo de los acuíferos precedentemente indicados. Constituye el recurso hidrogeológico más importante de la región pampeana por su calidad y buenos rendimientos.

Como se indicó precedentemente, está alojado en una unidad sedimentaria de elevada permeabilidad denominada Formación Puelches. La misma presenta un desarrollo vertical variable aunque los espesores más comunes se extienden entre los 20 y 40 m. Se compone de arenas cuarzosas sin cementación, de color blanco a amarillento claro y gris claro, las que hacia el nivel inferior gradan a gravillas y rodados. La porosidad efectiva general es de hasta 20 % y la permeabilidad de hasta 25 m/d.

Posee una recarga autóctona indirecta mediante filtración vertical descendente a través del acuitardo. En ámbitos no afectados por la extracción, la recarga se alimenta de las precipitaciones y se sitúa preferentemente en los interfluvios correspondientes a la Planicie Pampeana o Terraza Alta, sitios en los cuales las cargas hidráulicas del Puelches son negativas respecto de la capa freática. Cuando la situación es inversa a la indicada (fluvios) se produce la descarga hacia el Pampeano. La impermeabilización derivada de la urbanización, limita la posibilidad de recarga del Pampeano y, por lo tanto, la del Puelches.

El acuífero Puelches presenta rendimientos elevados, llegando en pozos bien desarrollados a caudales de 160 m³/h o su equivalente de 44 l/s. Los caudales más comunes son de entre 50 y 120 m³/h mientras que los caudales máximos llegan hasta 200 m³/h.

Se localiza a profundidades que oscilan entre -40 m en las cercanías del Río Paraná y -120 m en Junín. Estas particularidades sumadas al fácil acceso que presenta este recurso, lo convierte en el más explotado para uso humano e industrial (Auge et al, 2003).

Las aguas del Puelches son de bajo tenor salino, inferior o igual a 2 g/l, en general menor a 1 g/l. Son consideradas aguas bicarbonatadas cálcicas-magnésicas sódicas y carbonato-cloruradas, pero pueden ser cloro-sulfatadas cuando se hallan en contacto con Sedimentos Post-pampeanos, y/o en las cercanías de las áreas de descarga subterránea.

3.7 MEDIO BIÓTICO

3.7.1 Vegetación Original del Área de Estudio

De acuerdo a las regiones fitogeográficas descriptas por Cabrera en 1976 en función de la fisonomía vegetal original, el área de estudio se encuentra dentro de la provincia Pampeana del dominio Chaqueño (Figura 87).

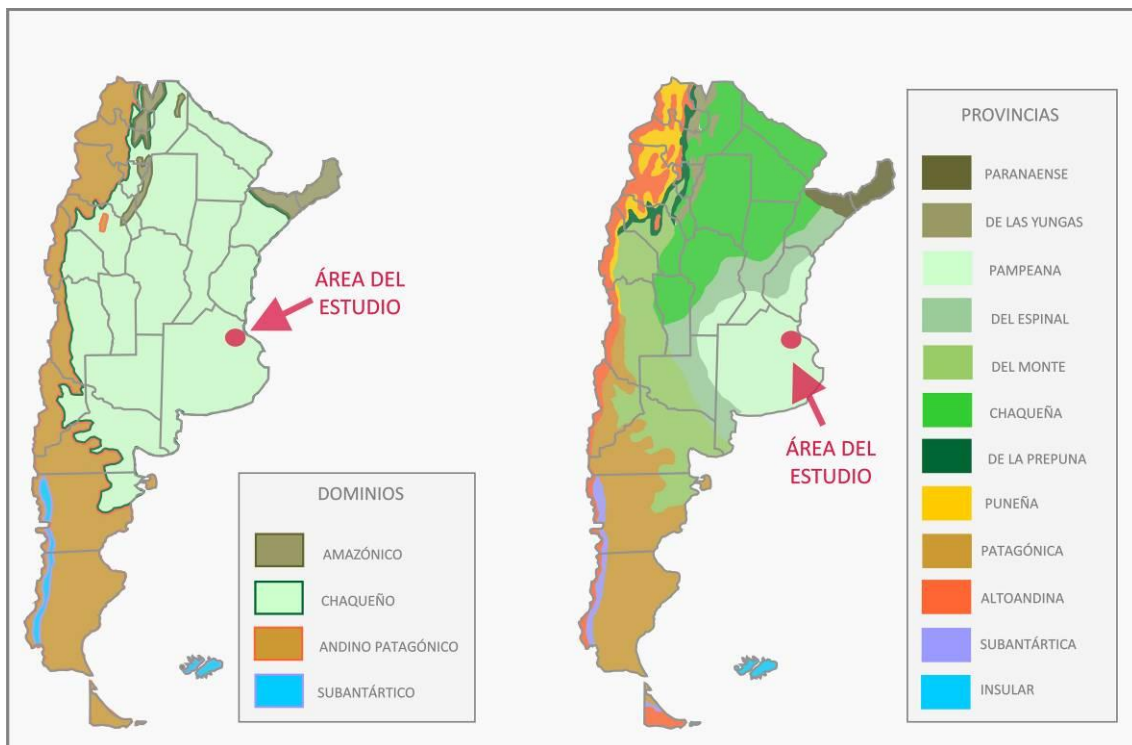


Figura 87. Regiones fitogeográficas de la República Argentina definidas por Cabrera (1976).

La vegetación original de la provincia Pampeana es una estepa herbácea. Los flechillares son los pastizales más característicos conformados por gramíneas del género *Stipa* como *Stipa philippii*, *Stipa charruana*, *Stipa hyalina*, *Stipa neesiana* (Faggi et. al., 2004). Junto a las flechillas crecen otras gramíneas como la cola de zorro (*Bothriochloa laguroides*), la flechilla (*Piptochaetium stipoides*), el raygrass criollo (*Lolium multiflorum*), el pasto miel (*Paspalum dilatatum*) y el gramillón (*Stenotaphrum secundatum*) (Faggi et. al., 2004). Además, hay otras hierbas, muchas de ellas geófitas, como el lirio del bajo (*Cypella herbertii*), la tres puntas (*Herbertia lahue*), la azucenita colorada (*Rodophiala bifida*) y varias especies de vinagrillos (*Oxalis* sp.), entre otras (Faggi et. al., 2004).

La vegetación ribereña está compuesta por diversas comunidades vegetales. En su composición se encuentran especies acuáticas, palustres, terrestres y epífitas. Entre las plantas acuáticas flotantes se destacan la falsa verdolaga (*Ludwigia peploides*), el catay dulce (*Polygonum punctatum*) y el catay grande (*Polygonum acuminatum*); y en las orillas, la lagunilla (*Althernathera philoxeroides*), la redondita de agua (*Hydrocotyle* spp.) y la hendirá (*Enhydra anagallis*) (Faggi et. al., 2004), estas últimas se encuentran arraigadas a la superficie. En cambio, la lenteja de agua (*Lemna* sp.), los helechitos de agua (*Azolla filiculoides* y *Salvinia biloba*), la cucharita (*Limnobium spongia*) y el repollito de agua (*Pistia stratiotes*), flotan libremente (Faggi et. al., 2004).

Otras flotantes libres son los camalotes o aguapey (*Eichornia crassipes*, *Eichornia azurea* y *Pontederia rotundifolia*) que se asocian con el camalotillo (*Nymphoides indica*) y el canutillo (*Panicum elephantipes*) conformando lo que se denomina camalotal (Faggi et. al., 2004). Entre las plantas acuáticas sumergidas se encuentran la elodea (*Egeria densa*), la cambomba (*Cambomba caroliniana*) y otra cola de zorro (*Ceratophyllum demersum*) (Faggi et. al., 2004).

Las plantas palustres conforman los pajonales de suelos inundables. Estas comunidades suelen estar dominadas por una única especie como la saeta (*Sagittaria montevidensis*), el junco (*Schoenoplectus californicus*) o distintas especies de totoras (*Typha sp.*) (Faggi et. al., 2004). Los totorales son comunidades de ambientes acuáticos someros. Los juncales se encuentran en sectores playos con sustrato arenoso. Cuando los pajonales son mixtos, además de las especies ya señaladas aparecen otras como la margarita de bañado (*Senecio bonariensis*), el camalote (*Pontederia cordata*), el cucharero (*Echinodorus grandiflorus*), la paja brava (*Scirpus giganteus*) y otras ciperáceas (Faggi et. al., 2004).

Sobre las márgenes de los ríos y arroyos se desarrollan las selvas marginales o selvas en galería. Se caracteriza por ser una comunidad muy rica en especies, con árboles, arbustos, hierbas, epífitas y enredaderas (Faggi et. al., 2004). Se desarrolla en planicies de inundación y en áreas bajas.

Sin embargo, la escasa vegetación que observamos actualmente en la región se desarrolla en ambientes que han sido totalmente modificados por la presencia humana y por lo tanto, dista mucho de las características originales que anteriormente fueron descriptas.

3.7.2 Estado Actual de la Vegetación

Como consecuencia de la intensa modificación antrópica, en el área de estudio prácticamente no se observan remanentes de ecosistemas naturales. En los ambientes antropizados los ecosistemas asociados a los cursos o cuerpos de agua son considerados relictos de los ecosistemas naturales ya que suelen conservar aún algunas de las características originales de la región. Esto se debe, fundamentalmente a que las zonas bajas no son aptas para la ocupación humana.

Dentro de la traza del proyecto solo se encuentran relictos de vegetación ribereña, herbácea, sobre las márgenes del Arroyo Dupuy (Figura 88), como ser *Panicum pernambucense* (carrizo) o *Acmella decumbens* (ñil ñil).



Figura 88. Vegetación ribereña del Arroyo Dupuy. Fuente: de elaboración propia

En los espacios libres de ambientes antropizados, como áreas periurbanas, bordes de caminos, vías férreas y terrenos baldíos, se desarrollan ecosistemas ruderales conformados por especies nativas del paisaje original y especies exóticas propias de este tipo de ambientes.

3.7.3 Arbolado Urbano

Dentro del área de estudio el ecosistema mejor representado es el constituido por el arbolado urbano. Desde el punto de vista ecológico esta comunidad posee un valor limitado debido a que está constituido en su mayor parte por especies arbóreas exóticas cultivadas. Sin embargo estas especies cumplen un rol ecológico como productores primarios, hábitats para aves, etc. Pero sin lugar a dudas la principal importancia del arbolado urbano radica en el valor cultural que posee estrechamente vinculado a diversos aspectos de la vida humana (Faggi et. al., 2004).

Entre los representantes de esta comunidad se identifican algunas especies nativas de la región como el ceibo (*Erythrina crista-galli*), cuya flor fue declarada flor nacional (decreto nacional 13.8974/42), el ombú (*Phytolacca dioica*) y el pata de vaca (*Bauhinia forticata*), todas especies típicas de los bosques ribereños de la región rioplatense.

Además se identifican especies nativas de otras partes del país como el palo borracho (*Ceiba speciosa*), el jacarandá (*Jacaranda mimosifolia*), el timbó (*Enterolobium contortisiliquum*) y la tipa blanca (*Tipuana tipu*), así como el ibirá pita (*Peltophorum dubium*), los lapachos (*Tabebuia spp.*) y la palmera pindó (*Syagrus romanzoffiana*). Todas estas especies son originarias del norte argentino, pero en la actualidad se comportan como especies subespontáneas en la región.

Pero la mayoría de las especies del arbolado urbano de la región son especies exóticas cultivadas que responden a modas, tendencias o necesidades particulares.

Según Faggi et. al. (2004), las especies mayormente difundidas desde fines del siglo pasado son el fresno americano (*Fraxinus pennsylvanica*), especie nativa del este y sur de los Estados Unidos, el paraíso (*Melia azedarach*), especie nativa del Himalaya, el plátano (*Platanus x acerifolia*), especie híbrida entre *P. orientalis* del sudeste de Europa y oeste de Asia y *P. occidentalis* de América, el árbol del cielo (*Ailanthus altissima*), especie nativa de China, la acacia blanca (*Robinia pseudoacacia*), especie nativa del este de los Estados Unidos, el arce (*Hacer negundo*), especie nativa del este de Norteamérica, y el sófora (*Styphnolobium japonicum*), especie nativa de China y Corea.

A continuación se presenta una lista con las especies arbóreas más características del arbolado urbano de la Región Metropolitana de Buenos Aires elaborada por Faggi et. al. (2004) (Tabla 44).

Tabla 44. Especies más características del arbolado urbano (Faggi et. al., 2004).

NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA	ORIGEN
Acacia blanca	<i>Robinia pseudoacacia</i>	Leguminosae	Exótico
Araucaria	<i>Araucaria bidwillii</i>	Araucaridae	Exótico
Árbol del cielo	<i>Ailanthus altissima</i>	Simaroubaceae	Exótico
Arce	<i>Hacer negundo</i>	Aceraceae	Exótico
Cedro	<i>Cedrus atlantica</i>	Pinaceae	Exótico
Ceibo	<i>Erythrina crista-galli</i>	Leguminosae	Nativo
Ciprés	<i>Cupressus sempervirens</i>	Cupresaceae	Exótico
Corona de cristo	<i>Gleditsia triacanthos</i>	Leguminosae	Exótico
Eucalipto	<i>Eucalyptus camaldulensis</i>	Mirtaceae	Exótico
Fénix	<i>Phoenix canariensis</i>	Arecaceae	Exótico
Fresno americano	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Oleaceae	Exótico
Ibirá pitá	<i>Peltophorum dubium</i>	Leguminosae	Nativo
Jacarandá	<i>Jacaranda mimosifolia</i>	Bignoniaceae	Nativo
Lapacho rosado	<i>Tabebuia impetiginosa</i>	Bignoniaceae	Nativo
Ligustro	<i>Ligustrum lucidum</i>	Oleaceae	Exótico
Magnolia	<i>Magnolia grandiflora</i>	Magnoliaceae	Exótico
Olmo europeo	<i>Ulmus procera</i>	Ulmaceae	Exótico
Ombú	<i>Phytolacca dioica</i>	Fitolacaceae	Nativo
Palo borracho	<i>Ceiba speciosa</i>	Fitolacaceae	Nativo
Paraíso	<i>Melia azedarach</i>	Meliaceae	Exótico
Pindó	<i>Syagrus romanzoffiana</i>	Arecaceae	Nativo
Pino de las canarias	<i>Pinus canariensis</i>	Pinaceae	Exótico
Plátano	<i>Platanus x acerifolia</i>	Platanaceae	Exótico - nativo
Sófora	<i>Styphnolobium japonicum</i>	Leguminosae	Exótico
Tilo	<i>Tilia viridis</i>	Tilaceae	Exótico
Tipa blanca	<i>Tipuana tipu</i>	Leguminosae	Nativo
Washingtonia	<i>Washingtonia filifera</i>	Arecaceae	Exótico

Arbolado Urbano sobre la Taza

En diciembre de 2014 y enero de 2015 se realizaron relevamientos a lo largo de todo el Corredor del Sudoeste BRT, con el objeto de reconocer los ejemplares del arbolado urbano que pudieran verse afectados como consecuencia de las obras planificadas en el marco del proyecto.

En el tramo entre Av. Presidente Perón y RP 4 según los planos de implantación del proyecto se deberán remover 16 ejemplares arbóreos. En la siguiente tabla se detalla su ubicación y especie.

Tabla 45. Detalle de las especies arbóreas afectadas por el proyecto entre Av. Perón y RP 4

Entre Calles	Nombre Común	Nombre Científico	Origen de la especie
Presidente Perón - Gral Ocampo (margen norte)	Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Exótica
	Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Exótica
	Paraíso	<i>Melia azedarach</i>	Exótica
	Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Exótica
	Paraíso	<i>Melia azedarach</i>	Exótica
	Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Exótica
Gral Ocampo - Entre Ríos (margen norte)	Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Exótica
	Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	Exótica
Entre Ríos - Almafuerde (margen norte)	Sopora Japónica	<i>Styphnolobium japocicum</i>	Exótica
	Sopora Japónica	<i>Styphnolobium japocicum</i>	Exótica
	Sopora Japónica	<i>Styphnolobium japocicum</i>	Exótica
	sin identificar	sin identificar	-
	Sopora Japónica	<i>Styphnolobium japocicum</i>	Exótica
Almafuerde - Arieta (margen sur)	Ciprés	<i>Cupressus sempervirens</i>	Exótica
			Exótica
Arieta - Monseñor Marconi	sin identificar	sin identificar	-



Figura 89. Algunos ejemplares a ser removidos por las obras entre Av. Perón y RP4.

Según el plano de implantación de la E.C. Ambrosetti, quedaran afectados directamente 2 ejemplares de árboles (Figura 90 y Tabla 46), los cuales deberán ser removidos. Los dos individuos pertenecen a la misma especie exótica, el Ficus (*Ficus benjamina*). También se han relevado dos ejemplares que podrían sufrir algún grado de afectación 1 individuo no identificado, el cual se encuentra en mal estado de conservación y 1 álamo (especie exótica) (Figura 91).

Tabla 46. Detalle de las especies arbóreas afectadas por la implantación de la E.C. Ambrosetti

Nombre común	Nombre científico	Número de ejemplares	Origen de la especie
Ficus	<i>Ficus benjamina</i>	2	exótico

La siguiente Figura es orientativa acerca de la ubicación y tamaño relativo de los ejemplares arbóreos.

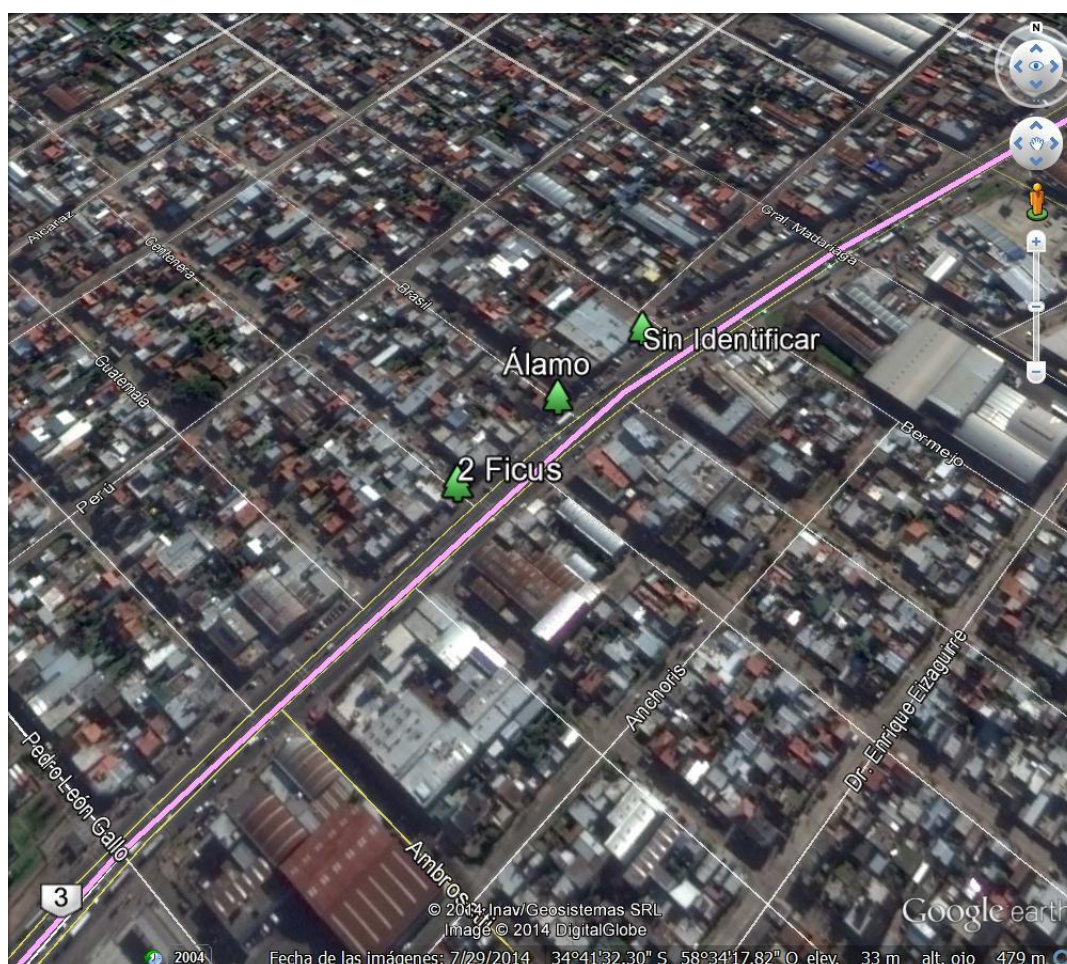


Figura 90. Especies arbóreas ubicadas en el área de afectación directa del proyecto



Figura 91. Árboles ubicados a lo largo de traza del Corredor del Sudoeste BRT, vista de Oeste a Este.

En la E.C. Marconi R. Castillo, serán afectados directamente 2 ejemplares de árboles (Figura 92 y Tabla 47), los cuales deberán ser removidos. Un individuo pertenece a la especie nativa *Ceiba speciosa* (palo borracho), y la otra es exótica, *Morus Alba* (morera) (Figura 94).

Tabla 47. Detalle de las especies arbóreas afectadas por la implantación de la E.C. Marconi

Nombre común	Nombre científico	Número de ejemplares	Origen de la especie
Palo borracho	<i>Ceiba speciosa</i>	1	nativo
Morera	<i>Morus Alba</i>	1	exótico

La siguiente figura es orientativa acerca de la ubicación y tamaño relativo de los ejemplares arbóreos.

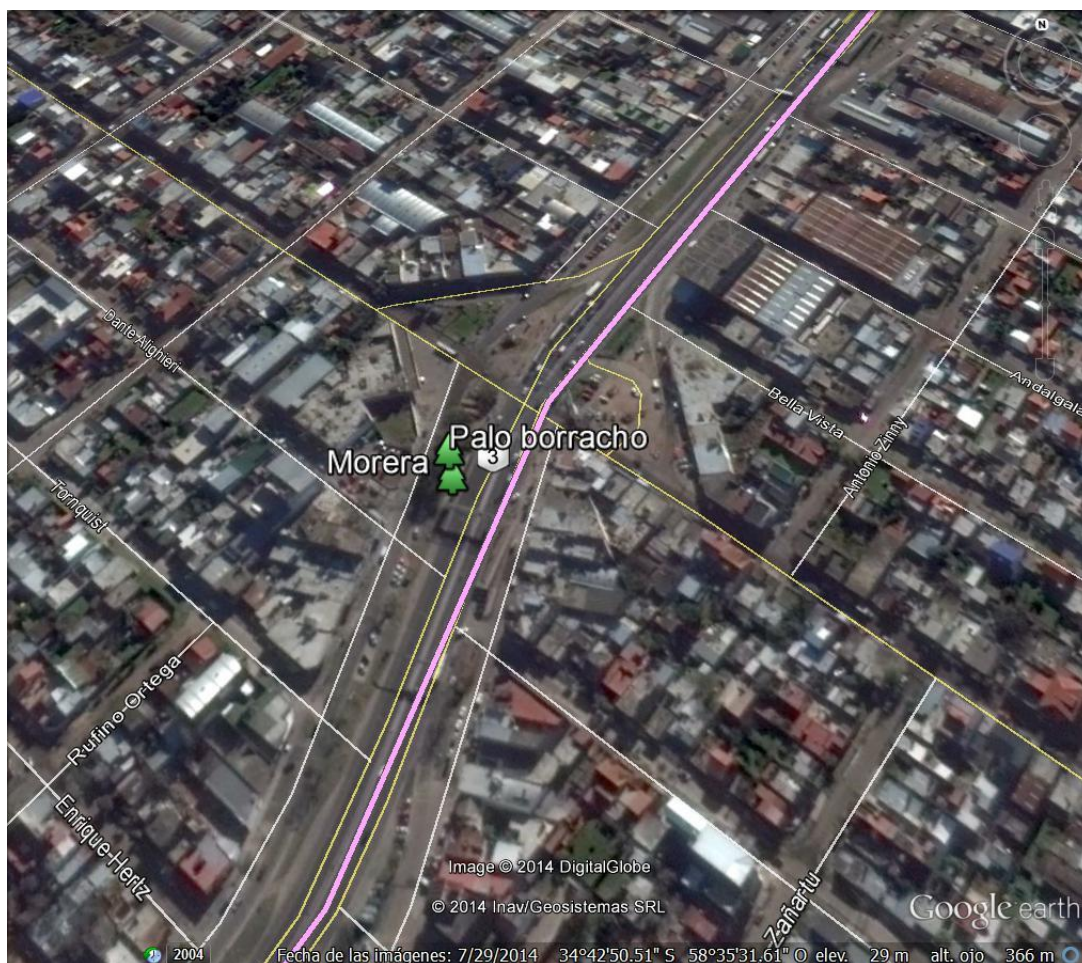


Figura 92. Especies arbóreas afectadas en la E. C. Marconi. Fuente: de elaboración propia



Figura 93. Vegetación en la E. C. Marconi. Fuente: de elaboración propia



Figura 94. Árboles ubicados a lo largo de traza del Corredor del Sudoeste BRT, vista de Oeste a Este. Fuente: de elaboración propia

A la altura de la E.C. Carlos Casares, quedaran afectados directamente 7 ejemplares de árboles (Figura 95 y Tabla 48), los cuales deberán ser removidos. Todos los individuos son de especies exóticas, 4 fresnos (*Fraxinus pennsylvanica*) y 3 cipreses (*Cupressus sempervirens*).

Tabla 48. Detalle de las especies arbóreas afectadas por la implantación de la E.C. C. Casares

Nombre común	Nombre científico	Número de ejemplares	Origen de la especie
Fresno	<i>Fraxinus pennsylvanica</i>	4	exótico
Ciprés	<i>Cupressus sempervirens</i>	3	exótico

La siguiente figura es orientativa acerca de la ubicación y tamaño relativo de los ejemplares arbóreos.

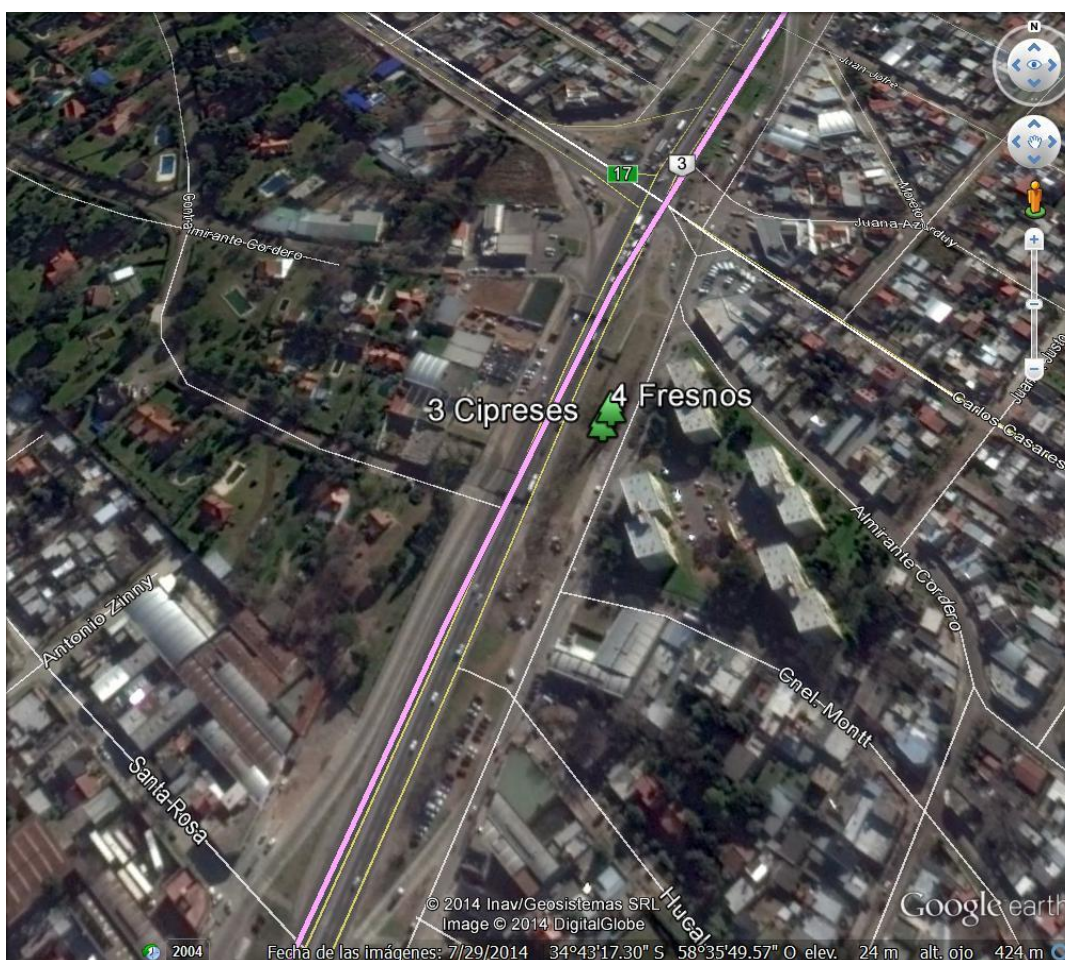


Figura 95. Especies arbóreas ubicadas en el área de afectación directa del proyecto a la altura de la E. C. Carlos Casares. Fuente de elaboración propia



Figura 96. Árboles afectados por la traza del Corredor del Sudoeste BRT, en la E. C. Carlos Casares, vista de Oeste a Este. Cuatro fresnos marcados con una cruz roja. Fuente: de elaboración propia



Figura 97. Árboles afectados por la traza del Corredor del Sudoeste BRT, en la E. C. Carlos Casares, vista de Oeste a Este. Tres cipreses marcados con una cruz roja. Fuente: de elaboración propia

3.7.4 Fauna

Al igual que lo que sucede con la flora, la fauna que actualmente caracteriza el área de estudio es muy distinta de su fauna original. Posiblemente encontremos en los ecosistemas acuáticos la mayor cantidad de representantes originarios.

Respecto a su ictiofauna, la cuenca del Plata está incluida en la provincia Paranoplatense del dominio Paranaense (López, 2001). La ictiofauna de esta provincia se caracteriza por la presencia, principalmente en ambientes lóticos, de los grandes caraciformes y siluriformes migradores, entre los cuales podemos mencionar al dorado (*Salminus maxillosus*), el sábalo (*Prochilodus lineatus*) que constituye la especie de mayor biomasa del sistema, y los surubiés y manguruyúes de los géneros *Pseudoplatystoma* y *Paulicea*, respectivamente. Otra particularidad del sistema son los peces de esteros, bañados y arroyos que presentan diversas estrategias adaptativas al entorno en el que viven (López, 2001).

La fauna íctica de los arroyos y ríos menores es limitada respecto a la presente en los grandes ríos de la región (río Paraná y sus ramificaciones, río Luján, etc.). Esto se debe fundamentalmente a la presencia de barreras geográficas y ecológicas. Las barreras geográficas están representadas por los saltos que poseen los arroyos y las divisorias de aguas. Las barreras ecológicas están relacionadas con la variabilidad temporal de algunas variables físico-químicas del agua y los valores extremos que alcanzan debido a los pobres caudales que presentan estos ríos y arroyos (escaso poder de dilución) y la variabilidad temporal de los mismos asociada a las precipitaciones locales.

Los cursos de agua son importantes no sólo para los peces y demás animales acuáticos, sino también para la mayoría de los animales terrestres. Pero en la actualidad, debido a la intensa actividad antrópica que se desarrolla en torno a ellos y la elevada contaminación que presentan muchos de estos cursos de agua, la presencia de animales es esporádica. Pese a ello, siguen siendo muy utilizados por un alto número de aves acuáticas (Fernández, 2002).

Según el reporte final *Aves Acuáticas en la Argentina* elaborado por Aves Argentina (2005), en los cursos de agua de la región de la cuenca del Plata encontramos importantes grupos de aves acuáticas.

Algunas de las especies de aves acuáticas más representativas de la zona son el cisne cuello negro (*Cygnus melanocorypha*), el coscoroba (*Coscoroba coscoroba*), el pato cabeza negra (*Heteronetta atricapilla*), el biguá (*Phalacrocorax olivaceus*), el hocó colorado (*Tigrisoma lineatum*), las garzas (*Egretta alba*, *Egretta thula*, *Nycticorax nycticorax* y *Ardea cocoi*), los martines pescador (*Megaceryle torquata*, *Chloroceryle amazona* y *Chloroceryle americana*), entre otras (Bó, 1995; Haene y Di Giacomo, 2005).

La región posee pocas especies de aves amenazadas en comparación con otras zonas del país. Básicamente se trata de aves de pastizal que han tenido disminuciones en sus poblaciones y sus distribuciones como efecto de las actividades antrópicas (Haene et. al., 2005).

Se citan alrededor de 30 especies de reptiles, entre tortugas, lagartos, lagartijas y serpientes, para la zona. Entre ellas, el lagarto overo (*Tupinambis teguixin*), y las tortugas de tierra (*Chelonoidis* spp) y las acuáticas, como la tortuga pintada (*Trachemys dorbigni*) y la tortuga de laguna (*Phrynops* spp). La cantidad de áreas disponibles para reproducción y alimentación de estas especies disminuyen considerablemente con el avance de la urbanización. La única especie que aumenta su población con dichos cambios es la lagartija exótica salamanquesa (*Tarentola mauritanica*) gracias a su habilidad para desplazarse sobre paredes y techos. Muchas de las especies de reptiles de la zona son expertas nadadoras y, por lo tanto, frecuentadoras de cuerpos de agua (Carrizo, 2005; Defensoría del Pueblo, 2007).

En cuanto a los anfibios, se citan alrededor de 23 especies para la zona. Entre las más conocidas, los sapos buey (*Bufo paracnemis* y *Bufo ictericus*), los sapitos de panza roja (*Melanophryniscus spp*), las ranas mono (*Phyllomedusa spp*) y los escuerzos (*Ceratophrys spp*, *Lepidobatrachus spp*, *Chacophrys spp*). Los anfibios necesitan de los ambientes acuáticos para reproducirse, por lo que la presencia y la conservación de estos ambientes resulta un factor limitante en su distribución. Los renacuajos se desarrollan exclusivamente en el medio acuático consumiendo algas y plantas en descomposición (Carrizo, 2005).

Los reptiles y anfibios adultos son en general grandes consumidores de invertebrados y pequeños vertebrados, muchos de los cuales son especies perjudiciales para el hombre, por lo que tienen una gran importancia ecológica. El deterioro de la calidad de agua de los cursos de la zona influye en forma directa sobre estas especies contaminando las aguas en donde beben, se alimentan y reproducen, e indirectamente a través de la ingesta de animales contaminados (Carrizo, 2005).

Los roedores representan el grupo de mamíferos más numeroso, especialmente en los ambientes urbanizados como el área de estudio. Su alta representatividad se explica por su elevada reproducción y capacidad adaptativa a una gran variedad de ambientes. En los ambientes altamente urbanizados de la región del AMBA las especies de roedores características son las especies domésticas como la rata negra (*Rattus rattus*), la laucha urbana (*Mus domesticus*) y la rata parda (*Rattus norvegicus*). Ésta última es más frecuente en ambientes con alta disponibilidad de agua. También se encuentran roedores silvestres como el ratón de pastizal pampeano (*Akodon azarae*), el ratón colilargo menor (*Oligoryzomys flavescens*) y la laucha manchada (*Calomys spp*) (Suarez y Cueto, 2005).

3.8 ÁREAS PROTEGIDAS

Las áreas protegidas son sitios que por medio de herramientas legales reciben algún tipo de protección con fines de conservación y en algunos casos educativos.

La República Argentina cuenta con un Sistema Nacional de Áreas Protegidas integrado por todas las áreas protegidas nacionales, administradas por el estado nacional, a través de la Administración de Parques Nacionales. Las provincias y los municipios, debido al carácter federal de nuestro país, tienen autonomía para crear sus propias áreas protegidas y administrarlas. Por último existen entidades internacionales que fomentan la designación de áreas protegidas con distintos fines de conservación. Pero para que un área pueda ser reconocida con una designación internacional, debe ser primero reconocida localmente como área protegida. Una designación internacional revaloriza un área protegida.

Entre las designaciones internacionales para áreas protegidas más reconocidas internacionalmente se encuentran los Humedales de Importancia Internacional, más conocidos como sitios Ramsar.

En el área de estudio se han identificado 9 áreas protegidas con designación legal (Tabla 49), con distinto grado de instrumentación y con características funcionales diferentes. Sin embargo es importante resaltar que ninguna de ellas es atravesada por la traza en estudio.

Tabla 49. Áreas protegidas reconocidas formalmente en el área de estudio.

ÁREA PROTEGIDA	DESIGNACIÓN LEGAL	UBICACIÓN	ENTE ADMINISTRATIVO	NORMATIVA LEGAL	SUPERFICIE
RIBERA NORTE	Refugio Natural Educativo	Partido de San Isidro	Municipalidad de San Isidro	Ordenanza Municipal	14 ha
VICENTE LÓPEZ	Reserva y Parque	Partido de Vicente López	Municipalidad de Vicente López	Ordenanza Municipal	2 ha
COSTANERA SUR	Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Gobierno de CABA	Ordenanza del Concejo Deliberante N° 41.247/86 y Constitución de la Ciudad	353 ha
LA SALADITA	Reserva Ecológica	Partido de Avellaneda	Municipalidad de Avellaneda	Ordenanza Municipal	22 ha
SANTA CATALINA	Reserva Natural	Partido de Lomas de Zamora	Provincia de Buenos Aires	Ordenanza Municipal	17 ha
LAGUNA DE ROCHA	Paisaje Protegido y Reserva Histórica	Partido de Esteban Echeverría		CODEMA 2008 Y Ordenanza Municipal N° 4.627/96	1000 ha
SANTA MARÍA	Reserva	Partido de Hurlingham	CEAMSE	Disposición del CEAMSE	34 ha
LOS ROBLES	Parque Municipal	Partido de Moreno	Municipalidad de Moreno	Ordenanzas Municipales N° 2.365/88, 2.562/89, 2.563/98, 2.719/90 y Disposición Municipal N° 310/91	668 ha
FRANCISCO JAVIER MUÑOZ	Parque Ecológico y Museo de Sitio Paleontológico				

El Refugio Natural Educativo Ribera Norte protege un ambiente costero del Río de la Plata en el partido de San Isidro. Se encuentra constituido por juncales, matorrales ribereños, pajonales y bosques ribereños de ceibos y sauces.

También sobre la costa del Río de la Plata se ubica la Reserva Natural y Parque Vicente López, en el partido homónimo. Este predio consta de una laguna, pajonales, sauzales y parches de pastizales y ceibales.

La otra área protegida que se localiza sobre el Río de la Plata es el denominado Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica Costanera Sur, la única área protegida ubicada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Abarca una superficie de 353 hectáreas constituida por una gran cantidad de ambientes de origen artificial, como bañados, lagunas, pastizales, matorrales y bosques, además de incluir playas del Río de la Plata. Esta área protegida fue designada en el año 2005 como sitio Ramsar por constituir el hábitat de al menos 250 especies de aves, incluyendo a una población considerable de cisnes de cuello negro (*Cygnus melancorpus*). Además, se han identificado en el área 9 especies de anfibios, 23 de reptiles, 10 de mamíferos y 50 de mariposas. Las variedades de flora también incluyen a 245 especies de 55 familias. La mayoría de estas especies son altamente representativas de la diversidad biológica presente en la región.

La Reserva Ecológica La Saladita se localiza en el partido de Avellaneda. Su paisaje incluye lagunas con vegetación ribereña, matorrales y pastizales.

La Reserva Natural Santa Catalina se extiende en 17 hectáreas del partido de Lomas de Zamora. Esta reserva fue constituida para la protección de un bosque de tala (*Celtis occidentalis*) fuertemente invadido por ligustros, acacias negras, eucaliptos y olmos.

La Laguna Rocha, un paisaje de lagunas, arroyos y bañados, es el área protegida más extensa identificada en el área. Ocupa una superficie de aproximadamente 1.000 hectáreas en el partido de Esteban Echeverría. Fue declarada Paisaje Protegido de Interés Provincial por la comisión de Ecología y Medio Ambiente de la cámara de diputados de la provincia de Buenos Aires en el año 2008 y existen dos proyectos de ley de la provincia de Buenos Aires para que sea declarada Reserva Natural Provincial. Fue además declarada Reserva Histórica por la municipalidad local.

La Reserva Santa María es un predio del CEAMSE que fue dispuesto para la conservación. El área incluye estepas gramíneas, lagunas, hunguillar (*Juncus acutus*), matorrales de chilca y duraznillo, pequeños núcleos de sauces, ceibos y talaes que presentan un gran avance de la acacia negra.

Finalmente, el Parque Municipal Los Robles y el Parque Ecológico y Museo de Sitio Paleontológico Francisco Javier Muñiz constituyen en conjunto un área de 668 hectáreas. El paisaje del área se conforma por lagunas y bañados, pastizales de cortadera, estepas gramíneas, matorrales de chilca y duraznillo, talaes aislados y una importante arboleda implantada a principios de los 70.

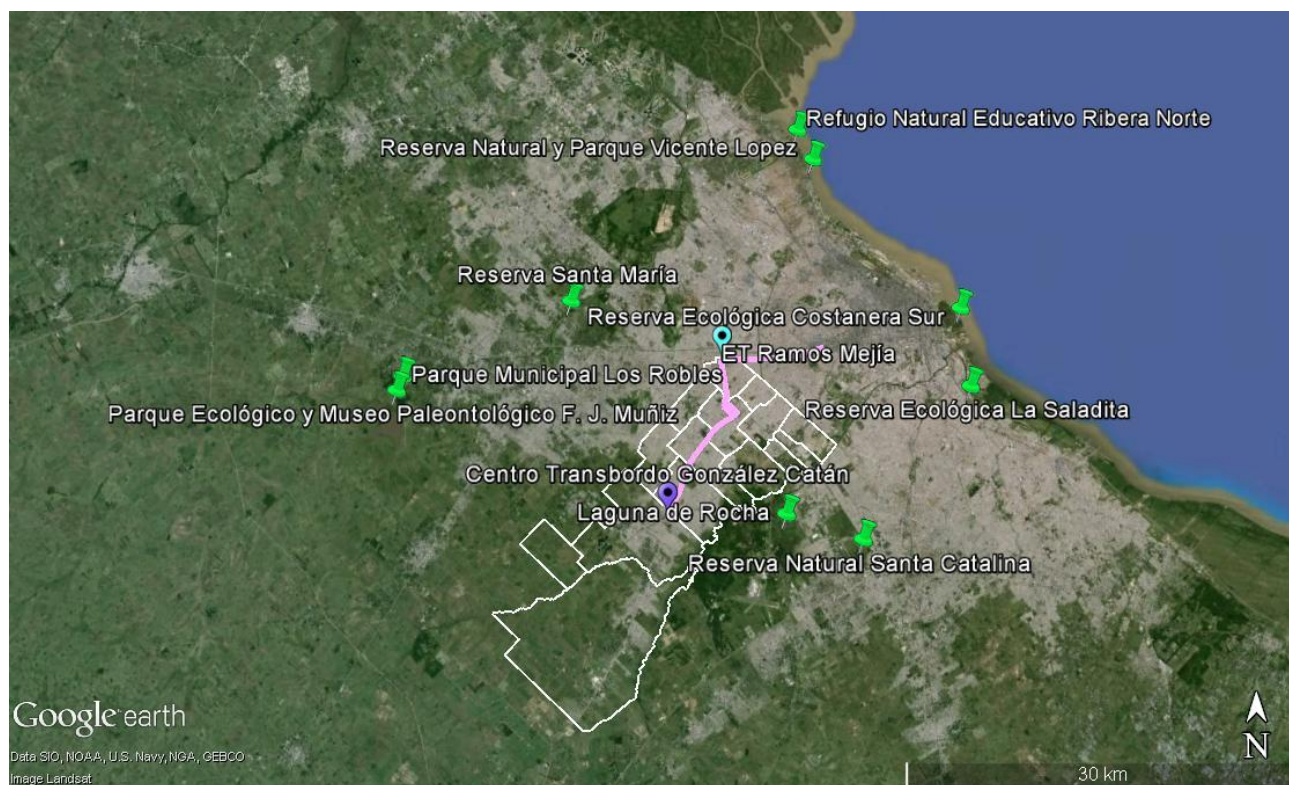


Figura 98. Áreas protegidas identificadas en las inmediaciones del área de estudio.

4. BIBLIOGRAFÍA

AGOSTINO, H. N. (2003). Los Inmigrantes que eligieron vivir en La Matanza. Junta de Estudios Históricos, Geográficos y Estadísticos, Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Nacional de La Matanza. San Justo – Buenos Aires- Argentina. Disponible en: http://www.unlam.edu.ar/descargas/123_LosInmigrantesqueeligieronvivirenLaMatanza.pdf

AGOSTINO, H. N. (DIRECTORA); H. DÍAZ; C. MAIDANA; P. GÓMEZ; M. G. SILVA. (2005). Informe técnico sobre “La educación superior en el Partido de La Matanza en el siglo XX: creación y evolución de sus instituciones” del Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Matanza. San Justo - Buenos Aires – Argentina. Disponible en: <http://repositoriocyt.unlam.edu.ar/biblioteca/B092.pdf>

AGOSTINO, H. N. Y R. POMÉS. (2010). “Historia política, económica y social del partido de La Matanza”, CLM editores, Ramos Mejía. Disponible en: http://www.unlam.edu.ar/descargas/123_HistoriaPoliticaEconomicaySocialParte1.pdf

AUGE M.; HIRATA R. y F. LÓPEZ VERA (2003). Vulnerabilidad a la contaminación con nitratos del Acuífero Puelche en La Plata – Argentina. CEAL. Inéd: 1- 201. Madrid.

BARSKY, A. (2008). “La bolivianización de la horticultura y los instrumentos de intervención territorial en el periurbano de Buenos Aires. Análisis de la experiencia de implementación de un programa de buenas prácticas agropecuarias en el partido de Pilar”. Scripta Nova, N° 270 (81), vol. 12, Barcelona. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/422.htm>

BÓ, R. F. (2005). Situación Ambiental en la Ecorregión Delta e Islas del Paraná. En: La Situación Ambiental Argentina (A. Brown, U. Martínez Ortiz, M. Acerbi y L. Corchera; eds.) Fundación Vida Silvestre Argentina, Buenos Aires, 2006.

CAMILLOTTO, I. y V. BARROS (2004). Aire. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

CARRIZO, G. R. (2004). Anfibios. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

CARRIZO, G. R. (2004). Reptiles. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

CAVALLOTTO, J. L. (1995). Evolución geomórfica de la Llanura Costera ubicada en la margen sur del Río de la Plata. Tesis MLP 635. Univ. Nac. de La Plata, 237 p.

CAVALLOTTO. (1995). Descripción de la unidad morfológica “Río de la Plata”. Cuartas Jornadas Geológicas Bonaerenses. Actas UNLP (en prensa). Junín, provincia de Buenos Aires.

CELEMÍN, A. (1984). Meteorología Práctica. Edición del Autor. Mar del Plata.

CNS (2007). Soterramiento del corredor ferroviario en el tramo Caballito Moreno, Tramo Caballito Liniers (Etapa I), Liniers – Cautelar (Etapa II) y el tramo Cautelar – Moreno (Etapa III) de la línea Sarmiento. Perfil geotécnico, SAR-GNI-00-001 al 013. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte.

COCONIER, E. (2005). Reporte Final Aves Acuáticas en la Argentina. Aves Argentinas - Wetlands International, Buenos Aires.

CONAMBA (Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires). (1995). El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis. Ministerio del Interior. República Argentina.

CONCESIONARIA VIAL CV1. <http://www.cv1sa.com.ar/>

CORRADI, H. (1969). Guía antigua del oeste porteño. Ed. MBE

CRAVINO, M. C.; J. P. DEL RÍO; J. I. DUARTE. (2008). “Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años”. Instituto del Conurbano - Universidad Nacional de General Sarmiento. Disponible en: http://www.fadu.uba.ar/mail/difusion_extension/090206_pon.pdf

DABAS, M.; H. DELÉTANG; A. FERDIÈRE; C. JUNG y H. ZIMMERMANN (1998). La Prospección. Colección Archéologiques, dirigé par Alain Ferdière, París. Ebert, J. 1992. Distributional archaeology. University of New Mexico Press, Albuquerque.

DEFENSORÍA DEL PUEBLO (2007). Informe Especial Cuenca del Río Reconquista. Primera Parte. Defensoría del Pueblo de la Nación.

DEVESA, J. E. (2013) “El Desarrollo Nacional Como Fuente De Desarrollo Local. La Experiencia de La Matanza”. Secretaría de Producción – Municipalidad de La Matanza- y Universidad Nacional de La Matanza. Disponible En: https://Www.Academia.Edu/9207745/El_Developmental_Nacional_Como_Fuente_Del_Developmental_Local_La_Experiencia_De_La_Matanza?Login=Mapaurodriguez@Gmail.Com&Email_Was_Taken=True&Login=Mapaurodriguez@Gmail.Com&Email_Was_Taken=True

DI GIACOMO, A. S. (ed.) (2005). Áreas importantes para la conservación de las aves en Argentina. Sitios prioritarios para la conservación de la biodiversidad. Temas de Naturaleza y Conservación 5: 1-524. Aves Argentinas/Asociación Ornitológica del Plata, Buenos Aires.

ENDERE, M. L. (2000). La protección del patrimonio arqueológico en Argentina: dificultades y desafíos. Temas de Patrimonio N°2. Edición de la Dirección General de Publicaciones. Gob. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

FAGGI, A.; J. HORRELL y E. HAENE (2004). Vegetación. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

FALCZUK, B. (2004). Aguas Superficiales. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

FERNÁNDEZ, L. (2002). Servicios Ecológicos en Humedales: el caso del Tigre, Buenos Aires. Tesis de grado, Licenciatura en Ecología Urbana, Universidad Nacional de General Sarmiento, Instituto del Conurbano.

FIDALGO, F. y O. MARTÍNEZ. 1983. Algunas características geomorfológicas dentro del partido de La Plata. Boletín Asoc. Geológica Argentina XXXVIII, N°2. Buenos Aires

FIDALGO, F.; V. R. COLADO y F. O. DE FRANCESCO (1973a). Geología Superficial de las Hojas Castelli, J.M. Cobo y Monasterio. Provincia de Buenos Aires. Act. V Congr. Geol. Arg., T III: 27-39. Córdoba.

FIDALGO, F.; V. R. COLADO y F. O. DE FRANCESCO (1973b). Sobre ingresiones marinas cuaternarias en los partidos de Castelli, Chascomus y Magdalena (Provincia de Buenos Aires). V Congreso Geológico Argentino. Actas III: 227-240.

FORO TRANSPORTE: <http://www.forotransportes.com/>

FRENGUELLI, J. (1957). Neozoico. En: Geografía de la República Argentina. GAEA 2, 3º PARTE: 1-113.

FRENGUELLI. (1946). Las grandes unidades físicas del territorio argentino. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos - GAEA, Geografía de la República Argentina, tomo III, p. 1-114, Buenos Aires.

GARAY, A. S/F “El Área Metropolitana de Buenos Aires –Amba–”. Informe publicado en el marco de la carrera de Especialización en Gestión Ambiental Metropolitana, Facultad de Arquitectura y

Diseño (FADU). Universidad de Buenos Aires. Disponible en:
http://www.posgradofadu.com.ar/archivos/biblio_doc/AMBA.pdf

HAENE, E.; M. MANZIONE, C. NARDINI y D. UNTERKOFER (2004). Aves. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

HAYDÉE A. LORDI. (2014). Movilidad urbana sostenible en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Caso de éxito: Sistema de Bus Rápido (BRT- LA MATANZA). Foro de Discusión Movilidad Sustentable 14 y 15 de Mayo 2014, UnLaM, San Justo, Buenos Aires. Disponible en línea: <http://www.aacarreteras.org.ar/foro/lordi.pdf>

HERRERO ANA CAROLINA. (2006). Desarrollo metodológico para el análisis del riesgo hídrico poblacional humano en cuencas periurbanas. Tesis doctoral presentada en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad de Buenos Aires, 1T; 170 págs., 2T; 105 págs.

INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda (2010). <http://www.censo2010.indec.gov.ar/>

ISMAN R. (2007). Los piquetes de La Matanza. De la aparición del movimiento social a la construcción de la unidad popular. Bs. As. Ediciones Nuevos Tiempos.

KRALICH, S. (coord.), (2013). Estudio de movilidad y transporte en zonas con déficit de accesibilidad en el Municipio de La Matanza, Provincia de Buenos Aires. Estudio 1.EG-221 Informe Final Consolidado. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Secretaría de Política Económica. Unidad de Preinversión. Programa Multisectorial de Preinversión III. Préstamo BID 1896 OC-AR. Buenos Aires.

KREIMER, A.; D. KULLOCK y J. B. VALDÉS (eds.), (2001). Inundaciones en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Disaster Risk Management Working Paper Series N° 3. The World Bank Disaster Management Facility. Washington, D.C.

LIOTTA, J. (2000). Ictiofauna de arroyos del noreste bonaerense. Primeras Jornadas sobre Ecología y Manejo de Ecosistemas Acuáticos Pampeanos, Junín, Buenos Aires, 2000.

LÓPEZ H. L. (2001). Estudio y Uso Sustentable de la Biota Austral: Ictiofauna Continental Argentina. Revista Cubana de Investigación Pesquera, suplemento especial.

MALAGNINO, E. C. (1988). Evolución del sistema fluvial de la Provincia de Buenos Aires desde el Pleistoceno hasta la actualidad. *Segundas Jornadas Geológicas Bonaerenses*. Bahía Blanca, 1988. Actas, 201-211.

MALAGNINO, E. C. (1989 a). Paleoformas de origen eólico y sus relaciones con los modelos de inundación de la Provincia de Buenos Aires. *IV Simposio de Percepción Remota -IX Reunión Plenaria SELPER*. Bariloche. Argentina. Tomo II, p 611-620.

MALAGNINO, E. C. (1989 b). Megaparabolic features, Buenos Aires NW Province, Argentine. In: *Desert, Past and Future Evolution*. Edit. N. Petit-Maire. IGCP-252. Scientific Reports. 86.87 Mairselle.

MALAGNINO, E. C. (1990). Fossil Features of eolian origin, Buenos Aires Province, Argentina. In: *Deserts, Past and Future Evolution* (F. Blancas, N. Pettit-Maire and J.Riser Eds.) IGCP-252. Scientific Reports, 63-66, Mairselle.

MALAGNINO, E. C. (1991). Late Pleistocene to Late Holocene Evolution of the Paleodesert of the Central Region of Argentina and its Paleoclimatic Implication. *International Conference on Desert Landscapes*. Perth, Western Australia.

MALAGNINO, E. C. (1995). The discovery of the oldest extra-andean glaciation in the lago Buenos Aires basin (Argentina) and new interpretation of the Patagonian moraine sequence in the area. *Quaternary of South America & Antarctic Peninsula*. Vol 9: 73-87 pp

MALAGNINO, E. C. (1999). Morfología eólica. En: Geomorfología de la cuenca del Salado. Provincia de Buenos Aires. Anexo C-1. Inedito. HALCROW & PARTNERS Ltd.

MALAGNINO, E. C. (2006). Geoformas. Atlas Ambiental de Buenos Aires.
<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

MALAGNINO, E. C. (2006). <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

MALAGNINO, E. C. (2009). Las Glaciaciones en la Cuenca del Lago Buenos Aires. Volumen I y Volumen II. Tesis Doctoral. Facultad de Ciencias Exactas y Naturales. Universidad de Buenos Aires. Inédito.

MALPARTIDA, ALEJANDRO R. (2003). La Cuenca del Río Matanza-Riachuelo. Revisión de Antecedentes de: Recursos Naturales. Compuestos xenobióticos y otros polutantes en la cuenca. Universidad Tecnológica Nacional.

MAPA ESCOLAR, DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA Y EDUCACIÓN, GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES: <http://mapaescolar.dyndns.org/mapaescolar/>.

MASSERA, C. (2008). “Áreas de influencia sanitaria del Partido de La Matanza determinadas por análisis espacial SIG Vectorial: un aporte metodológico”. Publicación del Equipo del Departamento de Geografía de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Comodoro Rivadavia, Chubut, Argentina. Disponible en: http://igeopat.org/parrafosgeograficos/images/RevistasPG/2008_V7_2/10-4.pdf

MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE: <http://www.transporte.gov.ar/content/servicios-ferrocarriles/>

MORRÁS, H. J. M.; G. CRUZATE, M. ANGELINI, M. DEFERRARI, I. MORETTI y I. GÓMEZ. (2004). Suelos. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

MUNICIPIO DE LA MATANZA: <http://www.lamatanza.gov.ar/Pages/historia.aspx>

NABEL, P. E. y F. X. PEREYRA. (2002). El paisaje natural. Bajo las calles de Buenos Aires. Museo Argentino de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia, Buenos Aires.

PÉREZ, D.J., OTTONE, G. y RAMOS, V.A. (1996). La ingresión marina miocena en la provincia de San Juan: sus implicancias paleogeográficas. 13° Congreso Geológico Argentino y 3° Congreso Exploración de Hidrocarburos, Actas 1: 385-398.

POMÉS, R. s/f. “El Municipio de La Matanza: desindustrialización y fragmentación social (1976-2003)”. Publicación de la Junta de Estudios Históricos de la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM). Disponible en: <http://www.madres.org/documentos/doc20131226104529.pdf>

PORTAL SAN JUSTO: <http://www.sanjustolamatanza.com.ar/>

SUAREZ, O. V. y G. R. CUETO (2004). Roedores. Atlas Ambiental de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

SVAMPA, M. Y S. PEREYRA. (2003). Entre la ruta y el barrio. La experiencia de las organizaciones piqueteras, Buenos Aires, Ed. Biblos.

SVETLITZA DE NEMIROVSKY, A. (2013). (Coord.) “Globalización y agricultura periurbana en la Argentina. Escenarios, recorridos y problemas”. Publicación semestral de la Serie *Monografías* 1 de la Maestría en Estudios Sociales Agrarios, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO Argentina). ISSN 2218 – 5682. Disponible en: <http://www.flacso.org.ar/wp-content/uploads/2013/11/Globalizacion-y-agricultura-periurbana-en-la-Argentina.pdf>

TORRES, H. (1987). El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980: Políticas de vivienda y políticas de transporte Espacio y Organización. Revista de Planeamiento Urbano y Regional, Buenos Aires. Año III N° 1 pags. 10-28. 1987

TORRES, H. (1993). El Mapa social de Buenos Aires (1940-1990) Serie Difusión 3. Ed. Dirección de Investigaciones. Secretaría de Investigación y Posgrado. FADU-UBA 1993

VICENTE, O. Atlas de Buenos Aires. <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

VIGLIZZO, E. F.; F. C. FRANK y L. CARREÑO. (2005). Situación Ambiental en las Ecorregiones Pampa y Campos y Malezales. En: La Situación Ambiental Argentina (A. Brown, U. Martínez Ortiz, M. Acerbi y L. Corchera; eds.) Fundación Vida Silvestre Argentina, Buenos Aires, 2006.

YRIGOYEN, M. R. (1975). Geología del subsuelo y plataforma continental, en: Relatorio Geología de la Provincia de Buenos Aires, 6° Congreso Geológico Argentino, 139- 158.

YRIGOYEN, M. R. (1993). Morfología y Geología de la Ciudad de Buenos Aires. Actas Asoc. Geol... Apl. Ing. Vol. VII: 7-38. Bs.As.

YRIGOYEN, M. R. (1999). Los depósitos cretácicos y terciarios de las Cuencas del Salado y del Colorado. Instituto De Geología Y Recursos Minerales. Geología Argentina Anales 29 (21):645-649, BUENOS AIRES, 1999.

ZELAYA, E. (2007). “Una aproximación a los problemas ambientales del Conurbano Bonaerense: la contaminación de los acuíferos de la cuenca del Río Matanza – Riachuelo en el Partido de La Matanza”. Publicación del Programa de Geografía Aplicada de la Universidad de Tres de Febrero. En base a Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza – Riachuelo. Disponible en: <https://es.scribd.com/doc/86391835/6/LOCALIDADES-DEL-PARTIDO-DE-LA-MATANZA>

Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza-CABA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

CAPÍTULO 5 – ESTUDIOS ESPECIALES

ÍNDICE

1. ANÁLISIS DEL POTENCIAL IMPACTO ACÚSTICO	3
1.1 INTRODUCCIÓN	3
1.2 METODOLOGÍA	3
1.3 DETERMINACIÓN DEL LAEQ = LAE (NIVEL ESTIMADO)	5
1.3.1 Fuente de ruido	5
1.3.2 Reducción de decibelios con la distancia	6
1.3.3 Modelación de la Propagación del Ruido	7
1.4 NIVEL DEL RUIDO DE FONDO CALCULADO (LC)	7
1.5 NIVEL DEL RUIDO DE FONDO (Lf).	9
1.6 EVALUACIÓN DEL RUIDO	16
2. ACTIVIDADES CON LA COMUNIDAD	21
2.1 INTRODUCCIÓN	21
2.2 TALLERES INFORMATIVOS Y PARTICIPATIVOS – OCTUBRE DE 2014	21
2.2.1 Objetivos	22

2.2.2	Participantes	23
2.2.3	Estructura y Desarrollo de los Talleres	25
2.2.4	Conclusiones	30
2.3	TALLER INFORMATIVO Y PARTICIPATIVO – MARZO DE 2015	31
2.3.1	Objetivos	32
2.3.2	Participantes	32
2.3.3	Estructura y Desarrollo de los Talleres	33
2.3.4	Conclusiones	40
2.4	GRUPOS FOCALES A COMERCIANTES	41
2.4.1	Objetivos	41
2.4.2	Metodología	41
2.4.3	Desarrollo de los grupos y participantes	46
2.4.4	Resultados	50
2.4.5	Conclusiones de los Grupos Focales	55
2.5	CONCLUSIONES GENERALES DE LAS ACTIVIDADES CON LA COMUNIDAD	56

1. ANÁLISIS DEL POTENCIAL IMPACTO ACÚSTICO

1.1 INTRODUCCIÓN

El Proyecto bajo estudio comprende en su etapa constructiva una serie de acciones factibles de emitir ruidos que podrían resultar molestos para la población. Este aspecto resulta de especial importancia en el sector frentista donde se llevarán a cabo un conjunto de tareas (obras viales y civiles) en zonas cercanas a los potenciales receptores.

La evaluación del potencial impacto acústico del Proyecto sobre la población se realiza en base a la metodología de análisis definida por la norma IRAM 4062/01 adoptada por la Provincia de Buenos Aires por resolución SPA 94/02. Esta evaluación fue realizada por la empresa FAL y estuvo a cargo del Téc. Rodolfo Frías.

1.2 METODOLOGÍA

Para la implementación de la metodología definida por la Norma IRAM 4062 se debe calcular el nivel de ruido de fondo de la zona donde se encuentran los receptores más cercanos a la fuente de emisión (Lc), o bien realizar mediciones *in situ* del mismo, y luego definir el nivel de inmisión que esa zona recibirá producto de la nueva fuente de emisión que se está evaluando (LAeq).

Si la diferencia entre el nivel de inmisión y el nivel de ruido de fondo es igual o supera los 8 dB(A), entonces el ruido que se está generando se clasifica como molesto. En caso de no superar los 8 dB(A), se clasifica como no molesto.

$LAeq - LC \geq 8$ (ruido molesto)

$LAeq - LC < 8$ (ruido no molesto)

De este modo, para el desarrollo de la presente evaluación se procedió de la siguiente forma:

- Se realizaron mediciones de ruido basal en los siguientes puntos, según lo establecido en norma IRAM 4062/01 adoptada por la Provincia de Buenos Aires por resolución SPA 94/02, para mediciones de ruido de fondo (Lf) en ambiente exterior. Se seleccionaron puntos vinculados a aquellos sitios donde se desarrollarán las tareas constructivas más significativas (CTI González Catán, estaciones de transferencia Ramos Mejía y Sunchales, Rotonda San Justo y estaciones intermedias entre Av. Perón y RP 21). A continuación se listan los puntos.
 1. ET Ramos Mejía.
 2. EC Arieta.
 3. Reestructuración Rotonda de San Justo.
 4. EC Pampa.
 5. EC Figueroa Alcorta.
 6. EC Ambrosetti.
 7. EC Hospital Paroissien.
 8. EC Tokio.
 9. EC Cristianía
 10. EC Marconi R. Castillo
 11. EC. Carlos Casares.
 12. EC. Santa Rosa.

13. EC. Hospital Materno Infantil.
14. EC Av. Luro.
15. EC Salvigny.
16. EC. Recuero – Industria.
17. EC Leonardo Da Vinci.
18. EC P. Russo.
19. Centro de Tránsito González Catán.
20. ET Sunchales.

- Las mediciones se realizaron los días jueves 29 y viernes 30 de enero de 2015 comprendiendo el periodo diurno, horario en los que se desarrollarán las tareas constructivas del proyecto evaluado, según la información provista por la UEC.
- Para las mediciones se utilizó un Medidor del nivel sonoro integrador Tipo II, marca Quest-Technologies, modelo 2900, serie CDD070036 controlado mediante Calibrador Quest Technologies QC 10 QE 6060112. La constancia de calibración de los equipos se adjunta en el Capítulo 9 – Anexos (Anexo 5-1).
- Las mediciones se basaron en la determinación del nivel de presión sonora compensado según curva “A”, expresado en dB (A), medido con la respuesta lenta del medidor de nivel sonoro.
- Todas las determinaciones se realizaron en ambiente exterior, en concordancia con el método de medición establecido por la norma IRAM 4.062/2001, efectuándose a entre 1,20 m y 1,50 m sobre el piso y a una distancia de 3,50 m de las paredes, edificios, o cualquier estructura reflejante del sonido. Las mediciones fueron realizadas en condiciones climáticas favorables.
- Se relevaron las fuentes de ruido preexistentes en el entorno: fuentes móviles (transporte en general), establecimientos industriales y comerciales.
- Se recopiló información acústica de las fuentes de ruido involucradas en la etapa de construcción del proyecto: máquinas y equipos viales (movimiento de suelo); equipos de pavimento de hormigón y de pavimento asfáltico; grúas, compresores, grupo electrógeno y máquinas herramientas.
- Se determinaron las siguientes magnitudes:
 - Nivel sonoro continuo equivalente (LAeq)
 - Nivel de evaluación para el horario de referencia (LE)
 - Nivel del ruido de fondo (Lf)
 - Nivel del ruido de fondo calculado (Lc)
- Los resultados obtenidos se compararon con los niveles máximos permitidos establecidos de acuerdo a la metodología de la Norma IRAM 4062, teniendo en consideración horario y zona en que se localizan los receptores escogidos.

1.3 DETERMINACIÓN DEL LAEQ = LAE (NIVEL ESTIMADO)

El cálculo del nivel sonoro continuo equivalente compensado según la curva A (L_{Aeq}) se puede determinar en forma práctica según la fórmula siguiente:

$$L_{Aeq} = 10 \times \log_{10} \times 1/T \times \sum_i^n t_i \times 10^{N_i/10}$$

Donde:

L_i es el nivel sonoro, presente durante el intervalo de medición t_i , en decibeles compensados A.

$T = \sum t_i$ es el tiempo total de medición, en minutos.

En este caso el nivel de inmisión que recibirá la zona producto de la incorporación de nuevas fuentes de inmisión se estima a través del cálculo de la propagación del ruido producido por las tareas constructivas (fuentes de ruido) como se detalla a continuación.

1.3.1 Fuente de ruido

Como se mencionó con anterioridad, en el presente proyecto se analizaron los escenarios compuestos por las fuentes de ruido correspondientes a la construcción.

Si bien se utilizará una gran variedad de equipos y maquinarias, las fuentes de ruido tomadas en consideración para las faenas de construcción fueron las siguientes, por resultar las más representativas y comunes a las diversas actividades a realizar:

Tabla 1. Fuentes de Ruido

TIPO	Emisiones [dB(A)] = LAe
Martillo neumático	97,8 dB(A)
Retroexcavadora	92,8 dB(A)
Grúas	82 dB(A)
Motoniveladora	de 84 dB(A) a 93 dB(A)
Motomixer	95 dB(A)
Camiones	de 80 dB(A) a 85 dB(A)
Grupo electrógeno	de 85 dB(A) a 90 dB(A)
Compresores	88 dB(A)
Cortadora & Aserradoras	96,8 dB(A)
Rodillos	de 80 dB(A) a 84 dB(A)
Compactadora	de 90 dB(A) a 94 dB(A)
Ruido de obra	de 74 dB(A) a 85 dB(A)*
*Hace mención a los ruidos que puede generar la obra y no están asociados al uso de maquina (traslado de cargas, golpes involuntarios, etc.)	
Fuente. Base de Datos de mediciones en campo de Empresa FAL (Estudio de Seguridad e Higiene & Ambiente)	

1.3.2 Reducción de decibelios con la distancia

Toda señal acústica reduce en 6 dB(A) su percepción con el doble de la distancia. Ejemplo: 100 dB(A) a 3 m se percibirán 94 dB(A), a 6 m de distancia 88 dB(A).

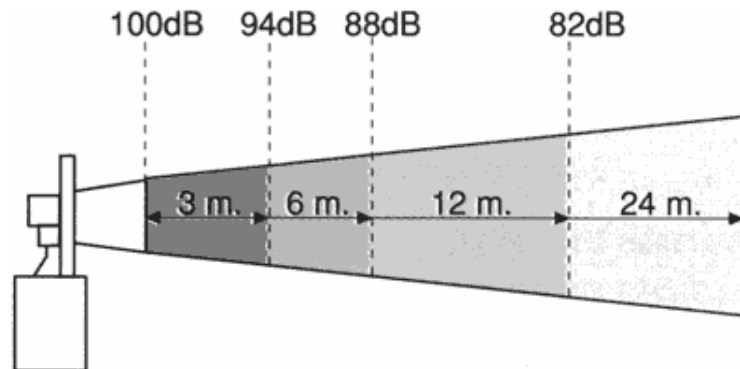


Figura 1: Esquema de reducción de decibelios con la distancia. Fuente: Fuente. Taller de construcciones Arq. Gabriel Germán Salas UNMDP

La siguiente tabla muestra la reducción de decibelios en función de la distancia de percepción a la fuente sonora.

Tabla 2: Reducción de decibelios en función de la distancia a la fuente sonora. Fuente: Fuente. Taller de construcciones Arq. Gabriel Germán Salas UNMDP

m	dB (A)																											
1	65	70	75	80	85	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122	124	126	128	130		
2	59	64	69	74	79	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122	124		
3	55	60	65	70	75	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120		
5	51	56	61	66	71	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116		
10	45	50	55	60	65	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110		
20	39	44	49	54	59	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104		
30	35	40	45	50	55	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100		
50	=	36	41	46	51	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96		
100		=	=	40	45	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90		
200				=	39	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80	82	84		
300					=	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80		
500						=	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76		
1000							=	=	=	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70		
2000										=	=	=	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64		
3000													=	=	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60		
5000															=	=	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56		

1.3.3 Modelación de la Propagación del Ruido

Para la modelación del ruido proveniente de la obra se considera la fuente de ruido más representativa. Para este caso el nivel de 97,8 dB(A) generado por los Martillos Neumáticos a ser utilizados. Si bien como se comentó anteriormente durante las tareas constructivas se utilizarán otros equipos, este equipo en particular se comporta por encima de las otras fuentes de ruido siendo el más notorio, según experiencias antecedentes.

Considerando la zona en la cual se dispondrá la fuente de ruido, contemplando la disminución del ruido de acuerdo a los valores estimados y según las distancias consideradas respecto de la fuente de ruido, se puede reflejar la incidencia sonora de la siguiente manera:

- Modelación a 1 m de distancia = 96 dB(A) (Ver Tabla 8).
- Modelación a 20 m de distancia = 72 dB(A) (Ver Tabla 9).
- Modelación a 100 m de distancia = 58 dB(A) (Ver Tabla 10).

Las distancias consideradas son representativas de las siguientes situaciones de exposición del receptor.

1 m de distancia	Considera la peor situación de exposición del receptor respecto del frente de trabajo. (por ej. transeúntes o población frentista durante tareas de tratamiento paisajístico de veredas).
20 m de distancia	Considera la incidencia sobre los frentistas respecto del desarrollo de las obras en el carril central a lo largo de toda la traza (si bien entre Av. Cristianía y RP 21 los frentistas se encuentran a mayor distancia, se considera este valor para todo el tramo, implementando un criterio conservador).
100 m de distancia	Considera la incidencia de las obras más allá de las parcelas frentistas

Cabe mencionar que la reducción del ruido así estimada puede variar teniendo en cuenta las construcciones que se interpongan entre las fuentes y las zonas de ruido.

A su vez, existen otros factores que también son fundamentales como la presión atmosférica y la velocidad del viento y su dirección.

Por otro lado, los valores calculados para este valor sonoro estimado pueden encontrarse enmascarados por las fuentes de ruido que se presentan en la zona (ver fuentes actuales de ruido).

1.4 **NIVEL DEL RUIDO DE FONDO CALCULADO (LC)**

A continuación se presenta la determinación teórica del nivel de ruido de fondo del área de estudio del Proyecto. Según lo establece la norma IRAM 4062:2001, el cálculo del nivel de ruido de fondo parte de un nivel básico al que se le incorporan una serie de términos de corrección por tipo de zona, ubicación del posible receptor y período horario considerado.

De este modo, el cálculo del ruido de fondo (L_C) consiste en la suma de los correspondientes valores de los términos de corrección por zona (K_z), ubicación en la finca (K_u) y período horario (K_h), a un nivel básico (L_b) definido en 40 dB(A).

Se calcula este nivel a partir de la siguiente fórmula:

$$L_c: L_b + K_z + K_u + K_h$$

En las tablas a continuación se presentan los valores que pueden tomar los términos de corrección y se destacan en gris los adoptados según el relevamiento de frentistas cuyo detalle se encuentra en el Capítulo 4 de este Estudio. En la Tabla 6 se determina el ruido de fondo calculado para cada zona en el horario diurno (período en el que se realizarán los trabajos constructivos)

Tabla 3. Término de corrección por zona según la Norma IRAM 4062:2001.

ZONA	TIPO	TÉRMINO DE CORRECCIÓN, K_z [dB(A)]
Hospitalaria, rural, (residencial)	1	-5
Suburbana con poco tránsito	2	0
Urbana (residencial)	3	5
Residencial urbana con alguna industria liviana o rutas principales	4	10
Centro comercial o industrial intermedio entre los tipos 4 y 6	5	15
Predominante industrial con pocas viviendas	6	20

Tabla 4. Término de corrección por ubicación en la finca según la Norma IRAM 4062:2001.

UBICACIÓN EN LA FINCA	TÉRMINO DE CORRECCIÓN, K_u [dB(A)]
Interiores: locales linderos con la vía pública	0
Locales no linderos con la vía pública	-5
Exteriores: áreas descubiertas linderas con la vía pública. Por ejemplo: jardines, terradas, patios, etc.	5

Tabla 5: Término de corrección por período horario según la Norma IRAM 4062:2001.

PERÍODO	TÉRMINO DE CORRECCIÓN, K_h [dB(A)]
Días hábiles: 08.00 hs a 20.00 hs	5
Días hábiles: 06.00 hs a 08.00 hs y de 20.00 hs a 22.00 hs Días feriados: 06.00 hs a 22.00 hs	0
Noche: 22.00 hs a 06.00 hs	-5

Tabla 6. Ruido de Fondo Calculado (LC) para cada zona presente en el área del proyecto.

ZONA TIPO 1	ZONA TIPO 5	ZONA TIPO 6
Lb: 40 dB(A) Kz: -5 dB(A) Ku: 5 Kh: 5	Lb: 40 dB(A) Kz: 5 dB(A) Ku: 15 Kh: 5	Lb: 40 dB(A) Kz: 20 dB(A) Ku: 5 Kh: 5
Lc: 50 dB(A)	Lc: 65 dB(A)	Lc: 70 dB(A)

Es dable mencionar que la Zona Tipo 1 se adopta en los casos en los que se identifican centros de salud y también establecimientos educativos frentistas o de gran relevancia en cercanías a la traza.

1.5 NIVEL DEL RUIDO DE FONDO (Lf).

Los niveles de fondo medidos en cada uno de los sitios definidos se presentan a continuación:

Tabla 7. Características de las mediciones y Niveles de ruido de fondo medidos.

PUNTO		Fecha	Hora	Tiempo de Medición	Coordenadas	NIVEL MEDIDO
Punto 1	ET Ramos Mejía.	30/01	13:05	17'	34°38'27,07'' S // 58°33'52,65'' O	L _{f1} = 74,5 dB(A)
Punto 2	EC Arieta.	30/01	13:52	15'	34°40'57,97'' S // 58°33'18,79'' O	L _{f2} = 75,1 dB(A)
Punto 3	Reestructuración Rotonda de San Justo.	30/01	14:20	16'	34°41'06,45'' S // 58°33'38,06'' O	L _{f3} = 77,8 dB(A)
Punto 4	EC Pampa.	30/01	14:42	15'	34°41'13,13'' S // 58°33'48,76'' O	L _{f4} = 72,4 dB(A)
Punto 5	EC Figueroa Alcorta.	30/01	15:05	20'	34°41'20,70'' S // 58°34'01,73'' O	L _{f5} = 72,8 dB(A)
Punto 6	EC Ambrosetti.	30/01	15:32	15'	34°41'36,44'' S // 58°34'24,17'' O	L _{f6} = 70,9 dB(A)
Punto 7	EC Hospital Paroissien.	30/01	15:54	16'	34°41'48,44'' S // 58°34'35,59'' O	L _{f7} = 73,9 dB(A)
Punto 8	EC Tokio.	30/01	16:20	16'	34°42'15,66'' S // 58°35'03,48'' O	L _{f8} = 75,1 dB(A)
Punto 9	EC Cristianía	30/01	16:43	16'	34°42'30,22'' S // 58°35'14,01'' O	L _{f9} = 73,3 dB(A)
Punto 10	EC Marconi R. Castillo	30/01	17:09	18'	34°42'49,25'' S // 58°35'33,10'' O	L _{f10} = 71,8 dB(A)
Punto 11	EC. Carlos Casares.	30/01	17:45	15'	34°43'45,27'' S // 58°35'45,27'' O	L _{f11} = 73,2 dB(A)
Punto 12	EC. Santa Rosa.	02/02	14:10	18'	34°43'25,54'' S // 58°35'55,53'' O	L _{f12} = 74,6 dB(A)
Punto 13	EC. Hospital Materno Infantil.	02/02	17:54	15'	34°43'51,60'' S // 58°36'05,55'' O	L _{f13} = 70,7 dB(A)
Punto 14	EC Av. Luro.	02/02	14:44	15'	34°44'07,28'' S // 58°36'13,77'' O	L _{f14} = 72,4 dB(A)
Punto 15	EC Salvigny.	02/02	15:06	17'	34°44'26,13'' S // 58°36'22,89'' O	L _{f15} = 71,9 dB(A)
Punto 16	EC. Recuero – Industria.	02/02	15:35	15'	34°44'39,65'' S // 58°36'31,79'' O	L _{f16} = 73,0 dB(A)
Punto 17	EC Leonardo Da Vinci.	02/02	15:57	22'	34°44'56,86'' S // 58°36'43,44'' O	L _{f17} = 72,5 dB(A)
Punto 18	EC P. Russo.	02/02	16:28	15'	34°44'14,65'' S // 58°36'52,78'' O	L _{f18} = 69,6 dB(A)
Punto 19	CTI González Catán.	02/02	16:49	16'	34°45'32,08'' S // 58°37'03,01'' O	L _{f19} = 69,4 dB(A)
Punto 20	ET Sunchales.	02/02	17:20	15'	34°47'28,45'' S // 58°37'48,12'' O	L _{f20} = 68,2 dB(A)

A continuación se presenta el registro fotográfico de las mediciones realizadas



Figura 2. Punto 1 - ET Ramos Mejía.

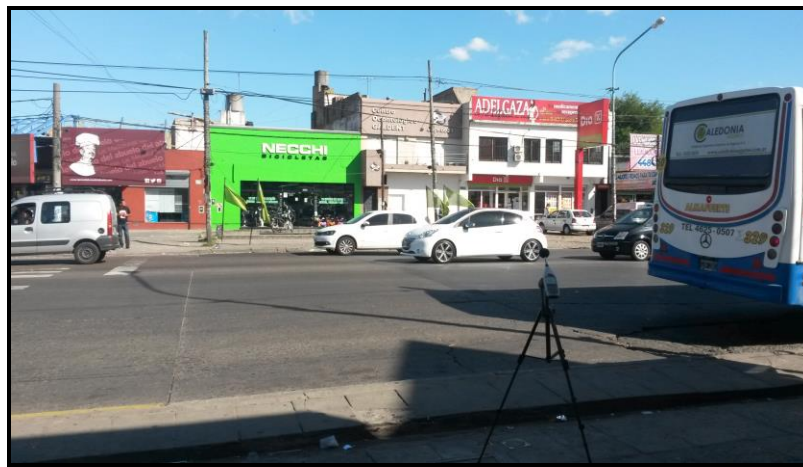


Figura 3. Punto 2 - EC Arieta.



Figura 4. Punto 3 - Reestructuración Rotonda de San Justo.



Figura 5. Punto 4 - EC Pampa.



Figura 6. Punto 5 - EC Figueroa Alcorta.



Figura 7. Punto 6 - EC Ambrosetti.



Figura 8. Punto 7 - EC Hospital Paroissien.



Figura 9. Punto 8 - EC Tokio.

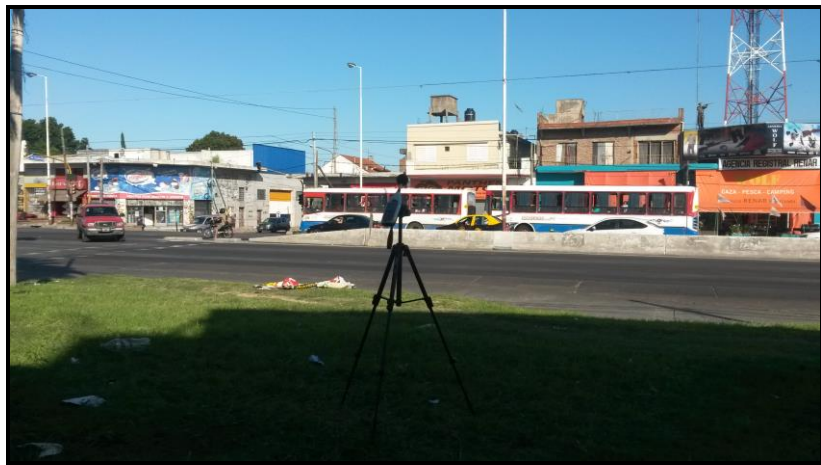


Figura 10. Punto 9 - EC Cristianía.



Figura 11. Punto 10 - EC Marconi R. Castillo.



Figura 12. Punto 11 - EC Carlos Casares.



Figura 13. Punto 12 - EC Santa Rosa.



Figura 14. Punto 13 - EC Hospital Materno Infantil.



Figura 15. Punto 14 - EC Av. Luro.



Figura 16. Punto 15 - EC Salvigny.



Figura 17. Punto 16 - EC Recuero – Industria.



Figura 18. Punto 17 - EC Leonardo Da Vinci.



Figura 19. Punto 18 - EC P. Russo.



Figura 20. Punto 19 - Centro de Tránsito González Catán.



Figura 21. Punto 20 - ET Sunchales.

1.6 EVALUACIÓN DEL RUIDO

Según lo establece la norma, se deben comparar todos los LAe con sus correspondientes Lf o Lc. En todos los casos las diferencias deben ser menores o iguales a 8 dB(A) para que el ruido sea considerado, **No molesto**.

LAe - Lf ≥ 8 dB(A) Ruido Molesto

LAe - Lf < 8 dB(A) Ruido NO Molesto

En la siguiente evaluación se comprobará la diferencia entre el nivel sonoro con la obra en funcionamiento y el nivel de ruido de fondo. Esta comparación se realiza con el nivel más desfavorable, sea el nivel de fondo (Lf) o el nivel calculado por norma IRAM (Lc). En todos los casos el nivel más exigente resulta el calculado (Lc).

Tabla 8. Modelación a 1 m de distancia.

MEDICIÓN	ZONA	LAe	Lc	Lf	≥ 8 dB(A) ≤	EVALUACIÓN
Punto 1	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	74,5 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto p2*	Tipo 1	96 dB(A)	50 dB(A)	75,1 dB(A)	46 dB(A)	Molesto
Punto 2	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	75,1 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 3	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	77,8 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 4	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	72,4 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 5	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	72,8 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 6	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	70,9 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 7*	Tipo 1	96 dB(A)	50 dB(A)	73,9 dB(A)	46 dB(A)	Molesto
Punto 8	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	75,1 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 9	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	73,3 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 10	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	71,8 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 11	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	73,2 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 12	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	74,6 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 13*	Tipo 1	96 dB(A)	50 dB(A)	70,7 dB(A)	46 dB(A)	Molesto
Punto 14*	Tipo 1	96 dB(A)	50 dB(A)	72,4 dB(A)	46 dB(A)	Molesto
Punto 15*	Tipo 5	96 dB(A)	50 dB(A)	71,9 dB(A)	46 dB(A)	Molesto
Punto 16	Tipo 6	96 dB(A)	70 dB(A)	73,0 dB(A)	26 dB(A)	Molesto
Punto 17	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	72,5 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto p18*	Tipo 1	96 dB(A)	50 dB(A)	69,6 dB(A)	46 dB(A)	Molesto
Punto 18	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	69,6 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 19	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	69,4 dB(A)	31 dB(A)	Molesto
Punto 20	Tipo 5	96 dB(A)	65 dB(A)	68,2 dB(A)	31 dB(A)	Molesto

Los puntos que tienen un asterisco (*) son aquellos que presentan un equipamiento de sensibilidad¹. Se ha considerado incluir la evaluación para aquellos puntos donde se registran este tipo de equipamientos pero donde no se realizaron mediciones de ruido de fondo por encontrarse en tramos entre estaciones, utilizándose el valor medido más bajo y más cercano. Estos son Punto p2 (tramo entre Av. Perón y Estación Arieta donde se encuentra el Sanatorio San Justo) y Punto p18 (Escuela pública EPB N°28 y ESB N°88). El resto de los equipamientos corresponden a: Hospital Paroissien (Punto 7), Hospital Materno Infantil (Punto 13), Clínica de Servicios Médicos Integrales (Punto 14), Escuela Privada N°2186 “Gregorio de la Ferrere” (Punto 15).

Como se observa en los 20 puntos, el nivel de ruido estimado (LAe) supera en más de 8 dB(A) al nivel de ruido calculado (Lc). Con lo cual se puede concluir que las tareas que se realicen a esta distancia generarán molestias al receptor situado en esa posición.

Esta situación se puede presentar cuando se desarrollen tareas de obra sobre las veredas.

¹ Esta aclaración vale para el resto de las tablas de evaluación.

Tabla 9. Modelación a 20 m de distancia.

MEDICIÓN	ZONA	LAe	Lc	Lf	$\geq 8 \text{ dB(A)} \leq$	EVALUACIÓN
Punto 1	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	74,5 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto p2*	Tipo 1	72 dB(A)	50 dB(A)	75,1 dB(A)	22 dB(A)	Molesto
Punto 2	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	75,1 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 3	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	77,8 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 4	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	72,4 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 5	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	72,8 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 6	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	70,9 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 7*	Tipo 1	72 dB(A)	50 dB(A)	73,9 dB(A)	22 dB(A)	Molesto
Punto 8	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	75,1 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 9	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	73,3 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 10	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	71,8 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 11	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	73,2 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 12	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	74,6 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 13*	Tipo 1	72 dB(A)	50 dB(A)	70,7 dB(A)	22 dB(A)	Molesto
Punto 14*	Tipo 1	72 dB(A)	50 dB(A)	72,4 dB(A)	22 dB(A)	Molesto
Punto 15*	Tipo 1	72 dB(A)	50 dB(A)	71,9 dB(A)	22 dB(A)	Molesto
Punto 16	Tipo 6	72 dB(A)	70 dB(A)	73,0 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 17	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	72,5 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto p18*	Tipo 1	72 dB(A)	50 dB(A)	69,6 dB(A)	22 dB(A)	Molesto
Punto 18	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	69,6 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 19	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	69,4 dB(A)	7 dB(A)	No molesto
Punto 20	Tipo 5	72 dB(A)	65 dB(A)	68,2 dB(A)	7 dB(A)	No molesto

De acuerdo a los resultados obtenidos, a excepción de los valores vinculados a Zonas de Tipo 1, no presentan una diferencia mayor a 8 dB(A) entre el nivel de ruido estimado (LAe) y el nivel de ruido calculado (Lc). De este modo se puede concluir que las tareas constructivas que se desarrollen a una distancia mayor de 20 m del receptor no generarán molestias al vecindario.

En relación a los resultados en Zonas Tipo 1, es de destacar que el Hospital Paroissien (Punto 7) se encuentra distanciado de la RN 3 por 265 m, mientras que la distancia entre el edificio del Hospital Materno Infantil (Punto 13) y la Ruta Nacional N°3 es de 37 m. Los equipamientos vinculados a los puntos 14, 15 y p18 se encuentran a 25 m aproximadamente por lo que en este caso se podría considerar una afectación (se encuentran en tramo con colectoras y bulevares que median con respecto al eje del proyecto). El caso más crítico se presentaría para el punto p2, donde se encuentra el Sanatorio San Justo ubicado frentista a la vereda donde se desarrollarán obras.

Tabla 10. Modelación a 100 m de distancia.

MEDICIÓN	ZONA	LAe	Lc	Lf	$\geq 8 \text{ dB(A)} \leq$	EVALUACIÓN
Punto 1	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	74,5 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto p2*	Tipo 1	58 dB(A)	50 dB(A)	75,1 dB(A)	8 dB(A)	Molesto
Punto 2	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	75,1 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 3	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	77,8 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 4	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	72,4 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 5	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	72,8 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 6	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	70,9 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 7*	Tipo 1	58 dB(A)	50 dB(A)	73,9 dB(A)	8 dB(A)	Molesto
Punto 8	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	75,1 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 9	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	73,3 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 10	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	71,8 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 11	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	73,2 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 12	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	74,6 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 13*	Tipo 1	58 dB(A)	50 dB(A)	70,7 dB(A)	8 dB(A)	Molesto
Punto 14*	Tipo 1	58 dB(A)	50 dB(A)	72,4 dB(A)	8 dB(A)	Molesto
Punto 15*	Tipo 1	58 dB(A)	50 dB(A)	71,9 dB(A)	8 dB(A)	Molesto
Punto 16	Tipo 6	58 dB(A)	70 dB(A)	73,0 dB(A)	-12 dB(A)	No molesto
Punto 17	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	72,5 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto p18*	Tipo 1	58 dB(A)	50 dB(A)	69,6 dB(A)	8 dB(A)	Molesto
Punto 18	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	69,6 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 19	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	69,4 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto
Punto 20	Tipo 5	58 dB(A)	65 dB(A)	68,2 dB(A)	- 7 dB(A)	No molesto

En sintonía con lo registrado en el caso anterior, no se generarán ruidos molestos sobre aquellos puntos vinculados a zonas Tipo 5 o 6.

La evaluación cuando los receptores se encuentran a 100 m distancias desde el punto de emisión expone que se presentan una diferencia igual a 8 dB(A) entre el nivel de ruido estimado (LAe) y el nivel de ruido calculado (Lc) para aquellas zonas Tipo 1. Es este sentido es importante tener en cuenta que la diferencia es la límite respecto de la consideración de ruido molesto (menos que 8 dB (A) ya es considerado no molesto). Como en el caso anterior esta afectación se registraría sobre los equipamientos vinculados a los puntos p2, 13, 14, 15 y p18. El Hospital Paroissien no se verá afectado por la distancia en la que se encuentra respecto de la RN 3 su edificación (265 m aprox.)

En este sentido, resulta importante tener en cuenta los valores de nivel de ruido de fondo medidos los cuales presentan registros superiores, no solo al nivel de ruido estimado, sino también al nivel de ruido calculado.

2. ACTIVIDADES CON LA COMUNIDAD

2.1 INTRODUCCIÓN

Como parte de la evaluación Ambiental y Social del Proyecto se realizaron diversas actividades con la comunidad con el objeto de conocer y sistematizar los puntos de vista de los actores y grupos sociales beneficiados y/o afectados por el Proyecto para:

- Completar la descripción del contexto y la identificación de los potenciales impactos atendiendo a las percepciones y valoraciones de los participantes.
- Validar los resultados del ESIAS e identificar posibles medidas de mitigación o compensación
- Definir los posibles riesgos y problemas significativos que pudieran surgir a partir de la concreción del Proyecto en relación al accionar de estos actores.
- Obtener insumos para la preparación de las instancias de divulgación del proyecto a partir de identificar la información pertinente y relevante que suscita interés o preocupaciones en la población.

Así, se realizaron las siguientes actividades, cuyos resultados son presentados a continuación:

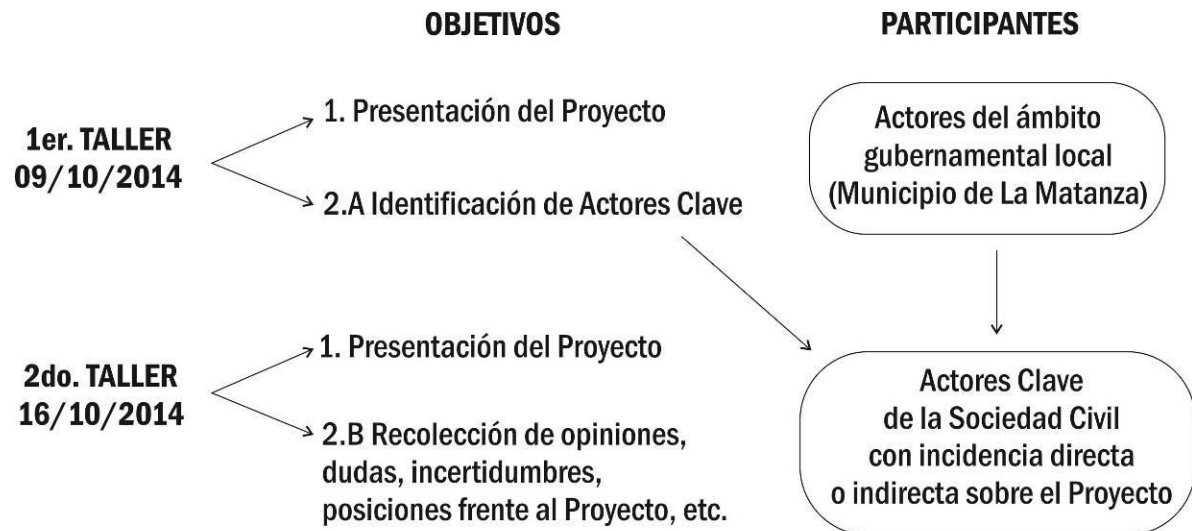
- Talleres informativos y participativos (Octubre 2014 y Marzo 2015)
- Grupos Focales con comerciantes (junio 2015)

Es dable mencionar que en relación a este apartado se presentan una serie de anexos vinculados a los participantes y actividades efectuadas en relación a los grupos focales. Debido al carácter personal y sensible que tal información contiene se recomienda su no publicación en medios masivos, páginas web, etc.

2.2 TALLERES INFORMATIVOS Y PARTICIPATIVOS – OCTUBRE DE 2014

Durante el mes de Octubre de 2014 se realizaron dos Talleres ligados al Proyecto convocados por el Municipio de La Matanza y desarrollados físicamente en el Salón Malvinas Argentinas en el edificio central de la Municipalidad en la localidad de San Justo.

El 1er. Taller se realizó el día 9 de Octubre por la mañana, mientras que el 2do. Taller se desarrolló el día 16 de Octubre por la tarde.



ESTRUCTURA DE LOS TALLERES



Figura 22. Esquema resumen de actividades desarrolladas

2.2.1 Objetivos

Cada Taller tuvo dos objetivos principales:

1. *(común en ambos Talleres, de carácter informativo)* - Presentación General del Proyecto
2. *A (objetivo específico del 1er. Taller, de carácter participativo)* - Primera Identificación de Actores Clave de la Sociedad Civil con incidencia directa o indirecta sobre el Proyecto
2. *B (objetivo específico del 2do. Taller, de carácter participativo)* - Recolección de opiniones, dudas, incertidumbres, posibles aspectos de oposición o apoyo al proyecto, etc. por parte de Actores Claves de la Sociedad Civil (identificados en el 1er. Taller).

2.2.2 Participantes

En función del objetivo específico definido para el 1er. Taller se consideró pertinente convocar como participantes a actores del ámbito institucional, específicamente funcionarios del gobierno local. Los mismos fueron seleccionados por el área municipal designada por el Poder Ejecutivo Local para gestionar el Proyecto en relación a las incumbencias del Municipio: Secretaría de Tránsito y Transporte de La Matanza.

Así, fueron invitados funcionarios de áreas técnicas con incidencia en el Proyecto y otros con relación directa por sus funciones con el territorio involucrado, ofreciendo conocimiento elevado sobre actores (fuerzas vivas, conflictos, potencialidades, etc.)

Tabla 11. Listado de Participantes del 1er. Taller (9/10/2014)

Nombre	Apellido	Cargo	Distrito
Lic. Antonio	Colicigno	Secretario de Ciencia y Tecnología	La Matanza
Anibal	Stella	Secretario de Planeamiento Estratégico	La Matanza
Edith	Vianni	Secretaría de Planeamiento Urbano	La Matanza
Omar	Lacoste	Subsecretario de Obras Públicas	La Matanza
Claudio	Grasso	Secretario de Gobierno	La Matanza
Silvia	Caprino	Defensora del Pueblo	La Matanza
Miguel	Leiva	Subdelegado	Rafael Castillo
Marcelo	Roca	Subdelegado	LaFerrere
Jorge	Benítez	Subdelegado	González Catán Sur
Jorge	Gómez	Subdelegado	González Catán Este
Adriana	Purita	Subdelegado	Virrey del Pino Norte
Martín	Corena	Subdelegado	Virrey del Pino Sur
Ricardo	Fernández	Subdelegado	Isidro Casanova
Omar	González	Subdelegado	Ramos Mejía

Todos los Actores Clave identificados en el 1er. Taller fueron invitados al 2do. Taller, aunque no todos finalmente asistieron al evento.

En términos generales los mismos eran referentes de Cámaras Empresariales de operadores del transporte público, representantes sindicales de la Unión Tranviaria Automotor, representantes de cámaras de comerciantes, clubes barriales y asociaciones vecinales. A continuación se presenta el listado de participantes del 2do. Taller.

Tabla 12. Listado de Participantes del 2do. Taller (16/10/2014)

Nombre	Apellido	Cargo	Distrito
José	Troilo	Asociación Civil Transporte Automotor / Trans Ideal San Justo / Bs As Bus	
Jorge	Sequeira	Nuevo Ideal S.A.	
Martín	Carrera	UTA	Zona Oeste
Eduardo	Morandi	UTA	Zona Oeste
Antonio	Ianero	SUETRA	Matanza
Jorge	Gangemi	Almafuerte SACI (Presidente)	
Jorge	Stegich	La Cabaña SA (Presidente)	
Ricardo	Brack	La Cabaña SA (Jefe de Tráfico)	
Marcos	Vila	Club Argentinos	González Catán
Javier	Jorge	Soc. de Fomento 20 de Julio	20 de Julio
José	Inaci	La vecinal de Matanza (líneas 180 y 630)	
Alberto	Poncelas	Cámara Argentina de Ind. Comercio y Prof.	Isidro Casanova
Laura	Aragones	Foro de Seguridad	Isidro Casanova
Anibal	Stella	Secretario de Planeamiento Estratégico	La Matanza
Omar	González	Subdelegado	Ramos Mejía
Edith	Vianni	Subsecretaría de Planeamiento Urbano	La Matanza
Miguel	Morales	RM Universal	Rafael Castillo
Marcelo	Roca	Subdelegado	Gregorio de Laferrere
Neda	Abella	Directora Descentralizada Sur	González Catán
Guillermo	Vitale	Foro de Seguridad	Ramos Mejía
Karina	Rocca	Secretaría de Medio Ambiente	La Matanza
Nadia	Ramos	Consejo de Chicos y Jóvenes	La Matanza

2.2.3 Estructura y Desarrollo de los Talleres

Los Talleres fueron estructurados en función de los objetivos definidos estableciendo en una primera instancia actividades destinadas a satisfacer el objetivo primero y común a ambos talleres (presentación del Proyecto), para luego iniciar la instancia propiamente participativa ligada a los objetivos específicos de cada taller.

A continuación se presenta un resumen de cada una de las actividades desarrolladas.

1. Presentación General del Taller y Proyecto

La apertura de las jornadas en ambos Talleres estuvo a cargo de la Lic. María Leticia Pirís, Secretaria de Tránsito y Transporte de la Municipalidad de La Matanza, responsable de las convocatorias y organización de los talleres.

Durante su exposición explicó la importancia que para el Municipio y su dirección política constituye el Proyecto, alertando que el mismo se encuentra en una instancia temprana de definición y por lo tanto abierto a consulta y consenso.

En ese marco, expuso, se desarrollan los talleres con el objetivo en el primer caso de identificar actores que permitieran ofrecer una primera observación, dudas, posiciones, etc. en relación al Proyecto y, en el segundo, propiamente rescatar tales percepciones de los actores identificados en el primer taller que serán tomadas en cuenta (en la medida de lo técnicamente viable) para la definición final del Proyecto.

En el 2do. Taller, la Lic. Pirís hizo hincapié en el mantenimiento de todos los puestos de trabajo más allá de los cambios que implique el Proyecto y que las líneas de colectivos involucradas en el nuevo corredor serían las mismas que actualmente funcionan en el municipio.

A su vez, expuso la intención de crear un correo electrónico para la recepción de consultas, dudas y/u opiniones con el objetivo de generar un canal de diálogo accesible, de rápida respuesta y permanente.

2. Presentación del Marco Institucional y de Financiamiento del Proyecto

Pablo Barone, Coordinador General Adjunto de la Unidad Ejecutora Central, fue el segundo orador en ambas jornadas desarrolladas en Octubre el año pasado.

Expuso que el Ministerio del Interior y Transporte en los últimos años ha estado analizando proyectos críticos vinculados al transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires y en La Matanza en particular. De la evaluación entre el Banco Mundial, el Ministerio y las partes interesadas surgieron una serie de potenciales proyectos y entre ellos fue seleccionado el BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza – CABA.

El Banco Mundial para aprobar la financiación del Proyecto exigió la creación de la Unidad Ejecutora del Proyecto y además el desarrollo de una serie de estudios técnicos y ambientales (con instancias de participación). Así, fue contratada la Consultora AC&A para que desarrollara la ingeniería del Proyecto; mientras que se está avanzando en la contratación de la Consultora Serman & asociados s.a, para el desarrollo de los estudios socio ambientales y desarrollo de actividades con la comunidad.

El Coordinador Barone hizo mención sobre las premisas que debe cumplir el Proyecto tales como la mejora en la seguridad, confort y reducción de tiempos de viaje. Asimismo, expuso que la obra costará 90 millones de dólares.

3. Presentación del Diseño Conceptual del Proyecto

El Ing. Frédéric Blas de la Consultora AC&A responsable del diseño de ingeniería del Proyecto realizó una presentación general del mismo, con la asistencia de material audiovisual (presentación ppt.).

Específicamente se trató de una exposición sobre el diseño conceptual de todo el Proyecto, explicando los objetivos que persigue el mismo y alertando sobre la situación de los viajes actuales. Luego desarrolló una explicación sobre los Nuevos Servicios del BRT, sus beneficios, las características estructurales y de funcionamiento de las estaciones y obras viales a desarrollar y finalmente del Centro de Transbordo de González Catán.

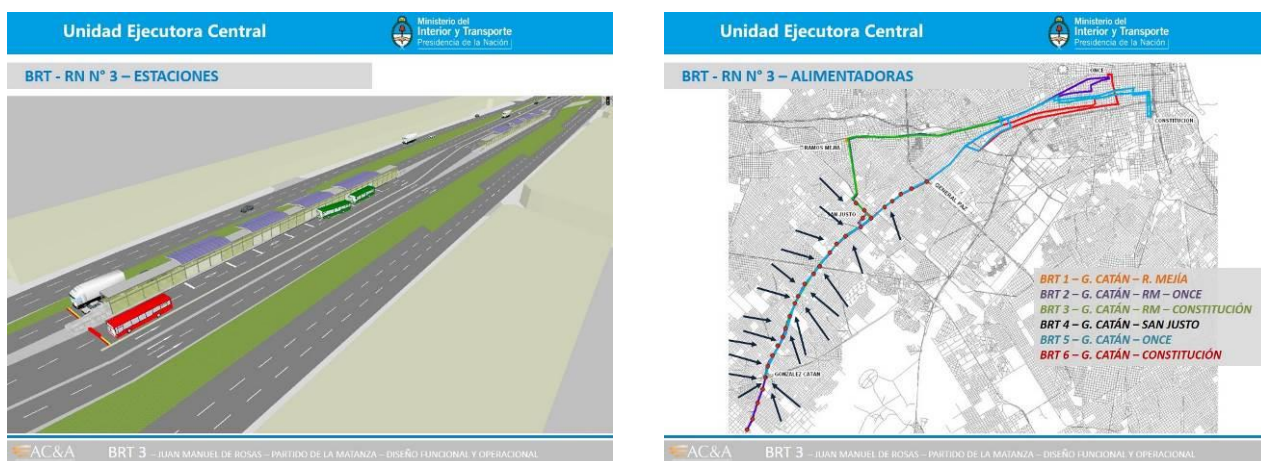


Figura 23. Algunas diapositivas de la presentación realizada por Ing. de AC&A

4. Instancia Participativa del Taller

En el **1er. Taller**, el objetivo era identificar actores clave que pudieran tener relación con el Proyecto (ya sea por sus actividades como por ser potencialmente afectados). Los actores institucionales del ámbito gubernamental local se mostraron participativos. El listado de Actores Clave fue enviado por cada uno de ellos a la Lic. Pirís luego del Taller. Estos actores identificados fueron posteriormente convocados para el 2do. Taller.

Si bien el objetivo del taller estaba asociado a la identificación de actores, surgieron por parte de los participantes ciertas consultas que fueron respondidas de la siguiente manera (debido al carácter informal en el que se desarrolló este tramo del taller no se ha podido constatar los nombres específicos de quienes realizaban las consultas, asimismo debe quedar en claro que se trata de un resumen de lo discutido, no es la transcripción del taller):

- Consulta Participante: **¿Cómo será el cruce del proyecto con el cruce Tokio? (NdR: intersección de la RN3 con el FFCC Belgrano Sur) En la actualidad no hay colectora, no hay espacio, es muy angosto.**
- Respuesta Lic. Pirís: Se están estudiando las mejores soluciones viales, la idea es integrar la estación del tren y el BRT.
- Consulta Participante: **¿Dónde va a estar localizada la estación de Ramos Mejía?**
- Respuesta AC&A: estará ubicada a la altura del acceso a la estación del ferrocarril sobre el lado sur a las vías. Para los ramales troncales será cerrada y para las alimentadoras las paradas se mantendrán en el mismo lugar que las actuales.
- Consulta Participante: **¿Cada cuántos metros estarán las paradas?**
- Respuesta AC&A: aproximadamente cada 600 metros.
- Consulta Participante: **¿Se prevé la construcción de puentes peatonales?**
- Respuesta AC&A: por el momento no, pero en el caso que identifiquen alguna situación conflictiva que lo requiera lo pueden incorporar en el diseño.
- Consulta Participante: **¿El sistema es igual que el de Curitiba?**
- Respuesta AC&A: Si, también como el Transmilenio de Bogotá.
- Propuesta Participante: **Se debería cambiar el nombre con siglas en castellano (NdR: BRT significa Bus Rapid Transportation)**
- Respuesta Lic. Pirís: se utilizan estas siglas por cuestiones técnicas, pero es algo que se puede discutir.
- Opinión Participante: **El Proyecto es hermoso pero lo importante es que se termine bien, por ejemplo en Laferrere el tramo que se hizo de la RN 3 tiene problemas de anegamiento.**
- Respuesta Lic. Pirís: se tendrán en cuenta todas estas cuestiones en el diseño ejecutivo de los proyectos. El Proyecto forma parte de una modificación integral del sistema de transporte de todo el municipio, donde se busca lograr una integración adecuada con el desarrollo de varios proyectos (ej. Belgrano Sur).

Para el **2do. Taller** fueron invitados todos los actores que se identificaron el primer taller aunque no todos finalmente concurren al mismo² (ver listado de concurrentes en Tabla 12).

A continuación se presenta el resumen de las principales consultas y opiniones que los participantes brindaron en el 2do. Taller.

- Marcos Vila Club Argentinos de González Catán: **¿hasta dónde llega en González Catán?**
- Respuesta AC&A: hasta el km 29 donde se construirá el Centro de Tránsito.
- Marcos Vila Club Argentinos de González Catán: **¿Es posible considerar un expreso que conecte González Catán con Plaza de Mayo? Actualmente existe mucha gente que hace ese recorrido para acceder a sus fuentes de trabajo y utiliza las combis ilegales.**
- Respuesta AC&A: por el momento está pensado el expreso al Obelisco, pero es posible incorporar otros servicios por ejemplo el comentado, se han realizado estudios de tránsito (encuestas origen – destino, por ejemplo).
- Marcos Vila Club Argentinos de González Catán: **es buena la idea de un expreso al Obelisco.**
- Representante Operadora (NdR: no se pudo anotar correctamente el nombre del participante): **¿El Proyecto contempla a las combis ilegales?**
- Respuesta Lic. Pirís: el Proyecto está planificado para las líneas de transporte público automotor (colectivos). Es decir, se busca mejorar el transporte legal para desalentar por ejemplo el uso de combis que no son legales.
- Representante Operadora: **de acuerdo con beneficiar el trabajo legal, no las combis.**
- José Inaci - La Vecinal de Matanza (líneas 180 y 630): **¿Los Troncales serán con líneas nuevas?**
- Respuesta Lic. Pirís: no, habrá una reorganización de las líneas pero las empresas serán las mismas, no se perderá ninguna fuente de trabajo.
- José Inaci: **Entonces si es con las empresas de La Matanza, de acuerdo con el Proyecto.**
- Alberto Poncelas - Presidente de la Cámara de Comercio de Isidro Casanova: **es importante saber cómo va a funcionar, si se verá afectado el comercio. Debe tenerse en cuenta que el único centro comercial de Casanova se encuentra sobre la RN-3**
- Respuesta Lic. Pirís: por supuesto que la idea es que mejoren las condiciones aunque quizás ciertos cambios puntuales puedan afectar a algunos comercios. Se está pensando en una integración con la estación del tren.
- Alberto Poncelas: **bien, no estoy en contra del Proyecto pero debe saberse que posiblemente haya resistencia por parte de los comerciantes, es importante que se comunique el Proyecto.**
- Respuesta Lic. Pirís: Se va a abrir un correo electrónico para que todos puedan hacer las consultas que deseen y se las conteste rápido. También se prevé realizar más talleres (por sectores o temáticas) para comunicar adecuadamente el Proyecto.

² Si bien no se han realizado tareas para conocer las razones sobre la ausencia de ciertos invitados, es posible que haya sido por la brevedad entre la invitación y el desarrollo del 2do. Taller (menos de una semana, complicaciones de agenda).

- Operadora (NdR: no se pudo anotar correctamente el nombre del participante): **Debe tenerse cuidado con el tema de la seguridad en los cruces peatonales, actualmente en muchos tramos los vehículos no respetan los semáforos y ahora con el Proyecto habrá más cruces por estar en el medio. También hay que tener cuidado porque que las paradas sean cerradas puede ser peligroso.**
- Respuesta Lic. Pirís: en las estaciones habrá personal de seguridad y se considerarán todas las medidas necesarias para que el sistema sea seguro.
- Consulta Participante (NdR: no se pudo anotar correctamente el nombre del participante): **¿Por qué no se hace como el Metrobus de la CABA que es más barato?**
- Respuesta Lic. Pirís: en función de las problemáticas del transporte identificadas en La Matanza se consideró que la mejor opción es implementar el Sistema BRT.
- Respuesta Barone: el Metrobus no es más barato que el sistema considerado por el Proyecto.
- Defensor del Pueblo: **¿Cómo va a ser el tramo San Justo – Ramos Mejía?**
- Respuesta AC&A: La principal diferencia serán los servicios expreso y alimentadoras que habrá con presencia en las cabeceras de estaciones cerradas, pero luego se mantienen las características en término de infraestructura actuales (continúa por Avenida de Mayo).
- Martín Carrera - UTA: **Apoyo al Proyecto. Cuando empezó el Metrobus de Juan B. Justo y de 9 de Julio era escéptico respecto de su funcionamiento pero funciona muy bien. Así, mientras no se pierdan fuentes de trabajo estoy de acuerdo con el Proyecto.**



Figura 24. 2do Taller, presentación del Proyecto (de pie y de derecha a izquierda: Lic. Pirís, Sr. Barone e Ing. Blas)



Figura 25. 2do Taller, algunos de los participantes escuchando la presentación del Proyecto

2.2.4 Conclusiones

Según lo relevado en los Talleres desarrollados en Octubre de 2014, especialmente en el 2do. Taller, se identifica en términos generales una buena recepción del Proyecto. La mayor parte de las consultas estaban asociadas a cuestiones de diseño del mismo que pudieron satisfacerse durante las jornadas desarrolladas. Entre los aspectos técnicos a tener en cuenta para el diseño final de ingeniería se destacan alertas expuestas por los participantes:

- Solución vial adecuada para el cruce Tokio, intersección de la RN3 con el FFCC Belgrano Sur (actualmente es muy angosto y se proyecta un paso bajo nivel).
- Resolver o tener en cuenta problemas de anegamiento que actualmente aquejan algunos tramos de la RN 3.
- Aspectos de seguridad (actualmente no se respetan en todos los tramos los semáforos)

Si bien la mayor parte de los participantes expusieron su aceptación al Proyecto, el tipo de consultas efectuadas y expresiones explícitas de los mismos resaltan la necesidad de mantener informada a la población sobre el Proyecto en general y particularidades del mismo según el actor (por ejemplo operadoras o sindicatos respecto del sistema, modificación de recorridos, mantenimiento de fuentes de trabajo, etc.)

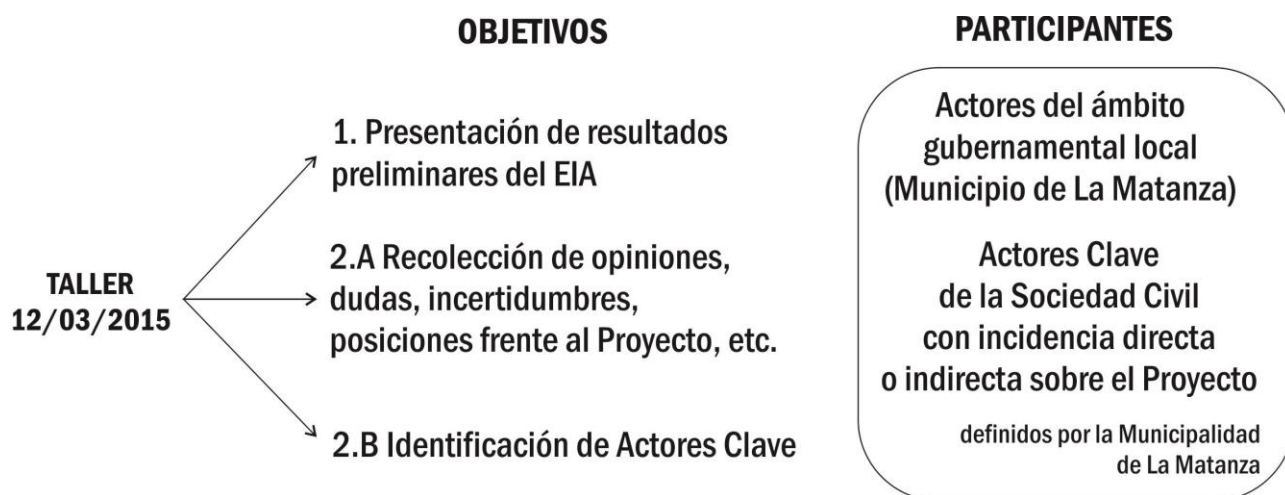
La ausencia de información, expusieron, puede llegar a ser contraproducente generando incertidumbre sobre determinados aspectos y/o expectativas (tanto positivas como negativas) que quizás en esta instancia el Proyecto ya contempla (maximizando beneficios y minimizando afectaciones) y a los que por tanto puede dar respuesta satisfactoria. Asimismo, entienden, que a través de este tipo de eventos (talleres, reuniones) puede darse mejor atención a reclamos.

Especial atención debe tenerse frente a la potencial resistencia al Proyecto por parte de comerciantes identificada por el Presidente de la Cámara de Comercio de Isidro Casanova (el único centro comercial de la localidad es el ubicado sobre la RN 3, recientemente los comerciantes se han expresado en contra de un paso a distinto nivel al considerarlo un impacto negativo sobre su actividad).

2.3 TALLER INFORMATIVO Y PARTICIPATIVO – MARZO DE 2015

Durante el mes marzo se realizó un nuevo Taller ligado al Proyecto en el Salón de recepción en el edificio de la Delegación Descentralizada González Catán Sur, de la Municipalidad en la localidad de González Catán. Los participantes fueron definidos y convocados inicialmente por la Municipalidad de La Matanza, apoyada esta última instancia (convocatoria) por Serman & Asociados a través el envío de correos electrónicos a cada uno de los participantes.

El Taller se realizó el día 12 de Marzo de 15 a 16:30 hs.



ESTRUCTURA DEL TALLER

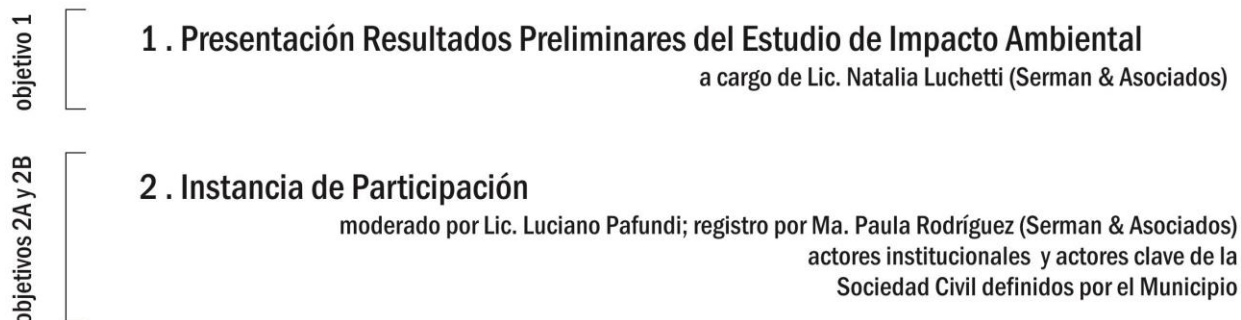


Figura 26. Esquema resumen de actividades desarrolladas

Durante el desarrollo del taller se contó con la presencia de representantes institucionales involucrados en el desarrollo del Proyecto:

- ✓ Dos representantes de la Unidad Ejecutora Central
- ✓ Tres representantes de la Secretaría de Tránsito y Transporte de la Municipalidad de La Matanza
- ✓ Dos representantes de Consultora AC&A (responsable del diseño de ingeniería del Proyecto)

2.3.1 **Objetivos**

El Taller tuvo dos objetivos principales:

1. Presentación General de los resultados preliminares del Estudio de Impacto Ambiental (de carácter informativo)
2. A - Recolección de opiniones, dudas, incertidumbres, etc. sobre el Proyecto y en relación a los resultados preliminares del EIA (de carácter participativo)
2. B - Identificación de Actores Clave de la Sociedad Civil con incidencia directa o indirecta sobre el Proyecto (de carácter participativo)

2.3.2 **Participantes**

Como fuera expuesto, los participantes fueron definidos por la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de La Matanza.

Se convocó a participar a los actores vinculados al ámbito empresarial privado vinculado a la producción industrial como al sector comercial. Durante el taller no se contó con la presencia de ningún representante del sector.

También fueron invitados actores de las áreas de educación y de la sociedad civil en general. Entre estos últimos se convocó a colegios de profesionales, ONGs, asociaciones civiles, barriales y sindicato. Este fue el sector de mayor concurrencia y participación en la oratoria.

La Lic. María Leticia Pirís, Secretaria de Tránsito y Transporte de la Municipalidad de La Matanza, llevó adelante la convocatoria. La invitación fue extendida a 29 personas (a las cuales luego Serman & Asociados convocó particularmente vía correo electrónico), participaron 16 asistentes pertenecientes al sector de sociedad civil y educación. Se debe considerar que algunos actores no asistieron pero igualmente la institución/organización estuvo representada por otra persona.

Tabla 13. Actores sociales convocados según su asistencia al taller del 12 de marzo de 2015, González Catán.

Nº	Nombre	Apellido	Cargo	Asistencia
1	Jorge Eduardo	Devesa	Secretario de la Producción, La Matanza	No
2	Carlos	Coma	Subsecretario de Políticas Productivas, La Matanza	No
3	Jorge	Ganimian	Presidente de la Unión Industrial de La Matanza	No
4	Francisco	Lamanna	Presidente de la Camara de Comercio e Industria de La Matanza	No
5	Juan Carlos	Crovella	Presidente del Movimiento de Empresarios Nacionales	No
6	Nedda	Abella	Directora de la Región Descentralizada Sur, González catán	No
7	Horacio	Acuña	Director de la Región Descentralizada Noroeste	No
8	Eugenia	Cáceres	Programa de Descentralización - Vicejefatura	Sí
9	Ing.	Beliera	Presidente de Colegio de Ingenieros de La Matanza	No
10	Diego	Ceraldi	Ingeniero, Colegio de Ingenieros Pcia. de Buenos Aires	Sí
11	Rubén	Suárez		Sí
12	María	Hayet	Jefatura Regional de Educación	No
13	Marcela Fabiana	Medina	Jefatura de Región 3 - Inspectora de Educación Primaria Zarate	Sí
14	Karina	Mattivi	Inspectora de Enseñanza Primaria	Sí
15	Liliana	Rodriguez	IE Inicial	Sí
16	Silvio	Maffeo	Consejo Escolar	No
17	Miguel	Leiva		No
18	Antonio	Ianiero	Profesor, Director Técnica Nº 10	No
19	Francisco	Limardo	Director, Escuela N°54 - Coordinador Programa Patios Abiertos	Sí
20	Nadia	Romero	Consejo del Niño	No
21	Nancy	Méndez	Coordinadora CAM 25 de Noviembre y Centro Nazareno	Sí
22	Roxana	Leguizamón	Red Arcoiris	Sí
23	Analía	Steffe	Presidenta Sociedad de Fomento "Las Mercedes" K44	Sí
24	Nora	Correa	Asociación Civil La Casita de los Niños	Sí
25	Carlos	-	Encargado, Sec. de Obras y Servicios Públicos La Matanza	Sí
26	Alejandro	Brito	Concejo Consultivo Local	Sí
27	Alejandro	Balmaceda	Coordinador de Juventud 22 de Agosto	Sí
28	Sergio	Viñas	Jefe de Área, EEST 4 SUETRA	Sí
29	Adriana	D'Addiego	Secretaria, EEST4 SUETRA	Sí

2.3.3 Estructura y Desarrollo de los Talleres

El Taller fue estructurado en función de los objetivos definidos estableciendo en una primera instancia actividades destinadas a satisfacer el objetivo primero (presentación del EIAS), para luego iniciar la instancia propiamente participativa.

A continuación se presenta una síntesis de las actividades desarrolladas

1. Presentación General del Taller y del EIAS

La apertura de la jornada estuvo a cargo de la Lic. Natalia Luchetti, consultora de Serman & Asociados, responsable de la coordinación del Estudio de Impacto Ambiental. Realizó una presentación general del mismo, con la asistencia de material audiovisual (presentación ppt.).

Durante su exposición explicó sintéticamente el Proyecto BRT RN3, las obras que contempla en la etapa de construcción y los objetivos de alcance de los mismos. Destacó los factores a ser impactados en la etapa de construcción y de operación del Proyecto, alertando que el mismo se encuentra en una instancia temprana de definición y por lo tanto abierto a consulta y consenso. Por último mencionó los Planes de Manejo y de Mitigación recomendados para cada acción de proyecto.



Figura 27. Algunas diapositivas de la presentación realizada por Lic. Luchetti de S&A.

Al finalizar dio la palabra a Lic. Luciano Pafundi quien moderó la instancia de consulta al auditorio.

2. Instancia Participativa del Taller

El objetivo de identificar actores clave que pudieran tener relación con el Proyecto (ya sea por sus actividades como por ser potencialmente afectados) no alcanzó respuestas precisas por parte del auditorio. Los asistentes se mostraron participativos sugiriendo que esta instancia de consulta debiera realizarse en un lugar cercano al primer y segundo cordón del municipio donde se realizarán las obras de infraestructura y operará el Proyecto. Una de las participantes, representante del Centro Nazareno ofreció enviar por correo electrónico un listado de instituciones presentes en la traza del proyecto.

Además surgieron por parte de los participantes ciertas consultas que fueron respondidas por representantes de la consultora y de la Unidad Ejecutora Central. A continuación se sintéticamente los temas abordados poniendo el acento en las consultas y formulaciones de preguntas de los asistentes antes que en la información brindada. En cuanto a esta última se debe aclarar que solo se respondió en los marcos de información que fue posible hacer pública.

A continuación se transcriben fragmentos de la consulta que se realizó durante el taller y sobre los cuales se desprenden los temas antes mencionados:

Tema: Alcance del proyecto hasta el tercer cordón de La Matanza

-Analía Steffe (Presidenta Sociedad de Fomento "Las Mercedes" K44): **-¿Por qué el transporte empieza en Catán y no en el km 48 que es donde empieza La Matanza, donde tenemos menos colectivos que pasan y hay más población?**

-Natalia Luchetti: El estudio se realizó sobre un proyecto formulado, la consultora debe evaluar de acuerdo a la definición que se presenta. Se plantean distintas etapas, esta es considerada la primera. De todas maneras, desde Virrey del Pino hasta San Justo se van a optimizar los tiempos de viaje si el recorrido involucra el tramo donde se realizarán obras.

-Nancy Méndez (Centro Nazareno): Nosotros tenemos menos líneas de colectivos para aquel lado, Virrey del Pino creció un montón... Reduzco el tiempo viviendo de Catán a mi casa pero la gente que tiene menos posibilidades gasta más plata en boleto.

-Analía Steffe (Sociedad de Fomento Las Mercedes, Virrey del Pino): la zona rural de Virrey del Pino, la gente que va a trabajar tiene que caminar kilómetros hacia ruta 3 para tomarse el colectivo. Es una población interesante para pensar en plantear de dónde empieza el proyecto.

Tema: mejoras en la circulación vial y semaforización

-Carlos (Encargado, Sec. de Obras y Servicios Públicos La Matanza): -Yo entiendo la inquietud de la vecina pero esto nos va a beneficiar a todos por igual, no importa la localidad. Lo que veo es lo que podría **aportar en la agilidad del tránsito**. Desde Cristianía a la Vía son 300 mtrs. Ahí actualmente hay cuatro semáforos más la vía, lo que hace perder mucho tiempo al automovilista. Así hay que **sincronizar un montón de semáforos** que vemos que son un desastre. Yo vivo en González Catán, para ir a San Justo tardo 45 minutos en auto. Me parece que este tipo de cuestiones va a favorecer a todos.

-Luciano Pafundi (Serman & Asociados): La cuestión de la sincronización de los semáforos es una cuestión interesante aunque no hace al proyecto central. Sí es una medida complementaria que ayuda a mejorar la circulación. ¿Alguno/a está pensando en alguna otra situación particular que pudiera mejorar la circulación en la RN3?

-Sergio Viñas (Jefe de Área EEST 4 SUETRA): Yo creo que **la cantidad de semáforos es excesiva**. El compañero puso el ejemplo de la vía y Av. Cristianía. También tenemos donde está el Hospital Paroissien, del lado del Hospital hay cinco semáforos entre Quesada y León Gallo y del otro lado de la ruta no hay prácticamente nada. Está el Hospital, la escuela (que usa el mismo semáforo que el Hospital) y después hay tres semáforos que desembocan en la nada. Por la ruta pasan diez mil personas por día y que cruzan son veinte. O sea que hay que dar prioridad a la ruta. El que tiene que cruzar que camine una cuadra hasta la entrada del Hospital o hasta Quesada. Yo paso cinco veces por día por ese semáforo, rara vez veo cruzar a alguien. Siempre estamos todos parados esperando que pase alguien, nunca falta el loco que se desespera y pasa mal, en rojo, y causa el accidente. Si ese semáforo no estuviera sería más beneficioso. No le veo sentido a esos semáforos. También en la parte de Blainstein, hay dos o tres que no se justifican. En Lezica no hay cruce, solo está para los peatones. ¿Cuántos peatones pueden cruzar ahí por día? ¿Veinte? No sé si se justifica frenar no se cuantos miles de autos que van y vienen. Yo creo que habría que eliminar semáforos y priorizar algunos, los que realmente son útiles darle más

tiempo para que la gente cruce. Yo soy técnico automotriz, sé lo que el auto tarda más en frenar y arrancar que en mantenerse en línea recta, a poca velocidad, pero constante. Tal vez que el semáforo dure más tiempo abierto para que el tránsito circule y que corte por más tiempo. Son menos las frenadas y los arranques. Cuando uno saca el promedio da mayor velocidad de circulación. Es algo físico.

-Natalia Luchetti (Serman & Asociados): El Proyecto contempla un nuevo plan de semaforización destinado a optimizar los tiempos de viaje no sólo de colectivos sino de todos los vehículos que por allí circulan. Los resultados del estudio de tránsito de micro simulación elaborados para el proyecto contemplan este nuevo plan (resultados expuestos en la presentación ppt.)

-Luciano Pafundi (Serman & Asociados): ¿algún comentario? Lo que dijo Sergio sobre los semáforos entiendo que está hablando respecto del vehículo particular. En cuanto a las particularidades de este sistema BRT está asociado al transporte público. Entonces quiero preguntarles ¿Qué opinan respecto a esta obra y la circulación de autos particulares? ¿Qué relación ven?

-Karina Mattivi (Jefatura Regional): Yo ando mucho por R3 porque trabajo en Virrey del Pino y tengo que ir hasta Ramos Mejía. Todas las escuelas que superviso están desde el km 35 hasta el 47,7, por lo que circulo en la ruta varias veces al día. Utilizo el auto particular porque obviamente el transporte público no tiene la agilidad que necesito para moverme. Por lo que vi en la presentación, **si me ofrecen una optimización del tiempo de viaje, claramente optaría por el transporte público**. Inclusive cuando vengo de trabajar en Capital Federal, alrededor de las seis y siete de la tarde, la gente que quiere venir a provincia por Av. General Paz hace filas que dan una vuelta manzana a la altura de Liniers. Es impresionante.

Tema: Afectación de tránsito y frentistas durante la etapa de construcción

-Karina Mattivi (Jefatura Regional): **¿Cuánto tiempo va a durar la obra?**

-Natalia Luchetti: Se estima una duración de 14 meses en total, pero las obras sobre la RN 3 durarán 8 meses y no serán afectados todos los lugares de forma simultánea. (Presenta un cuadro en el ppt donde grafica la duración estimada para cada tramo de obra)

-Liliana Rodríguez (Jefatura Regional): **Siempre que se hace una obra es complicado**. Por ejemplo cuando hicieron el puente de la rotonda San Justo yo fui afectada. El tránsito empeoró durante la construcción pero ahora agradezco que se haya realizado. El puente de ruta 4 sobre ruta 3 descongestionó mucho la circulación.

-Nora Correa (Asociación Civil La Casita de los Niños): **A principios de la obra el frentista se va a quejar**, no le va a gustar mucho. Por ejemplo, yo soy frentista de la calle Simón Pérez, veo cómo los autos pasan porque los desvía de una calle que están arreglando. Esa calle se está rompiendo; arreglan una para romper otra. No podemos entrar en nuestras casas pero después vamos a estar contentos. Este proyecto es lindo, va a ser problemático cuando hagan la obra, **la gente se va a pelear y va a estar alterada, pero después van a aceptar los beneficios del proyecto**.

-Roxana Leguizamón (Red Arcoiris): **-¿Se van a reducir los carriles para el tráfico normal?**

-Natalia Luchetti (Serman & Asociados): - Se prevé dejar dos carriles libres de circulación durante la etapa de construcción. Luego, en etapa de operación, los carriles centrales serán destinados exclusivamente para colectivos y los restantes para tránsito mixto.

Tema: inundación sobre RN3

-Karina Marttivi (Jefatura Regional): **¿Qué va a pasar cuando se inunda en la colectora en el puente de Virrey del Pino?**

-Natalia Luchetti: La realización de obras de infraestructura no se realizarán en esa zona. Solo hay obras desde Av. Presidente J. D. Perón hasta la rotonda de González Catán. **¿Existe algún lugar donde se inunde la RN3 en esa sección?**

-Sergio (Escuela Técnica N°4): **Sí, en la colectora de la RN3 en el km 26, entre Da Vinci y Estanislao del Campo donde está el Aeroclub, a veces se inunda.**

Tema: Beneficiarios

-Luciano Pafundi: **¿Quiénes creen que se beneficiarán más con este proyecto?**

-Karina Mattivi (Jefatura Regional): Los que más se benefician son **los trabajadores**. Toda la gente que se tiene que levantar hoy a las cuatro de la mañana para poder llegar a su trabajo a las ocho. Si es cierto que mejora en los tiempos de espera y viaje es claro que beneficia a todos los usuarios del transporte público.

-Nancy Méndez (Centro Nazareno): -Yo tomo el transporte de combis porque viene más rápido, puedo ir a trabajar sentada pero son muy atrevidos en el tránsito, manejan rápido y los pasajeros no tenemos seguro. El usuario lo sigue usando porque hace cualquier cosa por **llegar al trabajo e ir sentado**. La seguridad del ciudadano me interesa, este proyecto si funciona, claro que me voy a tomar el colectivo.

-Carlos (Encargado, Sec. De Obras Públicas La Matanza): Hoy tenemos la RN3 y es una vía rápida. Cuando hicieron las mejoras en la ruta cambió mucho el tiempo que necesitamos para movernos. Antes era un caminito que no se podía circular. Yo creo que cualquier obra que mejore **la circulación es muy bueno para todos los vecinos**.

-Roxana Legizamón (Red Arcoiris): Creo que además de ser un beneficio en el transporte también van a haber **beneficios en la propiedad de los frentistas**. Al principio los que estén en el frente de la ruta se podrán quejar pero eso les va a traer mejoras en el valor del terreno.

Tema: perjudicados

-Analía Steffe (Presidenta Sociedad de Fomento "Las Mercedes" K44): -Yo creo que a los comerciantes no les va a pasar nada. La gente que les compra va a ir igual. Los más perjudicados son los de **Virrey del Pino que no tienen transporte** y tienen que seguir viajando como pueden. También pienso que podría ser perjudicada alguna línea de colectivo que se quede sin pasajeros.

-Roxana Leguizamón (Red Arcoiris): - Los que pueden llegar a perjudicarse son los **puestos** de la CTI de González Catán que no van a poder vender sobre las veredas.

-Carlos (Encargado, Sec. De Obras Públicas La Matanza): -En González Catán le pedimos a las empresas de transporte que pongan más vehículos. Y las empresas están complicadas, ellos no salen del subsidio. Lo que me contestaron cuando les dije eso fue que iban a sacar un colectivo de otra zona para agregarme uno a mí. Así no es la cosa. En la 96 tenían 800 litros de gasoil y se lo vendían a otras combis. En el km 29 de la RN3 colocamos **cuatro o cinco garitas, se hicieron para proteger a la gente cuando espera el colectivo. Y resulta que ahora funciona hasta un vivero**, hay puestos de choripán... Este proyecto nos va a traer muchas mejoras. Yo refuerzo el pedido de que lleguen hasta el km 44.700 así el beneficio es para todos. Hay gente que va hasta Once (CABA), Liniers o Pilar y se les complica; tienen que salir a las cuatro de la mañana para estar a las ocho en el trabajo.

Tema: información y señalización

-Karina Marttvi (Jefatura Regional): Es importante que se indique si hay que hacer un desvío unas cuadras antes. Porque veo que cuando hacen obras te avisan en el lugar donde ya se produjo el embotellamiento. Hay que **poner señalización**; si dos cuadras antes vas a saber que está cortado elegimos otra dirección.

-Liliana Rodríguez (Jefatura Regional): Es conveniente que se de **información** sobre el proyecto y los beneficios. Nadie duda que las obras de asfalto y mejoras son muy necesarias. Pero hay que planificar e informar.

-Luciano Pafundi (Serman & Asociados): ¿Cuáles son las formas en que se informa la población?
¿Cuáles son los medios más escuchados?

El auditorio menciona las siguientes instituciones: comunicados a escuelas, ONG y organizaciones civiles. Los medios de comunicación posibles para difusión de información: FM Virrey del Pino, Diario El Ángel, revista y diario digital cuentakm de virrey del Pino, radio Malvinas, Radio Carrillo, diario NCO, Radio de la Universidad La Matanza, KAAUPE y Quinto Poder. Por último se propone difundir información detrás de la boleta de los impuestos, folletería y carteles sobre la RN3.

Tema: Actores

Luciano Pafundi (Serman & Asociados): ¿A qué personas creen que sería correcto invitar para que se enteren del proyecto?

-Nancy Méndez (Centro Nazareno): Para empezar tendrían que estar los que viven en el primer y segundo cordón, donde se van a hacer las obras. Acá estamos en uno de los extremos del proyecto. [Al finalizar el taller esta persona se puso en contacto para enviar por correo electrónico a los consultores de Serman & Asociados una lista de instituciones y actores presentes en la RN3]

Además el auditorio expresó que los actores que consideran que deben ser informados sobre el proyecto son: Delegados municipales, centros de estudiantes de escuelas y Consejos Consultivos de Jóvenes y Locales.



Figura 28. Participantes del Taller 12/03, González Catán



Figura 29. Natalia Luchetti (Serman & Asoc.) presentando los aspectos generales del EIA, Taller 12/03, González Catán

2.3.4 **Conclusiones**

En general se expresó un apoyo a la realización del proyecto. Se destacaron los siguientes **aspectos positivos**:

- Mejor calidad del transporte público.
- Mejor circulación sobre la RN3.
- Incremento del valor de la propiedad de frentistas.

Entre los **aspectos negativos**:

- Durante la etapa de construcción quejas en la circulación.
- Problemas de inundación en el sector de colectora del km 26 de RN3, podría complicar la etapa de construcción.
- Quejas de frentistas por obras en la etapa de construcción.
- Interrupción de la circulación vehicular durante la etapa de obras.
- El servicio de BRT no cubrirá el sector de Virrey del Pino donde reside la población semirural del partido con mayores dificultades socioeconómicas y de acceso al transporte público.

Además, durante la consulta, el auditorio emitió **sugerencias**:

- Poner señalización adecuada para desvío del tránsito durante la etapa de obras.
- Eliminar los semáforos que no son utilizados con alta frecuencia por peatones. Evitar el excesivo frenado vehicular a causa de semáforos.
- Extender el servicio de BRT hasta Virrey del Pino.
- Mejorar el escurrimiento del agua en los sectores con problemas de inundación.
- Brindar información a la población sobre el proyecto.

Si bien la mayor parte de los participantes expusieron su aceptación al Proyecto, el tipo de consultas efectuadas y expresiones explícitas de los mismos resaltan la necesidad de mantener informada a la población sobre el Proyecto en general y particularidades del mismo. Utilizar medios de comunicación locales y considerando cada localidad involucrada en el proyecto.

Se destacó la necesidad de que se comunique en tiempo y forma a la población el inicio de las obras y la duración de las mismas en cada tramo. La información y la correcta señalización contribuirán a la circulación vial durante la etapa de construcción así como una mejor aceptación del Proyecto.

2.4 GRUPOS FOCALES A COMERCIANTES

La RN 3, en el sector donde se prevén obras vinculadas al proyecto bajo estudio, posee un uso predominantemente comercial. Según el avance respecto de potenciales impactos que el Proyecto pudiera provocar y, en función de las voces rescatadas en las instancias con la comunidad anteriores, se consideró necesario profundizar sobre la caracterización de este grupo de interés en particular, es decir, los comerciantes frentistas

Así, durante el mes junio de 2015 se realizaron tres grupos focales con comerciantes frentistas a la RN 3 entre Av. Perón y RP 21.

2.4.1 Objetivos

El objetivo fue conocer la perspectiva de comerciantes, como particular Grupo de Interés, respecto a la situación actual de la RN3 en el partido de La Matanza y su percepción sobre el sistema BRT proyectado. En particular, se persiguió el objetivo de profundizar y/o validar la caracterización del área e impactos ambientales vinculados al proyecto, en este caso, en relación al actor comerciantes. A su vez, rescatar medidas que surgieran de los potenciales afectados que pudieran mitigar impactos, a ser consideradas en el diseño y planificación del proyecto en la medida de lo técnicamente viable.

2.4.2 Metodología

La metodología de Grupo Focal se trata de una herramienta exploratoria cualitativa que permite conocer las opiniones o percepciones de los participantes al respecto de uno o varios temas a partir de una serie de preguntas y actividades disparadoras por un moderador del grupo.

Para la definición de los Grupos Focales se consideraron una serie de criterios iniciales:

- *Debían ser Grupos constituidos por participantes homogéneos en función de su condición de residentes frentistas.* En este caso, se consideró el abordaje de los comercios, como grupo de interés específico.
- *Priorizar las zonas en donde se realizarán estaciones cerradas.* Este criterio permitió establecer un recorte geográfico de interés: Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas o ruta 3 entre las estaciones proyectadas Arieta (San Justo) y Russo (Gregorio Laferrere)
- *Respetar las localidades al interior del partido de La Matanza.* En base al recorte geográfico se diferenciaron dos áreas: i) San Justo, e ii) Isidro Casanova y Gregorio Laferrere.

Los motivos por el cual estas localidades, Isidro Casanova y Gregorio Laferrere, fueron abordadas en conjunto se deben a que la dinámica de la RN 3 es de similares características y a que presenta una configuración similar que la distingue del tramo San Justo (especialmente por la presencia de colectoras, inexistentes ente Av. Cristianía y Av. Perón, es decir en San Justo).

A su vez, se fijaron una serie de criterios para la organización de los Grupos:

- Realización en la localidad de referencia y en horario de media tarde³ (14hs)
- Un máximo de 8 (ocho) participantes;
- Una duración máxima de 2hs

2.4.2.1 Convocatoria

La convocatoria o reclutamiento a comerciantes para participar se realizó en diversas etapas la semana previa a la realización de los Grupos Focales.

1. *Reclutamiento Inicial.* Visita a terreno – recorrida de la Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas en ambas manos- para efectuar el primer contacto con los comercios. Se realizó una introducción al proyecto e invitación a participar, de acuerdo al texto validado por UEC para la convocatoria (ver sección 2.4.2.1.1). En caso de que se obtuviera confirmación inicial (i.e. demostración de interés), se completó una ficha de identificación con la siguiente información (ver Capítulo 9 – Anexo 5II):
 - a. Localidad
 - b. Nombre y cargo de la persona contactada
 - c. Teléfono de contacto y preferencias para el contacto
 - d. Nombre del comercio
 - e. Dirección del comercio
 - f. Rubro del comercio
 - g. Tipo de comercialización
 - h. Tamaño del comercio
 - i. Si cuenta con bajada/ estacionamiento en vereda
 - j. Cuenta con venta a la calle y/o disposición de productos en vereda
2. *Confirmación telefónica.* Cercana a la fecha del Grupo Focal se realizaron contactos telefónicos para confirmar la participación y recordar detalles de día, hora y lugar.

En términos generales, la población consultada durante la convocatoria demostró interés en participar y resaltó como aspecto positivo que se valorara para este estudio la opinión de los comerciantes. Sin embargo, también fueron identificados los siguientes obstáculos:

- Desconfianza del objetivo de la investigación dado que desconocía la metodología de reclutamiento para encuestas y consultas para proyectos de obra pública.
- Dificultades para comprender la consigna del reclutamiento, principalmente en los comerciantes de menor nivel socioeconómico.
- Reticentes a dar datos personales, por ejemplo, cantidad de empleados o si eran dueños o encargados del lugar.
- Inquietudes respecto a que la información personal pudiera ser usada para controles fiscales estatales (AFIP, DGI) o con fines político partidarios.
- Miedo de la convocatoria en cuanto a tener que asistir a un lugar en el que podrían sufrir algún hecho de inseguridad (robo, secuestro, etc.).

³ La franja horaria fue establecida a través de la consulta específica durante la convocatoria (cuál es el momento del día en el que le convendría?)

2.4.2.1.1 Texto para el reclutamiento inicial

Buenos días/ tardes,

[Al propietario o encargado del comercio]

El Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, a través de un préstamo del Banco Mundial, están llevando adelante un proyecto de reestructuración del sistema de transporte público a lo largo de la Avenida Juan Manuel de Rosas o Ruta Nacional N°3 en el Partido de La Matanza.

Esta reestructuración se realizará a partir de un Sistema de Transporte Rápido (también denominado BRT, por sus siglas en Inglés: Bus Rapid Transit), que incluye carriles con prioridad para colectivos y ordenamiento del tránsito en general.

La Consultora Serman & Asociados, es la responsable de la elaboración de los estudios ambientales y sociales del Proyecto. Como parte de las actividades participativas con la comunidad, quisiéramos invitarlo a Ud. a una reunión junto con otros comercios de _____ *[mencionar zona específica]*. El propósito de la reunión es informarlo sobre las características principales del proyecto en cuestión, conocer su percepción sobre las problemáticas actuales de la zona y en relación a su comercio en materia de tránsito y transporte, así como también conocer su opinión y sugerencias al proyecto. *[si consulta, mencionar que se realizará una presentación general del proyecto]*.

Su opinión será de suma importancia, ya que conocer lo que piensan los vecinos permitirá mejorar el proyecto para el Municipio.

La reunión se realizará el día _____ a las _____ hs en _____, cerca de aquí- y tendrá una duración aproximada de 2hs.

Queremos comentarle que en el marco del Proyecto se dispone de la asignación de una suma no reintegrable (1 x frentista) de 500\$ como compensación por la disponibilidad de su tiempo y la gentileza por su participación.

Quisiéramos saber si podemos contar con su presencia. Más cerca de la fecha lo estaremos llamando para confirmar su asistencia.

[En caso de mostrar interés y/o confirmar asistencia, completar ficha de identificación]

2.4.2.2 Estructura de los Grupos Focales

A partir de los objetivos planteados para esta instancia de Actividades con la Comunidad, se definieron los ejes de análisis centrales a ser consultados.

Los ejes de análisis consideraron dos escenarios, la situación actual y la situación con proyecto, para dos aspectos claves: por un lado la Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas y, por otro lado, la actividad comercial.

A los fines organizativos para poder mantener estos escenarios separados durante el desarrollo del Grupo Focal, la presentación del Proyecto se realizó luego de trabajar sobre la situación actual (ver más adelante).

Además, otro eje de relevancia para la consulta, fue el momento de obra (o etapa de construcción), ya que por sus características particulares y potencial afectación real o percibida ameritaba una indagación específica sobre los perjuicios esperados y las medidas para prevenirlos o mitigarlos.

Como parte de la organización de los Grupos Focales se definió a su vez, la agenda de actividades y la Guía de Pautas con las preguntas disparadoras y las dimensiones de indagación.

Así, la agenda de actividades fue establecida a partir de las siguientes actividades secuenciales:

Actividad 1 - Introducción

- Presentación del coordinador
- Objetivos del Grupo Focal
- Dinámica de trabajo
- Presentaciones de los participantes (Nombre, comercio, dirección, etc).

Actividad 2 - Situación Actual

Situación actual de la Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas

¿Cómo es hoy la Avenida?

- Circulación vial - Tránsito
- Servicios de transporte público (formal- informal)
- Circulación peatonal (uso de veredas, paradas de colectivo)
- Seguridad vial

Situación actual de la actividad comercial

¿Cómo es hoy su actividad comercial? ¿Quiénes son sus clientes?

- Clientes (vecinos, gente en tránsito, peatones, motorizados)
- Días y horarios de mayor movimiento
- Uso de veredas (usos, exhibición de productos)
- Relación con las paradas de colectivos
- Tareas de carga y descarga
- Estacionamiento vehicular

¿Cuáles son los beneficios y perjuicios a la actividad comercial de la situación actual de la Avenida?

Actividad 3- Presentación del Proyecto

- Presentación General del Proyecto: consistió en la exposición, con material de soporte visual, de los principales hitos del Proyecto (la información expuesta fue previamente consensuada con la UEC) Ver Capítulo 9 – Anexo 5IV presentación en Focus de San Justo y Anexo 5IV Focus de Casanova y Laferrere.

Actividad 4- Situación Futura

Situación futura de la Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas

¿Cómo se imaginan a la nueva Avenida?

- Circulación vial - Tránsito
- Servicios de transporte público (formal- informal)
- Circulación peatonal (uso de veredas, paradas de colectivo)
- Seguridad vial

Situación futura de la actividad comercial

¿Cómo se imaginan que será su actividad comercial?

¿Cuáles consideran que serán los beneficios a la actividad comercial de la nueva Avenida?

¿y los perjuicios?

- Clientes (vecinos, gente en tránsito, peatones, motorizados)
- Días y horarios de mayor movimiento
- Uso de veredas (usos, exhibición de productos)
- Relación con las paradas de colectivos
- Tareas de carga y descarga
- Estacionamiento vehicular

Actividad 5- Etapa de construcción

¿Cómo puede la obra afectar su actividad comercial?

¿Qué medidas podrían tomarse para evitar o reducir estas afectaciones?

Actividad 6 - Cierre del Grupo Focal

- Espacio para comentarios finales de los participantes
- Agradecimiento

2.4.3 Desarrollo de los grupos y participantes

En la **Tabla 14** se presenta información sobre cada uno de los Grupos Focales realizados.

Tabla 14. Grupos Focales realizados

	GF 1 – San Justo	GF 2 – San Justo	GF3 – I. Casanova y G. LaFerrere
Fecha de realización	08-06-15	18-06-15	10-06-15
Lugar de realización	Unión Industrial del Partido de La Matanza (Juan Florio 2765, San Justo)	Salón Play Time (Entre Ríos 2884, San Justo)	Recepciones Candle (Cja. Luis Alberto Setino 3595, Isidro Casanova)
Área de reclutamiento	Desde Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas al 3000 hasta el 5000		<ul style="list-style-type: none"> •IC: Desde Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas al 6500 hasta el 8500 •GL: Desde Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas al 8500 hasta el 10000
Estaciones consideradas	<ul style="list-style-type: none"> •Arieta •Pampa 		<ul style="list-style-type: none"> •Tokio (IC) •Av. Cristianía (IC) •Marconi (IC) • Carlos Casares (GL)

La coordinación de los Grupos Focales estuvo a cargo del Lic. Luciano Pafundi –Consultor Externo de Serman y Asociados. La presentación del diseño del proyecto a cargo de Lic. Natalia Luchetti -Serman & Asociados.

Además, en el Grupo Focal 1 de San Justo, el día 08-06, se contó con la presencia de Diamela Alvarito –Secretaría de Tránsito y Transporte de La Matanza.

A continuación se presenta la lista de participantes en cada Grupo Focal, su rubro comercial y tamaño de su establecimiento. En el Anexo 5II (Capítulo 9) se adjuntan las fichas de reclutamiento donde se presentan los datos personales y del comercio de cada participante.

Tabla 15. Participantes de los Grupos Focales

Grupo Focal	Nombre y Apellido	Condición	Rubro	Tamaño
GF1 – San Justo	José María Didaria	Dueño	Maxikiosco	Cuentapropista/ Familiar
	Carlos Andreau	Dueño	Colchonería	Pequeño
	Sebastián Nunes Da Fonseca	Dueño	Maxikiosco	Cuentapropista/ Familiar
	Ricardo Paglia	Encargado	Almacén	Pequeño
GF2- San Justo	Patricia López	Encargado	Gastronomía	Pequeño
	Martín Bernasconi	Dueño	Taller mecánico	Pequeño
	José Hernández	Dueño	Puesto de Diarios	Cuentapropista/ Familiar
	Diego Galván	Dueño	Taller mecánico	Pequeño
	Esteban Asselborn	Dueño	Taller mecánico	Cuentapropista/ Familiar
	Ángeles Pascuariello	Dueño	Gastronomía	Pequeño
IC-GL	Alfredo Bravo	Encargado	Taller (máquinas industriales)	Pequeño
	Abel Maciel	Encargado	Almacén	Pequeño
	Dardo Morales	Dueño	Taller mecánico (Gomería Lubricentro)	Pequeño
	Cristian Melgarejo	Dueño	Maxikiosco	Cuentapropista/ Familiar
	Lucas Aiello	Encargado	Frigorífico	Mediano
	José Manuel Gómez	Dueño	Perfumería	Pequeño
	Liliana Tellechea	Dueño	Blanquería	Pequeño
	Armelo Papisidero	Encargado	Confitería - Panadería	Pequeño

Los Grupos Focales se desarrollaron con normalidad, aunque debe mencionarse una situación inicial en el Grupo Focal de Isidro Casanova y Gregorio Laferrere.

Previo al comienzo del mismo, se hicieron presentes un grupo de comerciantes autoconvocados a solicitar información sobre el Proyecto. En el Anexo 5III (Cap. 9) se presenta el listado de estos comerciantes.

Debido a la presencia de estos comerciantes y a su insistencia, para asegurar la posibilidad de realización del Grupo Focal programado, se propuso realizar la presentación del Proyecto (Actividad 3) a todos los presentes, para luego quedarse solo con los convocados a participar del Grupo.

Si bien esto implicó modificar la dinámica del Grupo Focal, finalizada la presentación, el grupo se desarrolló normalmente.

El motivo de preocupación de los comerciantes autoconvocados es sobre una idea de proyecto de construcción de un Túnel bajo nivel en la RN3 y las vías de ferrocarril (actualmente Belgrano Sur) - a la altura de la futura estación Tokio en el centro comercial de Isidro Casanova- del año 2008. Dicho proyecto formó parte del P.T.U.B.A, dependiente de la Secretaría de Transporte y financiado con fondos del BM. Es importante resaltar que el P.T.U.B.A se encuentra finalizado⁴ (21/05/2012) y no se prevé la ejecución del proyecto en cuestión.

En su momento los comerciantes manifestaron su oposición públicamente y realizaron denuncias de carácter administrativas presentadas ante la municipalidad de La Matanza (Exp. Municipal nº0009874, fecha 11/06/2008) y la Coordinación general de P.T.U.B.A (recibido 13/06/2008).

La principal objeción consistió en que se reduciría la cantidad de carriles de la RN3 produciendo mayor congestionamiento de tránsito. Al mismo tiempo que el túnel ocasionaría problemas de acceso de automovilistas y peatones a comercios, instituciones y servicios en los frentistas del tramo.



Figura 30. Grupo Focal 1, realizado en San Justo.

⁴ <http://www.bancomundial.org/projects/P104984/buenos-aires-urban-transport--ptuba-additional-financing?lang=es>
http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/08/16/000386194_20120816013526/Rendered/PDF/ICR23570_P039580Official0Use0Only090.pdf



Figura 31. Grupo Focal 2, realizado en San Justo.



Figura 32. Grupo Focal 3, realizado en Isidro Casanova.

2.4.4 Resultados

Se presentan los resultados de los Grupos Focales organizados según los ejes de análisis definidos (ver Sección 2.4.2). En el Anexo 5VI (Cap. 9) se presentan las desgrabaciones con el desarrollo de los Grupos.

2.4.4.1 Situación Actual

2.4.4.1.1 La Av. Juan Manuel de Rosas

Intensidad en los usos de la ruta: La ruta atravesó transformaciones a lo largo de las décadas. Los comerciantes que realizan su actividad desde hace 22 años identifican un crecimiento en la densidad del tránsito y la densidad poblacional. Considera que el cambio producido por el crecimiento es negativo.

Es la única vía que atraviesa el municipio desde el límite con ciudad de Buenos Aires y la localidad de González Catán: Las vías alternativas al uso de la RN3 es la Av. General Enrique Mosconi (localidad Lomas del Mirador) cuya continuación en San Justo es Av. Pres. Dr. Arturo U. Illia pero la misma no tiene continuidad a lo largo del partido.

Presencia de tránsito pesado: este tipo de transporte circula, carga y descarga en sectores de la ruta. Esto interrumpe el tránsito en los momentos de maniobra para ingresar a los locales o asimismo para salir o ingresar a la RN3. Se identifica mayor problema en el sector donde no existe semáforo que permita girar o cruzar la RN3. Particularmente en el sector de colectora la carga y descarga de mercadería entorpecen la circulación de los colectivos.

Dificultades en la circulación vehicular para cruzar la RN3: Es considerada una vía de circulación con prioridad de paso respecto a las calles transversales, por lo que los vehículos no respetan el paso de los vehículos que quieren cruzar la ruta.

Dificultades en la fluidez del tránsito: Se atribuyen los atascamientos de tránsito a la presencia “excesiva” de semáforos los cuales no se encuentran sincronizados. Particularmente se destacan los siguientes tramos de la traza con mayor conflicto e intensidad de circulación:

- En San Justo, desde el km 20 al 40 existe un constante atascamiento de circulación debido a la intersección de la RN4 con RP4 y el semáforo que se ubica frente al Shopping en las inmediaciones de la rotonda San Justo. *“El semáforo del Shopping frena todo”*.
- En San Justo, el semáforo de Juan Florio y RN3 tiene giro a la izquierda lo que hace que el tiempo de espera sea mayor.
- En Isidro Casanova, intersección de la Av. Carlos Casares y RN3 en el horario pico de 8 am en días hábiles.
- Gregorio Laferrere, RN3 km26 y Av. Luro el tránsito de colectivos y del tránsito mixto no respetan los carriles asignados para la circulación.
- Gregorio Laferrere, desde RN3 km 29 hacia capital los colectivos deben circular por colectora pero no lo cumplen sino que circulan por la ruta y, por lo tanto, las paradas son sobre la RN3.

Actúa como barrera peatonal: los residentes de un lado de la ruta no poseen hábitos de cruzar hacia el otro lado, tampoco posibilita el establecimiento de vínculos entre vecinos de uno y otro lado de la ruta.

Puentes peatonales para cruzar la ruta: Se destacan las obras de puentes peatonales para el cruce de la ruta, aunque también son considerados como insuficientes. Más allá de esto, se remarca que los peatones no utilizan con frecuencia estos cruces ya que implican caminar mucho más.

Transgresión a las normas viales por automovilistas, motociclistas y peatones: No se respetan las normas de circulación, principalmente el cruce con el semáforo en rojo de automóviles y motos. La mayoría de peatones cruza en cualquier sector de la ruta. Se destaca que existe una ausencia de “cultura de peatón” señalando que no se cruza por la esquina, no se espera el semáforo para cruzar. En el sector de colectora (Isidro Casanova y Gregorio Laferrere) los automovilistas y transporte de carga suelen circular en contra mano para acortar tramos de recorrido.

Accidentes de tránsito: Los comerciantes ven diariamente choques en los que se involucran motociclistas y automovilistas.

Utilización de bulevares para paseo de mascotas o depósito de basura: Se identifica falta de mantenimiento y parquización. Los comerciantes frentistas se encargan de forma particular del mantenimiento de los espacios públicos, en algunos casos deben pagar a recolectores urbanos informales para que brinden este servicio.

Inseguridad. Los comerciantes identifican que es una zona muy insegura, especialmente en torno a la futura estación Arieta y que este aspecto, afecta, por un lado, a la dinámica comercial (*“También pasa mucho que de noche no paran a cenar en la parrilla por inseguridad y se ve muy oscuro...”*) y por otro a la disponibilidad de los colectivos como medio de transporte (*“Los colectivos después de las 12 de la noche no paran por miedo” ; “Los colectivos de Lezica para allá no paran por inseguridad porque el chofer también tiene miedo”*)

2.4.4.1.2 La actividad comercial

Competencias por el uso de veredas: Existe un bajo uso peatonal de la vereda y mayor uso vehicular. Problemas para **carga y descarga** de mercadería ante el uso del estacionamiento en vereda. Asimismo se menciona que el uso de colectora de RN3 para estas tareas provoca interrupciones en el tránsito: *“cuando el camión atraca corta todo colectora hasta que entra al galpón de la distribuidora”*. Algunos comercios reservan el espacio de vereda para que accedan sus clientes y tienen conflictos con comerciantes que utilizan más espacio que el frente que “les corresponde”: *“Uno que tiene un comercio quiere exponer lo que tiene y de a poco se va peleando un poco más y así estamos, hay una pelea por la vereda”*

Principalmente se expresa una disconformidad con agencias de compra-venta de vehículos que ocupan mayor espacio que el frente de su local.

Formas de acceso de los clientes a los comercios: como peatones y como automovilistas. En el caso de los peatones se movilizan en transporte público. Los comercios de venta de productos de muebles, alimentos, limpieza exponen que los clientes peatones acceden a consultas mientras que para la compra necesariamente acceden en vehículo para poder transportar el producto adquirido. En el caso de los kioscos su actividad se vincula estrechamente con las paradas de colectivos. Este rubro vincula sus ventas a los peatones que se encuentran esperando el colectivo. Los automovilistas no se detienen en la ruta para acceder al kiosco.

Exposición de productos y visualización de locales: El comercio que posee frente a la RN3 tiene como ventaja la alta circulación de personas (en vehículo, colectivo o peatones-en menor medida-) que *“ven el local y eso resulta la atracción de clientes”*. Asimismo existen conflictos entre aquellos comerciantes que obstruyen la vista de los locales vecinos por el estacionamiento de transporte de carga. *“Afecta, te tapa la visual, no deja que se vea el comercio”*.

Horarios y días de mayor actividad comercial: Las actividades poseen mayor asistencia de clientes de lunes a viernes días hábiles en horario laboral y comercial desde las 7 am hasta las 8 pm. Durante los fines de semana la actividad comercial se desarrolla por la mañana. Los días domingos la circulación es considerablemente menor por la mañana y por la tarde se concentra en el área del Shopping (rotonda de San Justo) vinculado al circuito de paseo del centro comercial de la localidad.

Custodia policial: Existen diferencias entre los que postulan ausencia de seguridad policial a los que afirman que en este aspecto se mejoró con la presencia policial frente a su local.

2.4.4.2 Situación con Proyecto

2.4.4.2.1 La Av. Juan Manuel de Rosas

Mejora la calidad y fluidez de la circulación del transporte público y del tránsito mixto. *“Se mejora para la gente que labura [trabaja] y que viaja en bondi [colectivo]”*.

Mejora en la infraestructura de calzada y veredas con nueva parquización.

Mejora la calidad del viaje de los usuarios de transporte público, así como un mejor confort mientras se espera el colectivo gracias a las nuevas estaciones. No obstante, se plantean reparos al respecto de la seguridad de las mismas: *“Está muy buen, muy lindo, pero no tiene seguridad, si está el techo y todo abierto me tiro a correr por algún lado, cerrado no puedo hacer nada. Esta bueno porque esperar el bondi y no te mojas. Sí, pero déjame algo abierto para poder correr”*

Reordenamiento del acceso al servicio de colectivos (mayores distancias a recorrer a pie por usuarios): La disposición de estaciones cerradas beneficiará a los pasajeros de transporte público que se dirigen desde los *kilómetros* hacia Capital Federal. Sin embargo, se planteó como un aspecto negativo los mayores trayectos a pie a efectuar hasta acceder a una estación ante la eliminación de paradas actuales (cada 200 m aprox.) sobre la Avenida J.M de Rosas. Esta situación se expresó especialmente en relación a la situación con proyecto en el centro de San Justo (entre estaciones Arieta y Pampa: distancia aproximada de 800 m), resaltándose la afectación para quienes realizan trasbordo desde la Terminal de San Justo (en RN3 y R4) y se dirigen al Shopping de San Justo.

Aumento de la inseguridad del peatón que debe caminar mayor trayecto entre estaciones.

Mejora en la urbanización y calidad de vida: Existe una aspiración de residir en mejores condiciones de vida y el proyecto abonaría en este sentido: *“Aparte si está bien hecho y tiene mejorías y mejora a nivel social y de vida de todos aumenta el valor de los inmuebles, mucha gente vive acá y trata de ir a San Justo a vivir porque es otra cosa y con esto me puedo quedar acá”*.

Mejoramiento en la funcionalidad de los semáforos: Preocupación por la sincronización de semáforos y la relocalización de los mismos; *“que no nos quedemos sin semáforos”*.

Preocupación por el mantenimiento de la parquización y nueva urbanización: *“Acá la gente no cuida, yo veo que van a poner eso que está muy lindo pero ¿Cuánto va a durar? El problema no son los proyectos, es la gente que los usa”.*

Mantener el espacio para estacionamiento. Se observa la importancia de no perder este espacio con las reformas de vereda y calzada. Se propone que se utilicen espacios exclusivos para estacionamiento en sectores aledaños a la RN3 y cercanos a los centros administrativos-comerciales locales: *“En el centro de Isidro Casanova hay espacio libre que se puede usar como estacionamiento”.*

2.4.4.2.2 La actividad comercial

Puesta en valor del frente del comercio debido a la iluminación, refacción de veredas y rediseño urbano. La adecuación del comercio ante las reformas urbanas (reubicación de cartelera e iluminación en línea reglamentaria) no estará a cargo del comerciante, por lo que no implica un gasto o inversión privada.

Mayor seguridad ante la presencia de luminarias.

Transformación en el tipo de circulación peatonal y acceso de peatones a los comercios. En este aspecto se diferencia entre los comercios frente a las estaciones cerradas y aquellas que se encuentran entre-estaciones:

Menor circulación de peatones al no contar con las paradas de colectivos en las veredas. Existen inquietudes por el sector de comercio que depende de clientes que utilizan el sistema público de transporte (i.e. Kioscos).

- Otros comerciantes desestiman esta preocupación dado que los peatones circularán por la vereda hasta ingresar a las estaciones cerradas.
- La imposibilidad del estacionamiento en vereda podría disminuir la clientela. Algunos sostienen que (en San Justo) debería realizarse espacios de estacionamiento en las áreas cercanas a la RN3.
- En Isidro Casanova y G. Laferrere estiman que habrá mayor accesibilidad a los comercios por parte de los peatones si mejora la calidad del transporte público. Los comercios tendrán mayor oportunidad de captar clientes si el tránsito en el centro comercial mejora asegurando el acceso rápido y sin demoras.
- Los comercios que tendrán las estaciones cerradas en la cuadra de su frente obtendrán mayor caudal de clientes.
- Pero aquellos frentistas que poseían paradas en su cuadra y con el proyecto BRT consideran que se podría reducir su clientela porque los accesos se relocalizan.

Posibles dificultades para carga y descarga de mercadería con transporte pesado. Si se reglamentara un horario estricto para estas actividades, algunos proveedores tendrían complicaciones con la tarea. En el caso de los kioscos los distribuidores de mercadería pasan en horarios pico y esto ya no lo podrían hacer.

Reducción del uso de vereda y calles por parte de los comercios vinculados al rubro automotor o con necesidad de carga y descarga de mercadería (distribuidoras). *“Ahora que me doy cuenta no voy a tener lugar para el taller, algo voy a tener que hacer. Hasta ahora yo estoy solo en la cuadra pero si esto se hace algo voy a tener que pensar”.*

“Está bien, no sé qué decirte, hoy en día algo van a tener que hacer, toda cosa que se haga va a ser mejor, en mi caso personal por ahí voy a extrañar el estacionamiento del público del negocio y pienso que me va a restar ventas. Tengo colegas en capital donde ningún cliente le estaciona delante del negocio sino que lo hacen en los estacionamientos o en otro lado, se va a sobrevivir, si me decís que van a arreglar las veredas y ponerlas todas al mismo nivel y que la ruta 3 va a cambiar un poco y con mejor iluminación nos va a traer gente porque tenemos justo la parada ahí Al menos los negocios se van a ver”

2.4.4.3 Etapa de construcción

Se planearon perjuicios a la circulación vehicular y a la actividad comercial durante la etapa de obras. Al mismo tiempo los participantes propusieron medidas para evitar o mitigar los impactos:

Planificar los cortes del tránsito y desvíos ante los sectores que se encuentren en obra. Se deben señalizar los desvíos adecuadamente y derivar el tránsito por calles que soporten el caudal de tránsito que circula por la RN3.

Acondicionar previamente las calles alternativas que recibirán el desvío de vehículos antes del comienzo de la obra de BRT.

Mayor presencia de policía y agentes de tránsito para controles de reglas de tránsito. También: *“mientras estemos en obra no se permita el estacionamiento sobre la RN3”*.

Se requiere cumplimiento de los plazos de construcción y que sea segmentado. Existen antecedentes recientes de obras viales sin terminar por varios meses: *“si la obra va a durar más de un año nos mata al comerciante”*; *“te prometen una cosa y después no la cumplen”*; *“Si la hacen que la hagan responsablemente, si te dicen tres o cuatro meses que sea ese tiempo”*. Como consecuencia se asocia un doble perjuicio a la actividad comercial:

- Obstaculiza el acceso al comercio: *“Los vehículos no acceden al comercio y si el cliente no es fijo lo perdés”* Eg. Esquina Esquero y RN3. Eg. Ensanche de Carlos Casares hizo que varios comerciantes se fundieran.
- El corte por obras aumenta la inseguridad y propicia robos: *“Si van a cortar la ruta nos funden y nos roban. Cuando hicieron la colectora cortaron la ruta y cada tanto me robaban.”*

Se propone **optimizar los tiempos de la construcción de la obra.** *“En las autopistas trabajan de noche, días feriados y sin actividad. Evita accidentes y entorpecer el tránsito.”*

Oposición a obras de infraestructura (puente o túnel) sobre la RN3 intr. Ferrocarril Belgrano Sur. La principal objeción consistió en que se reduciría la cantidad de carriles de la RN3 produciendo mayor congestionamiento de tránsito. Al mismo tiempo que el túnel ocasionaría problemas de acceso de automovilistas y peatones a comercios, instituciones y servicios en los frentistas del tramo. *“Si hacen un puente o un túnel para el ferrocarril yo me tengo que ir”*.

Comunicación pública del proyecto: *“Que se comunique y se muestre el proyecto. No andar con especulaciones”*.

2.4.5 Conclusiones de los Grupos Focales

En general se expresó un apoyo a la realización del proyecto. Se considera necesario un ordenamiento del tránsito sobre la RN3 y se considera que el proyecto aportaría en este aspecto una vez implementado. Se destacaron beneficios para los usuarios de transporte público en particular y el transporte de la RN3 en general.

Además se destacan los aportes que podría implementar en materia de seguridad vial, principalmente para peatones. Para ello se postula reiteradas veces en los distintos *Grupos Focales* la importancia de lugares de cruce de la ruta y la sincronización de semáforos que permitan el flujo vehicular con menor cantidad de detenciones.

En cuanto a la actividad comercial se observan posiciones diversas ante la especulación de que el proyecto beneficie o perjudique esta actividad. Las diferentes posturas están vinculadas al tipo de rubro comercial, el acceso de clientes y carga y descarga de mercadería. Pero más allá de esto, se ponderan más los beneficios generales del Proyecto, que los posibles perjuicios personales en su actividad comercial.

En general se observan aspectos positivos en cuanto a los cambios propuestos en la urbanización y parquización lo que implicaría un aumento del valor de la propiedad de los frentistas. También se vincula una mejora en la seguridad por el aumento de iluminación y ordenamiento de la circulación.

En lo que hace a interrogantes o preocupaciones puntuales en cada zona, se identificaron:

- **En San Justo:** i) la distancia entre estaciones Pampa y Arieta (sin paradas en la rotonda de San Justo y el Shopping); ii) Como se resolverá la circulación de los carriles exclusivos en la rotonda de San Justo para que no congestione el tránsito.
- **En Isidro Casanova:** cómo se resolverá el paso a nivel de las vías de ferrocarril (actualmente Belgrano Sur)
- **Gregorio Laferrere:** Cómo se resolverán las zanjas actuales sobre los bulevares desde la parquización: si quedarán abiertas o se taparán (se mencionó que hay descargas clandestinas de pluviales y cloacales (sic))

Se requiere para la etapa de construcción planificación en los cortes de la circulación y desviación del tránsito. Se remarca la necesidad de señalización adecuada para automovilistas y usuarios de transporte público. Si bien se considera que las obras perjudicarán la actividad comercial por interrumpir el acceso a los comercios se comprende que esto será un impacto puntual y momentáneo si se **respetan los plazos propuestos**.

Todos los participantes estuvieron de acuerdo en que es necesario informar a la población sobre el proyecto. Principalmente para bajar las expectativas e incertidumbres acerca de cómo podría afectar o beneficiar a la población frentista a la traza y a los usuarios de transporte público.

2.5 CONCLUSIONES GENERALES DE LAS ACTIVIDADES CON LA COMUNIDAD

Las actividades con la comunidad permiten conocer y sistematizar los puntos de vista de la población y grupos de interés (i.e. instituciones, comerciantes, etc.) para incorporar a la evaluación del proyecto a sus preocupaciones y adaptar las medidas de gestión a las particularidades locales.

A partir del desarrollo de estas actividades puede afirmarse que hay una buena recepción general del Proyecto por parte de la comunidad consultada. Los beneficios esperados a partir de su realización son reconocibles puesto que atienden a la solución de problemas claramente identificados o experimentados por la gente, ya sea en relación al uso del transporte público en particular o de la RN 3 en general.

No se distinguen beneficios esperados que sean unos particularmente mejor valorados que otros. En este sentido, dependiendo de cuál es la relación del actor con la RN3, valoran unos u otros. Así, entre los usuarios de transporte público ponderan mayormente las expectativas de mejoramiento de los servicios. Pero hay quienes en cambio valoran más la expectativa de semaforización y ordenamiento del tránsito mixto (usuarios de vehículos particulares) o quienes le asignaron mayor importancia al sistema de iluminación o mejoramiento de la estética o mobiliario urbano.

En este sentido, en la relación percibida de costo/beneficio, el beneficio global del proyecto es mayormente ponderado incluso sobre afectaciones puntuales de índole personal. Esta situación fue advertida entre varios comerciantes, que verían su actividad actual modificada (i.e. reducción de veredas, restricciones a las tareas de carga y descarga, corrimiento de paradas actuales de colectivos) y aun así mantienen una valoración positiva del proyecto.

No se han registrado posturas de oposición al proyecto ni preocupaciones generales en relación al diseño del Proyecto en sus aspectos constitutivos. En cambio, las preocupaciones manifestadas en el desarrollo de estas actividades con la comunidad están asociadas a problemáticas específicas de las zonas que atraviesa la traza, y a la incertidumbre sobre si el proyecto las contemplará y/o cómo las contemplará.

A modo de ejemplo, puede mencionarse la duda sobre cómo el proyecto resolverá el actual paso a nivel en el centro comercial de Isidro Casanova (que en años anteriores ha generado oposiciones de los comercios de la zona), cuál será la solución vial en la rotonda de San Justo o si el Proyecto considerará la solución de los problemas de anegamiento en diversos tramos de la traza.

La etapa de construcción es un tema de preocupación, especialmente entre los comercios frentistas, puesto que es considerado como una afectación directa a su actividad. Con la misma lógica de evaluación en términos de costo/beneficio, las opiniones registradas apuntan a considerar esta etapa “... como un momento que hay que pasar”. Esta relación es vista así, en la medida que sean respetados los tiempos (informados) de obra.

La importancia de la comunicación a la comunidad sobre el Proyecto a realizar como la divulgación de información específica a los mayormente afectados durante el momento de obra, fueron el común denominador en todas las actividades realizadas. En este sentido, debe remarcarse que la comunicación en tiempo y forma no solo contribuye a ordenar la circulación vial durante el tiempo de obra, sino que también favorece la gestión de expectativas por parte de la población y a una mejor aceptación del Proyecto.

Corredor del Sudoeste – BRT Juan Manuel de Rosas (RN3) Matanza-CABA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

CAPÍTULO 6 – IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

ÍNDICE

1. METODOLOGIA	4
1.1 FACTORES AMBIENTALES	4
1.2 ASPECTOS DEL PROYECTO CON PONTENCIALIDAD DE GENERAR IMPACTOS	5
1.3 MÉTODO DE VALORACIÓN DE IMPACTOS	7
2. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	9
2.1 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE COLECTIVOS	9
2.1.1 Etapa de Operación	9
2.1.2 Etapa de Construcción	15
2.2 INFRAESTRUCTURA Y CIRCULACIÓN VIAL	16
2.2.1 Etapa de Operación	16
2.2.2 Etapa de Construcción	19

2.3	CIRCULACIÓN PEATONAL	23
2.3.1	Etapa de Operación	23
2.3.2	Etapa de Construcción	23
2.4	PAISAJE	25
2.4.1	Etapa de Operación	25
2.4.2	Etapa de Construcción	27
2.5	ACTIVIDADES COMERCIALES Y PRODUCTIVAS	27
2.5.1	Etapa de Operación	27
2.5.2	Etapa de Construcción	35
2.6	POBLACIÓN	37
2.6.1	Etapa de Operación	37
2.6.2	Etapa de Construcción	38
2.7	MERCADO DE TRABAJO	40
2.7.1	Etapa de Construcción	40
2.8	EQUIPAMIENTOS SENSIBLES	41
2.8.1	Etapa de Operación	41
2.8.2	Etapa de Construcción	44
2.9	PATRIMONIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO Y/O CULTURAL	45
2.9.1	Etapa de Construcción	45
2.10	ARBOLADO URBANO	47
2.10.1	Etapa de Operación	47
2.10.2	Etapa de Construcción	49
2.11	AIRE	50
2.11.1	Etapa de Construcción	50
2.11.2	Etapa de Operación	51
2.12	SUELO	52
2.12.1	Etapa de Construcción	52
2.13	AGUA	53
2.13.1	Etapa de Construcción	53

3.	MATRICES DE IMPACTO	54
3.1	MATRICES GENERALES DEL PROYECTO	54
3.2	MATRICES DE IMPACTOS POR ZONAS	56