

Proyecto Reconquista - Región Metropolitana de Buenos Aires: espacio metropolitano para la inclusión social

Arq. Cristina Álvarez Rodríguez
Ministra de Infraestructura
Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
Argentina

ESTRUCTURA DE LA PRESENTACION

- 1. La Cuenca del Río Reconquista en el contexto de la Región Metropolitana de Buenos Aires**
- 2. Cuenca del Río Reconquista: Situación actual**
- 3. Institucionalidad**
- 4. Inversión acumulada realizada.**
- 5. El Proyecto Reconquista**
- 6. Inversión Programada**
- 7. Conclusiones: El enfoque del proyecto urbano frente a las estrategias sectoriales y programáticas. La necesidad de un proyecto integral.**

El proyecto Reconquista se constituye en un modelo de desarrollo de actuación territorial integral que promueve una serie de lineamientos estratégicos de alcance metropolitano y regional.

1. Región Metropolitana de Buenos Aires

La Cuenca del Río Reconquista¹, junto con la Cuenca Matanza-Riachuelo, la del Río Luján y la de los Arroyos de la zona sur (Gran La Plata) de la Región Metropolitana de Buenos Aires, constituyen cuencas hidrográficas perpendiculares al Río de La Plata.

En la Cuenca del Río Reconquista residen 4 millones de habitantes a lo largo de de la Región Metropolitana de Buenos Aires² (RMBA). La RMBA se constituye en el mayor aglomerado urbano de Argentina, al concentrar un tercio de la población del país, alcanzando aproximadamente **13.000.000 de habitantes**³, sobre una extensión urbanizada de 2450 km². La RMBA se compone por los 3.000.000 de habitantes correspondientes a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y los 10.000.000 restantes pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires. La conformación de este vasto territorio es el resultado de los patrones de asentamiento adoptados a lo largo de la historia, sorteando las condicionantes del suelo (relieve e hidrografía), pero asimismo siguiendo el trazado lineal de las vías ferroviarias, y estableciéndose de forma concéntrica a las estaciones de pasajeros. Por otra parte, acompañando la inserción de las autopistas que ocuparon los espacios intersticiales entre las vías férreas. Así, la mancha urbana es producto de la disposición radial de dichos elementos, marcando claramente mayor crecimiento hacia la zona Norte, como consecuencia de los desarrollos e inversiones privadas de la década de los '90.

El territorio metropolitano se presenta como el principal centro productivo del país, al concentrar alrededor del **52% al PBI nacional**, y constituirse en el principal frente fluvial industrial del país en la Ruta del MERCOSUR y altamente considerable a nivel internacional (en conjunto con el resto de los municipios del Norte de la Provincia de Bs. As.).

¹ Confluyen en su nacimiento los Arroyos La Chocha y Durazno en el Partido de General Rodríguez, se anexa el Arroyo La Horqueta (último tributario aguas arriba de la Represa Ingeniero Roggero) de la Cuenca Alta, los Arroyos Las Catonas y Morón en la cuenca media. El cauce se bifurca en dos cursos naturales, el Río Tigre y el llamado Reconquista Chico, y un tercer canal artificial, denominado Canal Aliviador (Cancha Nacional de Remo), que une sus aguas a las del Río Luján que, y desemboca tras pocos kilómetros de recorrido en el Río de la Plata.

² Territorio definido por aquellos municipios comprendidos por la Ruta Provincial N°6: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, La Plata, Lanús, Lomas de Zamora, Luján, Malvinas argentinas, Marcos Paz, Merlo, moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, Zárate. Esta definición fue adoptada para la realización de los Lineamientos Estratégicos para la RMBA.

³ INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2001

2. Cuenca del Río Reconquista: situación actual

Como fuera mencionado anteriormente, la población total de la Cuenca del Reconquista suma 4.239.091 habitantes. Está integrada por 18 partidos⁴. El 92% de la población reside en áreas urbanas y el 70% de la misma se localiza en la Cuenca Media. Será objeto de esta presentación, la sección correspondiente a la **Cuenca Media**, dadas sus avanzadas condiciones de urbanidad y la vasta complejidad de las problemáticas que a ésta atañen.

Para dar cuenta de una breve caracterización del estado actual, organizamos la información en una secuencia metodológica estructural que permitiese presentar el análisis siguiente:

- **ESTRUCTURA AMBIENTAL**

La cuenca del Río Reconquista es una cuenca típica de llanura. Su extensión territorial es de 1670 km² abarcando un curso principal de 82 Km y los 134 cursos de agua que confluyen en el mismo. La cuenca media, objeto de este proyecto, comprende un área densamente poblada que históricamente ha sufrido las consecuencias de las inundaciones, situación que se ha visto agravada a partir de los años '40 debido a la intensa ocupación del suelo.

Las generalizadas condiciones de **vulnerabilidad** son producto de la disposición de los residuos sólidos domiciliarios en basurales clandestinos a cielo abierto, la toma indiscriminada de agua subterránea, así como también la libre circulación de los efluentes líquidos domiciliarios e industriales que, sin depuración ni soporte material de infraestructura de saneamiento, afecta superficialmente a importantes sectores del área de influencia del proyecto.

Desde el punto de **vista paisajístico**, las riberas del Río Reconquista han soportado un proceso de antropización tan intenso que prácticamente podría aseverarse que nada resta del paisaje natural. Gran parte de la vegetación existente, espontánea o cultivada se encuentra también sobre suelos profundamente modificados que no obstante brindan un soporte adecuado para el desarrollo y crecimiento de la misma.

El área de intervención se encuentra en su mayor porcentaje de extensión, bajo la cota 5 m SNM. y en el tramo más próximo al Acceso Oeste, la cota alcanza 10 m SNM, de lo que se desprende que las características del medio natural, corresponderían al paisaje de la

⁴ Moreno, San Fernando, Tigre, Malvinas Argentinas, San Miguel, Hurlingham, Ituzaingó, Morón, San Isidro, General San Martín, Tres de Febrero, José C. Paz, San Fernando, General Las Heras, General Rodríguez, Luján, Marcos Paz y Merlo.

Región del Delta y la Planicie Aluvial. Son propios de este paisaje los ecosistemas de Selva, Sauzal, Ceibal, Lagunas y Riberas, y en sus bordes, área perteneciente a las barrancas entre la cota 10 y 20 m, es posible encontrar Talares.

Las unidades geomorfológicas, suelos, clima, flora y fauna, corresponden a los ecosistemas de los ríos y arroyos de la región noreste de la Pampa Ondulada, región que por sus características particulares es definida como “encrucijada biogeográfica”. En la intersección del paralelo 34° 40’ y el meridiano 58° 30’, se encuentran los ecosistemas de la Selva Austrobrasileña o provincia biogeográfica Paranaense, del Delta, del Espinal y de la regiones Chaqueña y Pampeana. Se encuentran paisajes de características tropicales y subtropicales, en una región templada.

La fuerte transformación desarrollada en los últimos cuatro siglos, ha modificado la topografía, los cursos de agua, el suelo, la flora y la fauna, sumados a un proceso de intensiva contaminación, que da por resultado un paisaje bastante distante del que supo ser originariamente.

• ESPACIOS VERDES

Según el Avance del Plan Director del Sistema de Áreas Verdes de la Región Metropolitana (SAV), pudo diagnosticarse que la relación entre metros cuadrados por habitantes de espacios verdes y libres públicos, sólo alcanza los 3,2 m²/hab, frente a los 10m²/hab exigidos por el Decreto-Ley N° 8912⁵.

En particular, los partidos de la Cuenca del Río Reconquista dentro de la conurbación, registran una necesidad de 3.506 ha sobre los m²/hab correspondientes a espacios verdes y libres públicos expresados en el artículo N°13 de la mencionada legislación.

Las carencias de tipo cualitativo respecto a los espacios verdes y libres públicos existentes se asocian a la cobertura poblacional, la accesibilidad, el equipamiento, como así también, a la falta de valoración del patrimonio natural y cultural.

• ESTRUCTURA SOCIAL

En la Cuenca del Río Reconquista, según datos del Censo 2001⁶ residían aproximadamente **4.239.091 habitantes** y en el tramo de la Cuenca Media, se localiza la mayor parte de esa población que alcanzaba **3.003.293 habitantes**. La superficie de la Cuenca Media, alcanza casi las 70 mil Hectáreas y una densidad promedio de 35,4 habitantes por hectárea.

La falta de accesibilidad y visibilidad de las márgenes del Río ha convertido a las áreas más próximas en el patio trasero de los municipios ribereños y las variables poblacionales se comportan de manera semejante a los bordes de la periferia metropolitana, reflejando altas tasas de crecimiento poblacional, característico predominio relativo de población

⁵ Ley de Ordenamiento Territorial y Uso de Suelo de la Provincia de Buenos Aires

⁶ INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2001.

menor de 14 años, alta proporción de población con Necesidades Básicas Insatisfechas⁷ y relativamente altos índices de analfabetismo. A su vez, se presentan condiciones de alta precariedad habitacional y déficit de la cobertura de redes de infraestructura y servicios. Como ejemplo puede mencionarse que el área de la Cuenca Media registraba en el momento del Censo 2001 un déficit de agua de red pública y de conexión a red cloacal, de aproximadamente 42,5 y 69,9 % respectivamente.

• ESTRUCTURA URBANA

En relación al proceso de urbanización, la estructura urbana de la Cuenca y en particular la Cuenca Media, presenta determinadas constantes expresadas en el predominio de la estructura radial y en la fragmentación del territorio. Fue principalmente el ferrocarril el que originó esta dupla y luego las autopistas lo reafirmaron.

Cabe señalar, que el mismo Río Reconquista y su llanura de inundación, fueron un límite en el territorio de la Cuenca, sin embargo, tanto los loteos rurales, como urbanos iniciales, se desarrollaban hasta su margen misma, y los rellenos posteriores, las obras de control de las inundaciones y la construcción de varios puentes, demostraron la posibilidad de vincular y desarrollar la ocupación de ambos márgenes.

Si bien varios caminos y rutas posteriores, vincularon el territorio en sentido opuesto al radial, no fueron lo suficiente para vincular los diversos fragmentos. Esta discontinuidad, se potencia con la existencia de grandes predios y tramas trazadas de forma independiente a las condicionantes del entorno.

En la cuenca media del Río Reconquista se detectan dos barreras urbanas, como consecuencia de las trazas del **Camino del Buen Ayre**, autopista de vinculación con la Panamericana que conecta con el litoral y la salida norte de Buenos Aires y el **Acceso Oeste**, que conecta con la salida hacia el oeste y noroeste de la Provincia de Buenos Aires, y con el sur de Córdoba. Dichas vialidades dificultan la conectividad de los tejidos a ambos márgenes del Río Reconquista – Camino del Buen Ayre. Por otra parte, los diferentes tipos de tejidos urbanos que llegan hasta el Reconquista – Buen Ayre, son de carácter periférico, con un alto porcentaje de emprendimientos de gran superficie que responden a lógicas propias y se articulan con nodos territoriales situados intrínsecamente en el territorio. Es desde estos aspectos que los tejidos y su forma de conectividad se encuentran fragmentados a lo largo de la cuenca del Reconquista.

⁷ Las Necesidades Básicas Insatisfechas fueron definidas según la metodología utilizada en "La pobreza en la Argentina" (Serie Estudios INDEC. N° 1, Buenos Aires, 1984)

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.

Si bien esta breve caracterización del estado actual de la Cuenca no refleja el carácter dinámico de la problemática y su consecuente transformación, intentamos plantear un punto de partida desde el cual construir un somero diagnóstico, considerar las actuaciones efectuadas hasta el momento y plantear un esquema de actuación futura para revertir la situación de deterioro de las condiciones materiales y naturales del sector.

3. Institucionalidad

La Cuenca del Río Reconquista, a diferencia de la Cuenca Matanza-Riachuelo, que es de extensión interjurisdiccional,⁸ se encuentra íntegramente comprendida dentro de la jurisdicción del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (GPBA). Es en ese sentido que asumimos como propia la formulación de este esquema particularizado de actuación territorial, y hacemos partícipes a todos los actores vinculantes.

El Proyecto Reconquista, que será analizado con mayor rigurosidad a continuación, se enmarca en las directrices del Plan General para la Cuenca que viene desarrollándose desde el año 1995, primero por la Unidad de Coordinación de la Cuenca del Reconquista (UNIREC), y posteriormente desde el año 2006, por el Comité de la Cuenca Reconquista (COMIREC), que tiene como responsabilidad la planificación y ejecución del Plan de Saneamiento de la Cuenca en su totalidad. El Ministerio de Infraestructura-GPBA posee participación activa en el Comité, junto al Organismo para el Desarrollo Sostenible (OPDS), y los representantes de los gobiernos locales que han sido conformados a partir de comisiones por sub áreas territoriales⁹.

Asimismo desde la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda del Ministerio de Infraestructura, se coordinaron una serie de actividades concurrentes al desarrollo del Proyecto, en los que participaron las unidades académicas de la Universidad de Buenos Aires y las Universidades Nacionales de General Sarmiento, San Martín y Luján. De esas mesas de diálogo pudieron rescatarse conclusiones provenientes de los trabajos de investigación que vienen desarrollando los equipos de cada Universidad, como a su vez las acciones que impulsan las Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), asambleas vecinales, y organizaciones de la Sociedad Civil en general.

Dada la complejidad que subyace en relación a la multidimensionalidad problemática, estamos trabajando a su vez, de manera mancomunada con diversos organismos del

⁸ Incluye jurisdicciones municipales, Provincia de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gobierno Nacional.

⁹ Cuenca Baja integrada por los Municipios de Tigre, Vicente López, San Isidro y San Fernando; Cuenca Media formada por los Municipios de Malvinas Argentinas, San Miguel, Gral. San Martín, Tres de Febrero, Morón, Ituzaingó, José C. Paz y Hurlingham; Cuenca Alta comprendida por los Municipios de Merlo, Moreno, Luján, Gral. Rodríguez, Gral. Las Heras y Marcos Paz.

Gobierno Nacional, Provincial y Municipal, alcanzando actuaciones concretas en el territorio afectado a la Cuenca.

La sistematización de las acciones alcanzadas, como asimismo la programación de las estrategias de actuación futura, y la correspondiente definición de las tareas sectoriales, permitirá coordinar las partes intervinientes de acuerdo a sus incumbencias jurisdiccionales y sectoriales. Este plan particularizado, destituye el pensamiento fragmentado que acuciaba la falta de planificación de estas últimas décadas, promoviendo una visión sistémica y vinculante entre las partes componentes.

Entendemos que la definición de líneas estratégicas se presenta como una alternativa viable y auspiciosa para conducir las inversiones públicas en el sector, contando con el apoyo de la Cámara de la Construcción, las empresas proveedoras del Estado y las Empresas prestatarias de servicios.

4. Inversión acumulada en obra pública

Desde el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se vienen ejecutando y programando una serie de obras para contrarrestar las condiciones de vulnerabilidad que afectan a los ocupantes de las márgenes del Río Reconquista y propender una solución habitacional, a saber:

En los **años '70** se adecuó la Pista Nacional de Remo al fin de ser utilizada como Canal Aliviador y se implementaron una serie de actuaciones que regularizaron los caudales de su cuenca alta mediante la ejecución de 3 presas.

En la **década del 90'** y principios del año **2000** se concretó gran parte del Proyecto de Saneamiento Ambiental y Control de las Inundaciones¹⁰ en la Cuenca del Río Reconquista, que incluyó la readecuación del canal aliviador, la canalización del curso principal, la canalización del tramo inferior de varios arroyos afluentes; obras y equipos de derivación del Río Reconquista, terraplenes, puentes, diez estaciones de bombeo para permitir la evacuación de los caudales generados en las cuencas locales, obras de drenaje superficial y obras complementarias. Con estas obras se ha logrado controlar las inundaciones con vistas a un escenario de 50 años de recurrencia. El monto de inversión se aproxima a U\$S 280.000.000 (\$1.092.000.000), de los cuales, U\$S 150.000.000 fueron financiados por el BID y el resto estuvo a cargo del Japan Bank for International Cooperation y de la Provincia de Buenos Aires.

¹⁰ En el año 1985 fueron evacuadas 70.000 personas

Actualmente desde el Ministerio de Infraestructura estamos llevando adelante las siguientes obras:

- Ejecución de **obras hidráulicas** en los afluentes del Río, entre los que se incluyen el saneamiento de los arroyos Las Tunas, Los Berros, Las Catonas, Torres, Soto, y Morón , Zanjón Madero, por un total de \$130.815.980.
- Realización de **redes de agua y cloacas** en los distritos de Tres de Febrero, Hurlingham, Ituzaingó, Morón, con fondos provinciales por \$ 18.321.470, en Gral. Rodríguez, Lujan, Merlo, Moreno, San Miguel, con fondos del Banco Mundial por \$ 389.524.322, y obras previstas para este año con fondos provinciales por \$56.000.000. **Total: \$ 463.892.457**
- Ejecución de obras de **bacheo, repavimentación y ensanche** en la Ruta Provincial N° 8 y repavimentación de la Ruta Provincial N° 4, por un total de \$138.301.312

Asimismo, desde la empresa AySA, del Gobierno Nacional, se encuentra realizando importantes intervenciones concretas como las obras de ampliación de las **redes cloacales** de Hurlingham, Tres de Febrero, San Martín, San Isidro y San Fernando y la ampliación de la Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales Norte (PTLC), que cuentan con financiamiento del BID (Proyecto AR-L1080 – Operación 2048/OC-AR). La inversión programada es de \$ 975.000.000 (U\$S 250 millones)

Para finalizar, desde la Subsecretaría de Desarrollo urbano y Vivienda de la Nación, a través del **Programa de Urbanización de Villas y Asentamientos**, ha comprometido el financiamiento para un conjunto de obras de vivienda y mejoramiento del hábitat urbano, que tiene como objetivo resolver la situación de la población que reside en las villas y asentamientos informales del área que están localizados en terrenos no inundables y cuya situación de dominio, permitirá regularizar la titularidad de las viviendas. Este programa incluye 17.372 viviendas nuevas, 5.000 mejoramientos de viviendas, y 65 intervenciones de infraestructura, por un monto total de **\$2.782.560.197**.

Resumiendo, podemos decir que la inversión comprometida en todos los sectores arriba citados es de aproximadamente cinco mil seiscientos millones de pesos argentinos (\$ 5.582.569.946), lo que equivale a U\$S 1.431 millones (dólares estadounidenses).

5. Proyecto Reconquista

El **Proyecto Reconquista** es una propuesta que impulsa el Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires para el desarrollo urbano y social de esta cuenca precariamente urbanizada donde residen 4 millones de habitantes de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

La iniciativa pública surgida en función del territorio de las márgenes del Río Reconquista comprende un conjunto sistemático de intervenciones que persiguen el objetivo estratégico de iniciar un proceso virtuoso que revierta la degradación ambiental, marginación social y precariedad urbana que aflige hace décadas al territorio de las márgenes del Río. Este Proyecto incluye un conjunto de políticas urbanas que se articulan con las que el Gobierno Provincial viene desarrollando sobre la Cuenca desde hace varios años, consolidando, un plan de intervención de carácter integral e interministerial.

Este proyecto es una intervención integradora focalizada sobre las márgenes del Río, en el trayecto comprendido por el Acceso Oeste y la Autopista Panamericana, que se desarrollarán en el período 2010-2016, configurando un nuevo escenario de recomposición del medio ambiente y desarrollo urbano, económico y social.

La propuesta general consiste en una serie de intervenciones que persiguen el cumplimiento de los siguientes objetivos operativos:

- Urbanizar los bordes linderos al Río;
- Preservar y habilitar espacios verdes al uso de la comunidad,
- Proporcionar el acceso a la ciudad y generar condiciones de inclusión social para todos los habitantes de los barrios populares que actualmente se encuentran precariamente instalados en la trama urbana próxima al curso hídrico.

Para dar cumplimiento a los objetivos operativos se identifican los siguientes componentes de acción:

(1) Vial:

Meta: La construcción de un conjunto de obras viales, redes de infraestructura y espacios públicos en los bordes del Río y proximidades al Camino del Buen Aire

(2) Ambiental:

Meta: La remediación ambiental de las áreas afectadas;

(3) Urbanización:

Meta: La urbanización y regularización dominial de asentamientos precarios;

(4) Equipamientos públicos:

Meta: La generación de áreas de oportunidad para la localización de grandes equipamientos públicos.

En suma, se trata de transformar, a través de la planificación y la obra pública, una realidad de marginación social y deterioro ambiental en un nuevo espacio metropolitano de desarrollo sustentable con inclusión social.

Bajo el supuesto que sostiene que la mejora de la calidad de vida se sustenta en la facilitación del acceso pleno de la población a las condiciones urbanas socialmente aceptables, y a la estructura de oportunidades que incluye el acceso a los servicios públicos de salud, de educación, al transporte y al trabajo y que se encuentra concentrada en las áreas de centralidad metropolitana, el **Proyecto Reconquista** tiene como finalidad:

Por un lado, dar respuesta a las necesidades actuales en términos del actual déficit habitacional y de servicios y, por el otro, establecer las condiciones indispensables para absorber el crecimiento demográfico y su consecuente inserción territorial.

Para dar cumplimiento a lo planteado el activo de iniciativas públicas planificadas en el marco de lo que denominamos “Proyecto Reconquista” permite diferenciar, en esta primera instancia de implementación, un programa acción diferenciada, el “**Anteproyecto de factibilidad avanzada de vías y complementos viales en las márgenes del curso medio del Río Reconquista**”¹¹, el que cuenta con financiamiento de la UNPRE del Ministerio de Economía de la Nación (Estudio 1.EE.430). Este proyecto, cuya ejecución comenzó en Octubre de 2009 y finalizará en Octubre de 2010, incluye el proyecto de las **obras viales, hidráulicas y de urbanización** de los márgenes del Río en su tramo medio, con el objeto de iniciar acciones estratégicas para posibilitar el ordenamiento urbano y ambiental de este sector de las márgenes del Río.

Las **líneas de acción estratégica**, se enmarcan dentro de las siguientes matrices:

AMBIENTAL

La propuesta de paisaje apunta a convertir al Río Reconquista y sus afluentes en un corredor de biodiversidad que pueda integrarse al Sistema de Áreas Verdes Metropolitano. Para su desarrollo se apunta a enriquecer y mejorar la presencia vegetal, priorizando por sobre todo las especies nativas cuyo valor agregado brinda refugio a la fauna nativa, para la recuperación y preservación del área. No se pretenden recomponer los paisajes naturales desaparecidos, sino en cambio utilizar parte de sus componentes vegetales que incorporados a sectores previamente acondicionados, generen espacios verdes que puedan ser utilizados y disfrutados por residentes y público en general. En el

¹¹ En el año 2009 y con el objeto de atender la problemática urbana y ambiental especialmente compleja de la **Cuenca Media**, donde se registra la mayor extensión de asentamientos informales en situaciones ambientalmente degradadas, el Ministerio de Infraestructura formuló esta instancia del proyecto.

área de intervención, los relictos que puedan hallarse cumplen un rol fundamental para las tareas de recuperación, dado que de existir suelos no contaminados y/o aptos para las especies autóctonas y manteniéndose condiciones climáticas regionales, podríamos pensar en procesos de recuperación sostenible y niveles de biodiversidad crecientes.

SISTEMA DE ÁREAS VERDES

A partir de un estudio particularizado en el tramo del proyecto, hemos detectado una serie de elementos de escala local, que podrían sumarse a los elementos que conforman el Sistema de Áreas Verdes Metropolitano (SAV).

Nuevos parques y reservas, ligados a la propuesta vial, enlaces y corredores de biodiversidad, tanto fluvial como vial, podrían potenciar la estructura base del SAV ayudando al desarrollo sostenible de los nodos verdes, nuevos y existentes, y mejorando la relación m²/hab de los partidos del área de intervención.

AREA URBANO TERRITORIAL

El Proyecto tiene por finalidad la definición de una serie de estrategias urbanas para la Cuenca Media del Río Reconquista. Estas estrategias se materializan mediante la consolidación de dos caminos de sirga, uno situado en la margen izquierda del Río Reconquista y el otro situado como colectora hacia el sudeste del camino del Buen Ayre. Estos caminos de sirga tienen una doble finalidad, actuar como borde urbano, posibilitando la vinculación entre tejidos hoy inconexos a lo largo de su desarrollo y efectuar el límite natural entre los diferentes tejidos urbanos y la red de espacios verdes a construir a lo largo de la Cuenca del Reconquista. Asimismo la propuesta propone posicionarse como sistema estructurador de diferentes desarrollos urbanos locales.

ACCIONES INICIALES

TRAMO 1

Localización: El proyecto comprende un tramo de la costa del Río Reconquista entre los puentes de Buenos Aires Golf Club y la Av. Gaspar Campos, del barrio Obligado, Bella Vista, Municipio de San Miguel.

Estado de avance del anteproyecto:

Ya se encuentra listo para su licitación un primer tramo de obra piloto, consistente en la ejecución de un tramo de camino ribereño y obras complementarias en el Barrio Obligado, San Miguel, que fue proyectado por esta Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda y que contará con financiamiento del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional. El pliego licitatorio comprende los siguientes ítems:

Ejecución de pavimento de hormigón, zona de vereda, desagüe pluvial, iluminación y obras complementarias

- Ejecución del camino ribereño, denominado también camino de sirga, constituido a partir de una vía de 7,20 m de ancho y 1500 m de longitud. Esta vialidad consta de un cordón emergente sobre uno de sus laterales.
- Conjuntamente con el pavimento, se construirá una **vereda - peatonal** de hormigón fratasado y una **bisicenda paralela**. Esta obra cuenta con un parapeto de hormigón premoldeado emplazado junto a la ladera del Río. La vereda constará de equipamiento, alumbrado, plantación de especies arbóreas, demarcación horizontal
- La obra de **desagües pluviales** contempla la construcción de cuatro conductos circulares de hormigón armado con sus obras complementarias, que constituyen los sistemas de las calles Río Gualaguay, Río Nihuil, Río Limay, Río Bermejo y de la calle perimetral del predio de Felices Los Niños. En la zona del futuro Barrio La Reserva se ha contemplado localizar 3 alcantarillas en la intersección de las calles y la bisicenda con un curso existente

Las obras complementarias contemplan:

- Sumideros para calles de tierra y pavimentadas y adecuación de cunetas y zanjas
- Provisión e instalación de todos los elementos necesarios para la iluminación del Camino de Sirga y sus Plazas
- Señalización vertical y horizontal con pintura reflectante y tachas reflexivas bidireccionales.
- Desagües pluviales: cámaras de inspección y sumideros
- Mobiliario urbano: Baranda, parapeto, equipamiento: banco de hormigón, papeleros, alcorques, bolardos
- Parquización, Arbolado y Coberturas Verdes de Vía Pública

Plazo estimado de obra: 270 días

Monto de inversión aproximado: pesos quince millones con 0/100 (\$15.000.000,-).

TRAMO 2

PROPOSITO:

Generar procesos de mejoramiento urbano y habitacional en el Municipio de General San Martín, precisamente en el área delimitada la Ruta 4 - Avenida Brig. General Juan Manuel de Rosas Autopista Buen Ayre, Sarratea, y General Lavalle.

Las iniciativas propuestas tenderán a elevar la calidad de vida de la población residente en los barrios informales a partir de soluciones concretas en espacio público, priorizando la conectividad de los barrios a las redes de servicios de infraestructura (agua, cloaca y pluviales), la dotación de espacios comunitarios, mejoramiento del espacio público, programas de mejoramiento de barrios, regularización dominial, entre otros.

Para cumplir con este propósito se han identificado una serie de componentes pertenecientes al **Plan Maestro** que se mencionan a continuación:

- Vial: construcción de vía principal de conexión (extensión de 7 km)
- Espacio público: parque, plazas, veredas, equipamiento urbano (mobiliario e iluminación)
- Mejoramiento de barrios: espacios comunitarios
- Regularización dominial: título que regulariza la tenencia precaria de los núcleos habitacionales
- Extensión de redes de infraestructura: agua, cloaca y pluviales
- Formalización del sistema de recolección de residuos

El punto de partida de estas iniciativas se dará en **Villa Hidalgo**, a partir de la apertura del trazado, la conexión con la red vial principal del Proyecto Reconquista. Actualmente se está llevando a cabo desde el Ministerio de Infraestructura el entubamiento del Zanjón Madero. Esta intervención pública permitirá controlar las inundaciones.

6. Inversión programada

Si bien se cuenta con financiamiento para concluir el proyecto de las obras viales y sus complementos correspondientes al tramo 1, estamos gestionando el financiamiento necesario para:

Obtener la factibilidad avanzada y el proyecto de las intervenciones sociales, ambientales, urbanas, de regularización dominial, mejoramiento y relocalización de viviendas, e infraestructura barrial que complementan el proyecto de intervención vial y de espacio público, correspondientes al Tramo 2. Asimismo, se pretende concretar las obras de infraestructura pública en su conjunto, los programas de monitoreo de efluentes, mitigación ambiental del curso del Río y desarrollo social.

Para cumplimentar con la ejecución total del **Proyecto Reconquista**, las necesidades de financiamiento estimadas para los próximos 5 años suman, en las evaluaciones preliminares, un total de \$ 375 millones de pesos, cerca de U\$S 100 millones, distribuidos en la siguiente forma:

Obras Viales y Complementarias	\$ 180 M	48 %
Espacio Público y Áreas Verdes	\$ 95 M	25 %
Equipamiento Social y Deportivo	\$ 65 M	17 %
Remediación Ambiental	\$ 23 M	6 %
Desarrollo Local y Fortalecimiento Institucional	\$ 12 M	3 %

Estas estimaciones no incluyen las inversiones complementarias a este proyecto y que se canalizan por medio de otros programas provinciales y/o nacionales de agua y saneamiento, mejoramiento de barrios, pavimentos, equipamiento social, desarrollo social, etc.

7. Conclusiones: El enfoque del proyecto urbano frente a las estrategias sectoriales y programáticas. La necesidad de un proyecto integral.

Para finalizar, queremos resaltar la posibilidad que se nos presenta para plantear una alternativa de gestión integral que pone de relieve la sistematización de acciones concretas sobre el territorio, producto de una planificación concertada entre varios actores claves acorde a los debates y decisiones que deben tomarse. Entendemos que la materialización de este proyecto, impactará ampliamente sobre la calidad de vida de la población beneficiaria, como así también sobre los ciudadanos de la Región Metropolitana en su totalidad, por proximidad, adyacencia y conectividad, para lo cual es necesario construir la gestión de un proyecto integral.

En las últimas décadas, las acciones de construcción de la ciudad han sido conceptualmente formuladas desde una perspectiva sectorial y programática, orientadas generalmente por criterios de **focalización social y territorial**. Esta forma de concepción de la política urbana ha tenido efectos sobre el proceso de desarrollo urbano, que toma la forma de un mosaico de intervenciones carente de estructura y estrategia, dirigidas desde el Estado a reducir la pobreza como principal objetivo. Con esta lógica se van agregando las obras en infraestructura, vivienda, educación, etc., que sumadas a las diferentes intervenciones de la política social urbana, configuran un mosaico territorial de **intervenciones fraccionadas y desarticuladas**. De este proceso, se concluye que resulta difícil inclusive construir un mapa en el que se reflejen las inversiones parciales y menos aún, entender cuál ha sido el punto de partida para definir la labor del Estado en relación al desarrollo territorial.

Frente a este orden de cosas, con el Proyecto Reconquista postulamos la centralidad de la idea del proyecto integral, y en particular la del proyecto urbano, como mejor alternativa para la organización de las líneas de actuación en el territorio. En un contexto político donde se reconoce la necesidad de **universalizar la cobertura de redes de agua y cloaca, el saneamiento ambiental, el acceso a la ciudad** y a las prestaciones básicas de educación, salud y seguridad como sustentos imprescindibles de la ciudadanía, es que la focalización ha dejado de tener sentido en tanto y en cuanto debe ser reemplazada gradualmente por estrategias más amplias de inclusión social, entre las cuales la construcción del espacio público en sus diferentes escalas es una de las principales metas. Dicha construcción se despliega en dos planos de intervención: el material, asociado a la obra pública, y el simbólico, que implica construcción del sentido colectivo de pertenencia a la ciudad.

Para ser más ilustrativos, haremos una breve referencia a tres antecedentes de proyectos que nos inspiran. El primero, por rango temporal más histórico, nos remite al primer período del peronismo: el proyecto integral de Ezeiza, concebido hacia 1950 por el Ministro de Obras Públicas, General Juan Pistarini, y que ha sido subvaluado por la historiografía oficial del urbanismo en la Argentina, es quizás uno de los proyectos más emblemáticos en la conformación actual del AMBA. Muy actual en su concepción ambiental de preservar las áreas inundables de la Cuenca Matanza – Riachuelo como espacios verdes, apuntó desde su gestación a combinar espacios de esparcimiento popular (bosques y piletas), con desarrollos integrales de vivienda (Ciudad Evita, Barrio Uno) y con obras de fuerte carácter simbólico y utilidad concreta en función de un desarrollo nacional que parecía entrar en una modernidad aparentemente cercana: el Aeropuerto, la Autopista y el Centro Atómico. Desde ese entonces, se desconoce un plan urbano que se haya instalado tan profundamente en el imaginario de la sociedad como un espacio dotado de esas resonancias simbólicas, que aún perduran, pese a las décadas de abandono y desconocimiento.

Los otros dos antecedentes son contemporáneos y latinoamericanos. En Medellín y en Río de Janeiro se despliegan políticas públicas integrales que han contribuido a desandar la diferencia entre una política de vivienda para los pobres y una política urbana para los sectores populares. En ambas ciudades, el eje está puesto en la cuestión pública: en los espacios públicos, el equipamiento social, la accesibilidad. No es nuestro interés aquí comentar estas experiencias que ya han sido muy difundidas, pero queremos resaltar la importancia de un plan particularizado integral de alto impacto a escala regional.

En todos estos casos asistimos a la construcción de una diferencia sustantiva de calidad: la creación de valor público, de valor de uso público de la urbanización, supone una diferencia cualitativa entre una política dirigida a la solución de las carencias particulares de los hogares más desfavorecidos y otra dirigida a su incorporación a la sociedad en sentido amplio. En la Argentina, hoy podemos plantearnos, a través de proyectos como el que aquí presentamos, este paso diferencial hacia una mayor calidad de la intervención del Estado en el proceso de urbanización, en el marco de la política de inversión en obras públicas que lleva adelante el Gobierno Nacional y el Provincial, revertiendo así décadas de retroceso de los sectores populares en su capacidad de apropiarse de la ciudad.