

LANÚS VISIÓN 2030

RECORREMOS JUNTOS
EL CAMINO HACIA LA
CIUDAD QUE SOÑAMOS



LANÚS VISIÓN 2030

RECORREMOS JUNTOS
EL CAMINO HACIA LA
CIUDAD QUE SOÑAMOS



GOBIERNO DEL MUNICIPIO DE LANÚS

NÉSTOR GRINETTI
Intendente Municipal

DIEGO KRAVETZ
Jefe de gabinete y Secretario de Seguridad y Movilidad Sustentable

TAMARA PALADINO
Secretaría de Coordinación

DARÍO IEZZI
Secretaría de Espacio Público

DAMIÁN SCHIAVONE
Secretaría de Economía y Finanzas

RICARDO BUSACCA
Secretaría de Gobierno

PABLO MAROLLA
Secretaría de Comunicación Social

CARLOS ORTIZ
Secretaría de Desarrollo Urbano

THELMA VIVONI
Secretaría de Cultura y Educación

GUSTAVO SIELI
Secretaría de Salud

DAMIÁN SALA
Secretaría de Desarrollo Humano

MARCELO SANONER
UCPEL 2030 - Unidad de Coordinación del Plan Estratégico 2030

MIRTA PONZONE
ICAM - Instituto de Capacitación Municipal

ÍNDICE

EDITORIAL INTENDENTE NÉSTOR GRINETTI	06
--	----

INTRODUCCIÓN GENERAL	08
----------------------------	----

LANÚS VERDE

1.1 INTRODUCCIÓN	10
1.2 ESTRATEGIAS URBANAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO	12
1.2.1 Consolidación del arbolado urbano	13
1.2.2 Incorporación de vegetación en pulmones de manzana	15
1.2.3 Mitigación de las Inundaciones	15
1.3 SISTEMAS AMBIENTALES	17
1.3.1 Pulmón verde	17
1.3.2 Parques lineales	19
1.3.3 Camino de sirga	20
1.3.4 Corredores ambientales	22
1.4 USO RACIONAL DE LA ENERGÍA	23
1.4.1 Eficiencia energética en edificios	23
1.4.2 Energías renovables	24
1.5 CONCIENTIZACIÓN AMBIENTAL	26
1.5.1 Centro de educación ambiental e Invernadero en el Pulmón Verde, Parque Eva Perón	26

IDENTIDAD Y PATRIMONIO

1.1 INTRODUCCIÓN: PATRIMONIO E IDENTIDAD	28
1.2 LOS LUGARES Y LOS EDIFICIOS	30
1.3 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN	31
1.4 HACIA UNA PRIMERA SELECCIÓN	32
1.4 HACIA UNA PRIMERA SELECCIÓN	35

BARRERAS CERO

1.1 INTRODUCCIÓN: REDUCCIÓN DE LAS BARRERAS URBANÍSTICAS Y ARQUITECTÓNICAS	42
1.2 CONECTIVIDAD METROPOLITANA	44
1.2.1 Integración al sistema Matanza-Riachuelo	45
1.2.2 El impacto de la traza ferroviaria en la conectividad este-oeste	47
1.2.3 Acciones generales	52
1.2.3 Acciones generales	55
1.3 ACCESO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	55
1.4 MOVILIDAD SUSTENTABLE	55
1.4 MOVILIDAD SUSTENTABLE	57

CENTRALIDADES Y DESARROLLO DE LOS BARRIOS

1.1 INTRODUCCIÓN	58
1.1.2 Consolidación de las centralidades y desarrollo de los barrios	60
1.2.1 PULMÓN VERDE METROPOLITANO	60
1.2.2 Valentín Alsina	64
1.2.3 Área Central	69
1.2.4 Polo educativo Villa Jardín	72
1.2.5 Entorno Vila Caraza/ Parque Industrial Curtidor (PIC) y Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos Industriales (PTELI)	74
1.2.6 Monte chingolo y su parque Lineal	80
1.2.7 Polo industrial Lanús Este	85
1.3 ACUPUNTURA URBANA	87
1.3.1 Introducción	88
1.3.2 Prioridad peatón y macro-manzanas	88
1.3.2 Prioridad peatón y macro-manzanas	90

LANÚS SIGLO XXI

1.1 INTRODUCCIÓN	96
1.2 AGENDA 2030	98
1.3 UCPEL 2030 (UNIDAD DE COORDINACIÓN PLAN ESTRATÉGICO 2030)	98
1.3.1 Implementación de ODS en Lanús	100
1.3.2 Incorporación de Lanús al CIDEU	100
1.3.3 Acuerdos de cooperación internacional, acuerdos multilaterales y bilaterales: Changzhou (China) y Santiago (Chile)	100
1.4 DISTRITO DE LA INNOVACIÓN	102
1.5 COSTANERA ALSINA	107
1.6 DISTRITO CREATIVO	115

AGRADECIMIENTOS	118
-----------------------	-----



SIGAMOS AVANZANDO JUNTOS EN ESTA TRANSFORMACIÓN HISTÓRICA

Ya pasaron más de 3 años de intenso trabajo en el Municipio y me siento muy contento de ver cómo los objetivos que nos propusimos se van haciendo realidad. Desde el minuto cero nos planteamos trabajar incansablemente para recuperar la presencia del Estado, para poner a Lanús de pie, para volver a sentirnos orgullosos de ser lanusenses. Y lo estamos haciendo.

Pusimos en marcha la inversión más importante que se haya visto en Lanús en los últimos 30 años, consolidando una profunda transformación estructural que está cambiando para bien la vida de todos los vecinos.

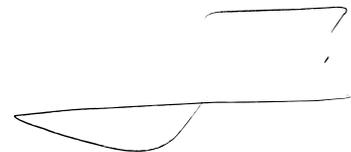
Hoy ya debemos comenzar a pensar hacia adelante. Proyectarnos como Municipio, pero también como personas. Pensar qué es lo que vamos a hacer durante los próximos años para seguir construyendo el lugar en el que elegimos vivir, disfrutar y ser felices.

Esta publicación tiene como principal objetivo sentar las bases de una mirada de construcción sobre nuestro futuro. Acá no están todas las respuestas. Ni siquiera todas las preguntas. Pero es un aporte que nos permite empezar a pensar qué esperamos ser dentro de un poco más de 10 años. Parece mucho, pero está a la vuelta de la esquina.

Todos juntos demostramos que Lanús pudo salir del atraso. Cambiamos la tendencia. Lanús puede, los vecinos pudimos. ¿Cómo no vamos a poder ser aún mejores y aspirar a más?

Tenemos que seguir avanzando en esta transformación histórica. Tenemos que seguir trabajando juntos para dejarles a nuestros hijos y nietos un Lanús que nos permita progresar a todos.

Confío en nuestra capacidad. Amo a mi querida Lanús cómo el primer día. No dejemos pasar la oportunidad de proyectarnos hacia adelante, sólo depende de nosotros. Gracias por permitirme compartir Lanús 2030 con ustedes!



NÉSTOR GRINETTI
Intendente



UNA VISIÓN DE CARA AL FUTURO



Visión Lanús 2030 es un trabajo que se apoya en el análisis, diagnóstico y lineamientos de la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico Lanús 2030 (UPCEL 2030). Enfoca la mirada en explorar, y proponer ideas para los desafíos urbanos y físico ambientales en el Municipio ya avanzado el Siglo XXI. Sirve como disparador de ideas, discusiones, y objetivos. Es también **un insumo de trabajo** cuyo alcance ayudará a conformar estrategias para un futuro plan. **Ofrece una visión para la ciudad de Lanús de cara al futuro.**

Los análisis, colaboraciones, opiniones y sugerencias fueron recolectadas a través de diversas fuentes: información de los talleres participativos desarrollados por la UCPEL, consultas y encuestas, datos de las secretarías del Municipio, trabajos del Salón de Arquitectos de Lanús, etc. Todas fueron voces que nos ayudaron a entender situaciones complejas e identificar posibles soluciones. En todos los casos, las voces fueron claras: debemos tomar medidas urgentes para mejorar la calidad de vida de las próximas generaciones.

En Visión Lanús 2030 se incorpora la temática ambiental para tratar de cambiar una historia en la que poco se ha hecho con anterioridad. Elegimos un camino para desarrollar las vidas de los vecinos en un entorno más saludable y humano, identificando lo valioso y fortaleciendo las oportunidades urbanas que ayuden a apropiarse de la ciudad como si fuera nuestro propio hogar.

La publicación se ordena en cinco capítulos: Lanús verde, identidad y patrimonio, barreras cero, centralidades y desarrollo de los barrios y Lanús siglo XXI. Se desarrollan temas como el ordenamiento del territorio; las centralidades; la ciudad genérica y la calificación de los lugares; el entendimiento de las unidades paisajísticas y los corredores ambientales; la desarticulación y la falta de equilibrio; la aislación; el Lanús árido y completamente construido; el Lanús olvidado.

La visión desarrollada en esta publicación podrá ser calificada como incompleta, sesgada, coherente, interesante, parcial o utópica. Posiblemente sea todo eso y más; tendrá tantos adjetivos como lectores.

Visión Lanús 2030 se ha realizado con el objetivo de modificar las condiciones de hábitat para transformar nuestra Ciudad, interpretando y consolidando el pasado, articulando el presente, e incorporando el talento de sus vecinos para crecer y mejorar, con la mirada puesta en el futuro.

GASTÓN FLORES
Consultor y coordinador Visión Lanús 2030



LANUS VERDE

Desarrollar una ciudad en el siglo XXI equilibrada con el medio ambiente, no se trata de un capricho, ni de cumplir con una sentencia de marketing, se trata de una imperiosa necesidad.



1.1 INTRODUCCIÓN

La planificación estratégica con fuerte impronta ambiental se orienta a generar nuevas situaciones urbanas que potencien el desarrollo del espacio público comunitario y a la creación de nuevos espacios verdes públicos adecuados a la realidad urbana, particular y única del Municipio.

La calidad del aire que respiramos, la urgencia para reducir la polución ambiental provocada por la contaminación de las industrias y los vehículos, el flagelo de las inundaciones, la conservación de la biodiversidad y la restauración del paisaje natural forman parte de preocupaciones actuales presentes en las agendas de la ciudad contemporánea.

Por eso resulta necesario que los municipios, -como entidades administrativas celulares en el sistema democrático-, incorporen prácticas sostenibles para mejorar su gestión, y encuadrar sus acciones dentro de un marco contemporáneo con la temática ambiental totalmente integrada.

El capítulo trata de cuatro grandes temas donde se priorizan la recuperación del derecho del ciudadano de a pie como protagonista principal del Espacio Público, y su accesibilidad a los espacios verdes existentes y futuros, intentando equilibrar así el medio urbano con el medio natural:

- **Estrategias urbanas frente al cambio climático**, donde se proponen caminos sistémicos simples a desarrollar durante los próximos años.
- **Sistemas ambientales**, donde se identifican sectores aislados y se potencian sus relaciones para generar sistemas integrados sostenibles.
- **Uso racional de la energía**, donde se reflexiona acerca del uso y conservación de la energía que empleamos para mantener nuestros hogares y construcciones habitables.
- Y finalmente, como todo comienza en la educación, se desarrolla un apartado sobre **concientización ambiental**.

Resulta imprescindible considerar no caer en la inmediatez, y generar los instrumentos necesarios para proponer los lineamientos generales de la hoja de ruta de la ciudad sostenible.

Desarrollar una ciudad en el siglo XXI equilibrada con el medio ambiente no se trata de un capricho ni de cumplir con una sentencia de marketing, se trata de una imperiosa necesidad.

Resulta imprescindible considerar no caer en la inmediatez y generar los instrumentos necesarios para **proponer los lineamientos generales de la hoja de ruta de la ciudad sostenible**.

1.2 ESTRATEGIAS URBANAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático es una modificación sustancial en la distribución estadística de los patrones meteorológicos durante un periodo prolongado de tiempo, que puede ir de décadas, a millones de años. Está causado por diferentes factores físicos, que pueden ir desde variaciones en la radiación solar recibida por la Tierra, movimientos de las placas de la corteza terrestre, hasta erupciones volcánicas. También puede ser causado por procesos bióticos. Sin embargo, ciertas actividades humanas se han identificado como causa principal del cambio climático en los últimos siglos. A esta modificación del clima centrada en las actividades del hombre se la ha denominado “calentamiento global”.

La alta demanda de energía en la actualidad hace que cada vez se extraigan y consuman más combustibles no renovables como el petróleo. Es por eso que la principal causa del calentamiento global recae en países desarrollados e industrializados, dado que sus emisiones contaminantes son las mayores del planeta.

Varias son las estrategias urbanas que desarrollan las ciudades para reducir los efectos del cambio climático. Entre las principales podemos citar: la conducción de las aguas de lluvia para mitigar inundaciones, la incorporación de techos verdes en viviendas, oficinas y construcciones públicas. (Ver Figura 1), la mejora de la permeabilidad de las superficies urbanas mediante la plantación de diferentes especies vegetales, y la reducción de la isla de calor mediante la consolidación del arbolado urbano.



Figura 1: Terrazas verdes en edificios

Fuente: Green roof at Mountain Equipment Coop, Toronto, Canada. The Creative Commons Attribution 2.0 Generic license/ Attribution: Sookie

A continuación describiremos con más detalle algunas de estas estrategias y su situación en el Municipio:

1.2.1 Consolidación del arbolado urbano

Lanús es un Municipio “árido”. El loteo descontrolado de la tierra, la temprana pavimentación de toda la superficie y la falta de planificación balanceada entre espacio público y privado han provocado una tendencia a cubrir cualquier espacio de terreno natural. Pareciera ser que cubrir de asfalto, vereda o solado cualquier área disponible fuera una actitud virtuosa. Más aun, el nulo fomento a la plantación de árboles ha contribuido a que nuestra ciudad se asemejara a las típicas ciudades españolas de climas áridos, pero en plena llanura húmeda pampeana.

Los árboles, además de embellecer las ciudades, proporcionan aire fresco y limpio, ornamentan las calles, absorben agua de lluvias y del suelo, y ayudan a la salud física y mental de sus habitantes. Debería pensarse en ellos como una infraestructura urbana directamente relacionada con la salud pública.

Por lo tanto debemos aumentar el aprovechamiento de los beneficios que estos generan.

Algunas veces la ausencia de árboles se debe a la existencia de áreas comerciales cuyos usufructuarios prefieren lucir sus anuncios y cartelera

antes que tener un árbol en su acera. En otros casos, esta ausencia está ligada al hacinamiento edilicio, la precariedad habitacional y al nivel de ingresos de un barrio. Esto crea una enorme desigualdad en la calidad del aire que se respira y en la salud general de los vecinos.

Desde hace varias décadas el mundo ha tomado conciencia de la creciente falta de superficies vegetales en general y de la deforestación en particular. Países y ciudades del mundo han encarado planes de reforestación en masa.

En Latinoamérica podemos mencionar el caso de la Ciudad de Bogotá, donde la Alcaldía Mayor resalta una importante siembra de árboles con 243.818 plantaciones desde 2016.

Fuente. “Bogotá es más verde con la plantación de 243.818 árboles en la ciudad”. Edición digital diario La República de Colombia-Actualidad/ 4 de febrero de 2019.

A nivel de estrategia nacional, China -un país con gran parte de su territorio árido y contaminado por su crecimiento industrial- hace ya más de una década comenzó a implementar planes de forestación general debido a la emergencia ambiental.

“Solamente durante el periodo 2013-2017, China gastó 67.200 millones de euros en estos programas de reforestación, incluyendo los pagos a agricultores y a empresas cuyas actividades de explotación forestal han sido restringidas”.

Fuente "La gran reforestación china" El país ha recuperado desde principios de siglo una media anual de 50.000 kilómetros cuadrados de cubierta forestal. Edición digital diario El País Sociedad/ 9 de octubre de 2018.

El caso de Corea del Sur también resulta paradigmático: Devastada durante la ocupación japonesa (1910-1945), seguida de la Guerra de Corea (1950-1953), en 1962, a través del recién instituido Programa Nacional de Reforestación, comenzó recuperar la plantación de árboles. Estos eran consumidos por la utilización de leña para el calentamiento, produciendo, entre otros daños, el aumento de las inundaciones, debido a la baja capacidad de absorción de los suelos. Como podemos ver en la figura 2, Corea del Sur ha modificado de manera radical la huella verde de sus bosques en los últimos 50 años.

Si bien estos ejemplos nos refieren a grandes ciudades o estados, con ecosistemas más complejos y climas diferentes, los beneficios de la recuperación de la forestación se pueden trasladar a nuestro municipio de manera directa, dado que en general son los mismos.

Como resumen, entre las acciones que se pueden desarrollar en la comuna, podemos mencionar:

- Implementar políticas públicas que incentiven la siembra privada de árboles.
- Facilitar la colaboración de agencias ambientales y de organismos de salud pública.
- Educar a la población sobre los beneficios de los árboles para la salud pública y para la propia salud del vecino.
- Relacionar el financiamiento de la plantación de árboles y la creación o consolidación de parques a metas y objetivos de salud pública.

Todas estas acciones también tendrán un impacto económico debido a la valorización de las propiedades por pertenecer a un entorno más verde.

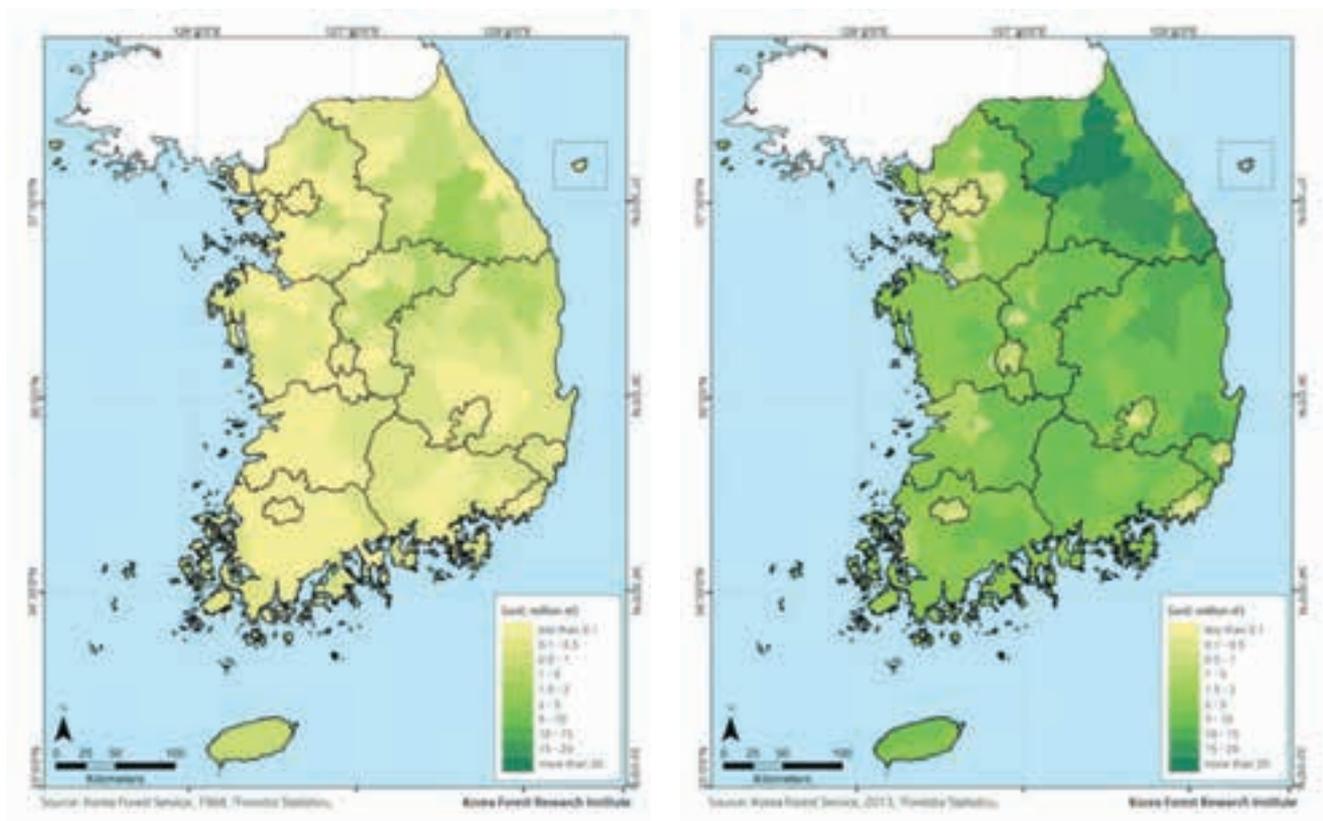


Figura 2: Mapas mostrando los cambios en la cubierta forestal de Corea del Sur entre 1963-2013. Fuente: Lessons learned from the Republic of Korea's National Reforestation Programme. Korea Forest Service

1.2.2 Incorporación de vegetación en pulmones de manzana

Décadas atrás, el Municipio vivió un crecimiento poblacional durante el cual no se establecieron reglas relativas a la densidad y distribución de las construcciones en los lotes. Esto provocó la ocupación casi total de los centros de manzanas, así como también la falta de control sobre dichas construcciones. Esta situación, difícilmente se pueda volver hacia atrás.

Por otro lado, cualquier vecino también podrá notar algo tan aparentemente insignificante como la disminución de la cantidad de insectos durante las últimas décadas. Particularmente, en el caso de las abejas, su desaparición trae aparejada la disminución de la polinización de las flores, que traerá como consecuencia la reducción en la reproducción de nuevas plantas.

Dada la falta de espacios libres, solo queda ganarle al espacio construido para plantar nuevos ejemplares. **La reforestación de los pulmones de manzana podría contribuir con aproximadamente el 40% de la superficie disponible para la plantación de árboles. (Ver figura 3)**



Figura 3: Ocupación típica del pulmón de manzana en área residencial de Lanús: El pulmón existente/ El pulmón deseado

El estímulo a la plantación de especies vegetales, cualquiera sea su tipo: árboles, arbustos, plantas con flores, etc., contribuirá a la repoblación de la vegetación y esta, a su vez, traerá aparejada no solo una mejora estética del entorno, sino una mejora en la calidad del aire que respiramos, contribuyendo también a la absorción del agua de lluvia.

1.2.3 Mitigación de las Inundaciones

Uno de los principales problemas históricos que aquejan al Municipio es la persistencia de las inundaciones. Durante las últimas décadas, este fenómeno ha provocado innumerables estragos en la vida de los habitantes de los municipios de la zona sur del conurbano.

Los terrenos, patios, interiores de viviendas, subsuelos, veredas y calles inundadas son el resultado de la interacción de múltiples factores:

- Reducción de uso de agua extraído de las napas para la industria y para el consumo humano. Las aguas del acuífero han hecho presión sobre las napas más superficiales, provocando el aumento de nivel de éstas,
- La cercanía de las napas a la superficie,
- La alteración del régimen de precipitaciones,
- Sistema de desagües obsoleto y desactualizado para transportar los nuevos caudales,
- Pérdidas en el sistema de distribución de agua potable,
- Cierre de estaciones de bombeo en todo el gran Buenos Aires,
- El crecimiento no planificado de las ciudades,
- La acumulación de basura en sumideros y cuencas,
- La sudestada provocada por los fuertes vientos del sector sudeste que producen un crecimiento del Río de la Plata.
- La impermeabilización del suelo y la falta de absorción de los terrenos,
- La disminución de arbolado.

El municipio de Lanús hoy desarrolla una serie de tareas de mantenimiento de la red pluvial secundaria (limpieza y desobstrucción de sumideros, construcción de sumideros nuevos y cordón cuneta, etc.), mientras que se apoya en programas del gobierno nacional y provincial para mantenimiento y limpieza de conductos principales, como también el desarrollo y ampliación de la red pluvial. (Ver Figura 4)



Figura 4: Obras en ejecución de la cuenca Olazábal, fundamentales para mitigar las inundaciones en la ribera de Villa Caraza, Jardín y Diamante
Fuente: Secretaría de Desarrollo Urbano.

En la Cuenca Matanza Riachuelo estos programas –entre otros- son canalizados a través de ACUMAR. El Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA) es el documento que guía el trabajo de ACUMAR. El mismo permite el accionar coordinado entre los distintos actores para resolver las problemáticas de la región que cubre la cuenca. Fue elaborado en 2009 y actualizado en 2016, y es el resultado del trabajo de especialistas y del consenso entre las jurisdicciones afectadas. El PISA es un proyecto flexible y dinámico que se adapta a las complejidades del territorio.

Para atender las deficiencias actuales en cuanto a la capacidad de evacuación de los excesos pluviales, la problemática en el municipio de Lanús presenta los mismos signos que en el resto de los municipios del AMBA. Nos encontramos con desagües actuales insuficientes debido al aumento de escorrentía por aumento de la impermeabilidad de las superficies. **Vale aclarar, que como consecuencia de que en los últimos años ha crecido la red cloacal hasta cubrir un alto porcentaje de la población, el agua servida volcada a las napas es mucho menor. Esto provoca un descenso que ayuda a evitar la saturación de la napa y reduce el estado de contaminación general del subsuelo.**

Si bien podríamos decir que toda la cuenca Matanza Riachuelo (Sub-cuencas San Martín, Millán y Olazabal) posee los proyectos y los fondos para mitigar y encausar el problema de las inundaciones, no podemos decir lo mismo de la cuenca de los arroyos Sarandí – Las perdicés.

Estos cauces se encuentran entubados pero sub-dimensionados. (Ver Figura 5)

Resulta entonces prioritaria la creación de otra autoridad de cuenca interjurisdiccional que pueda manejar proyectos coordinados entre todos los Municipios y que pueda disponer de fondos y autonomía para realizar las obras necesarias, no teniendo sentido los trabajos aislados dada la interrelación de los cursos de agua y de la topografía.

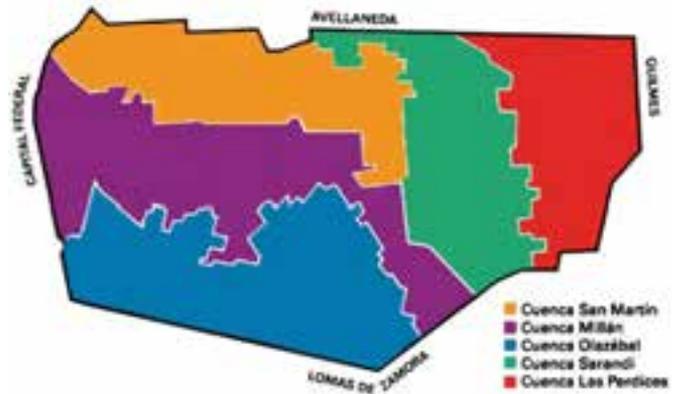


Figura 5: Cuencas hídricas en el Municipio de Lanús
Fuente: plan estratégico urbano territorial del Municipio de Lanús

1.3 SISTEMAS AMBIENTALES

Hacemos referencia aquí a las áreas que debieran funcionar con cierta autonomía pero de manera interrelacionada, teniendo en cuenta sus características comunes, homogeneidad y continuidad geográfica.

Como podemos ver en la figura 6, Lanús cuenta con una red de espacios verdes aislados y distribuidos de manera aleatoria. En la actualidad no conforman un sistema integrado, no están interrelacionados y no poseen objetivos en común.



Figura 6: Espacios verdes en el municipio de Lanús

Es intención del Municipio configurar una red articulada de espacios verdes que tengan una estructura organizativa en común y determinada según su escala e importancia, que posean procedimientos de gestión integrados y previsible mediante una planificación ordenada y, que básicamente, tengan un claro compromiso ambiental con la comunidad.

Si bien el conjunto de parques con equipamientos deportivos y plazas existentes debe ser consolidado, es necesario identificar las grandes unidades territoriales o posibles conjuntos ambientales que hoy tienen, o podrían tener características comunes, similitudes o identidades particulares que ayuden a determinar procedimientos de gestión para cada tipo.

Aparte de las plazas y parques antes mencionados, un análisis pormenorizado arroja que podemos distinguir cuatro grandes sistemas, como se observa en la figura 7,

- 1) Pulmón verde
- 2) Parques lineales
- 3) Camino de sirga
- 4) Corredores ambientales



Figura 7: Sistemas ambientales

1.3.1 Pulmón verde

Se trata de un área de un millón y medio de metros cuadrados (150 hectáreas) con una potencialidad extraordinaria. Es la mayor reserva de espacios verdes del Municipio. Gira en torno a la estación Remedios de Escalada y constituye una secuencia de situaciones autónomas que llegan a conformar una unidad paisajística, pero no así una unidad ambiental. Está constituida por el parque Eva Perón, los terrenos del Club Atlético Lanús, las escuelas secundarias Piedra Buena y Kennedy -con sus correspondientes campos de deportes- el barrio histórico Villa las Colonias, los talleres ferroviarios y sus galpones patrimoniales, el campus de la Universidad Nacional de Lanús y el entorno de la estación Remedios de Escalada. (Ver figura 8).



Figura 8: Pulmón verde



Figura 9: Parque Eva Perón

Esta zona, al no ser entendida como una totalidad, y por su falta de infraestructura, acumula una serie de debilidades. Entre ellas podemos destacar:

- Compartimentación y estanqueidad
- Falta de conectividad:
 - No se puede acceder fácilmente a los predios
 - Las vías del ferrocarril interrumpen la comunicación Este-Oeste.
 - Falta de recorrido perimetral continuo
 - Reducido acceso principal al parque Municipal
 - Falta de señalización integral dentro del conjunto
 - Problema de accesibilidad particular a la Universidad de Lanús (Superposición de circulación con talleres ferroviarios)
- Falta de consolidación de las áreas arboladas
- Falta de equipamiento urbano (paradas de colectivos, etc.)
- Desconocimiento acerca de la existencia del área y de sus beneficios a la comunidad.

Sin embargo, teniendo en cuenta las actuales características y las acciones y proyectos de Gobierno en curso, la zona podrá explotar su potencial para convertirse en un verdadero pulmón verde para los vecinos del Municipio y los municipios cercanos.

Entre las actuales características podemos enumerar:

- Importante vegetación en todo el conjunto
- Entorno construido inmediato de baja altura
- Fuerte impronta ferroviaria/ Nobleza en las construcciones

▪ Programas funcionales actuales en plena actividad: (todos los actores están presentes):

- Parque urbano Eva Perón (ver figura 9)
- Vivero
- Museo ferroclub
- Conjunto monumental ferroviario
- Barrio de viviendas históricas habitadas
- Escuelas secundarias
- Puente carretero
- Fuerte presencia de clubes deportivos (Lanús, El porvenir, etc.)
- Universidad Nacional de Lanús

Entre las actuales obras en marcha podemos enumerar:

- Puente peatonal ferroviario con sus escaleras y rampas
- Realización de calle interna y estacionamiento en lado Oeste de Estación de ferrocarril Remedios de Escalada
- Obras de equipamiento en el parque Eva Perón:
 - Canchas de deportes
 - Piscina descubierta
 - Micro-estadio SECLA

La actual relación favorable entre los diferentes actores instalados en los predios, ayudará a promover la sistematización en el manejo del área, creando de esta manera un conjunto paisajístico con un circuito de recorrido integral y articulado, que incluirá a todas las singularidades que integran el conjunto. De ahora en más, todo nuevo programa funcional a incluir se deberá entender como parte de un sistema ambiental único.

El desarrollo integral del área se encuentra descrita en el capítulo “Centralidades y desarrollo de los barrios”

Los planes a corto plazo, incluyen el llamado a Concurso Nacional de anteproyectos de determinados sectores.

1.3.2 Parques lineales

Podemos decir que Lanús es un Municipio que se encuentra desbalanceado hacia sus extremos. La baja en la calidad de vida y la disminución de las condiciones de hábitat durante las últimas décadas son coincidentes con la baja de la calidad ambiental hacia el límite con el Riachuelo y hacia el límite con el partido de Quilmes y Lomas de Zamora, particularmente la zona de Monte Chingolo lindante con Quilmes.

Hacia el año 2017 se realizaron obras de puesta en valor del área verde disponible que quedó vacante por la desactivación de las vías del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. El área fue denominada Parque lineal Monte Chingolo y se ubica entre las calles: Cnel. Rondeau, Gral. Pintos, Pitágoras y Cnel. Lynch. (Figura 10)

La obra llevará a cabo la refuncionalización de todo el predio, la creación de un parque lineal con actividades culturales y deportivas, así como también la creación de un espacio de encuentro y recreación. Se construyeron sectores de descanso, juegos para niños, playones y equipamientos deportivos, sector para ferias y exposiciones, pista de skate, anfiteatro, etc.

En el parque también se incluyeron nuevos senderos y luminarias.

La primera etapa de las intervenciones ya ha sido realizada. Próximamente, con la construcción de la segunda etapa, se terminará de consolidar un parque que abastecerá las necesidades ambientales de una de las zonas más necesitadas de espacios verdes del Municipio.

Respecto al límite hacia el Riachuelo, la situación es similar. Si bien las obras del camino de sirga han mejorado notablemente las condiciones de hábitat, a medida que nos alejamos, empezamos a perder la influencia de la intervención. También existe en la zona un área de vías pertenecientes al Ferrocarril Belgrano Sur (ramal Alsina- Aldo Bonsi). Este ramal recientemente ha sido desactivado y sus tierras están en proceso de transferencia al Municipio.

Es intención generar un corredor verde a lo largo de los 5,7 km. de extensión de la traza de las vías, creando de esta manera el sistema ambiental más largo y de mayor área de influencia en Lanús.

Los planes a corto plazo también incluyen el llamado a Concurso Nacional de anteproyectos de todo el corredor.

La consolidación del parque lineal de Monte Chingolo y la creación de un nuevo parque lineal hacia el extremo Noreste **contribuirán a reequilibrar, a frenar la degradación,** y a mejorar notablemente las condiciones ambientales y de hábitat de los vecinos. (Ver Figura 11).



Figura 10: Parque lineal Monte Chingolo



Figura 11: Parques lineales en ambos extremos de Lanús

1.3.3 Camino de sirga

El área de influencia de la Cuenca hídrica Matanza-Riachuelo posee una superficie aproximada de 2.300 km², con un ancho medio de 35 km. y una longitud media de 70 km. Incluye territorios de la Ciudad de Buenos Aires y de 14 municipios de la Provincia de Buenos Aires. Varios organismos gubernamentales tienen competencia directa en la zona.

El camino de sirga es el espacio libre que deben dejar los propietarios ribereños a ríos o canales de navegación hasta la orilla del agua. Los mismos no reciben a cambio ninguna indemnización. En el caso particular de esta cuenca, la misma se hallaba intrusada y contaminada por el vertido de aguas procesadas derivadas de desechos industriales. (Ver Figura 12).

Como consecuencia de esta situación, en el año 2006, la Corte Suprema de Justicia de la Nación determinó en un fallo que el Gobierno de la

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Estado Nacional, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el estado Nacional debían implementar un programa de acciones coordinadas para recomponer integralmente el ambiente y el hábitat de la cuenca Matanza-Riachuelo y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La operación de saneamiento es llevada a cabo por ACUMAR (Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo). Entre sus funciones no solo se incluyen la recuperación de los espacios verdes ribereños, la limpieza de las márgenes y del espejo de agua, sino también la realización de sistemas cloacales, la recuperación del ambiente y la mejora general de las condiciones de vida de los habitantes de la cuenca. También coordina el Plan Federal de Urbanización de Villas y Asentamientos, mediante el cual se han podido reubicar miles de familias que vivían a orillas del Riachuelo en condiciones infrahumanas.

Como parte integral de la intervención, el proyecto también incluye una serie de consideraciones paisajísticas con selección de especies vegetales particulares que varían de acuerdo a la ubicación. La masa vegetal funciona como amortiguador acústico de las arterias vehiculares que también fueron construidas a lo largo de la cuenca.

Operaciones urbanísticas muy importantes como la Villa Olímpica para los Juegos de la Juventud en la Ciudad de Buenos Aires y el polo educativo en el partido de Lanús contribuyeron a la mejora general del área, ya no solo desde lo ambiental, sino desde lo económico-social. Es de esperar que con los años continúe disminuyendo la carga de contaminación de la zona y se pueda disfrutar de un espejo de agua que pueda ser usufructuado por la gente. (Ver Figura 13).



Figura 12: Camino de sirga



Figura 13: Proyectos del camino de sirga en Lanús



Figura 14: Propuesta del estudio Ecosistema Urbano para el Plan Maestro del Centro Histórico de Asunción del Paraguay

1.3.4 Corredores ambientales

El objetivo de los corredores ambientales es poner en valor circulaciones, avenidas y calles importantes a través de servicios intensivos de mantenimiento, diseño, e incorporación de vegetación (cuando fuera posible) en las vías de conexión de la ciudad. De esta manera, la calidad de las condiciones ambientales se puede incrementar a través de la mejora en la accesibilidad, la seguridad vial, la densificación del verde, y el incremento de los niveles de iluminación.

El potenciamiento de estos corredores también contribuye a revitalizar los Centros Comerciales a Cielo Abierto, haciéndolos más permeables a sus entornos, mejorando las condiciones de desarrollo de actividades comerciales tanto para los comerciantes, como para los vecinos que van a hacer sus compras.

Un corredor ambiental transforma la avenida o la calle ruidosa y contaminada en un espacio armónico y confortable. A través de la continuidad de espacios verdes, los corredores permiten aumentar la biodiversidad e incrementar la existencia de especies vegetales para ayudar a mitigar los efectos de isla de calor urbana. Las superficies cubiertas por vegetación y suelo natural poseen una respuesta térmica superior que las superficies de los edificios y superficies asfaltadas. (Ver Figura 14).

La carencia de espacios verdes públicos en ciudades densas, genéricas y compactas como Lanús provoca el éxodo de la ciudad a la periferia, elevando de esta forma la utilización del suelo. La creación de corredores verdes permite equilibrar, aportando una mejor distribución y accesibilidad a los espacios verdes.

Los corredores ambientales verdes amplían las posibilidades de nuevos usos, posibilitando la reactivación de la cohesión social, y orientando la ciudad hacia modelo más sostenible en el tiempo.

Algunos de los corredores a potenciar son: (Ver Figura 15).

- Av. Remedios de Escalada en Lanús Oeste y su continuación en la avenida Alfonsín (ex-Rodríguez) en Lanús Este.
- Calle Madariaga en Lanús Este.
- Av. Eva Perón en Lanús Este.
- Av. Tte. Gral. Donato Alvarez en Lanús Este.
- Av. Coronel Leonardo Rosales en Lanús Este.
- Calle Marco Avellaneda en Lanús Oeste.
- Calle Gral. Olazabal en Lanús Oeste.
- Av. Gral. José de San Martín.



Figura 15: Corredores ambientales

1.4 USO RACIONAL DE LA ENERGÍA

La población humana y el consumo de energía crecen a tal velocidad que generan el agotamiento de los recursos, la saturación de las líneas de distribución, y el aumento del desabastecimiento de la energía que llega a nuestros hogares. Es por esto que casi todos los países del mundo vienen implementando políticas de uso racional de la energía en cualquiera de sus formas.

El uso racional de la energía lleva a maximizar el aprovechamiento de los recursos naturales que en la actualidad comienzan a escasear debido al desarrollo de nuestras actividades sobre el planeta.

El uso racional de la energía es entonces, **el uso consciente para utilizar lo estrictamente necesario para desarrollar nuestras actividades.**

Las estrategias varían de acuerdo con la política y compromiso ambiental de cada país, sin embargo podemos decir que la regla general es la adopción de una canasta energética en el cual las energías renovables tienden a ocupar mayor porcentaje. Estas nuevas energías colaboran con la mitigación del cambio climático y reducen la necesidad del uso de los combustibles fósiles que pronto se acabarán.

Por lo tanto, podemos decir que tanto la eficiencia de los productos que consumimos, la performance de las construcciones de nuestras ciudades y el uso equilibrado de los servicios que utilizamos son fundamentales para evitar el desabastecimiento en el mediano y en el largo plazo.

Es por todo esto que debemos enfocarnos en la eficiencia energética de los edificios que habitamos, y en la utilización de fuentes de generación de energías renovables en la construcción del equipamiento de nuestras ciudades.

Durante 2007 el país comenzó a mostrar signos de interés en el uso racional de la energía. Es por ello que el Poder Ejecutivo Nacional sancionó el Decreto 140/07 en el cual se declaró de interés y prioridad nacional el uso racional y eficiente de la energía y se aprobaron los lineamientos del Programa Nacional de Uso Racional y Eficiente de la Energía.

Más recientemente, a partir de 2016 se modificaron y reformularon las políticas energéticas anteriores, implementando de programas de acción y concretando importantes pasos hacia el establecimiento de un esquema de ahorro energético más profundo.

También se comenzó una fuerte campaña de concientización acerca del consumo responsable de energía domiciliar, plasmando la temática en documentos como la “Guía de buenas prácticas para un uso responsable de la energía”:

<https://www.argentina.gob.ar/energia/guia-uso-responsable>

1.4.1 Eficiencia energética en edificios

Enorme es la cantidad de viviendas y edificios que no cumplen las exigencias mínimas de ahorro de energía. Es por esto que resulta necesaria la adopción de medidas para avanzar en la construcción de edificios de bajo consumo energético, en la renovación de las construcciones ya existentes y en la rehabilitación energética de las mismas.

Desde hace varios años estamos acostumbrados a ver etiquetas de eficiencia energética en los electrodomésticos que indican el nivel de utilización de energía en relación al desempeño de su función. Cuanta menos energía consume respecto al promedio de productos similares, podemos decir que es más eficiente. (Figura 16)

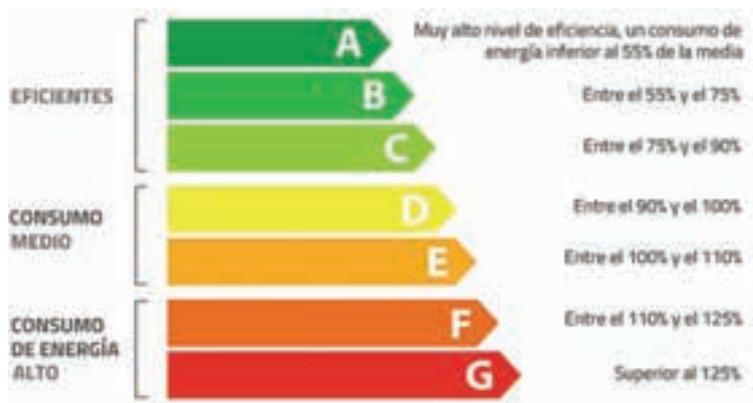


Figura 16: Etiqueta de eficiencia energética

La población humana y el consumo de energía crecen a tal velocidad que **generan el agotamiento de los recursos.**

De la misma menara se puede medir la eficiencia de los edificios que conforman las ciudades que habitamos.

Muchas construcciones, al no poseer suficiente aislación térmica en sus cerramientos, provocan la constante pérdida de calor y la necesidad de un uso exagerado de recursos energéticos (gas, electricidad, etc.) para mantener condiciones mínimas de confort.

Para evitar estos problemas sistémicos, debemos recurrir a una serie de estrategias que ayudan a reducir los consumos:

- Orientar al edificio de manera adecuada al recorrido del sol.
- Proveer de aislamiento térmico a la envolvente del edificio (por ejemplo: realizar muros con cámara de aire, techos correctamente aislados y ventanas con vidrios con cámara de aire).
- Reducir las pérdidas de calor por infiltración de carpinterías en invierno.
- Permitir la entrada del sol en invierno y evitar el ingreso del sol en verano.
- Utilizar sistemas de calefacción y aire acondicionado eficientes.
- En terrazas, utilizar el espesor correcto de aislamiento térmico.
- Incorporar elementos que den sombra en verano diseñando protecciones solares fijas o móviles.
- Modernizar las instalaciones energéticas del edificio y mejorar la calificación energética integral del mismo.
- Utilizar iluminación eficiente mediante el uso de lámparas de bajo consumo o led, entre otras estrategias.

Durante los años 70 el mundo vivió la primera gran crisis energética con la crisis del petróleo. A partir de ese momento, la mayoría de los países desarrollados establecieron controles de eficiencia energética en las construcciones. Entre las normas que podemos citar se encuentran la estadounidense LEED, la Alemana Passivhaus y la argentina IRAM 11.900 (Instituto Argentino de Normalización Y Certificación).

Respecto a la legislación vigente en Argentina, existen leyes a nivel Nacional y Provincial que rigen la eficiencia energética de los edificios:

Ley Provincial 13059 – 2003. Entre los principales artículos se destacan:

ARTICULO 2.- Todas las construcciones públicas y privadas destinadas al uso humano (viviendas, escuelas, industrias, hospitales, entre otras) que se construyan en el territorio de la provincia de Buenos Aires deberán garantizar un correcto aislamiento térmico, acorde a las diversas variables climatológicas, a las características de los materiales a utilizar, a la orientación geográfica de la construcción u otras condiciones que se determinen por vía reglamentaria.

ARTICULO 3.- A los efectos indicados en la presente Ley serán de aplicación obligatoria las normas técnicas del Instituto de Racionalización de Materiales (IRAM) referidas a acondicionamiento térmico de edificios y ventanas, en su edición más reciente.

1.4.2 Energías renovables

Le energía Renovable es un término que describe la energía generada a partir de fuentes de energía primaria respetuosas con el medio ambiente. Las energías verdes son energías renovables que no contaminan, es decir, cuyo modo de obtención o uso no emite subproductos que puedan incidir negativamente en el medio ambiente.

Hoy cobran fundamental importancia debido del agravamiento del efecto invernadero y del consecuente calentamiento global. Asimismo, las economías nacionales que no poseen o que agotaron sus fuentes de energía tradicionales (como el petróleo o el gas), y necesitan adquirir esos recursos de otras economías, buscan evitar la dependencia energética y reducir el negativo en su balanza comercial.

El crecimiento económico trae aparejado con un consumo proporcional creciente de energía. Esta situación debería implicar siempre la aplicación de políticas de eficiencia energética. Algunas de estas políticas pueden estar orientadas a la disminución del consumo mediante la concientización de los usuarios sobre un uso racional de la misma. Otras pueden estar orientadas a los aspectos tecnológicos de los artefactos que la consumen. También pueden estar basadas en evitar la pérdida de la energía en los edificios al tomar las medidas de aislación necesarias para un mejor aprovechamiento de la misma.

Estas energías renovables provenientes de fuentes naturales virtualmente inagotables son capaces de regenerarse o de mantenerse en el tiempo por medios naturales. Entre las energías renovables podemos mencionar:

- Energía eólica
- Geotérmica
- Hidroeléctrica
- Mareomotriz
- Solar
- Bio-carburantes

La energía solar (ya sea mediante la utilización de paneles foto-voltaicos o los termostanques solares) es la que más aceptación ha tenido para uso en las construcciones, debido a su disponibilidad, reducción de costos de adquisición y facilidad de ubicación en terrazas de edificios nuevos y existentes. (Ver Figuras 17, 18 y 19)



Figura 17: Edificios dotados de paneles solares fotovoltaicos y chimeneas de ventilación natural. Proyecto Beddington Zero Energy Development (BedZED) en Sutton (Londres, Reino Unido). Fuente: The Creative Commons Attribution 2.0 Generic license/ Attribution: Tom Chanc

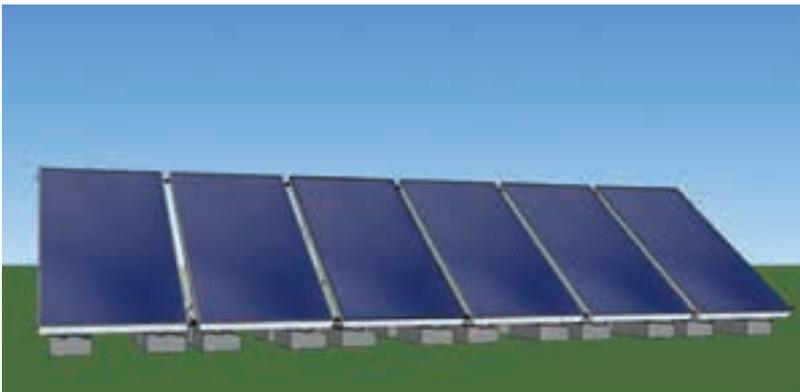


Figura 18: Conjunto de paneles solares fotovoltaicos



Figura 19: Colector solar

También respecto a la legislación vigente, la ley Nacional 27.424 fomenta la utilización de las energías renovables:

Ley Nacional 27.424. Boletín Oficial nº 33.779, miércoles 27 de diciembre de 2017, pp. 3-10 - RÉGIMEN DE FOMENTO A LA GENERACIÓN DISTRIBUIDA DE ENERGÍA RENOVABLE INTEGRADA A LA RED ELÉCTRICA PÚBLICA. Entre los principales artículos se destacan:

ARTÍCULO 2º.- Declárase de interés nacional la generación distribuida de energía eléctrica a partir de fuentes de energías renovables con destino al autoconsumo y a la inyección de eventuales excedentes de energía eléctrica a la red de distribución, todo ello bajo las pautas técnicas que fije la reglamentación en línea con la planificación eléctrica federal, considerando como objetivos la eficiencia energética, la reducción de pérdidas en el sistema interconectado, la potencial reducción de costos para el sistema eléctrico en su conjunto, la protección ambiental prevista en el artículo 41 de la Constitución Nacional y la protección de los derechos de los usuarios en cuanto a la equidad, no discriminación y libre acceso en los servicios e instalaciones de transporte y distribución de electricidad."

1.5 CONCIENTIZACIÓN AMBIENTAL

1.5.1 Centro de Educación Ambiental, vivero e invernadero en el Parque Eva Perón/ Pulmón verde Metropolitano

La educación ambiental se trata de la acción de enseñanza permanente en la que se intenta concientizar a la comunidad de su realidad a nivel global, de las relaciones que los seres humanos establecen con la naturaleza, de su propia interrelación y de los problemas en su interacción con el medio ambiente.

Su objetivo fundamental será la adquisición de sensibilidad y conciencia sobre el medio ambiente.

Otros de sus objetivos serán: el adquirir las habilidades necesarias para resolver los problemas ambientales, desarrollar sentido de responsabilidad, adquirir costumbres y hábitos cotidianos sostenibles, e identificar las causas que alteran el medio ambiente, para así poder paliarlas o anularlas.

Algunos de los más exitosos proyectos educativos han surgido de la asociación entre sitios estratégicamente elegidos, su medio ambiente y la capacidad de afluencia de público al lugar de emplazamiento. La asociación con otro programa arquitectónico ancla, como por ejemplo, invernaderos o grandes jardines, han logrado crear ejemplos de escala global como los jardines de la bahía de Singapur. Otro de los mejores ejemplos en el mundo es el Proyecto Edén, un gigantesco complejo ambiental cerca de Cornwall, Inglaterra. El proyecto arquitectónico fue realizado por Nicholas Grimshaw y se ha convertido en una de las atracciones más populares de Gran Bretaña. El complejo incluye varias cúpulas gigantes

y transparentes, cada una emulando un bioma natural que alberga especies de plantas de todo el mundo. Una de estas cúpulas emula un ambiente tropical, otra un ambiente cálido, mediterráneo, templado. El parque, de carácter ejemplificador, se creó inicialmente para demostrar la capacidad de utilizar la naturaleza para regenerar áreas deterioradas por la actividad humana. (Figura 20).



Figura 20: Vista panorámica de las estructuras de cúpula geodésica del Proyecto Edén, Cornwall, Inglaterra.

Fuente: The Creative Commons Attribution 2.0 Generic license/ Attribution: Jürgen Matern

Teniendo en cuenta la escasa disponibilidad de espacio verde de gran escala en el Municipio, se decidió seleccionar el más importante: el parque Eva Perón. La gran afluencia de público al área, particularmente en los meses cálidos, la existencia de un vivero y su ubicación estratégica, indujeron a la creación de un importante centro que pudiera albergar un sector educativo, áreas de investigación, aulas para workshops, y un área cubierta y otra descubierta para cultivo de diferentes especies vegetales. Todo este programa arquitectónico se ubicará bajo una gran cubierta de 120 mts. de longitud que ordena el sitio y hace de pórtico de acceso al conjunto. (Figura 22 y 23)

La interacción ciudadana en el área de "mayor cotización ambiental" de la ciudad -y una de las más concurridas- creará una sinergia positiva que ayudará a transmitir los valores ambientales, enfocándose particularmente en la educación de los más chicos.

Su objetivo fundamental será
la adquisición de sensibilidad y conciencia sobre el medio ambiente.



Figura 22: Imagen aérea del nuevo Centro de Educación Ambiental, vivero e invernadero en el Parque Eva Perón



Figura 23: : Vista nocturna del acceso al nuevo Centro de Educación Ambiental, vivero e invernadero en el Parque Eva Perón



IDENTIDAD Y PATRIMONIO

El patrimonio urbano y el edificio-arquitectónico constituyen la manifestación física de la memoria colectiva.



1.1 INTRODUCCIÓN: PATRIMONIO E IDENTIDAD

El Patrimonio es el conjunto de bienes tangibles e intangibles que constituyen la herencia de un grupo humano. Estos bienes refuerzan emocionalmente el sentido de comunidad al consolidar una identidad en común.

El patrimonio urbano y el edificio-arquitectónico constituyen la manifestación física de la memoria colectiva. Testimonian la producción histórica, cultural, espacial y urbana que ha sobrevivido hasta nuestros tiempos y contribuyen a desarrollar sentido de pertenencia en una comunidad que comparte un espacio histórico y simbólico.

PATRIMONIO FÍSICO O MATERIAL



PATRIMONIO URBANO



PATRIMONIO EDIFICIO

Desde el marco legal, la Constitución Nacional Argentina establece en el Artículo 41 que: "... las autoridades proveerán a la preservación de patrimonio natural y cultural, como parte de los bienes que hacen posible la participación en la vida cultural". La preservación del patrimonio histórico-cultural y de la memoria de las ciudades y de sus barrios constituye la garantía del Ciudadano para resignificar y conservar los bienes que le son propios.

El paso del tiempo y la obsolescencia edilicia también ponen en crisis la posibilidad de que los habitantes de una ciudad logren apropiarse del significado de las formas, espacios y lugares que los rodean. Es por ello que este conjunto de manifestaciones físicas debe ser resguardo para que se pueda vivenciar de manera colectiva: el bien resguardado, al ser considerado por la comunidad, pasa de ser del "otro" a ser poseído e incorporado como propio. (Figura 1)



Figura 1: Detalle de fachada de la Sociedad Italiana de Beneficencia en Remedios de Escalada

1.2 LOS LUGARES Y LOS EDIFICIOS

La urbanización inicial en tierras del actual municipio de Lanús se llevó a cabo en áreas cercanas la estación Lanús del ferrocarril, rodeando la plaza Sarmiento (Villa Gral. Paz), en Villa Obrera y en Valentín Alsina (entre Presidente Perón y Remedios de Escalada de San Martín). Estos sectores urbanizados a fines del siglo XIX han dejado muy pocos vestigios y pocos edificios nobles. Muy pocas casas particulares destacables han sobrevivido. Tampoco han quedado construcciones realizadas por el Estado que puedan ser consideradas de importancia, salvo las relacionadas a la arquitectura ferroviaria y sus infraestructuras. (Figura 2)



Figura 2: Talleres de Remedios de Escalada

A estas construcciones iniciales se le pueden sumar ejemplos relativamente bien conservados de arquitectura religiosa y educativa de períodos posteriores. (Figura 3)

En los completamientos urbanos de épocas más cercanas, que podríamos llamar “instersticiales”^(*), porque llenaron los espacios entre centralidades, no se generaron edificios de calidad y mucho menos espacios públicos apropiables por la comunidad. Los pocos espacios públicos de calidad quedaron reducidos a plazas con equipamientos y parques. Ya pasada la década del 70, los asentamientos fueron ocupando los pocos terrenos para espacio público disponibles (lotes municipales, vías abandonadas de los ferrocarriles y ex - traza de la avenida General Paz).

Como resultado de estos factores, Lanús -como otros municipios del Área Metropolitana de Buenos Aires- se ha caracterizado por la existencia de

“no lugares” producto del crecimiento no planificado y de la falta de visión a largo plazo.

Si bien el municipio posee varias decenas de edificaciones de relevancia arquitectónica, resulta casi imposible encontrar lugares públicos “memorables” y espacios urbanos intencionados y/o planificados producto de políticas públicas. En casi todos los casos, los espacios comunitarios son lugares remanentes entre las construcciones que no surgen de una determinación, sino como consecuencia de las preexistencias edilicias.

La identificación de estas construcciones notables, de los lugares con características únicas y de los “no lugares” posibles de transformación debe constituirse al centro del análisis para determinar los futuros lineamientos concernientes a la preservación del patrimonio.



Figura 3: Escuela N°1 de Lanús “Juan Bautista Alberdi, Villa Obrera

*1 Fuente: La Ciudad genérica en el Sur del conurbano bonaerense: El caso de Lanús: Daniel Kosak y Lorena Vecslir

1.3 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

El inventario patrimonial es de vital utilidad para cumplir múltiples objetivos como la adjudicación de grados de intervención para la protección patrimonial de bienes y el establecimiento de una política de preservación, recuperación y gestión. El objetivo de la identificación es consolidar, incentivar y resguardar el patrimonio físico de la Ciudad para sus vecinos.

Con el objeto de establecer las bases para una preselección de edificios o conjuntos urbanos de interés, se proponen los siguientes criterios:

- Ser un ejemplo importante de un período arquitectónico.
- Pertener a una tipología predominante con rasgos definitorios en la identificación de un barrio o zona.
- Ser un ejemplo importante de arquitectura del paisaje o hábitat urbano.
- Ser una obra que sirva como modelo a imitar, ya sea por calidad morfológica, por su lenguaje arquitectónico en el tratamiento de sus fachadas, por sus espacios interiores y/o exteriores o por su calidad constructiva.
- Ser un espacio físico asociado directamente o de manera tangible con acontecimientos o tradiciones vivas, creencias o manifestaciones socioculturales.
- Su importancia en relación con el desarrollo de la cultura arquitectónica local o nacional.
- Ser representativo de un patrimonio intangible, de una tradición o de una actividad con base física manifiesta.

Pórtico de entrada a la nave principal de la Universidad Nacional de Lanús (UNLA)
Acuarela de Federico Tessandori





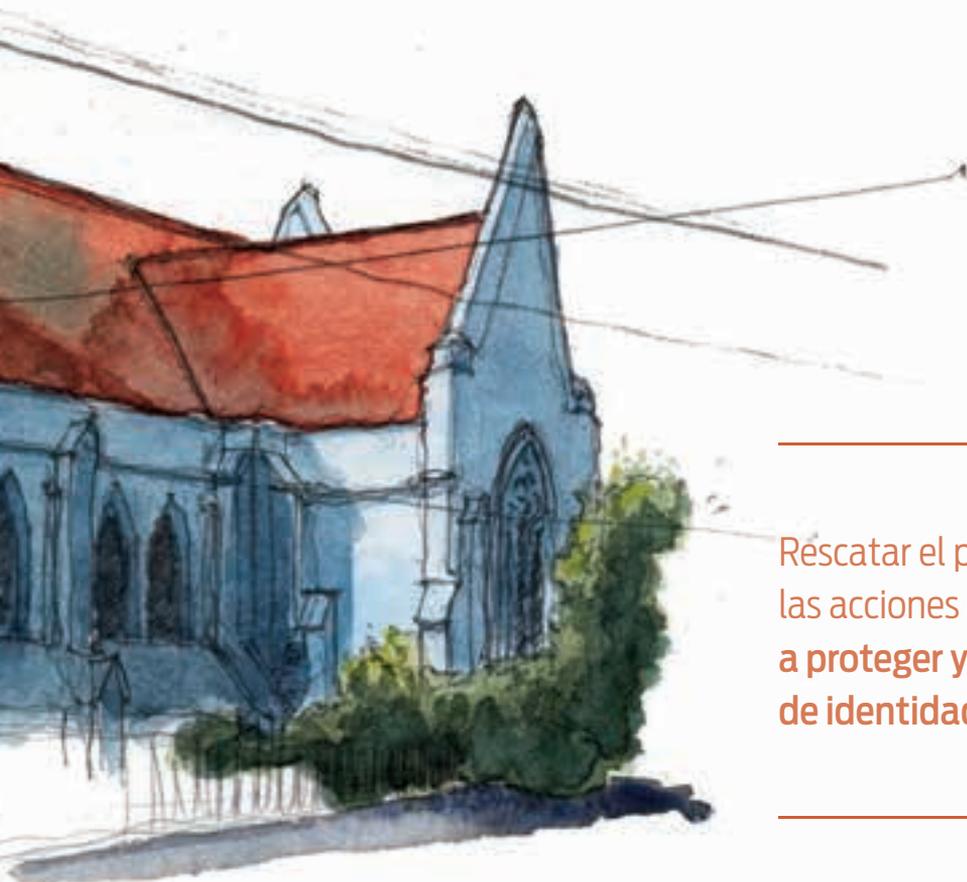


Parroquia San Judas Tadeo
Acuarela de Federico Tessandori

1.4 HACIA UNA PRIMERA SELECCIÓN

Lanús cuenta con inmuebles y bienes de importante riqueza patrimonial. Esto ha motivado que algunos de ellos fueran declarados de interés nacional, provincial y/o municipal. Incluso ciertos conjuntos arquitectónico-urbanísticos cuentan simultáneamente con declaraciones de interés municipal y provincial, como el caso del Barrio Las Colonias en Remedios de Escalada, del Centro Comercial e Industrial de Lanús Este y del conjunto arquitectónico comprendido por construcciones originales de los talleres ferroviarios (Figuras 4 y 6), depósitos, almacenes, estación, viviendas de los jefes y Club de Personal de la Dirección del Ferrocarril General Roca, ubicados en la localidad de Remedios de Escalada.

También es particularmente notable la proliferación de iglesias, parroquias y centros religiosos, principalmente católicos y apostólicos.



Rescatar el patrimonio es parte de las acciones de gobierno **destinadas a proteger y consolidar el acervo de identidad de todos.**



Figura 4: Vista panorámica de la playa de maniobras de Remedios de Escalada desde el ex puente carretero



Figura 5: Iglesia Nueva Apostólica 2



Figura 7: Museo histórico "Héroes de Malvinas"

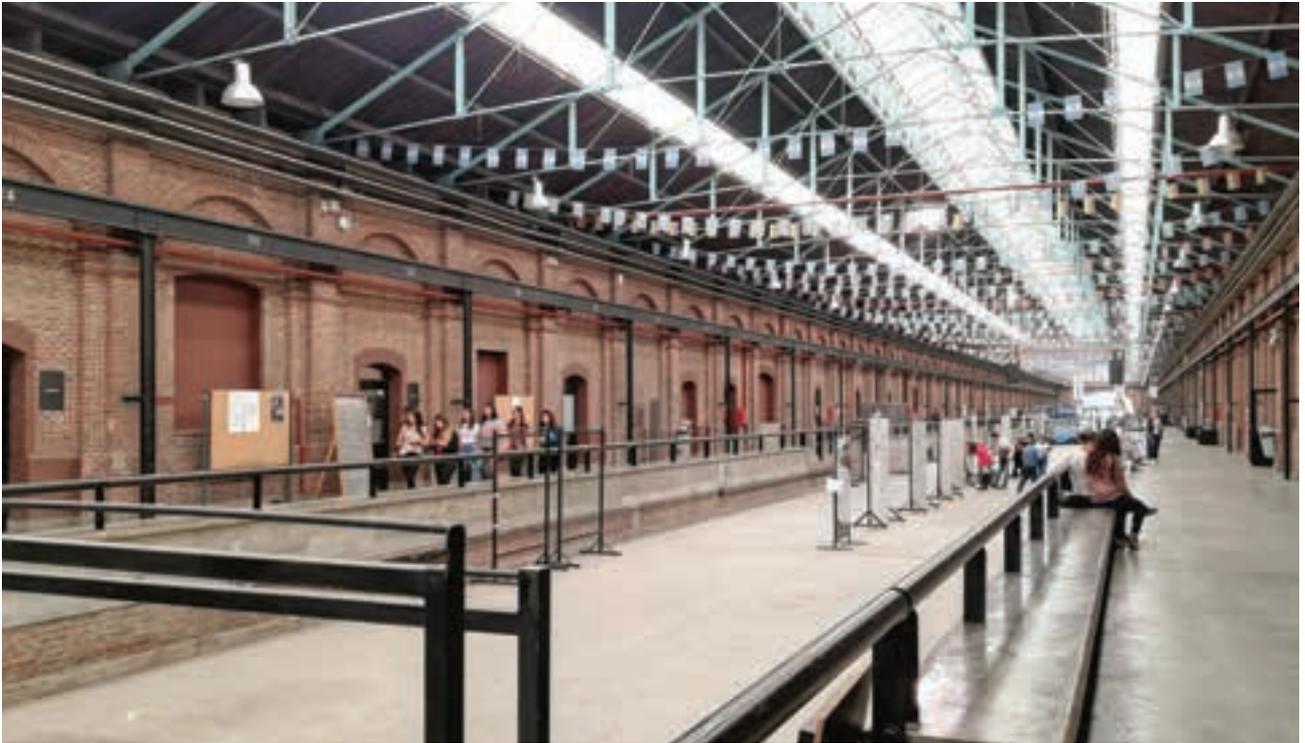


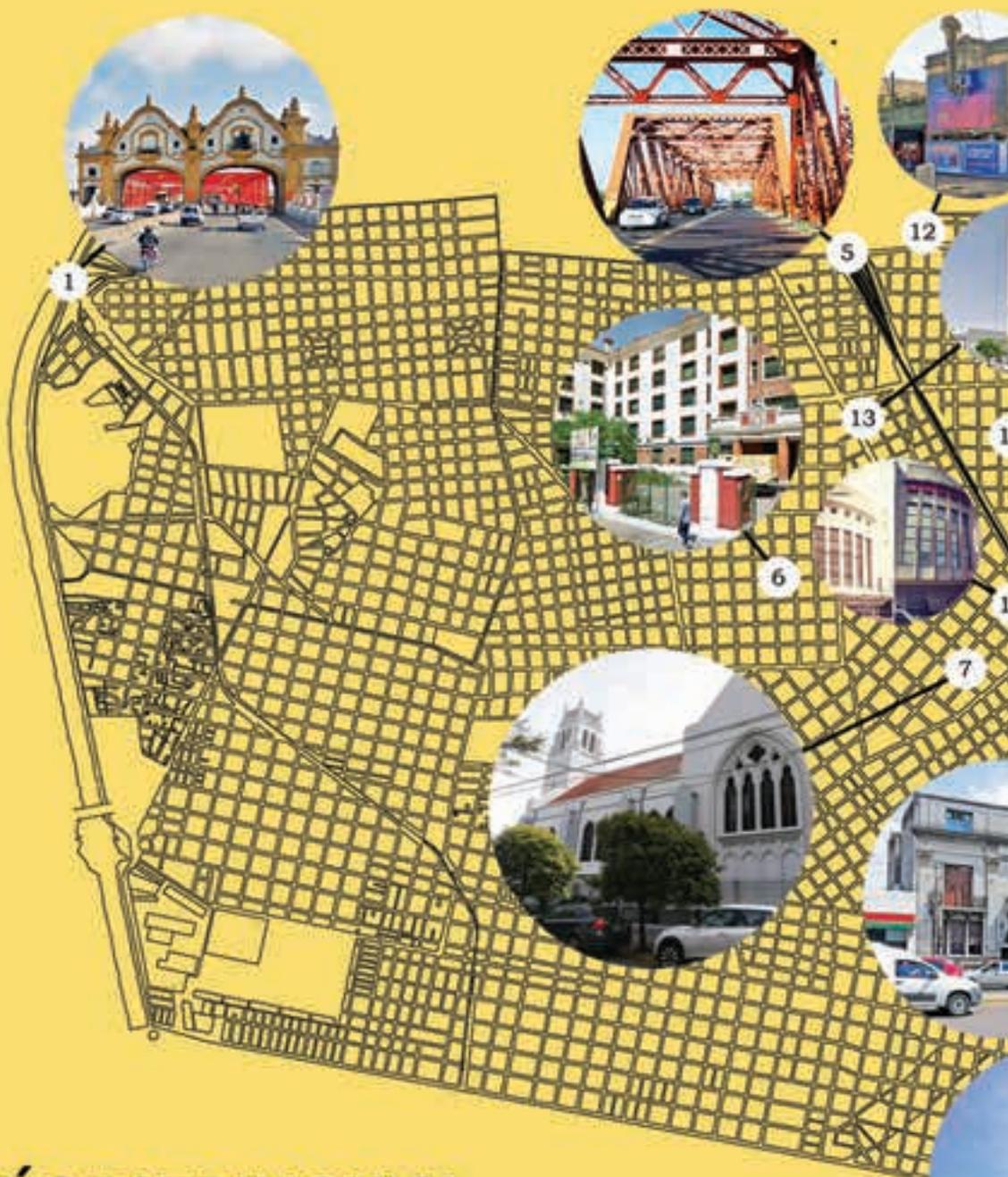
Figura 6: Interior de la nave principal de la Universidad Nacional de Lanús

También podemos identificar edificios más contemporáneos como el de la avenida Hipólito Irigoyen 3274, del arq. Mario Roberto Alvarez y reúsos significativos como el de la nave principal de la Universidad Nacional de Lanús (UNLA). (Figura 6) o el museo histórico del centro de veteranos Guerra de Malvinas, en Remedios de Escalada. (Figura 7)

Un primer relevamiento arroja más de 40 ejemplos a ser considerados. A continuación se presenta una primera aproximación a una selección de edificios y lugares con valor patrimonial que testimonian la historia y evolución del Municipio. Rescatar el patrimonio es parte de las acciones de gobierno destinadas a proteger y consolidar el acervo de identidad de todos. (Figuro 8 y 9)

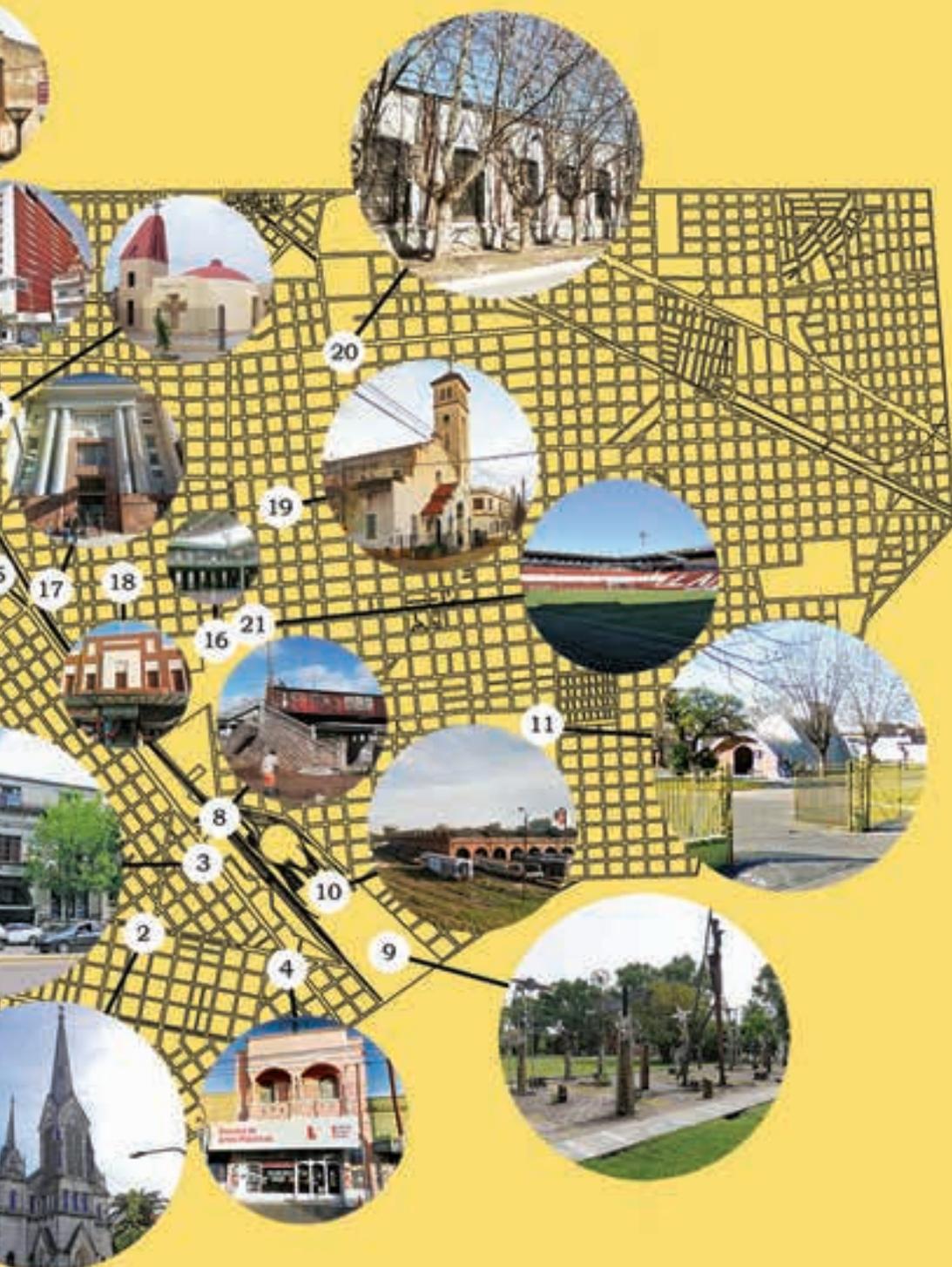
Lanús cuenta con inmuebles y bienes de gran importante patrimonial.

Figura 8:
Patrimonio urbano-arquitectónico
de Lanús



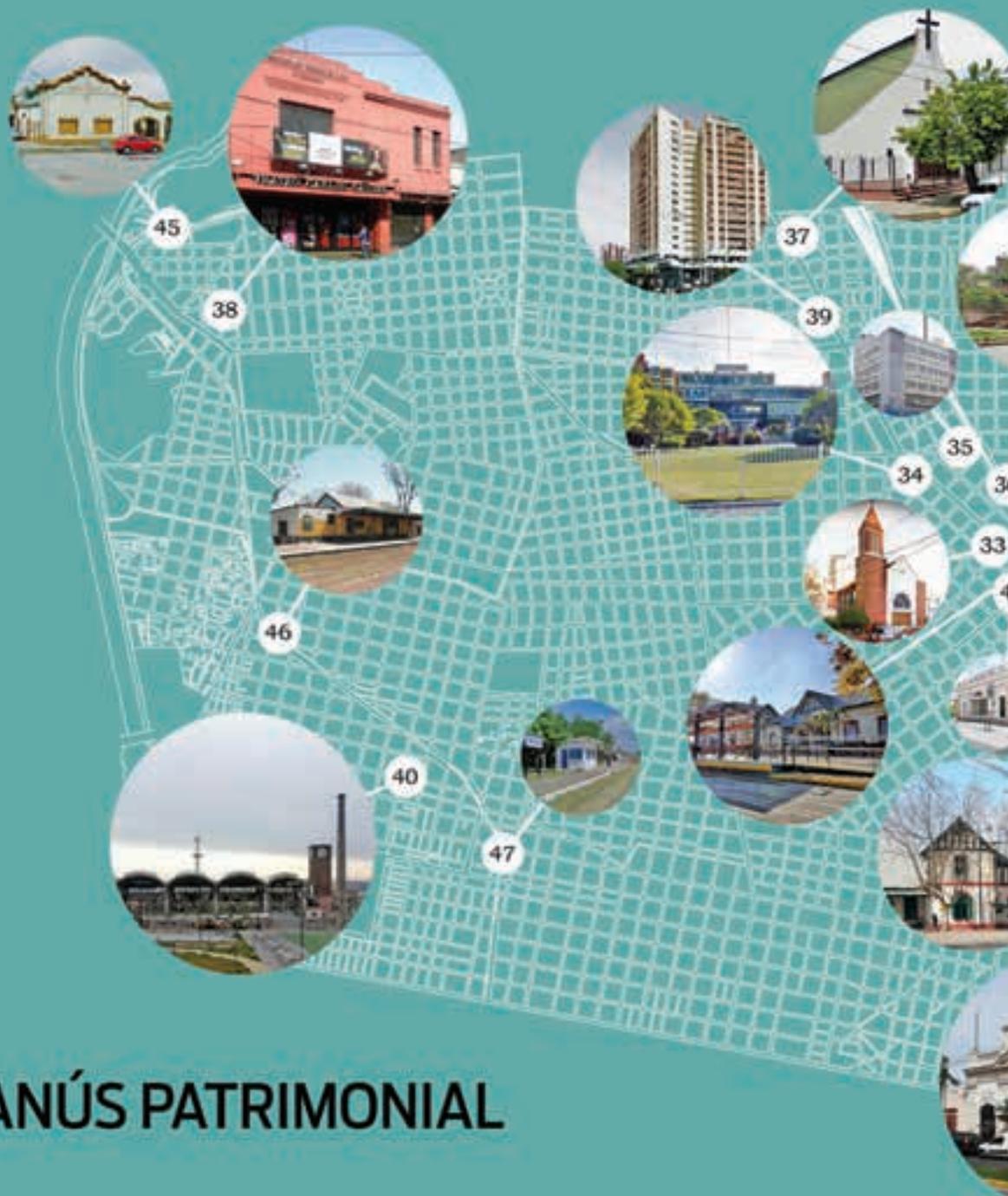
LANÚS PATRIMONIAL

- | | | | |
|---|--|----|----------------------------------|
| 1 | Puente Ezequiel Demonty - ex-Puente Alsina | 6 | Hospital Evita |
| 2 | Parroquia Nuestra de Señora los Remedios | 7 | Parroquia San Judas Tadeo |
| 3 | Teatro La Fraternidad/Unión Ferroviaria | 8 | Ex-puente Carretero |
| 4 | Escuela de artes plásticas | 9 | Parque (Campus) UNLA |
| 5 | Puente Gerli | 10 | Talleres de Remedios de Escalada |



- | | | | | | |
|----|---------------------------------|----|---------------------------------------|----|---------------------------------|
| 11 | Cementerio de Lanús | 16 | Escuela Cnel. Luis Piedrabuena | 21 | Estadio del club Atlético Lanús |
| 12 | Teatro Amado Nervo | 17 | Banco Provincia de Buenos Aires | | |
| 13 | Edificio Hipólito Irigoyen 3274 | 18 | Centro Comercial de Lanús | | |
| 14 | Parroquia San Jorge | 19 | Parroquia Santo Cristo | | |
| 15 | Ex-palacio del cine | 20 | Nave industrial Deheza esq. Rodríguez | | |

Figura 9: Patrimonio urbano-arquitectónico de Lanús



LANÚS PATRIMONIAL

- | | | | |
|----|--------------------------------------|----|---|
| 22 | Ferroclub Argentino | 27 | Iglesia Nueva Apostólica Lanús 2 |
| 23 | Conjunto edificio UNLA | 28 | Sociedad Italiana de Soc. Mutuos R. de Escalada |
| 24 | Museo histórico "Héroes de Malvinas" | 29 | Estación Remedios de Escalada |
| 25 | Barrio ferroviario Las Colonias | 30 | Parroquia Sagrado Corazón de Jesús |
| 26 | Escuela técnica Kennedy | 31 | Honorable Concejo Deliberante de Lanús |



- | | | |
|--|--|-----------------------------------|
| 32 Estación Lanús | 37 Parroquia San Pedro Armengol | 42 Centro Cultural Leonardo Favio |
| 33 Colegio de la Inmaculada Concepción | 38 Teatro Carlos Gardel | 43 Escuela Nº1 de Lanús |
| 34 Municipalidad de Lanús | 39 Edificio Hipólito Irigoyen 2939 | 44 Estación Monte Chingolo |
| 35 Edificio compañía telefónica | 40 Estructuras del polo educativo Villa Jardín | 45 Estación Puente Alsina |
| 36 Plaza Néstor Pizarro | 41 Casa de la Cultura | 46 Estación Villa Diamante |
| | | 47 Estación Villa Caraza |



BARRERAS CERO

Desarrollaremos las posibles mejoras en los vínculos físicos internos y externos, tendiendo a que se pueda decir en un futuro cercano, que las barreras que dividen a los vecinos de Lanús han llegado a cero.



1.1 INTRODUCCIÓN: REDUCCIÓN DE LAS BARRERAS URBANÍSTICAS Y ARQUITECTÓNICAS

Desde el punto de vista metropolitano, y en lo que respecta a la relación con sus bordes, podemos decir que la conectividad de Lanús con los municipios que rodean la ciudad es razonablemente buena.

Sin embargo, durante mucho tiempo el vínculo directo con la Ciudad de Buenos Aires limitó su conectividad al uso de Puente Alsina (único cruce en una costa compartida que se extiende a lo largo de casi 6 km.) (Figura 1). Esta debilidad fue drásticamente morigerada por la inauguración del Puente Olímpico en el año 2018.

Los pocos vínculos físicos a lo largo de esta costa, sumados a la contaminación general de toda la cuenca Matanza-Riachuelo y al importantísimo déficit de calidad de hábitat, contribuyeron a la aislación y a la falta de desarrollo de toda el área.

Por otro lado, la conectividad interna -particularmente la relación Este-Oeste- se vio afectada por la existencia del ferrocarril Roca, que si bien dividió el área en dos sectores, también desarrolló la conectividad a escala metropolitana de manera muy eficiente.

Pero no solo las barreras urbanísticas -es decir, la falta de vínculos a gran escala- crean límites físicos entre los seres humanos, sino también las barreras arquitectónicas: los edificios inaccesibles, los desniveles, y las escaleras y rampas mal dimensionadas o inexistentes contribuyen a limitar o a anular el acceso de las personas a su destino. En este apartado desarrollaremos las posibles mejoras en los vínculos físicos internos y externos- y en las diferentes escalas de acción-, tendiendo a que en un futuro cercano se pueda decir que las barreras que dividen a los vecinos de Lanús han llegado a cero.



Figura 1: Puente Alsina

1.2 CONECTIVIDAD METROPOLITANA

Podemos definir que la conectividad es la capacidad de establecer una conexión, un vínculo o una comunicación. Por lo tanto, la capacidad de vincularse en el área Metropolitana con otras áreas resulta de fundamental importancia en el desarrollo económico, social y cultural de la ciudad.

En lo que respecta al tránsito vehicular, las arterias más importantes en cuanto a circulación y vínculo con el resto del área Metropolitana del Gran Buenos Aires son las Avenidas Hipólito Yrigoyen y Remedios de Escalada de San Martín, en la zona de Valentín Alsina.

La Av. Hipólito Yrigoyen, comúnmente denominada "Avenida Pavón", es la Ruta provincial 205. Nace en las cercanías del puente Pueyrredón en Avellaneda, continúa en Lanús en forma longitudinal -dividiendo la ciudad casi al medio- y sigue un recorrido paralelo a las vías del ferrocarril Roca hacia Lomas de Zamora y más al Sur. Es el corredor con sentido Norte-Sur más importante del AMBA, la arteria más transitada del Municipio y constituye una de las principales rutas de acceso hacia la Ciudad de Buenos Aires desde el Conurbano.

Lanús no cuenta con una red de tránsito pesado especialmente diseñada.

Los vehículos pesados tienden a circular por lo que sería su línea de tránsito "natural", haciéndolo mayoritariamente por Hipólito Yrigoyen y Remedios de Escalada de San Martín. Las calles menores también reciben la circulación de vehículos pesados, pero para realizar el tramo inicial o final del viaje entre depósitos de mercaderías e industrias y las arterias principales.

Sería deseable contar con un sistema de buses de carril exclusivo (Metrobús) sobre las Av. Hipólito Yrigoyen y Remedios de Escalada de San Martín, resolviendo algunas complicaciones puntuales de ambas trazas y realizando la correspondiente coordinación interjurisdiccional.

Por la existencia de tránsito pesado en estas avenidas son normales los congestionamientos en horas pico, particularmente sobre Hipólito Yrigoyen. Aun así, desde la Estación Lanús, en vehículo y con tránsito normal se puede llegar en menos de 15 minutos a los municipios contiguos.

Se han estudiado diversas alternativas de desvío de tránsito pesado, siendo una de las principales la aportada por el Salón de Arquitectos de Lanús. (Figura 2)



Figura 2: Tránsito vehicular pesado en Lanús: Derivación Norte - Sur / Oeste – Este
 Fuente: Sociedad de Arquitectos Lanús

Otro gran impacto sobre la conectividad urbana es, como antes se mencionó, la traza de las vías de la línea Roca, que representa la barrera urbana más importante del Municipio. Esto es reforzado por el hecho de que no solo la parrilla de vías ocupa el territorio, sino que otras instalaciones ferroviarias como las estaciones, las playas de maniobras cercanas a la estación Gerli y los talleres ferroviarios frente a la estación Remedios de Escalada también se sitúan en la zona.

Por otro lado el la traza del Ferrocarril Belgrano Sur Ramal Puente Alsina – Aldo Bonzi (ex Midland) que corrió hasta 2017 entre asentamientos precarios y con una única vía, constituye hoy también una barrera importante a diluir y modificar.

Sin embargo, la barrera más importante es la presencia del cauce de agua del Riachuelo. Como más adelante se desarrollará, ha constituido un límite muy duro de sortear a lo largo de toda la costa lanusense durante mucho tiempo.

El siguiente gráfico indica las conectividades y el grado de facilidad de vínculo hacia los Municipios lindantes y hacia dentro del mismo. Se observa una comunicación muy fluida en el sentido de las vías del ferrocarril Roca y en los bordes hacia Avellaneda, Quilmes y Lomas de Zamora, y una falta de fluidez importante en sentido perpendicular a las vías. Las trazas del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (Este) y del ferrocarril Belgrano Sur (Oeste) también presentan falta de conectividad hacia ambos lados de las mismas. (Figura 3)

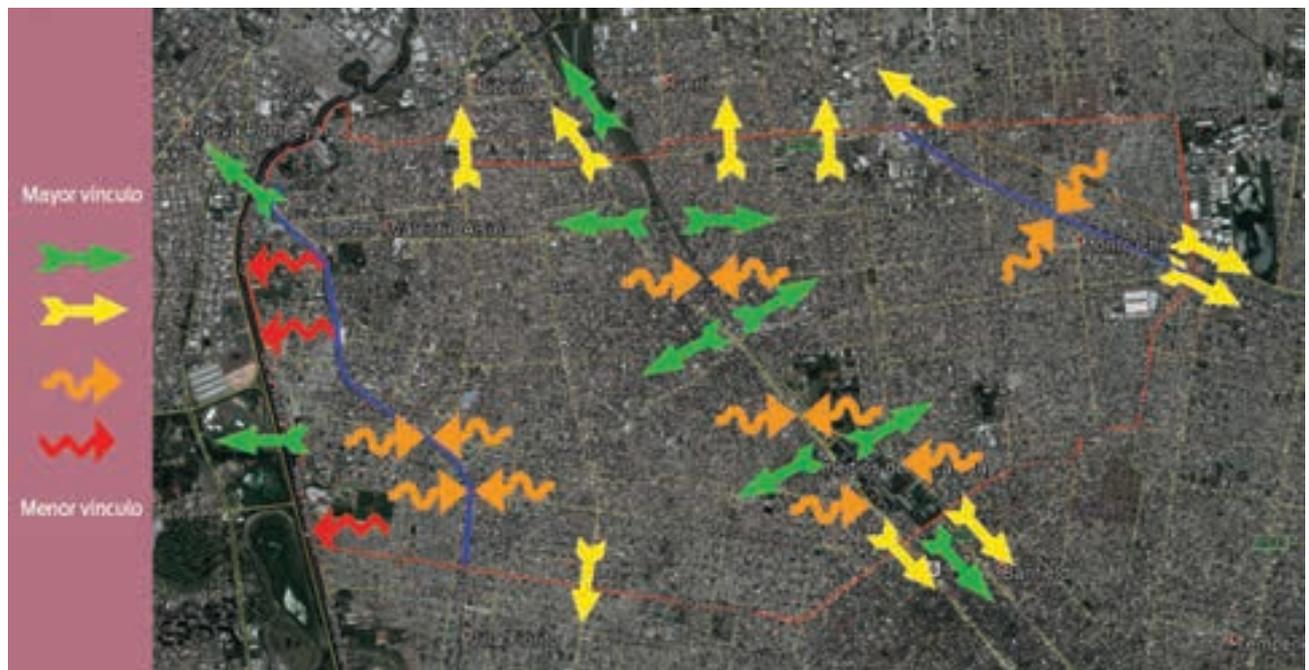


Figura 3: Conectividades y vínculos

1.2.1 Integración al sistema Matanza-Riachuelo

El Riachuelo ha funcionado durante mucho tiempo como patio trasero de las ciudades de su cuenca. La contaminación de más de doscientos años es producto de la acumulación de desechos vertidos por curtiembres, mataderos y saladeros que comenzaron su actividad cerca del año 1800. ¹ La cuenca, que tiene influencia sobre una población de más 5 millones de habitantes, posee el curso de agua de río más contaminado de América del Sur.

Vale también recordar que las cuencas de los ríos son sistemas ambientales, y como todo sistema, posee sus partes interrelacionadas. La división política sobre el cauce de agua y sus costas ha implicado la fragmentación de las acciones de gobierno, la falta de normas claras, y la ruptura de la cadena de responsabilidades en la administración de toda el área.

Existen numerosas publicaciones que desarrollaron un análisis sobre la historia del Riachuelo. Uno de los antecedentes más recientes y abarcativos respecto a qué hacer con la cuenca y con su problemática total se denominó: “Des-límites”², un proyecto que propuso recuperar el valle Matanza-Riachuelo surgido a partir de un taller de urbanismo argentino-alemán. Este taller fue organizado por el Goethe Institut y la Universidad Di Tella hacia fines de los noventa. (Figura 4)

El proyecto hizo hincapié en que la problemática de la cuenca se trataba de un intrincado mecanismo funcional y socio-ambiental. Trató de romper el eje norte-sur como desarrollo de la Ciudad, girándolo 90 grados y proponiendo un desarrollo en el sentido Río de la Plata – Pampa húmeda. **En vez de entender al río como un límite, lo entiende como una centralidad para atraer y vincular.**

“El Riachuelo puede convertirse en un oasis” ³

El proyecto Des-límites fue tenido en cuenta por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la en el marco de la causa: “Mendoza Beatriz y otros c/Estado Nacional y otros s/daños y perjuicios derivados de la contaminación del río Matanza-Riachuelo. Como consecuencia de la decisión de la Corte, la administración pública creó ACUMAR (Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo), un ente inter-jurisdiccional de derecho público creado por la Ley nacional 26.168 del poder Ejecutivo Nacional. ⁴

Ya en la actualidad, y como parte de las obras de infraestructura y saneamiento de la cuenca, se está desarrollando el sistema Riachuelo. Se trata de una gran ampliación del sistema troncal de cloacas del AMBA para evitar la contaminación por desechos cloacales del curso de agua, sus efluentes y sus tierras (Figura 5)



Figura 4: Sistema Matanzas-Riachuelo
Fuente: Des Límites

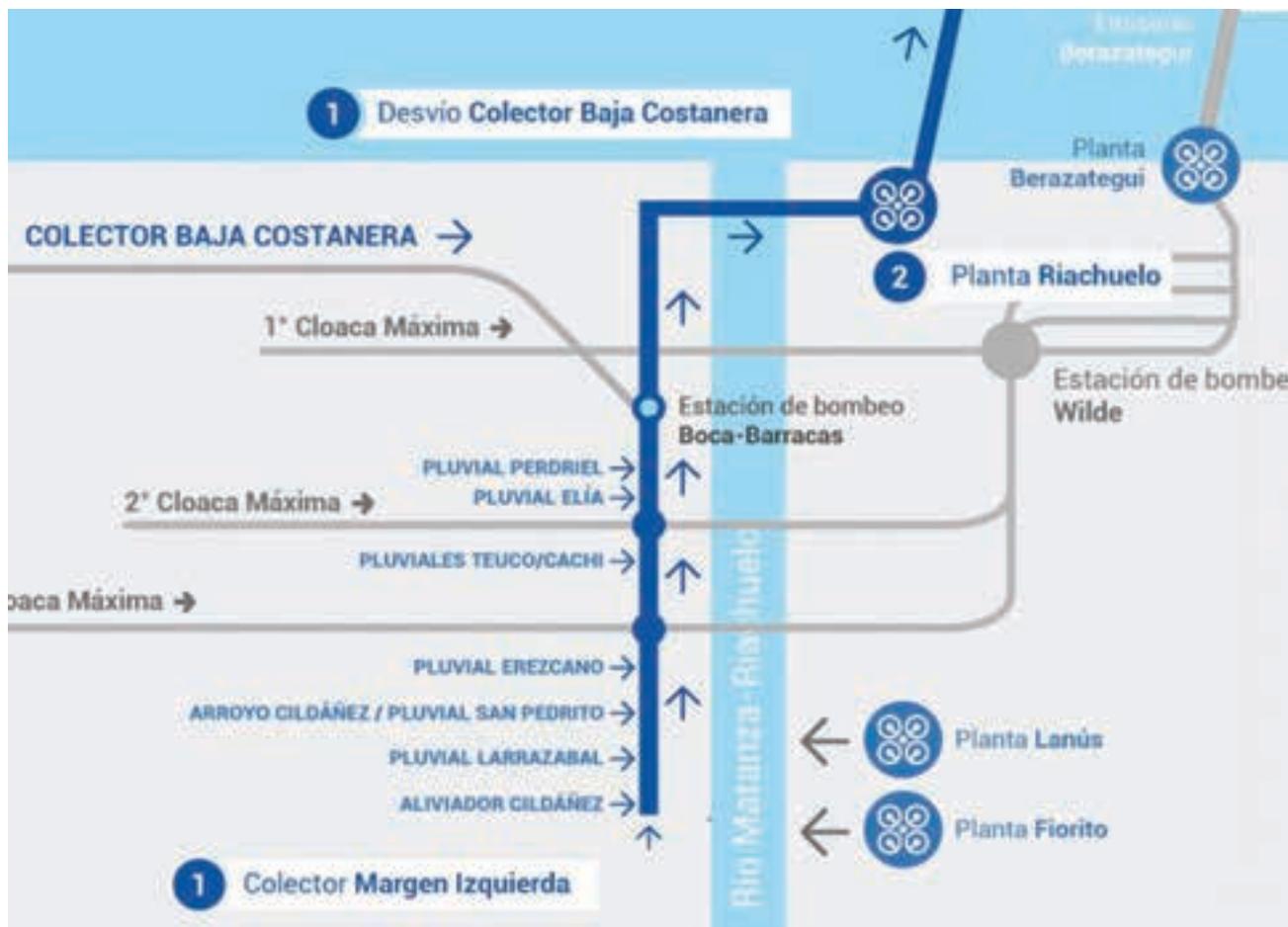


Figura 5: Esquema del Sistema Riachuelo
 Fuente: Aysa

Si bien todas las acciones de ACUMAR y de infraestructura sanitaria e hidráulica son esenciales para la mejora del área, como parte de las obras de transformación de ese patio trasero en una nueva/nuevas centralidades también es necesaria la creación de vínculos físicos entre las márgenes.

Como antes se mencionó, la construcción del nuevo Puente Olímpico ha ayudado a mejorar la conexión metropolitana entre Lanús y la Ciudad de Buenos Aires (Figura 6).

No obstante, resulta imperiosa la necesidad de ejecución de otra alternativa vehicular para descentralizar el tránsito y así tener tres arterias importantes de conexión directa entre la CABA y la Ciudad de Lanús.

Este tercer puente también deberá convertirse en un vínculo peatonal entre ambas márgenes, promoviendo el cruce cotidiano de las personas.

Si bien la propia razón de existir de este proyecto se debe a la necesidad de solucionar un problema funcional, consideramos necesario que también aporte un valor extra que lo transforme en un símbolo de la unión entre las márgenes. Su ubicación exacta será resultado de la realización de estudios de tránsito y de factibilidad técnica, sin embargo, podemos decir que se ubicará en un tramo cercano al centro de los dos puentes existentes. (Figura 7 y 8).

Además se deberán incorporar varios cruces peatonales, dado que el peatón es prioridad tanto para la Ciudad de Buenos Aires como para Lanús.

*1 ACUMAR: Autoridad de la Cuenca del Matanza Riachuelo <http://www.acumar.gov.ar/> *2 "Des límites": Matthias Sauerbruch, Cecilia Alvis, Susanne Hofmann, Javier Rivarola, Juan Lucas Young y el grupo de artistas "el futuro está en el papel pintado de la Bauhaus". / *3 Nota al arquitecto y urbanista alemán Matthias Sauerbruch para La Nación, 7 de junio de 1998 / *4 Ley 26168. Creación de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) <http://www.acumar.gov.ar/normativa/1/resolucion-26168>



Figura 6: Nuevo puente olímpico
Sistema Matanzas-Riachuelo

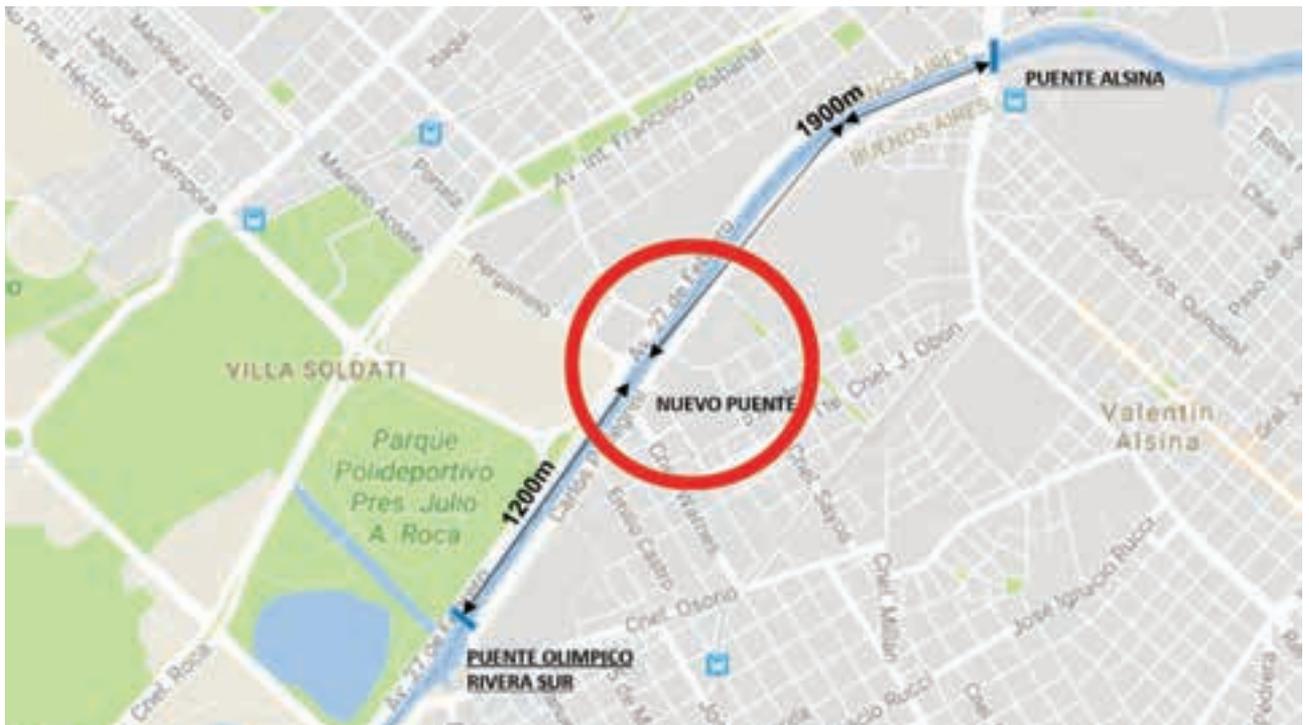


Figura 7: Área de ubicación nuevo Puente sobre Riachuelo



Figura 8: Nuevo Puente sobre el Riachuelo

De esta manera, el Municipio comenzará a poner fin a la histórica aislación provocada por la existencia del Riachuelo y la falta de obras de infraestructura. Con la realización de este puente estarán dadas las condiciones necesarias para la creación de un sistema virtuoso que fomente la creación de una nueva área de desarrollo y crecimiento socio-económico.



1.2.2 El Impacto de la traza ferroviaria en la conectividad este-oeste

En la traza de las vías del F.C. Roca existen puentes vehiculares, peatonales y pasos bajo nivel con zonas de aproximadamente 1km. de separación entre sí. Esta cantidad de vínculos físicos no asegura una comunicación fluida entre ambos lados de la ciudad. (Figura 9)

La circulación peatonal entre los lados este y oeste es especialmente intensa en la zona de la Estación Lanús. En otros lugares, para cruzar la vía en forma peatonal hacen falta efectuar recorridos más extensos en entornos mucho menos transitados. Esto tiene que ver con la mayor extensión de las barreras urbanas. Dicha situación se da particularmente en la zona de la Estación Remedios de Escalada, donde se ubican los talleres ferroviarios, el Polideportivo Eva Perón, y más al norte en la zona de la Estación Gerli, en el límite con el Partido de Avellaneda.

El puente José María Paz es el único que pasa por sobre la Av. Yrigoyen, con lo cual para el tráfico que ingresa desde Puente Alsina constituye la forma más directa para llegar a Lanús Este evitando la congestión en sentido norte-sur. Más adelante, el puente de los Talleres (Remedios de Escalada-29 de septiembre) ha mejorado la comunicación entre ambos lados, pero no está preparado, ni fomenta la circulación de peatones por sus inmediaciones. La puesta en valor del viejo puente ferroviario como paso peatonal probablemente mejore esta situación.

El problema de la conectividad entre ambos lados no se da por las demoras e inseguridad que acarrear las barreras, ya que los cruces están ubicados bajo o sobre nivel, sino por la cantidad insuficiente de vínculos físicos.

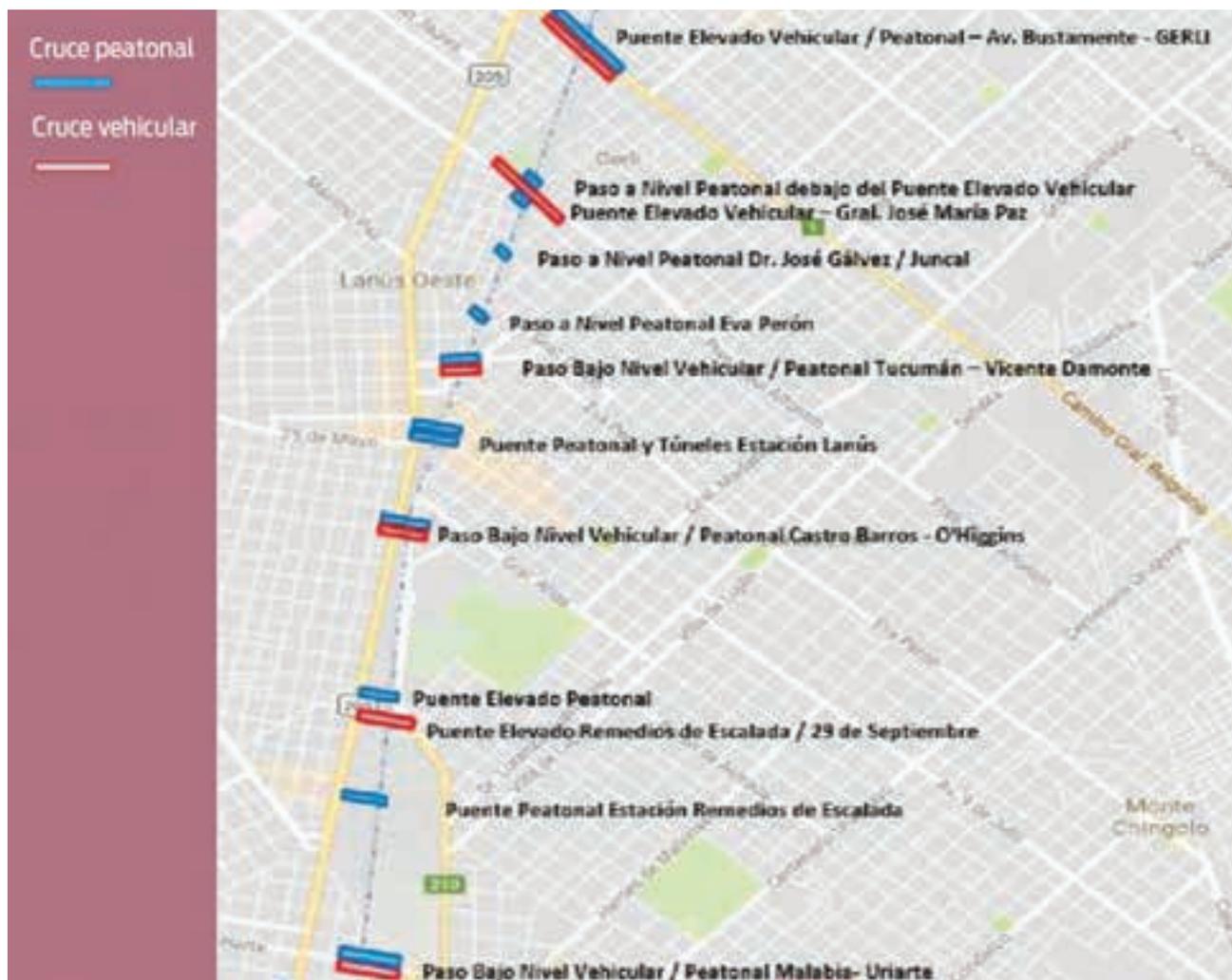


Figura 9: Conectividad Este-Oeste

También podemos decir que la identidad urbana de Lanús no está lo suficientemente presente en la señalética de su vía pública. La sensación para quien circula es la de un lugar “no identificable”, oculto en la trama general del gran Buenos Aires.

Un conjunto coordinado de acciones de corto y mediano plazo estratégicamente concebidas puede aportar significativos resultados en la movilidad y el transporte la ciudad. Como parte de las obras para mejorar la conectividad se han construido rampas mecánicas a ambos lados de la Estación Lanús (Figura 10) y se ha reciclado el puente ex puente carretero de Remedios de Escalada, convirtiéndolo en un puente peatonal que comunica Escalada Oeste con el parque Eva Perón.



Figura 10: La Estación Lanús es el cruce más importante con escaleras entre Lanús Este y Lanús Oeste (exceptuando cruce por pasos bajo nivel)



Figura 11: Puente peatonal Dorrego

No obstante es necesario desarrollar una serie importante de obras para aumentar la cantidad de cruces hacia ambos lados.

Un ejemplo a tomar en cuenta es el puente peatonal Dorrego, inaugurado en la Ciudad de Buenos Aires en el año 2008. El mismo surge como respuesta a la seguridad de los peatones y ciclistas que circulan por la zona debido al alto flujo vehicular de la avenida Dorrego. (Figura 11)

Entre los nuevos vínculos que se proponen, mencionamos un puente peatonal que desemboque directamente en el Parque Eva Perón proveniente de la avenida Hipólito Irigoyen. (Figura 12). También es de fundamental importancia la construcción de otros pasos bajo nivel como el de la avenida Eva Perón, cercano a la estación Lanús (Figura 13)

Un conjunto coordinado de acciones de corto y mediano plazo estratégicamente concebidas puede aportar significativos resultados en la movilidad y el transporte la ciudad.



Figura 12: Propuesta de cruce peatonal altura pasaje Planes / Parque Eva Perón

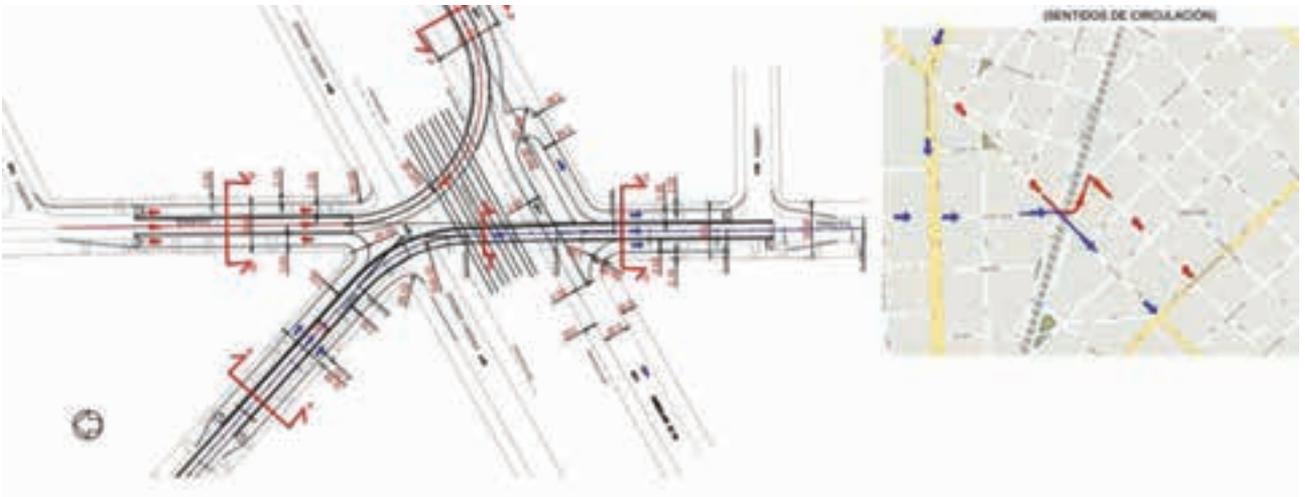


Figura 13: Proyecto cruce bajo nivel Eva Perón
Fuente: Secretaría de Desarrollo Urbano



Figura 14: Accesibilidad a la UNLA desde estación Remedios de Escalada

Otra de las situaciones importantes a resolver es la falta de vínculos a lo largo de los aproximadamente 1500 metros de longitud de la zona de Talleres de Remedios de Escalada y la Universidad Nacional de Lanús (UNLa). En este caso se presentan dos problemas de diferente magnitud:

- > La falta de una calle peatonal calificada que vincule la calle 29 de Septiembre con la estación Remedios de Escalada.
- > La circulación desde la salida del puente peatonal de la Estación hasta el acceso a la Universidad de Lanús, donde la misma es interrumpida por la relación funcional entre los talleres ferroviarios y las vías del tren. Es frecuente ver alumnos caminando en paralelo a las vías cruzándose con operarios de los talleres que realizan tareas de mantenimiento y reparación en las formaciones. (Figura 14)

1.2.3 Acciones generales

Como parte de las acciones sistémicas generales o complementarias a llevar a cabo se ha determinado una serie de premisas que tenderán a aumentar la fluidez de los vínculos urbanos y a reducir la falta de comunicación física. Algunas de ellas, son:

- > Identificar las calles con mayores flujos vehiculares en horas pico y proponer alternativas de expansión.

- > Proponer nuevas vías principales de comunicación.
- > Reglamentar y ordenar el tránsito de las avenidas y corredores viales.
- > Proponer el mantenimiento correctivo y predictivo de las vías urbanas principales.
- > Proponer una nueva configuración de la cartelería y demarcación (señalización horizontal y vertical).
- > Proponer sistemas de semaforización inteligente en av. H. Yrigoyen (onda Verde).
- > Redefinir la señalización horizontal existente.
- > Redefinir e incorporar nueva señalización vertical de tránsito.
- > Incorporar señalización vertical indicativa y de aviso en las avenidas que se vinculan con los pasos.

1.3 ACCESO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La Ley Nacional N° 24.314 (Accesibilidad de personas con movilidad reducida) en su artículo 20, dice: “Establécese la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y de transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos, con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida, y mediante la aplicación de las normas contenidas en el presente capítulo.”⁶

⁶ Ley Nacional N° 24.314

Claramente, la Ley establece como marco general la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las condiciones adecuadas de autonomía como elemento primordial para el desarrollo de sus actividades diarias, evitando las restricciones de un ámbito urbano, arquitectónico, o de transporte adversas.

Es sobre todo en los edificios y en los espacios públicos donde el Estado -en cualquiera de sus estamentos- tendría que ilustrar con el ejemplo en lo que respecta al cumplimiento de la normativa vigente: sus edificios y espacios públicos deberían posibilitar el uso de todas sus áreas a las personas con movilidad reducida.

Resulta notable en algunos casos la falta de adaptación de las calles, veredas y accesos de edificios respecto al cumplimiento de la Ley vigente.

Es por ello que el Municipio ha entrado en un proceso de disminución de barreras físicas en general, pero particularmente de cualificación de la movilidad peatonal y de circulación de las personas con movilidad reducida.

Entre las obras ya realizadas podemos mencionar la prioridad peatón de la centralidad Remedios de Escalada (lado Oeste). También se construirán tramos de solado a nivel como continuidad de las veredas, evitando así el descenso del peatón y propiciando la disminución de velocidad de los vehículos cerca de los cruces de las esquinas. (Figura 15).

Estas obras, entre otras, facilitarán la movilidad pública y contribuirán a evitar la aislación de los vecinos mayores y de las personas con disminución de su capacidad de movimiento.



Figura 15: Cruce a nivel entre veredas

1.4 MOVILIDAD SUSTENTABLE

El concepto de movilidad sustentable surge como solución de algunos de los problemas sociales, medioambientales y económicos provocados por el aumento de la población, el crecimiento de las grandes ciudades y sus construcciones y el aumento del consumo de combustible de medios de transporte para movimiento de personas y bienes.

También la podemos entender como aquella movilidad capaz de satisfacer las necesidades de vincularse, de moverse libremente, de establecer interrelaciones y de comercializar de toda la sociedad, pero sin sacrificar valores humanos y naturales del presente y de las futuras generaciones. Esto se traduce en una serie de principios básicos que debería tener una movilidad sustentable: eficiente, segura, saludable y no contaminante.

Dentro de estas formas de desplazamiento en el territorio, la caminata es considerada como la menos onerosa en lo que respecta al consumo de energía y, la más eficiente, porque contribuye de manera inequívoca a la salud de las personas. (Figura 16). En el mundo, el uso de la bicicleta, monopatines, bicicletas eléctricas, ómnibus y trenes eléctricos va reemplazando lentamente a los medios de transporte de consumo intensivo de combustible como los ómnibus, camiones y vehículos propulsados a combustibles fósiles. (Figura 17).

Así, la función de las calles deja de ser únicamente la de constituir una red de vías rápidas destinada a los autos, para convertirse en un espacio compartido de convivencia. De esta manera, todas las personas se aseguran el derecho a moverse en un entorno urbano amigable y de manera segura.

La movilidad sustentable resulta más eficiente porque conlleva un consumo de energía menor por individuo según la eficiencia del medio de transporte utilizado. También es más saludable porque reduce las emisiones contaminantes y de efecto invernadero, así como también las consecuencias de la contaminación sobre la salud pública en general. También es más equitativa porque garantiza el acceso universal de todos los ciudadanos evitando la exclusión relacionada con la falta de vehículo privado a combustible. Por último es más competitiva porque reduce el tiempo perdido en desplazamientos.

Todas estas características la hacen propicia para su adopción en una ciudad que quiere disminuir las barreras y los impedimentos de movilidad entre sus habitantes.



Figura 16: Podio de movilidad sustentable

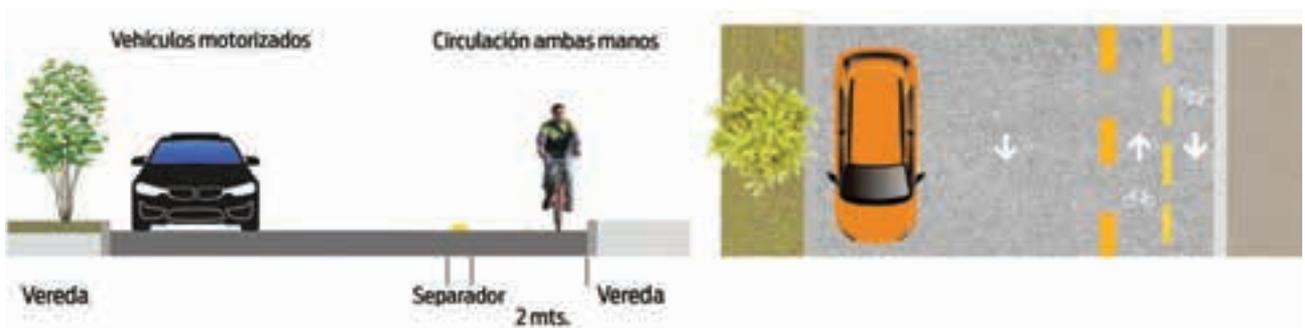
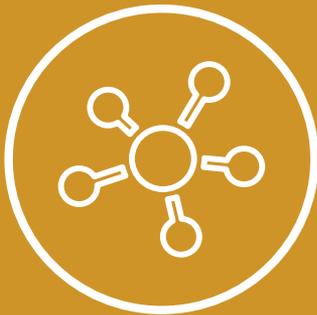


Figura 17: Esquema genérico de ciclovías para bicicletas



CENTRALIDADES Y DESARROLLO DE LOS BARRIOS

“Pero ¿qué es la vida pública? La vida pública es la actividad social que ocurre en espacios urbanos cotidianos, tales como calles, parques y plazas.



1.1 INTRODUCCIÓN

Si bien la definición de Centralidad en urbanismo puede ser compleja, podemos convenir en que se trata de una zona de convergencia o irradiación donde las actividades se concentran, se mezclan, se atraen o atraen otras actividades. Estas zonas son lugares de “máximo nivel o máxima individualidad” dado que pueden concentrar máxima densidad de “lo mismo”, de situaciones diferentes, o de situaciones urbanas únicas alrededor de las cuales se concentran otras funciones. En general poseen un área de influencia que se extiende más allá de su propio núcleo.

Las ciudades en Argentina y en Latinoamérica han desarrollado un crecimiento territorial desbalanceado en el que coexisten zonas dinámicas con otras fuertemente atrasadas en términos económicos y sociales. Estas zonas -que habitualmente se localizan en la periferia- poseen nodos o zonas de mayor densidad. Algunas veces tienen un suministro de espacios públicos, servicios y áreas verdes muy desiguales y que no necesariamente están correlacionados con la mayor densidad poblacional. A su vez, estas centralidades desarrolladas de manera incorrecta crean ineficiencias e inequidades, limitando las posibilidades de alcanzar un desarrollo más eficiente y armónico.

“La ciudad acoge, estructura y legitima a las diversidades proporcionando espacios públicos capaces de interceptarlas y actualizarlas, además de poner a las diversidades mismas en contacto primero físico y después en red comunicativa...”

Las partes nuevas periféricas de las ciudades, aparecidas por doquier después de los años cincuenta, son en buena medida aglomeraciones de los espacios privados realizados con la convicción de poder construir a la ciudad como simple suma de casas. Carentes de una dimensión pública, estas periferias han perdido no sólo el espíritu de la ciudad, sino también su identidad”.¹

Los barrios, que muchas veces quedan apartados de estas áreas más dinámicas y más sobrecargadas de actividades, pueden sufrir las consecuencias de estas diferencias mediante la aislación y/o el estancamiento. “Balancear” es la acción elegida para definir el eje de los lineamientos para la consolidación de las centralidades y desarrollo de los barrios en Lanús.

Para desarrollar estos lineamientos también existen herramientas de ejecución y acciones de menor escala. El conjunto de estas acciones pueden ser denominadas “acupuntura urbana”. Estas acciones urbanísticas de corto plazo y mediano alcance buscan generar una modificación en la forma de habitar la ciudad a largo plazo. Muchas veces, estas acciones de revitalización del espacio y de la vida pública cuentan con la participación comunitaria.

*“Pero ¿qué es la vida pública? La vida pública es la actividad social que ocurre en espacios urbanos cotidianos, tales como calles, parques y plazas. Según Jan Gehl y Brigitte Svarre en su libro, Cómo Estudiar la Vida Pública (2013), hay dos formas de vida pública: (1) actividades necesarias (compras, transporte, alimentación, etc.), y (2) actividades opcionales (recreación). Explica que “la buena arquitectura garantiza una buena interacción entre el espacio público y la vida pública”. Sin embargo, los arquitectos y los planificadores urbanos muchas veces olvidan esto.”*²

Al final del capítulo presentaremos algunas de estas tácticas de intervención en la ciudad para mejorar la calidad de vida de los vecinos de Lanús.

1.1.2 Consolidación de las centralidades y desarrollo de los barrios

Una de las respuestas al crecimiento expansivo de baja densidad de ocupación del territorio urbano que se ha dado en las últimas décadas, ha sido la creación de nuevos centros urbanos o centralidades que comienzan a surgir dentro de las ciudades. La consolidación, ordenamiento y fortalecimiento de estas centralidades requiere el apoyo de una adecuada planificación urbana y el impulso de inversiones estratégicas, tanto del sector público como del privado.

Para el análisis de las centralidades en el Municipio, primero deberíamos entender que sus localidades son anteriores a la creación del mismo en 1944. Lanús es el resultado de la consolidación de otros aglomerados pertenecientes a otras unidades administrativas. Así como Gerli perteneció a Avellaneda, Remedios de Escalada perteneció a Lomas de Zamora, mientras que Valentín Alsina mantuvo siempre una profunda ligazón con Pompeya, ubicada al otro lado del Riachuelo.



Fundición de frente de alcantarilla (boca de tormenta) en Lanús Este, donde se puede apreciar “Municipalidad Avellaneda”

“...la centralidad es entendida en estos trabajos como la zona de concentración del poder político y económico y, particularmente, de los equipamientos, funciones y actividades de la economía nacional y de la red de vínculos con la economía global (sedes empresariales, sedes financieras, servicios avanzados, hotelería internacional, entre otros).”³

Adicionalmente, se pueden identificar tres tipos de centralidades en el Partido, según la clasificación del Plan Estratégico Urbano Territorial de Lanús 2012: (Plan Estratégico Urbano Territorial de Lanús 2012, pág. 168)

>**Las centralidades regionales:** el entorno de la estación Lanús (y del eje 9 de Julio- 25 de Mayo) como la única zona dentro del término municipal que, aunque con un origen relativamente tardío, presenta en la actualidad atributos físicos y funcionales de centralidad a escala regional (usos administrativos, comerciales y de equipamiento, edificios representativos y vivienda multifamiliar en altura);

>**Las centralidades barriales:** representadas por el entorno de las estaciones Monte Chingolo y Villa Caraza (ex Ferrocarril Provincial y Belgrano sur, respectivamente) y de la estación Gerli (Ferrocarril Roca, emplazada en el municipio de Avellaneda). Centralidades menores, más o menos consolidadas, que hacen a la identidad de los barrios o villas producto del proceso de urbanización descripto;

>**Las centralidades secundarias:** en una posición jerárquica intermedia respecto de las anteriores, aparece el caso de la estación Remedios de Escalada, con la presencia de la UNLA -Universidad Nacional de Lanús- y de los talleres ferroviarios, pero tradicionalmente más vinculada a la localidad de Banfield (municipio de Lomas de Zamora); así como la potencia del eje comercial de Valentín Alsina, cuyo desarrollo en este caso ha gravitado más sobre la órbita del dinamismo generado por el cruce sobre el Riachuelo y la expansión de Pompeya, que del propio centro de Lanús.

También podemos clasificarlas según su nivel de consolidación:

- >Centralidades ya consolidadas
- >Áreas que poseen el potencial de convertirse en nueva centralidad (se desarrollarán en el capítulo Lanús siglo XXI)

La ciudad también puede ser entendida por sus barrios, que muchas veces coinciden con la división administrativa de sus localidades. Cada barrio posee sus propias características poblacionales, historia y cultura que le otorgan costumbres únicas y que se transforman en un reflejo de la variedad cultural del Municipio.

A continuación desarrollaremos algunas de las centralidades y barrios que, por sus singularidades, se han decidido valorar de manera particular fijando líneas de acción para su desarrollo:

- >Pulmón verde Metropolitano.
- >Valentín Alsina.
- >Area Central : Polo Gastronómico Lanús Oeste y Centro comercial 9 de Julio en Lanús Este.
- >Polo Educativo Villa Jardín.
- >Entorno Villa Caraza/Parque Industrial Curtidor PIC y Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos Industriales PTELI .
- >Parque Industrial Curtidor Lanús.
- >Monte Chingolo y su parque lineal.
- >Polo industrial Lanús Este.

¹Fuente: AMENDOLA, Giandoménico. La Ciudad Postmoderna. Madrid. Celeste, 2000 /² Fuente: Blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo. /³ Fuente: Vecslir, Lorena; Blanco, Jorge; Nerome, Mariela; Scitton, Florencia; Maestrojuan, Pablo; Rodríguez, Luciana. Reestructuración de la centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires Revista Transporte y Territorio, núm. 17, 2017, pp. 267-287 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina.

La centralidad es entendida como la zona de concentración del poder político y económico y de los equipamientos, funciones y actividades de la economía nacional y de la red de vínculos con la economía global



- 1 Pulmón Verde Metropolitano**
- Pulmón Verde Metropolitano.
 - Parque Eva Perón
 - Mejora Acceso a Universidad de Lanús
 - Consolidación de borde urbano
 - Eje monumental a Estado C.A.L.
 - Ex-puente carretero
 - Nuevo puente peatonal

- 2 Valentín Alsina**
- Área fundacional de Valentín Alsina
 - Distrito creativo
 - Nuevo puente peatonal

- 3A Polo comercial Lanús Este**
- Polo comercial Lanús Este
 - Prioridad peatón, control de marquesinas, mejoras en el equipamiento urbano.

- 4 Polo Educativo**
- Polo Educativo
 - Proyecto de Nuevas Viviendas
 - Nuevas Viviendas

- 3B Polo gastronómico Lanús Oeste**
- Polo gastronómico Lanús Oeste
 - Prioridad peatón, control de marquesinas, mejoras en el equipamiento urbano.

- 5 Entorno polo inmobiliario y plantas**
- Mejora infraestructura y área central
 - PIC/ PTEU

Plano de Centralidades en Lanús

CENTRALIDADES



Actividad Villa Jardín

Parque Villa Jardín /
Parqueización integral
veredas y a reciclar
basuras

Villa Caraza/
Zona Industrial cortador
de tratamiento

Av. Gral. Olasabal
Villa Caraza
Área de amortiguación

6 Monte Chingolo y su parque lineal

- Parque lineal Monte Chingolo - Etapa 1
- Parque lineal Monte Chingolo - Etapa 2
- Centralidad Monte Chingolo

7 Polo Industrial Lanús Este

- Polo industrial Lanús Este
- Mejora Gral. Deheza - Hito sobre acceso
- Mejoras en calles, veredas, arbolado, iluminación y señalética

Nuevos distritos y zonas especiales

A Distrito de la Innovación

- Pulmón Verde Metropolitano
- Parque Eva Perón
- Puentes peatonales existentes
- Nuevo Puente peatonal
- Consolidación de borde urbano
- Tipología de perímetro libre

B Distrito Creativo

- Área fundacional de Valentín Alsina
- Distrito creativo
- Nuevo puente peatonal

C Costanera Alsina

- Nuevo puente peatonal
- Distrito creativo
- Consolidación de borde urbano
- Nuevas edificaciones con usos mixtos y perímetro libre



Figura 1: Vista aérea del área de influencia del Pulmón Verde Metropolitano

1.2 PULMÓN VERDE METROPOLITANO

Es la mayor reserva ambiental del Municipio. Como antes se dijo, está constituido por el parque Eva Perón, los predios del Club Atlético Lanús, las escuelas secundarias Piedrabuena y Kennedy, el barrio Villa las Colonias, los talleres ferroviarios, el Campus de la Universidad Nacional de Lanús y el entorno de la Estación Remedios de Escalada. (Ver figura 1)

La riqueza paisajística, la vegetación, la amortiguación del ruido y la escala de las construcciones convierten al área en el único sector verde dentro de una trama urbana homogénea, continua y casi infinita de viviendas dentro de la grilla de "ciudad genérica".(Figura 2). Una de las principales debilidades detectadas en el área es la compartimentación y la estanqueidad. Las vías del tren y la longitud de los predios hacen que el acceso a su interior se torne dificultoso, tanto desde Lanús Este como desde Lanús Oeste.

Tres grandes lineamientos guían las acciones que se están llevando a cabo, estructurando la intervención general sobre el área:

- > Consolidación del arbolado y flora urbana.
- > Mejora general de la accesibilidad (barreras cero) y realización de recorridos continuos.
- > Articulación entre los diferentes actores presentes en los predios y el gobierno municipal.

Se protegerá el arbolado público, las especies arbustivas y la flora en general, y se elaborará un plan maestro de arbolado y flora, previo al relevamiento del estado de las especies existentes, se planificará la demanda de nuevos ejemplares junto con el monitoreo constante de los ejemplares existentes. (Figura 3). También se realizarán campañas educativas tendientes a divulgar las conductas sustentables y

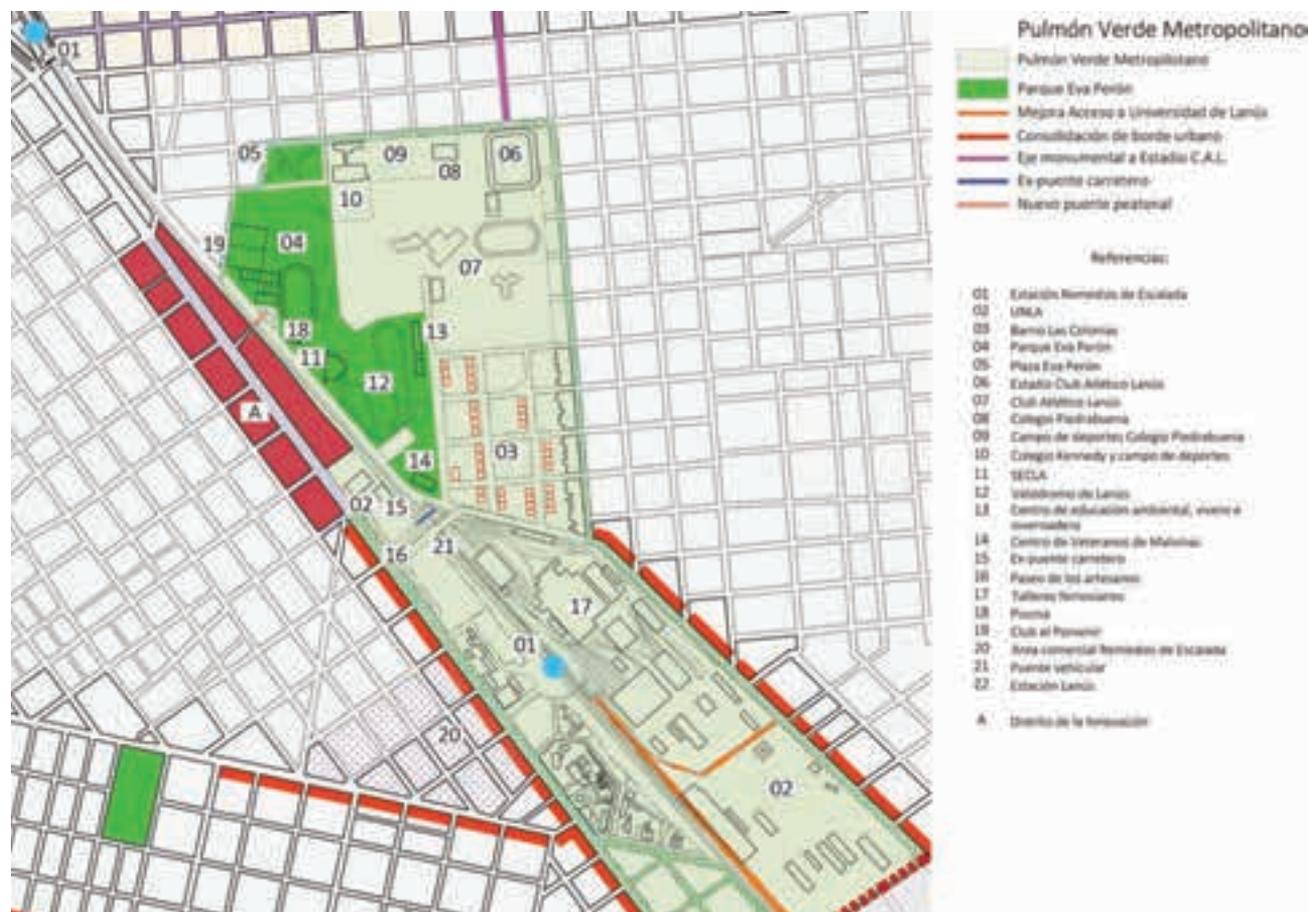


Figura 2: Pulmón verde metropolitano

conservacionistas de las especies vegetales a los ciudadanos. Parte de esta divulgación se realizará en el centro de educación ambiental, vivero e invernadero a construir en el parque Eva Perón.

Es de notar también la importante cantidad de aves en la zona, por lo que también será necesario el relevamiento de especies, con la correspondiente clasificación, análisis, selección y jerarquización de la información obtenida.

El objetivo final de este estudio será la consolidación de un pequeño ecosistema que pueda ser tomado como ejemplo de intervención urbana basado en la sustentabilidad del hábitat.

Respecto a las mejoras de comunicación interna y externa a realizar en el conjunto –y como ya se ha mencionado en el capítulo Barreras Cero–, se mejorarán los vínculos con el lado Oeste y se plantearán soluciones de acceso a la Universidad de Lanús. (Ver figura 5) También se calificará y se constituirá un eje de acceso monumental al Club Atlético Lanús, mejorando el arbolado urbano y sus veredas; transformando el último tramo de la calle Madariaga en un paseo público que pondrá en relieve el valor simbólico de la Institución. (Ver figura 4).



Figura 3: Imagen conceptual: Consolidación de la vegetación



Figura 4: Imagen conceptual: Recorrido continuo en el Pulmón Verde Metropolitano



Figura 5: Estado actual del acceso a la UNLA desde la Estación Remedios de Escalada



Figura 6: Creación del eje monumental de acceso al estadio del Club Atlético Lanús

Como parte de la articulación entre actores ya se han dado los primeros pasos: en las inmediaciones del parque Eva Perón encontramos el predio de entrenamiento del Club “El Porvenir”, donde se realizarán obras de mejora de infraestructura en dos etapas constructivas. En la primera se construirán canchas de fútbol ocho y un edificio con vestuarios, bar y parrillas, mientras que en la segunda se realizarán dos canchas de fútbol 11 para uso profesional y otras de mejoras de infraestructura. (Figura 6 y Figura 7)



Figura 7: Etapas de obra en predio de entrenamiento del club El Porvenir



Futuro edificio de vestuarios, bar y parrillas del club El Porvenir



Figura 8: Estadio polideportivo SECLA



Figura 9: Ciudad de Buenos-Aires y Distrito Federal.
Fuente: Ludwig, Pablo. Cartógrafo, 1892

Dentro del predio del parque Eva Perón, el SECLA (Sindicato de Empleados de Comercio de Lanús y Avellaneda) construirá un micro-estadio techado con capacidad para 1500 personas. El acuerdo rubricado en el Concejo Deliberante de Lanús contempla un período de explotación de 25 años. Las actividades se distribuirán dentro franjas horarias: en la primera de 7hs. a 17hs., las instalaciones podrán ser utilizadas por la comunidad de Lanús y en la segunda entre las 17 hs. y las 00 hs., serán exclusivamente para actividades del SECLA. (Ver Figura 8)

El estadio polideportivo comprenderá obras por un total de 2000 m². Tendrá de una cancha de 40 por 20 metros donde se podrá practicar fútbol de manera profesional, 3 tribunas, vestuarios, confitería y una terraza.

También se realizarán acuerdos con el Ministerio de Educación la Provincia de Buenos Aires para el uso acotado de los campos de deportes de los colegios secundarios.

La consolidación del verde, la mejora de la accesibilidad y continuidad de los recorridos peatonales y la articulación de los distintos actores contribuirán a modificar definitivamente este verdadero **pulmón urbano** cuya área de influencia trasciende los límites del Municipio.

1.2.2 Valentín Alsina

Valentín Alsina constituye una de las primeras zonas de asentamientos al sur del Riachuelo en el área lindante con la ciudad de Buenos Aires. Testimonios históricos y cartografías antiguas confirman que constituyó uno de los principales centros de comunicación con la Gran Ciudad. Nótese, por ejemplo, la presencia de la trama rectangular de su mancha urbana en el partido de Barracas al Sur junto a sus plazas ya constituidas en el mapa de 1892. (Ver figura 9)



Figura 10: Valentín Alsina y propuestas de desarrollo

La fuerte referencia histórica alrededor del nodo Valentín Alsina-Pompeya hacen que la zona tenga una fuerte carga simbólica y de tradición en ambas márgenes del Riachuelo. Los viejos saladeros, las construcciones industriales, la presencia del curso de agua y el desarrollo del tango -como música popular por excelencia- le otorgan un carácter único y nostálgico. El puente Alsina -en una época también llamado Puente Uriburu- une el porteño barrio de Nueva Pompeya con la localidad. La creación de la actual estructura es obra del ingeniero José C. Álvarez, quien también realizó el Puente de La Noria. Se trata de un puente patrimonial y emblemático. Históricamente, la zona fue uno de los cuatro accesos a la ciudad de Buenos Aires desde la época de la colonia.

Desde su estructuración urbana, podemos decir que Valentín Alsina ha quedado separada por las vías de ferrocarril y por avenidas de alto tránsito. (Ver figura 10)

Se observan tres áreas claramente identificables:

>Área delimitada por Remedios de Escalada de San Martín, Av. Rivadavia, Chila; Valparaíso y el frente Costero del Riachuelo. A lo largo de la misma se extiende la Avenida Presidente Tte. Gral. Juan Domingo Perón, sobre la que se ubica el principal centro comercial de la localidad. En la zona existe predominio de vivienda y establecimientos fabriles. También, cerca de Puente Alsina, encontramos el asentamiento barrio Puente Alsina. Entre los principales conflictos identificados en el diagnóstico inicial de la zona se pueden enumerar algunos de índole urbano (falta de planificación y ordenamiento territorial), social (carencia de servicios, problemas sanitarios) y ambiental (contaminación del suelo, agua y aire)”*

>Área delimitada por Remedios de Escalada de San Martín, vías abandonadas del ferrocarril, calles Viamonte y Rivadavia. Posee un gran predio en manos privadas en la ex - fábrica Campomar, donde existe un proyecto denominado “Nuevo Valentín Alsina” cuyo destino será viviendas. En la zona existe predominio de establecimientos fabriles (Ver figura 11)

>Área delimitada por Remedios de Escalada de San Martín, frente Costero del Riachuelo y Gdor. Gral. Juan José Viamonte. Constituye la zona más degradada y que ha quedado relegada debido a la barrera urbana que constituyen las vías del ferrocarril.

Como se puede observar, estas tres áreas comparten un mismo límite: La avenida Remedios de Escalada de San Martín. Si bien se han realizado importantes obras pavimentación, veredas y equipamiento urbano en área cercana al puente Alsina, podemos decir que el primer tramo del recorrido tiene un carácter completamente “árido”, dado que no existen árboles en los primeros 500 metros contados desde el inicio del puente. (Ver figura 12). El siguiente tramo de 1,4 km. hasta la calle Gral. Juan Farrel no presenta construcciones ni equipamiento urbano de calidad, existe muy poca presencia de arbolado urbano y debido a sus características y alto tránsito, sus veredas no resultan interesantes para caminar. El último tramo de 600 metros, que se desarrolla dentro de los límites de la localidad hasta avenida Rivadavia, se caracteriza por poseer un boulevard de ancho variable que discontinúa la carencia de arbolado. Sobre este tramo se ubican principalmente comercios.

Fuente: Desde el aula hacia la comunidad. Caso de estudio I- Asentamiento Barrio Puente Alsina, Partido de Lanús. M. Bracca; C. Rojas Collinwood; M. E. García; S. Demichelis.



Figura 11: Predio de la ex -fábrica Campomar desde Av. Remedios de Escalada



Figura 12: Acceso a Valentín Alsina

Podemos resumir que actualmente la avenida no tiene carácter estructurante, y que actúa como un límite entre las áreas de funcionamiento casi autónomo antes mencionadas.

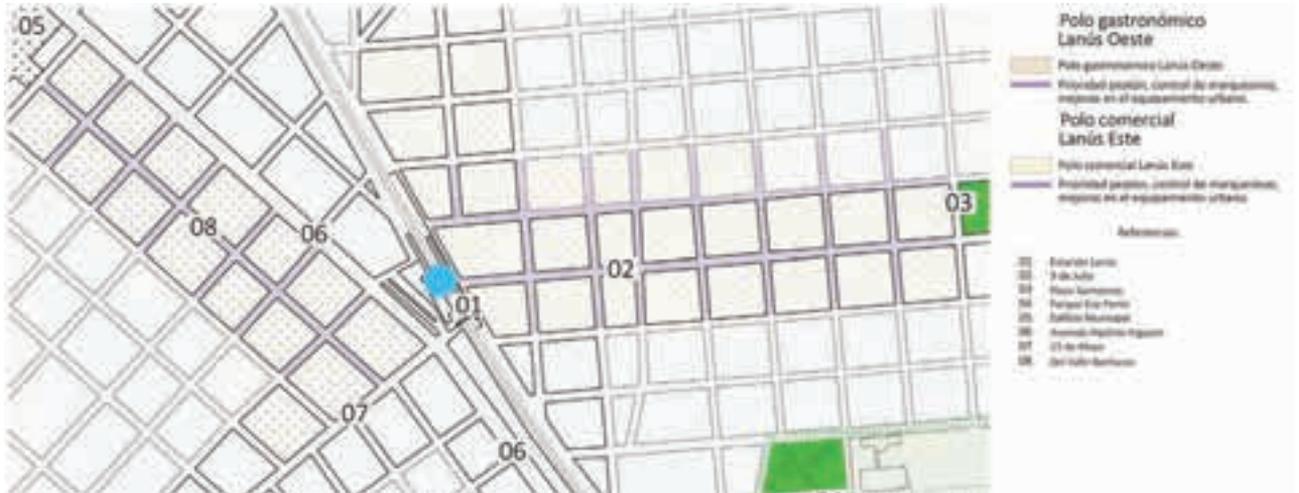
Debido a su carácter árido, será necesario llevar a cabo una fuerte reforestación de la Avenida Remedios de Escalada de San Martín, tanto en sus primeros tramos como en su sector de boulevard.

Dado que Valentín Alsina puede ser considerada un nodo que funciona en tándem con el barrio de Pompeya del lado de la Ciudad de Buenos Aires, proponemos la creación de dos nuevas zonas especiales que ayudarán a desarrollar toda el área de influencia:

- >Nueva costa Alsina
- >Distrito creativo

Ambas áreas serán descriptas en el capítulo Lanús Siglo XXI.

Testimonios históricos y cartografías antiguas confirman que **Valentín Alsina** constituyó uno de los principales centros de comunicación con la Gran Ciudad.



Área central

1.2.3 Área Central

La existencia de la estación del ferrocarril Roca en Lanús (como toda estación de ferrocarril del área metropolitana de Buenos Aires) ha promovido el desarrollo de centros comerciales a cielo abierto en su entorno inmediato. (Ver Figura 13). Con diferencia de algunas décadas, a ambos lados de la misma se ha consolidado actividad comercial debido al paso forzado de la gente para llegar a la estación, la aglutinación de propiedad horizontal y la necesidad de contar con gastronomía de calidad sin necesidad de trasladarse a la Ciudad de Buenos Aires.

“En las últimas décadas, la revitalización del comercio de calle, junto a la densificación y verticalización del tejido residencial, constituyen las principales variables de reestructuración de las áreas centrales tradicionales. El crecimiento de vivienda multifamiliar en altura más reciente ha tendido a ampliar selectivamente estas áreas, ocupando barrios residenciales contiguos de baja densidad. De manera semejante, han ido emergiendo nuevos focos comerciales y gastronómicos en calles secundarias o interiores respecto de los principales corredores, introduciendo en barrios de viviendas de una o dos plantas, locales comerciales de primeras marcas, en su mayoría bajo el sistema de franquicias”.¹

Hacia ambos lados de la estación Lanús, podemos encontrar dos zonas claramente diferenciadas:

- > Polo comercial 9 de Julio (Lanús Este)
- > Polo gastronómico (Lanús Oeste)

El área del Centro comercial 9 de Julio, del lado de Lanús Este, tiene una extensión de 700 metros lineales y se desarrolla entre las calles 29 de Septiembre y Córdoba. El mejoramiento llevado a cabo hace unos años incluyó la infraestructura de desagües, la reubicación de rejillas pluviales, la construcción de nuevos sumideros en cada una de las esquinas y la canalización de redes de media y baja tensión. Es de tránsito restringido con exclusivo acceso de ambulancias y bomberos para emergencias, taxis y vehículos particulares que circulen a no más de 20 km. por hora. Cuando se realizaron las obras también se mejoró el equipamiento urbano, incorporando bolardos para el control vehicular, mobiliario urbano nuevo (banco, cestos de basura, y soportes para motos) y forestación en todo el recorrido.

Algunas de las obras más importantes llevadas a cabo en los últimos tres años son la reubicación de las paradas de colectivos sobre la calle 29 de Septiembre, el reordenamiento del tránsito del área y la inclusión de rampas mecánicas para conectar ambos lados del Municipio separados por las vías del ferrocarril Roca.

¹Fuente: Vecsliar, Lorena; Blanco, Jorge; Nerome, Mariela; Sciutto, Florencia; Maestrojuan, Pablo; Rodríguez, Luciana. Reestructuración de la centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires Revista Transporte y Territorio, núm. 17, 2017, pp. 267-287 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina



Figura 13: Estación Lanús hacia 1940

Fuente: Archivo General de la Nación / AGN-DF/Caja 2967, inv. 75156

El Polo Gastronómico Lanús Oeste –también llamado “Lanusitas”– se extiende sobre la calle Del Valle Iberlucea (la primera calle paralela a Hipólito Irigoyen hacia el Oeste) entre la Municipalidad y la estación Lanús. Los locales ofrecen desde cerveza artesanal hasta comida vegana. Se desarrolla a lo largo de siete cuadras (14 manzanas), y sobre las calles que la cortan. Antes, la oferta gastronómica se limitaba a confiterías clásicas y parrillas. Pero en la última década la zona enriqueció su oferta con la incorporación de locales de cerveza artesanal, hamburguesas caseras con guarniciones gourmet, sushi y opciones veganas.

De forma simultánea, con la aparición de los locales de comida, se construyeron varios edificios de propiedad horizontal cuyos departamentos a estrenar atrajeron a jóvenes y familias, principalmente del interior del distrito.

En ambas centralidades alrededor de la estación Lanús será necesario introducir modificaciones que restrinjan el tráfico vehicular y consoliden la actividad comercial. También será necesario regularizar las marquesinas (que muchas veces esconden deficiencias estructurales en las fachadas, representando un peligro para los transeúntes), ordenar la señalética y renovar el equipamiento urbano para un mejor uso de los vecinos.



Centro comercial sobre calle 9 de Julio, Lanús Este



Locales gastronómicos sobre Calle Del Valle Iberlucea en Lanús Oeste

1.2.4 Polo educativo Villa Jardín

El Polo Educativo forma parte de un proyecto de intervención urbana integral en Villa Jardín. Las obras se realizaron en conjunto entre la Nación, la Provincia de Buenos Aires y Municipio de Lanús en el ex predio de Fabricaciones Militares. Incluyen la puesta en valor de las naves industriales existentes en el predio, la reparación y refuerzo de las estructuras y la construcción de aulas y salones de usos múltiples.

El primer estudio integral sobre el área tiene como antecedente la elaboración del “Plan de Estructuración Socio-Espacial” llevado a cabo por el equipo del arquitecto Jorge Jáuregui en la década del 2000. En el mismo se articulaban aspectos físicos (urbanísticos, infraestructurales y ambientales), sociales (económicos, culturales y comunitarios), ecológicos (sostenibilidad de las intervenciones) y cuestiones relativas a la seguridad ciudadana. (Ver figura 14)

En el año 2016 las intervenciones en el predio fueron reactivadas con el objeto de desarrollar un centro educativo mediante un acuerdo entre el Gobierno Nacional y la participación activa de la Provincia de Buenos Aires. (Ver figura 15)



Figura 14: Intervención, centro cívico y ordenamiento de Villa Jardín. Jorge Jáuregui

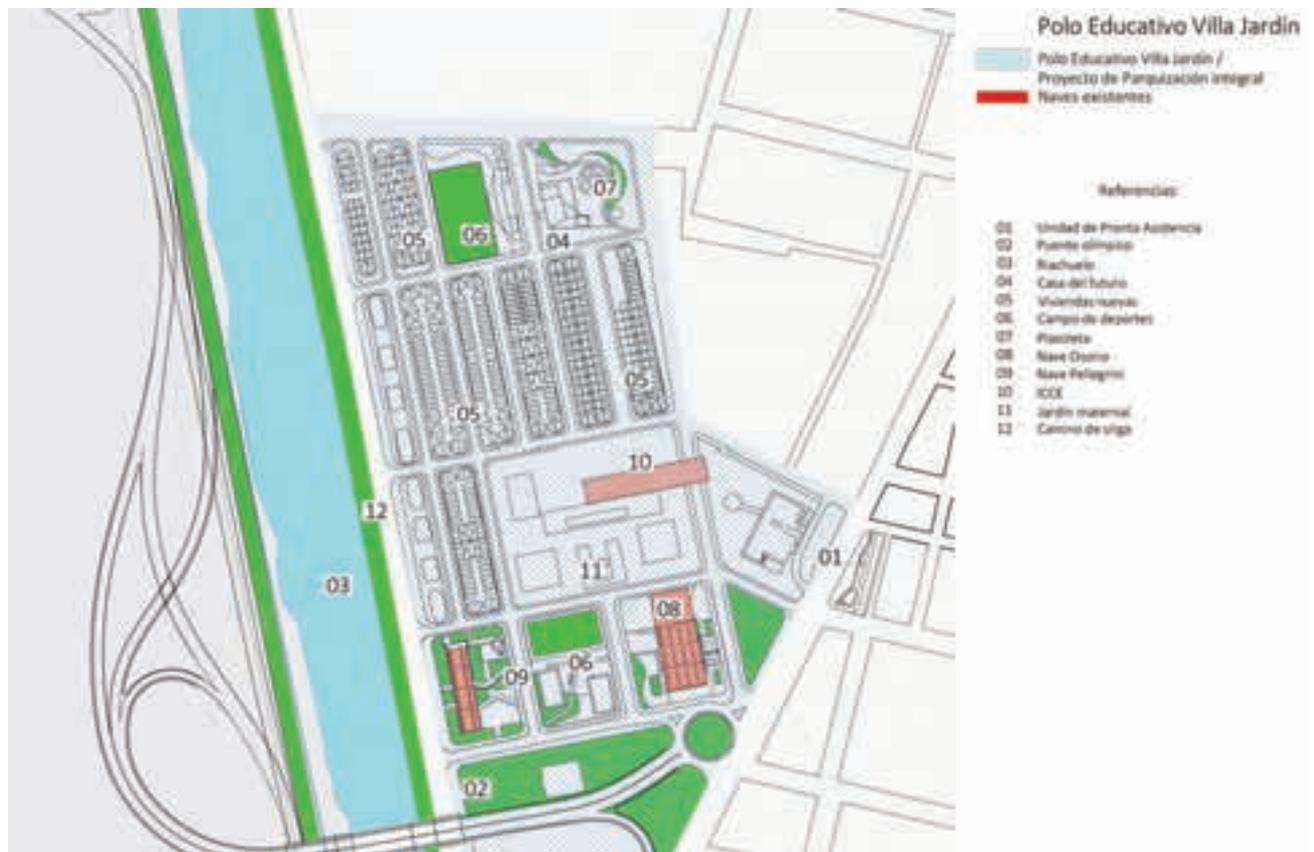


Figura 15: Polo Educativo Villa Jardín

Este proyecto educativo dará más herramientas a los jóvenes de Lanús para que puedan reinsertarse en el mundo laboral. También dará inserción a los adultos mediante un proyecto de educación y formación profesional.

El conjunto cuenta con tres grandes naves de hormigón. La nave Osorio, en la que ya está en funcionamiento una escuela secundaria con orientación en educación física; la nave Pellegrini, donde funcionará escuela secundaria técnica con orientación en cuero y química (Ver figura 16), además de un espacio destinado a la generación de energías renovables, y una tercera nave donde se construirá el Instituto de Conducción Estratégica. (Ver figura 18)

Dentro del conjunto también se encuentran operativos un jardín maternal para niños de 45 días a 3 años y la Casa del Futuro.

Se construyeron playones deportivos, plazoletas y se está realizando

una importante obra de saneamiento en la cuenca del arroyo Olazábal. La intervención incluye un conjunto de 500 viviendas, en gran parte terminadas. Las tareas en el entorno inmediato del Polo Educativo traerán aparejadas la integración plena de la comunidad de Villa Jardín al Polo, transformándose en su nuevo centro Cívico.

Todo el conjunto se encuentra comunicado con la Ciudad de Buenos Aires por el puente olímpico inaugurado en 2018. (Ver figura 17)

La Construcción del ICCE (Instituto Conjunto de Conducción Estratégica) en la tercera nave consiste en la creación de un centro de capacitación que dependerá del Ministerio de Seguridad Nacional. Se tratará de un ámbito académico destinado a la formación superior, especializado en funcionarios policiales y civiles de altos y medios mandos responsables por la seguridad pública y ciudadana.



Figura 16: Nave Pellegrini



Figura 17: Acceso directo al Polo educativo desde la ciudad de Buenos Aires



Figura 18: Perspectivas del ICEE. Proyecto de los arquitectos Batarev, Dieguez y Fridman
Fuente: Ministerio de seguridad de la Nación

“Proponemos una serie de estrategias para el gran predio del futuro polo educativo, **que tiendan a vincular las nuevas instituciones con la comunidad, buscando que los vecinos del área puedan aprovechar los espacios verdes**”,

destacan los autores *

*Publicación ARQ, 28 de Marzo de 2019



Figura 20: Perspectiva interior del edificio principal
Fuente: Ministerio de seguridad de la Nación

El conjunto tendrá planta baja más 3 plantas que estarán comunicadas mediante un hall de varios niveles. Este hall se abrirá visualmente hacia el polo educativo para convertirse en el corazón del edificio. (Ver figura 19, figura 20 y figura 21)



Figura 19: Plano de Implantación del Conjunto ICEE
 Fuente: Ministerio de seguridad de la Nación



Figura 21: Planta del segundo nivel ICEE
 Fuente: Ministerio de seguridad de la Nación



Perspectiva exterior del edificio.



4.2.5 Entorno Vila Caraza/ Parque Industrial Curtidor (PIC) y Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos Industriales (PTELI)

Sin temor a equivocarnos podemos decir que Villa Caraza, ubicada a más de tres kilómetros del área central de Lanús, es una de las zonas más postergadas del Municipio. El barrio, que fue fundado en 1908 en los alrededores de la Estación Villa Caraza del ex Ferrocarril Midland (Ex-Begrano Sur), es una de las barriadas populares de Lanús. (Ver figura 22).

Varios factores han influenciado para que el área tenga una alta tasa de conflictividad y bajo desarrollo. La desaparición de las curtiembres cercanas como fuente de generación de trabajo y la alta contaminación del curso de agua del Riachuelo y su área de influencia, propiciaron pésimas condiciones de hábitat que perduran a través del tiempo.

Existen sobradas evidencias de contaminación proveniente de la industria del curtido de cueros a lo largo y a lo ancho de toda la Cuenca Matanza-Riachuelo. Las sustancias químicas peligrosas encontradas en los vertidos de la red pluvial provenientes de las curtiembres ocasionan graves problemas en la calidad de vida y la salud de las personas que habitan el medio ambiente de la cuenca. La existencia de estos desechos deja en evidencia que hay que profundizar controles e implementar procesos de reconversión industrial y mejora de procedimientos en el tratamiento de los desechos químicos. (Ver figura 23).

*“La grave amenaza que supone la presencia de sustancias tóxicas y persistentes para nuestro ecosistema y para la salud de las personas en los vertidos analizados, requiere de medidas claras y urgentes para eliminar su uso y vertido. Aunque algunas de las curtiembres exportadoras y líderes del sector cuentan con políticas de responsabilidad corporativa, que en parte atienden al impacto de sus procesos productivos, están mayormente destinadas a testeo y calidad de sus productos en función de la normativa que exigen los mercados internacionales, pero parecen no tener en cuenta los vertidos y sustancias químicas peligrosas y persistentes que se destacan en este informe, algunas de las cuales han sido reguladas por la Unión Europea, países de la región y organismos internacionales en función de los altos riesgos que generan”**

Como respuesta a la necesidad de modificar el estado de la industria y su relación con el curso de agua del Riachuelo se realizará una intervención de gran escala, cuyo objetivo será albergar la radicación de pequeñas y medianas curtiembres de la Cuenca Matanza-Riachuelo en el Parque Industrial Curtidor Lanús (PIC). También se creará una planta de efluentes líquidos (PTELI) para el de tratamiento de los desechos ahí producidos. (Ver figura 24)

*Fuente: “Cueros tóxicos”: Nuevas evidencias de contaminación de curtiembres en la cuenca Matanza-Riachuelo. Greenpeace. 2012

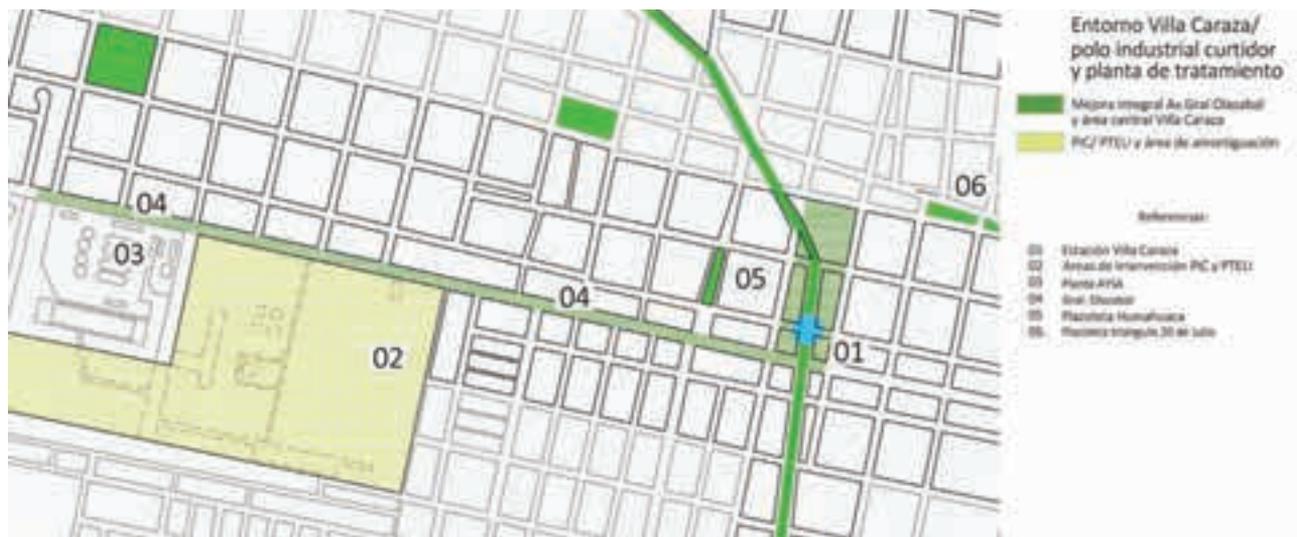


Figura 22: Entorno de Villa Caraza en su estado actual mostrando las áreas de intervención



Figura 23: Aguas negras del pluvial Millán vertiendo al Riachuelo. 2012
Fuente: Greenpeace.org.



Figura 24: Esquema de implantación del Parque Industrial Curtidor PIC y de la Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos PTELI
Fuente: ACUMAR



Figura 25: Esquema del área de amortiguación del PIC y PTELI
Fuente: ACUMAR

Los primeros proyectos del parque industrial datan de más de 30 años. El proyecto actual es el fruto de reuniones y esfuerzos entre el estado y establecimientos del sector, cámaras empresariales y organizaciones gremiales. Tendrá 22 lotes y fomentará prácticas ambientales sostenibles en beneficio del sector PyME y de los vecinos de una amplia área. Promoverá el traslado de empresas curtidoras que, de manera individual, no podrían afrontar los costos del correcto tratamiento de los efluentes industriales. De esta manera se evitará la contaminación ambiental y se permitirá que cientos de trabajadores del sector no vean perjudicadas sus fuentes de trabajo.

Una vez construido el PIC, y con la planta funcionando, será condición excluyente que toda la actividad de curtido de cueros en la Cuenca Matanza-Riachuelo se realice en el ámbito del parque, o en sus adyacencias. Se estima que una vez construido, un total de 65 establecimientos curtidores de la cuenca podrán establecerse en el nuevo Parque Industrial. ACUMAR trabaja junto a la Asociación de Curtidores de la Provincia de Buenos Aires para gestionar el traslado y la instalación de cada una de las empresas a radicarse allí. Las obras también contarán con la forestación general del conjunto para crear una zona de amortiguación ambiental hacia el barrio. (Ver figura 25)

Una vez en funciones la Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos (PTELI), las empresas -de forma individual o asociadas- podrán realizar procesos de pelambre, curtido, semi-terminado y terminado. Se estima que en una primera etapa la planta tendrá una capacidad de tratamiento de 12.000 mts³ de líquidos al día. (Ver figura 26 y figura 27)

La grave amenaza que supone la presencia de sustancias tóxicas y persistentes para nuestro ecosistema y para la salud de las personas en los vertidos analizados, requiere de medidas claras y urgentes para eliminar su uso y vertido.

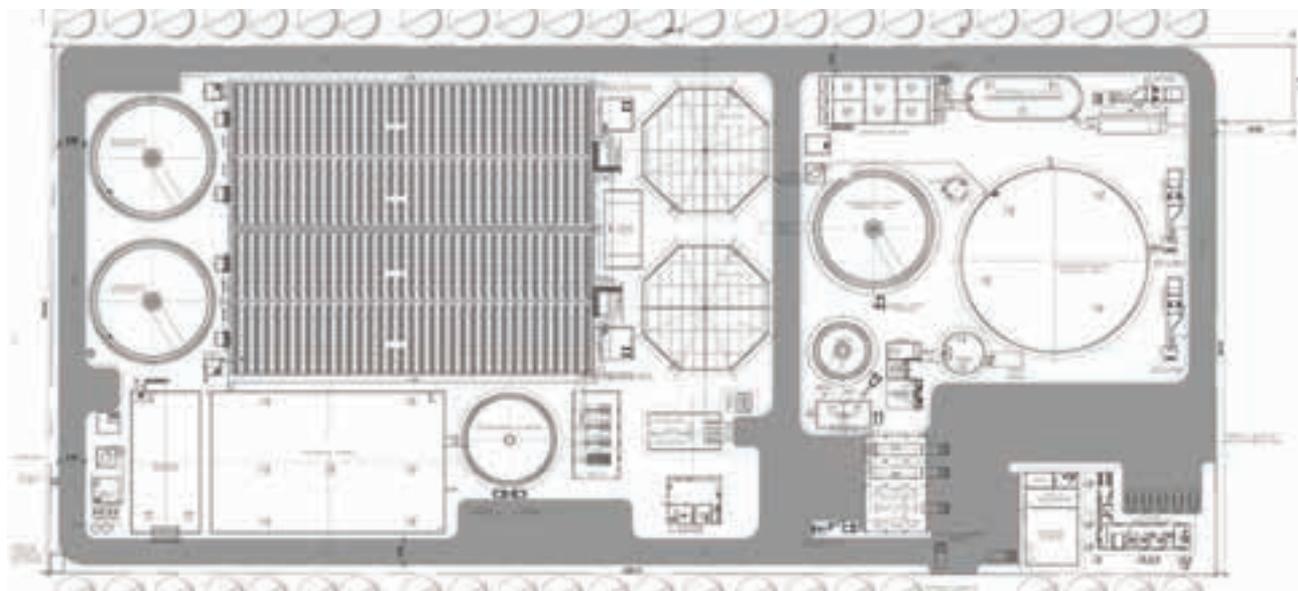


Figura 26: Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos (PTELI).
Fuente: ACUMAR / UTN

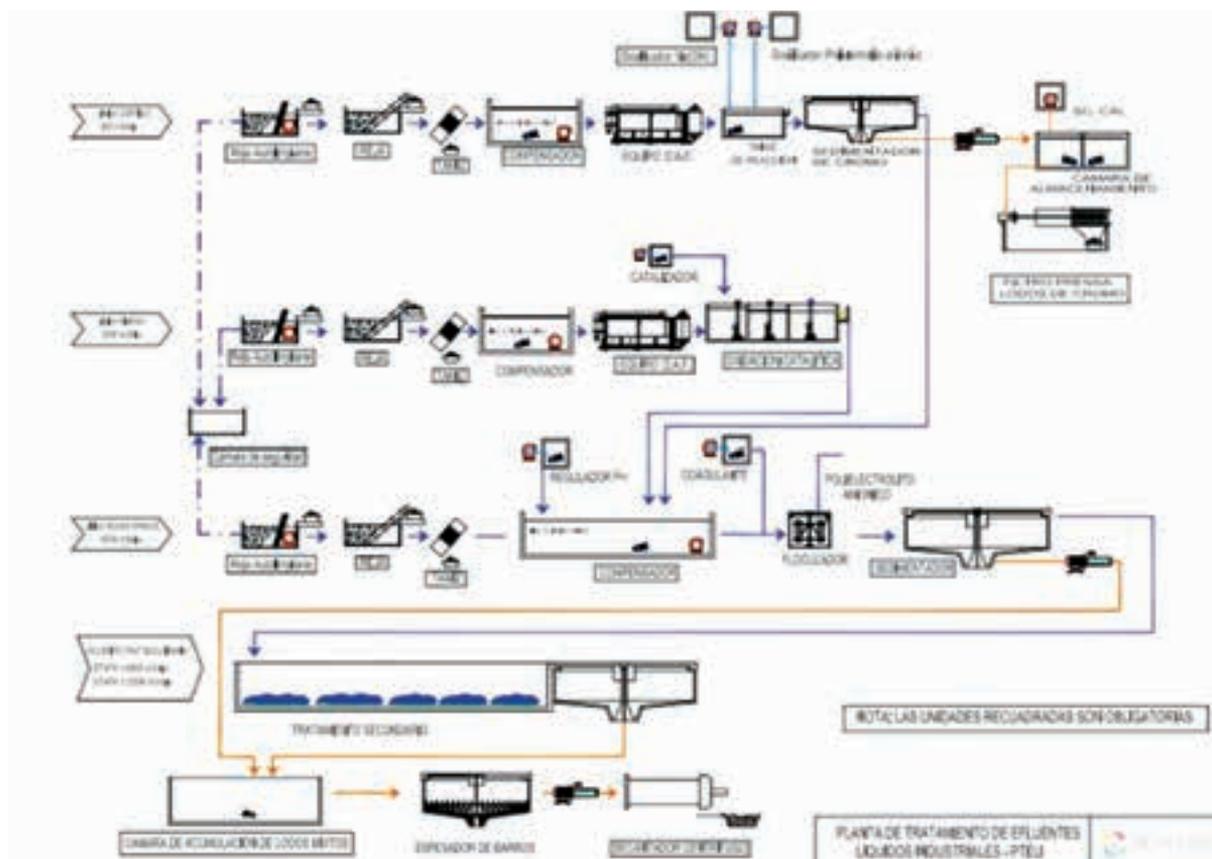


Figura 27: Esquema de procesos llevados a cabo en el PTELI
Fuente: ACUMAR / UTN

Como parte del plan de intervenciones en la zona, durante el año 2017 se realizaron las obras de la nueva red cloacal de Villa Caraza en las cercanías de las calles Dean Funes y Lituania. También, mediante las obras del Programa de Mejoramiento de Barrios (PROMEBA), se inauguró el nuevo Parque Municipal de Villa Caraza y el polideportivo el Cilclón. Las

obras constan de una cancha de fútbol de 11 con césped sintético, una tribuna, luminarias, vestuarios y otros multiespacios. También se realizarán mejoras en el centro comercial calle Tagle, en la plazas Lituania, Humahuaca, Triangulo 20 de Julio y se pondrá en valor la Avenida Gral. Olazabal. (Ver figura 28 y figura 29)



Figura 28: Parque Polideportivo "El Cilclón" en Villa Caraza



Figura 29: Proyecto de mejora en plazoleta Humahuaca

1.2.6 Monte chingolo y su parque lineal

Monte Chingolo es una localidad del Municipio cuyo origen se remonta a un saladero fundado por Juan Manuel de Rosas en 1854. En 2001 era la segunda ciudad más poblada del partido con 85 060 habitantes (INDEC, 2001), lo que representa un 19% del total del municipio . (Ver figura 30)

Uno de los hechos históricos más famoso aconteció el 23 de Diciembre de 1975, cuando el Ejército Revolucionario del Pueblo, una organización guerrillera, intentó copar el Batallón de Arsenales 601 del Ejército Argentino para apoderarse del armamento con el que iban a ir a la guerrilla en el monte tucumano.

La localidad ha sido una de las más rezagadas en su desarrollo, provocando históricamente importantes índices de delincuencia y bajos niveles de escolaridad.

Como parte de la calificación de su espacio urbano, en los últimos años se ha propuesto la mejora del conjunto de espacios verdes que se desarrollan en torno a la vieja estación del ferrocarril Monte Chingolo del ramal Avellaneda-La Plata, que fuera clausurado en 1977.

La obra del “Parque lineal Monte Chingolo” tiene como objetivo la puesta en valor de los ex - predios ferroviarios ubicados entre las calles: Cnel. Rondeau, Gral. Pintos, Pitágoras y Cnel. Lynch. (Ver figura 31)



Figura 30: Parque lineal y entorno



Figura 31: Parque Lineal Monte Chingolo

Como se mencionó en el capítulo “Ambiente”, los trabajos contemplan la refuncionalización de todo el predio mediante la creación de un parque lineal con actividades culturales y deportivas, así como también la creación de espacios de encuentro y recreación.

Los trabajos incluirán la realización de nuevos playones deportivos multifunción y la puesta en valor la biblioteca popular existente. Parte de estas intervenciones ya han sido realizadas durante una primera etapa de obra.

También se ha realizado la puesta en valor del centro comercial de Monte Chingolo a lo largo de la avenida Eva Perón, entre Gral. Pico y Gral. Pinto, en el marco del proyecto “Centralidades Lanús”. Las obras incluyeron tareas de repavimentación, la colocación de nuevas luminarias LED, el arreglo de veredas y la colocación de cestos y bancos.

Para la segunda etapa constructiva del parque -de aproximadamente 800 metros lineales- también se realizarán veredas y se consolidará la iluminación y el equipamiento urbano. (Ver figura 32)

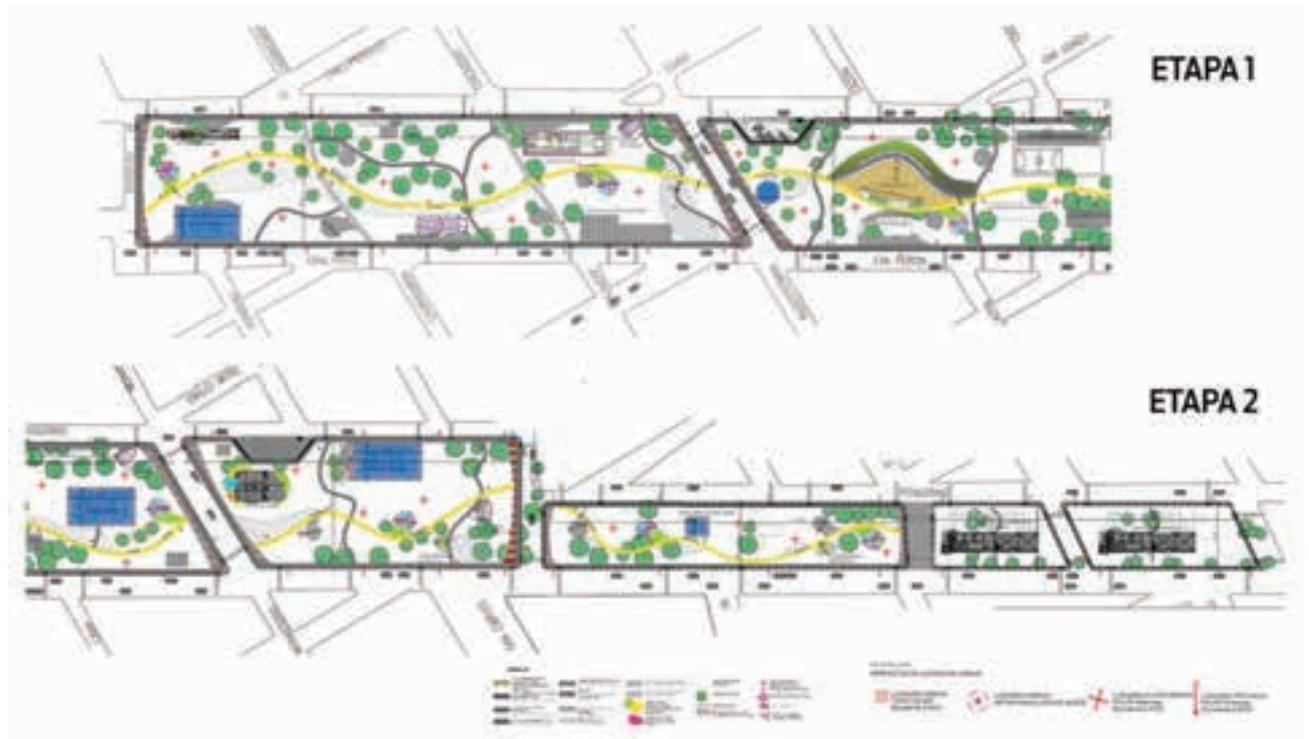


Figura 32: Proyecto completo del Parque Lineal Monte Chingolo. Etapa 1, ya realizada, y etapa 2



Polo industrial Lanús Este

1.2.7 Polo industrial Lanús Este

El Polo Industrial de Lanús es el más importante del Municipio. Está ubicado a 30 km del puerto de Dock Sud y 35 Km del aeropuerto de Ezeiza, poseyendo una excelente accesibilidad desde la avenida Alfonsín y su continuación en la Avenida Remedios de Escalada de San Martín, hacia la Ciudad de Buenos Aires. Es de propiedad mixta: estatal y privada. Ocupa 49 manzanas, cuenta aproximadamente con 39 empresas y se encuentra construido en su totalidad.

El polo brinda oportunidades para el fomento de políticas de cooperación y asociación entre empresas y posee una cámara de empresarios

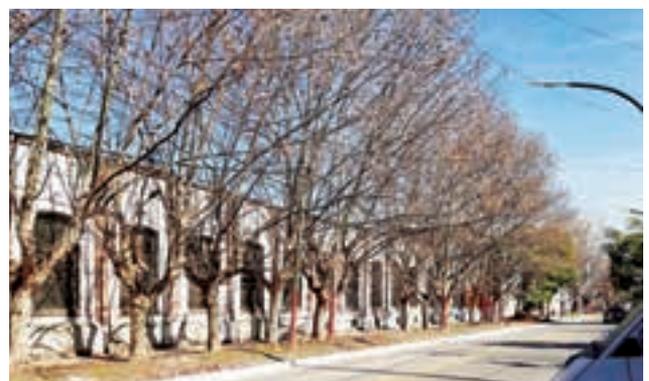
denominada C.E.P.I.L.E. (Cámara de empresarios parque industrial Lanús Este).

Hoy resulta necesaria la realización de obras de infraestructura básica: mejoras en calles de acceso e internas, recambio de carpetas asfálticas, veredas, arbolado, e iluminación led. También se deberá señalar correctamente el predio y se deberán poner en valor algunas fachadas de edificios, sobre todo en la calle general Deheza y en la Av. Alfonsín.

Un mejor polo industrial ayudará a radicar empresas que ofrecerán oportunidades laborales a los vecinos de los barrios lanusenses.



Interior del polo industrial



Frente sobre calle Gral. Deheza

1.3 ACUPUNTURA URBANA

1.3.1 Introducción

“Siempre tuve la ilusión y la esperanza de que, con un pinchazo de aguja, sería posible curar enfermedades. El principio de recuperar la energía de un punto enfermo o cansado por medio de un simple toque que tiene que ver con la revitalización de este punto y del área a su alrededor. Creo que algunas “magias” de medicina pueden, o deben, ser aplicadas a las ciudades, porque muchas de estas están enfermas, algunas casi en estado terminal. Así como la medicina necesita de la interacción entre médico y paciente, en urbanismo también es preciso hacer reaccionar a la ciudad. Pinchar un área de tal manera que ella pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas y en cadena. Es indispensable intervenir para revitalizar, hacer un organismo trabajar de otra manera”*

La acupuntura urbana consiste en actuar sobre zonas degradadas de manera puntual y a corto plazo, con el objetivo de afectar las zonas circundantes a largo plazo. La acupuntura urbana reclama el uso de la tierra para los vecinos y hace hincapié en la importancia del desarrollo de la comunidad a través de pequeñas intervenciones en el diseño de las ciudades que habitan. Se trata de intervenciones quirúrgicas que se pueden realizar rápidamente para crear un efecto expansivo en sus áreas de influencia. (Ver Figura 33)

Al sentar las bases de la acupuntura urbana el arquitecto y teórico social Marco Casagrande describió la ciudad como “un organismo pluri-dimensional, energético y sensorial; un ecosistema vivo”. Sobre ésta se pueden plantear operaciones puntuales que se corresponden con las llamadas intervenciones de acupuntura urbana, consistentes en corregir únicamente las deficiencias detectadas con actuaciones mínimas pero abarcativas.

La actuación que se debe llevar a cabo sobre estas áreas de intervención estratégicamente seleccionadas no debe ser invasiva, sino que debe tener una impronta que potencie sus características propias. A esta escala, la acupuntura urbana se presenta como una cura y como una solución a los espacios residuales conflictivos.

Varios han sido los precursores de esta forma de actuar sobre las ciudades. Podemos citar a: Sergio Fajardo en Medellín, Colombia y a Jaime Lerner, en Curitiba, Brasil. También podemos citar al argentino Jorge Mario Jáuregui, que en los últimos años destaca su participación como arquitecto y gestor del programa Favela Barrio, donde ha intervenido en más de 20 favelas trabajando en la comunicación, el transporte, el equipamiento y la calidad de los espacios públicos y edificios. Como antes se mencionó, Jáuregui también es el autor del primer reordenamiento del predio de ex - fabricaciones militares en Villa Jardín, hoy polo educativo Villa Jardín.

*Jaime Lerner, ACUPUNTURA URBANA, EDITORA RECORD RIO DE JANEIRO – SAO PAULO 2003



Figura 33: Proyecto para un edificio público multifuncional en favela Grotão, Paraisópolis, San Pablo.

Fuente: Alfredo Brillembourg & Hubert Klumpner - Urban-Think Tank



Núcleo de la intervención de urbanización en favela Campinho, en Rio de Janeiro.

Fuente: Jorge Jáuregui

El Municipio de Lanús es un territorio que se encuentra construido y consolidado casi en su totalidad, por lo que las intervenciones puntuales se transforman en las mejores herramientas urbanas para implementar. Como parte de las acciones de gobierno para mejorar el espacio público se han desarrollado una importante serie de pequeños proyectos que resuelven situaciones puntuales, pero cuyos alcances superan el área específica de intervención. Las siguientes imágenes ilustran algunas de ellas. (Ver Figura 34 y Figura 35)

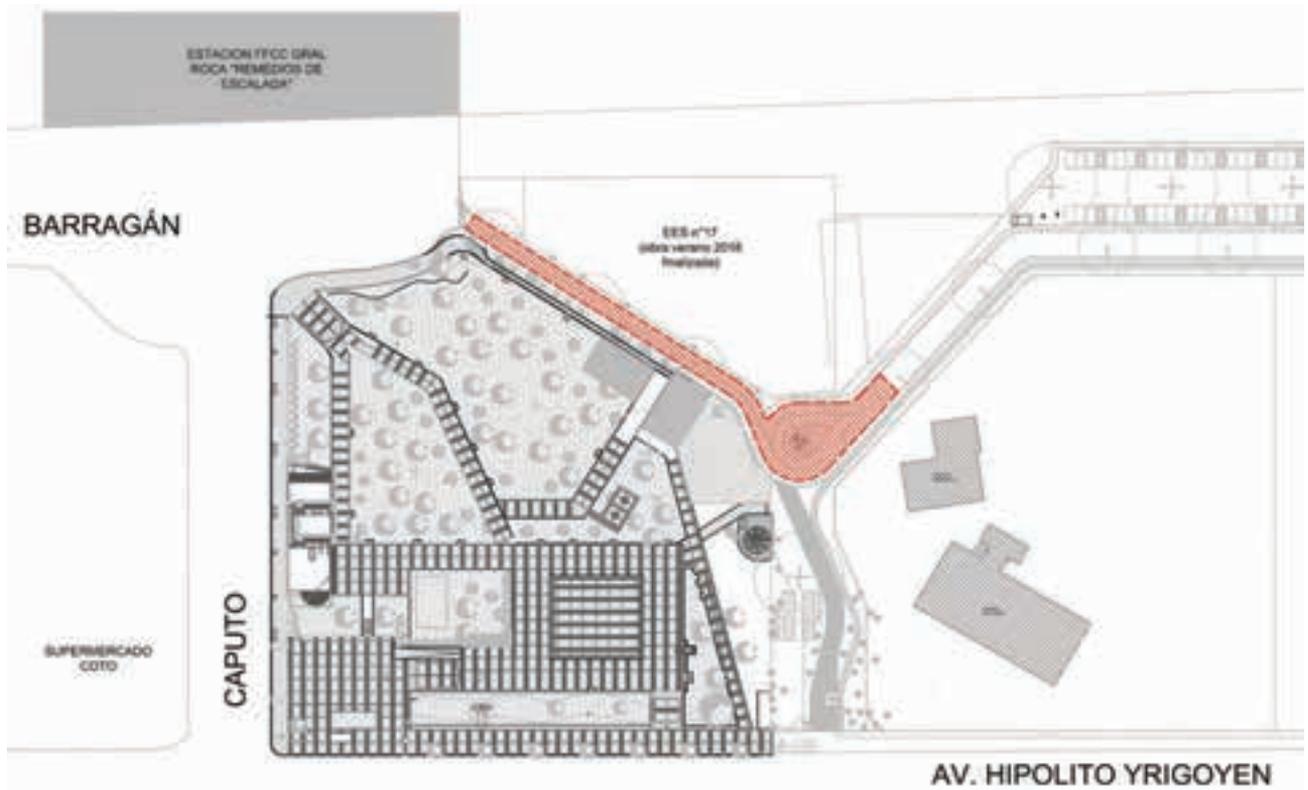


Figura 34: La pavimentación y mejora de la calle Barragán en la Estación de Remedios de Escalada ayudará a conectar y a calificar el espacio urbano.



Figura 35: Futura intervención en boulevard Remedios de Escalada de San Martín



Figura 36: Antes y después. La Ciudad de Buenos Aires a escala humana: Perú y Diagonal Sur, CABA.

1.3.2 Prioridad peatón y macro-manzanas

Otro caso particular de acupuntura urbana es la denominada prioridad peatón. La misma tiene como objetivo revitalizar el espacio público para las personas, privilegiando la circulación peatonal y el transporte público y restringiendo la circulación de vehículos, especialmente del automóvil particular. La prioridad peatón es implementada bajo la perspectiva de la sustentabilidad, incorporando una movilidad sostenible y ordenada. La renovación del espacio público bajo esta modalidad apunta además a revertir el deterioro y la degradación, potenciando la recuperación económica del área donde se implanta y el mejoramiento de las condiciones ambientales de los espacios vecinales comunitarios e históricos.

Los trabajos específicamente incluyen la ampliación de anchos de acera, la nivelación de veredas con calzadas, la incorporación de iluminación LED, la renovación del mobiliario urbano y la posible instalación de ciclovías. En muchos casos las tareas se pueden complementar con la recuperación de los frentes de los edificios más representativos del barrio con el objeto de poner en valor su patrimonio.

La Ciudad de Buenos Aires ha desarrollado de manera exitosa una serie de intervenciones en toda el área del microcentro que han aportado mejor calidad de vida al ciudadano. En la mayoría de los casos, estas áreas ganadas a la calle de uso vehicular, se han transformado en calles de prioridad peatón o de paso vehicular restringido. (Ver Figura 36)

En la ciudad de Lanús ya se han realizado algunas intervenciones mediante este procedimiento. Podemos resaltar la llevada a cabo en la centralidad de Remedios de Escalada Oeste, donde se han intervenido 7 cuadras que mejoraron sustancialmente el espacio urbano, integrando el comercio y haciendo más amena la caminata por la ciudad. (Ver Figura 37, Figura 38 y Figura 39)



Figura 37: Prioridad peatón en Remedios de Escalada oeste (Juan de Garay y Arturo Melo)

También resulta factible realizar intervenciones de prioridad peatón en otras áreas ubicadas en las centralidades a ambos lados de la estación Lanús, en los alrededores de la Av. 9 de Julio (lado Este) y del polo gastronómico de la calle Del Valle Iberlucea (Lanús Oeste). La implementación en estas estrategias debe estar finamente articulada con el ordenamiento de tránsito, dado que hoy son zonas altamente congestionadas y con calles perpendiculares de alto flujo vehicular. (Ver Figura 40)

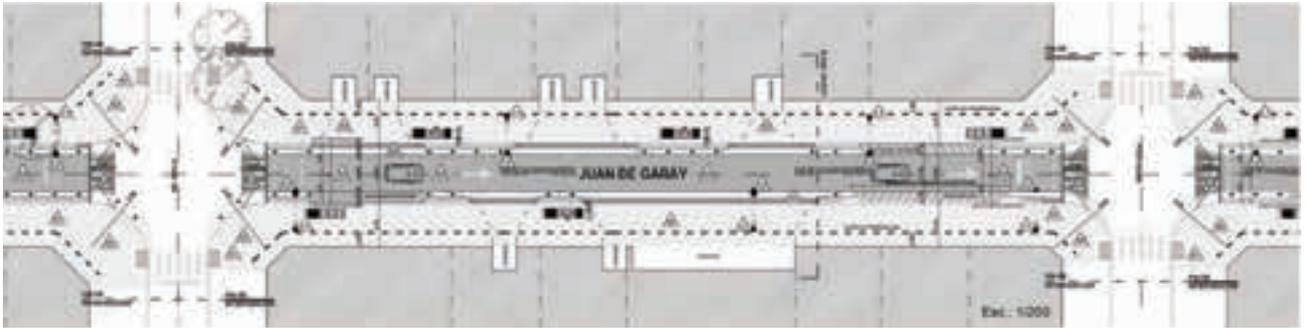


Figura 38: Prioridad peatón calle Cnel. Beltrán y Garay. Planta

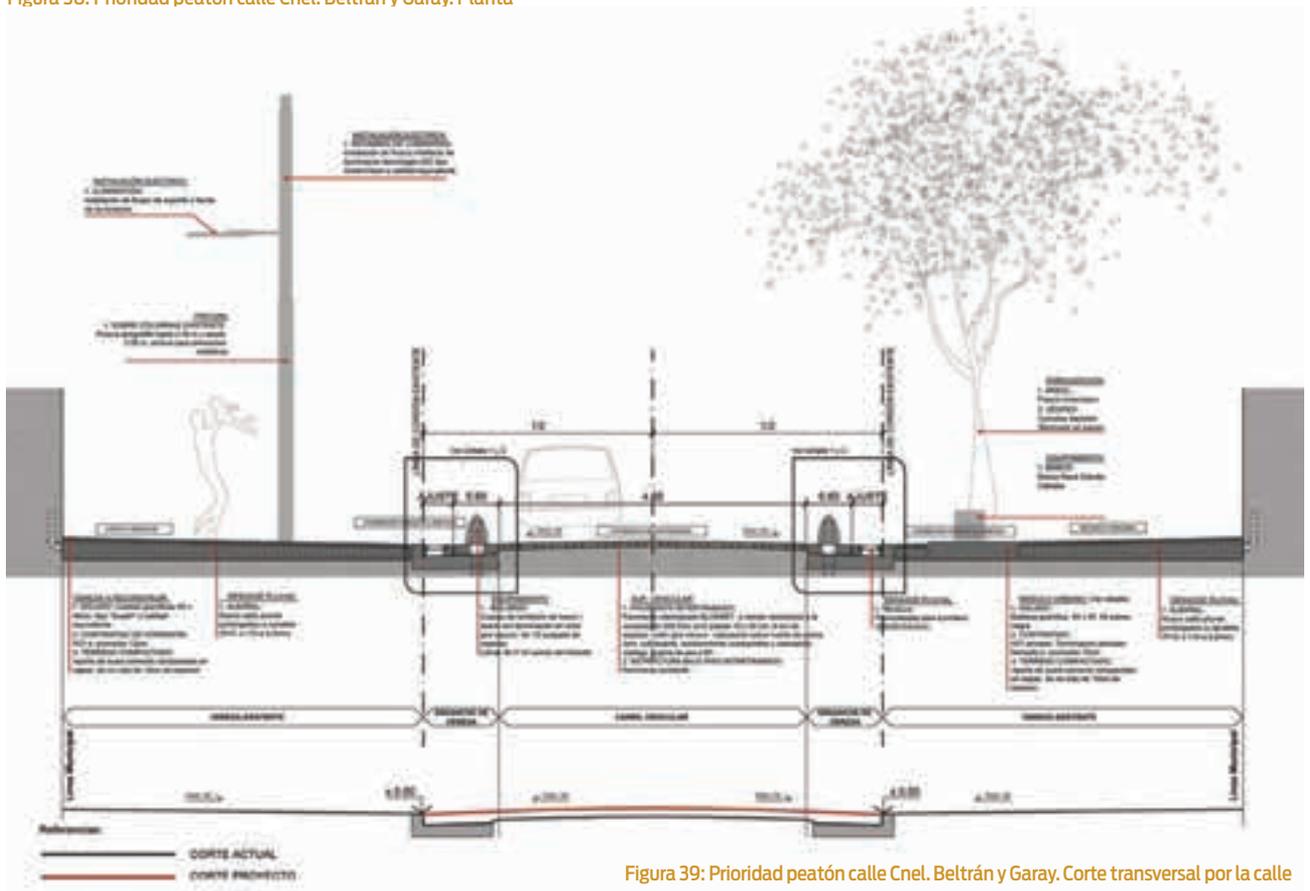


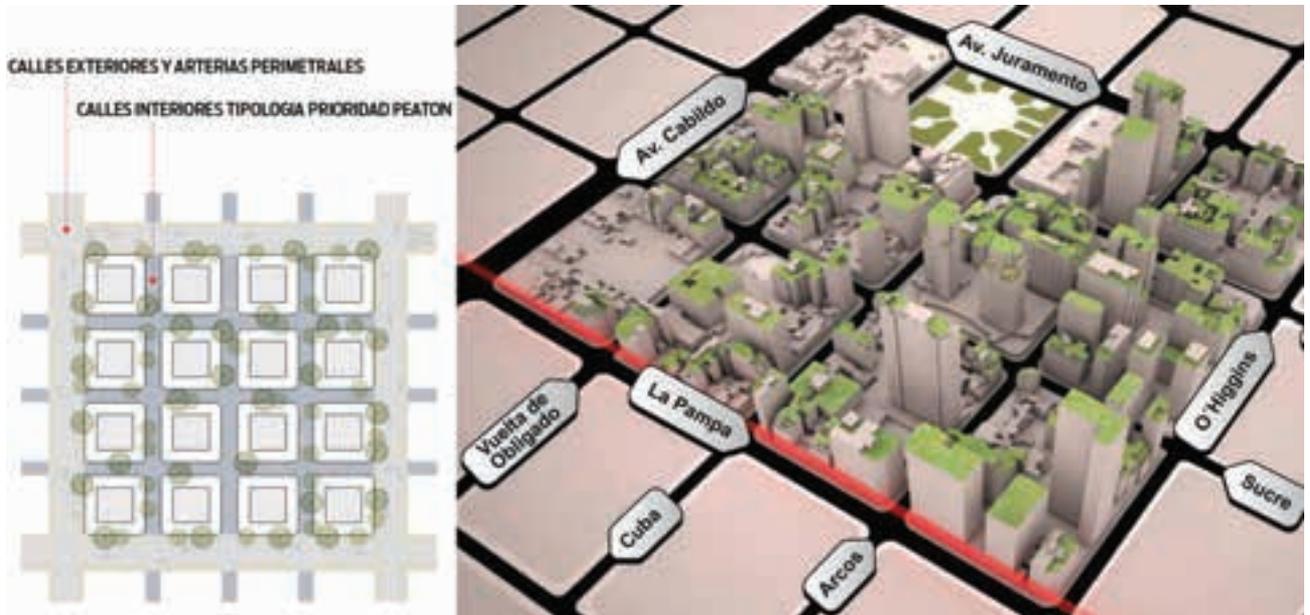
Figura 39: Prioridad peatón calle Cnel. Beltrán y Garay. Corte transversal por la calle

Otra forma estratégica de intervenir en la ciudad es mediante la creación de macro-manzanas en áreas de intensa actividad sobre las cuales se desee privilegiar el uso peatonal. Estas se generan a través del agrupamiento de manzanas adyacentes de características urbano-paisajísticas y ambientales homogéneas. Estos conjuntos están delimitados por calles importantes o avenidas perimetrales y dejan en su interior una trama de calles de prioridad para el peatón.

Podríamos decir que las macro-manzanas son un conjunto de varias manzanas atravesadas por calles de prioridad peatón. De esta manera, la manzana se transforma en una unidad sustentable de hábitat urbano respaldado por un sistema de calles transitables peatonalmente, con posibilidad de consolidar el verde público, la caminata y el intercambio social. Esta situación nos recuerda a los cortes de calle que se realizaban -hace ya muchos años atrás- con el fin de ganar la calle para albergar reuniones barriales. De alguna manera podemos decir que se trata de la legitimación del encuentro social.



Figura 40: Prioridad peatón en el Polo gastronómico Lanús Oeste y en la zona comercial Lanús Este (área central)



Ejemplo de macro-manzana y propuesta para el barro de Belgrano en la Ciudad de Buenos Aires

Entre los beneficios que traen aparejadas las macro-manzanas podemos enumerar la mejora de la calidad ambiental, la multiplicación de usos del espacio público, la disminución de la contaminación sonora, el incremento de la biodiversidad –si se incorpora arbolado– y la mitigación de la isla de calor. Su existencia también ayuda a reducir las infraestructuras de movilidad en vehículo privado a las mínimas imprescindibles, siempre y cuando no se ponga en riesgo la funcionalidad y organización urbana. (Ver Figura 41)

En Lanús también existen zonas con calles de menor densidad de usos –e inclusive relativamente aisladas– propicias para el paseo y/o la contemplación. Las áreas integrantes del pulmón verde metropolitano comprendidas por el barrio ferroviario las Colonias –con construcciones y viviendas típicamente inglesas– y el polígono de viviendas ubicado en Remedios de Escalada al Oeste de las vías del tren, parecieran favorables para crear verdaderos oasis urbanos llenos de vegetación y para consolidar lugares con un microclima único. (Ver Figura 42, Figura 43 y Figura 44)

El Municipio de Lanús es un territorio que se encuentra construido y consolidado casi en su totalidad, por lo que las **intervenciones puntuales se transforman en las mejores herramientas urbanas para implementar.**



Figura 41: Área Tribunales-Teatro Colón-Plaza General Lavalle en la Ciudad de Buenos Aires



Figura 42: Otros oasis urbanos dentro del Pulmón Verde Metropolitano, Remedios de Escalada



Figura 43: Oasis urbanos en Remedios de Escalada



Figura 44: Barrio ferroviario las Colonias en Remedios de Escalada

En ambos casos, las macro-manzanas contribuirán a crear “islas urbanas”, donde el ruido y la contaminación atmosférica se reducirán; la luz natural estará presente; el número de horas de confort térmico se incrementará por el efecto combinado de la vegetación, el agua y las características de los materiales; y se generarán nuevos paisajes sonoros con el juego de los niños, el canto de las aves, el caminar y las voces de la gente, pero sin el ruido de los autos.

El objetivo final de este estudio será la consolidación de un pequeño ecosistema que pueda ser tomado como **ejemplo de intervención urbana basado en la sustentabilidad del hábitat.**



LANÚS SIGLO XXI

Se sabe que el saber se ha convertido en los últimos decenios en la principal fuerza de producción, lo que ya ha modificado notablemente la composición de las poblaciones activas de los países más desarrollados.



1.1 INTRODUCCIÓN

Las áreas productivas del municipio han estado aisladas entre sí durante mucho tiempo, habiendo mantenido mayoritariamente vínculo y dependencia con actividades económicas radicadas en la Ciudad de Buenos Aires.

La falta de interacción entre las diferentes actividades de la vida cotidiana del municipio: Industria, educación, tecnología y servicios, ha sido una de las principales causas de la aislación, descoordinación y estancamiento en su desarrollo.

En la actualidad, la digitalización de los sistemas, la computación y la robótica han reconfigurado la distribución y el intercambio de los bienes y del conocimiento en el mundo, las relaciones sociales de producción, y el trabajo tal como lo conocemos.

“Se sabe que el saber se ha convertido en los últimos decenios en la principal fuerza de producción, lo que ya ha modificado notablemente la composición de las poblaciones activas de los países más desarrollados, y que es lo que constituye el principal embudo para los países en vías de desarrollo. En la edad postindustrial y postmoderna, la ciencia conservará y, sin duda, reforzará más aún su importancia en la batería de las capacidades productivas de los Estados-naciones. Esta situación es una de las razones que lleva a pensar que la separación con respecto a los países en vías de desarrollo no dejará de aumentar en el porvenir”¹

“... en los próximos 20 años, el mundo verá 80.000 millones de metros cuadrados de nuevos edificios construidos. Eso equivale al 60 por ciento de todo lo que existe actualmente, y el 38% será en China. Formando el futuro, lo que construyamos será crítico”²

Ante la incertidumbre de todo cambio de siglo, en sus aspectos sociales, económicos y urbanos, nos resistimos a creer que Lanús esté condenada a ser solo una ciudad dormitorio. Decidimos ordenar su crecimiento, promoviendo la instalación de industrias creativas y del desarrollo del conocimiento y la innovación.

Ya entrado el siglo XXI, y para configurar un circuito virtuoso para la interacción entre los actores que desarrollan actividades productivas en el Municipio, se propone crear áreas concentradoras de producción -tanto materiales como intelectuales- necesarias para mejorar y calificar la producción de bienes dispersos en ella ciudad y atraer nuevas actividades que posibiliten desarrollo económico en un marco de constantes cambios e incertidumbre.

Sin embargo, antes debemos actualizarnos, ordenarnos y educarnos acerca de como instrumentar estos cambios de procedimientos y como enfrentar los nuevos paradigmas. Es por eso que el marco de la UCPEL 2030 (Unidad de Coordinación Plan Estratégico Lanús 2030) se han firmado convenios de implementación de objetivos de desarrollo sustentable y se ha comenzado a abrir Lanús al país y al mundo.

Como respuesta urbana a la necesidad de crear estas áreas específicas para el desarrollo de trabajos calificados y atraer inversiones, se propone la creación de distritos especiales y áreas de nuevos desarrollos:

- > Distrito creativo en Valentín Alsina
- > Distrito del Conocimiento en Remedios de Escalada
- > Costanera Alsina

El municipio promoverá la interacción entre centralidades existentes, polos productivos y nuevos distritos, facilitando la comunicación tanto física como administrativa e intentando contribuir a la organización del trabajo y del conocimiento en la relaciones intra y extra-municipio (nacionales e internacionales). De esta manera se creará un círculo virtuoso que nos podrá ayudar a configurar un futuro más digno y con mejor calidad de vida para todos. (Ver Figura 1)

1.2 AGENDA 2030

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para transformar nuestro mundo, que incluyen desde la eliminación de la pobreza, hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente, o el diseño de nuestras ciudades.

En el Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), de periodicidad anual, se proporciona un panorama general de los esfuerzos realizados hasta la fecha para su aplicación en todo el mundo, subrayando las esferas de progreso y las esferas en las que se deben tomar más medidas para garantizar que nadie se quede atrás. (Ver Figura 2)

A la vista de los 17 Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS), plan maestro de la ONU para lograr un mundo más feliz y saludable para 2030, uno puede preguntarse: ¿cómo puedo incorporar estos objetivos en mi día a día?³

1. La condition postmoderne: rapport sur le savoir. (La condición postmoderna. Informe sobre el saber). Jean-Francois Lyotard en el informe sobre el estado del saber a la Universidad de Quebec, Canadá, (Les Éditions de Minuit, 1979) / 2. "En la práctica" Paul Hyett ex presidente del RIBA, Columna en WAFN, 24 de abril de 2019./ 3 Fuente. <https://www.onu.org.ar/agenda-post-2015/>



Figura 1: Plano mostrando la interacción entre de las zonas industriales y de producción de conocimiento



Figura 2: Objetivos de desarrollo sostenible
Fuente: ONU

1.3 UCPEL 2030 (UNIDAD DE COORDINACIÓN PLAN ESTRATÉGICO LANÚS 2030)

Los nuevos escenarios urbanos y los desafíos del siglo XXI imponen nuevos paradigmas globales que exigen que las ciudades se piensen con perspectiva de desarrollo.

Las transformaciones económicas, políticas y sociales, tales como la demografía, la actividad económica, el desarrollo urbano, el ordenamiento vial, la cultura y el desarrollo institucional, que están profundamente vinculadas con el crecimiento, imponen enfrentar las crisis y planificar soluciones para enfrentar los nuevos desafíos sustentados en las oportunidades y fortalezas propias.

El Partido de Lanús celebrará en el año 2019 los 75 años de su creación. Ello impone actualizar planes y proyectos, utilizando las mejores técnicas y tecnologías y contando con la necesaria participación ciudadana. Es la misión de la UCPEL 2030 asesorar y asistir al Sr. Intendente en la elaboración, implementación, actualización y seguimiento del Plan Estratégico del Partido de Lanús en la Provincia de Buenos Aires, en el marco de las políticas y lineamientos generales propios de la planificación estratégica del Partido, de la Provincia y de la Nación.

Son objetivos de la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico 2030, establecer relaciones y coordinar acciones con organismos públicos y privados e instituciones comunales, regionales, provinciales, nacionales e internacionales, a efectos de posibilitar la obtención de diagnósticos de situación y evaluación de gestión, estados futuros previsibles y propuestas que comprendan proyectos y programas, confrontando con un sistema de indicadores que permita el seguimiento de los mismos.

La UCPEL 2030 también tiene a su cargo coordinar el Registro de Entidades representativas del Partido de Lanús de la Provincia de Buenos Aires, cuyos objetos estén vinculados con el quehacer del trabajo, la producción, la religión, la cultura, la educación, los deportes, la política y de otras organizaciones no gubernamentales en el Municipio.

1.3.1 Implementación de ODS en Lanús

El Municipio de Lanús y el Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales de la Presidencia de la Nación firmaron un convenio de cooperación en el marco de la “Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

El Convenio de Cooperación tiene por finalidad entablar acciones de vínculo y cooperación que permitan la localización y adaptación de los planes ejecutivos y objetivos estratégicos de la gestión a las metas de Desarrollo Sostenible.

Este significativo avance se orientará hacia la implementación de indicadores y adaptará los ejes y lineamientos de gestión y del Plan Estratégico de Lanús con visión 2030 en concordancia con las metas establecidas en el ámbito Nacional y Provincial.

1.3.2 Incorporación de Lanús al CIDEU

El CIDEU (Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano), con sede en Barcelona, fue fundado hace 25 años con el objetivo de lograr un crecimiento a partir de la elaboración y planificación de estrategias y metodologías para el desarrollo urbano. Hoy está compuesto por 124 ciudades, entre las cuales están: Buenos Aires, Barcelona, Montevideo, Asunción, Santiago de Chile y La Plata. A esta lista, recientemente se ha incorporado Lanús.

“Agradezco a las autoridades del CIDEU por la incorporación de Lanús a esta red Iberoamericana. Vamos a seguir trabajando en la elaboración del plan estratégico con Lanús como ciudad policéntrica, con visión al 75 aniversario que ocurrirá en 2019”.¹

1.3.3 Acuerdos de cooperación internacional, acuerdos multilaterales y bilaterales: Changzhou (China) y Santiago (Chile)

Luego de un intercambio de cooperación bilateral entre las ciudades de Lanús, (Argentina) y Changzhou (China), que llevó adelante la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico Lanús 2030, se firmó un acuerdo con dicha ciudad, de la República Popular China para consolidar y desarrollar relaciones de amistad entre las distintas áreas de interés común. (Ver Figura 3)

Este entendimiento permitirá promover la cooperación entre los pueblos de las dos ciudades, los intercambios económicos y comerciales, la cooperación científica y técnica, e incrementar las relaciones en los campos de la educación, deportes, la cultura, el turismo y la salud.

Durante el segundo semestre del año 2019, se prevé la visita de una delegación oficial con autoridades de la ciudad de Changzhou a Lanús, a efectos de avanzar en protocolos específicos. Este avance es muy auspicioso, dado que forma parte de los lineamientos estratégicos de Lanús y se enmarca en los ejes del Plan Estratégico Lanús 2030 con vistas al 75º aniversario de la ciudad, que se celebrará en el año 2019. “Tenemos que abrir Lanús al mundo, y mostrar lo que hacemos”, señaló el intendente de Lanús, Néstor Grindetti.

¹ Fuente: Palabras del director ejecutivo de UCPEL 2030, Dr. Marcelo Sanoner, por la incorporación de Lanús al CIDEU.



Figura 3: Vista de la ciudad de Changzhou, en la provincia de Jiangsu, China.



Figura 4: Parque Araucano, comuna de Las Condes, Santiago de Chile.

Changzhou, está ubicada en el sur de Jiangsu, limita con la capital provincial de Nanjing, y se encuentra próxima a la ciudad de Shanghai. Es una ciudad milenaria, con un importante desarrollo cultural e industrial, y es sede de la Universidad de Changzhou, así como también de su Instituto Tecnológico, entre otros centros de investigación. Su población (incluyendo el área metropolitana) alcanza los 4.500.000 habitantes.

Changzhou ha sido premiada con diferentes reconocimientos como una de las mejores ciudades Chinas en el desarrollo de ciencia y tecnología, ocupando el primer lugar en dicho país en el año 2009/2010 al recibir el premio “First Place of Chinese Cities with Best Government Innovation Competition” y “2010 China Technology Innovation City”.

También, luego de un intercambio de cooperación bilateral entre las ciudades de Santiago de Chile y Lanús, que llevó adelante la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico Lanús 2030 a partir del Congreso CIDEU celebrado en Santiago en Abril de 2019, se firmó un acuerdo con dicha ciudad para también consolidar y desarrollar relaciones entre las distintas áreas de interés común.

Santiago es la capital de la República de Chile y de la Región Metropolitana de Santiago. Siendo el principal núcleo urbano del país y de su área metropolitana, su población total alcanza los 6.100.000 habitantes. (Ver Figura 4)

La ciudad alberga los principales organismos administrativos, comerciales, culturales, financieros y gubernamentales del país y es sede de la CEPAL. Además en ella se encuentran ubicadas las casas centrales de las principales universidades del país: Universidad de Chile (UCh), Universidad de Santiago (USaCh), Universidad Católica (UC), Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación (UMCE) y la Universidad Tecnológica Metropolitana (UTEM).

1.4 DISTRITO DE LA INNOVACIÓN

La visión contemporánea reconoce que el conocimiento es la fuente más eficaz de innovación. El Conocimiento no genera valor y riqueza por medio de su transformación en información, sino que crea valor añadido en los productos y servicios en cuyo proceso de creación y transformación participa.

El conocimiento va más allá de la mera información. La información son datos que se procesan buscando una utilidad general, mientras que el conocimiento es un conjunto de métodos, procedimientos, y resoluciones sistémicas a los problemas; significa, entre otras muchas cosas, el “Know-how” (el saber hacer), o saber usar el conjunto de medios o herramientas para producir a su vez, más conocimiento o productos y servicios con un valor intelectual agregado, útil y cuantificable para la sociedad.

Creemos que el municipio debe fomentar la atracción y concentración de actividades basadas en el desarrollo de la innovación y del conocimiento como forma de aportar desde el Estado a un mejor desarrollo económico y calidad de vida en general.

Para la creación del **Distrito de la Innovación** hemos seleccionado un área con gran potencial, ubicada estratégicamente sobre la avenida Hipólito Irigoyen, entre las estaciones de Lanús y Remedios de Escalada. La avenida es el corredor sur y funciona como eje estructurante, vinculando la Ciudad de Buenos Aires, Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora. (Ver Figura 5 y Figura 6)

En esta situación urbana tenemos como ancla el pulmón verde Metropolitano. Ambas áreas actuarán con un par de fuerzas que se potenciarán y se complementarán en la búsqueda de un Lanús más moderno, sostenible y de caras al futuro.

Tenemos que abrir Lanús al mundo,
y mostrar lo que hacemos.



Figura 5: Esquema de ubicación mostrando el Distrito de la innovación del lado izquierdo y el pulmón verde Metropolitano del lado derecho.



Figura 6: Accesibilidad al Distrito de la Innovación

Vista aérea con el Distrito de la innovación del lado izquierdo y el pulmón verde Metropolitano, del lado derecho.





Entre las virtudes de la ubicación del distrito se destacan:

- >Excelente accesibilidad: dos estaciones de ferrocarril y muchas líneas de colectivos sobre Avenida Hipólito Irigoyen.
- >Accesibilidad directa desde zona sur de CABA desde nuevo puente olímpico.
- >Frente al único espacio verde de importancia metropolitana (Pulmón Verde Metropolitano), con un área de influencia de más de un millón de personas.
- >Ancla académica constituida por Universidad Nacional de Lanús (UNLA).
- >Cercana al polo gastronómico de Lanús Este.
- >Lindante al área comercial de Remedios de Escalada.

El área seleccionada hoy se encuentra casi completamente ocupada; sobre Hipólito Irigoyen encontramos servicios que se podrían situar en zonas más adecuadas.

En esta franja propiciamos liberar el perímetro en las construcciones, con el objeto evitar las medianeras y de hacer permeable la relación con el pulmón verde, interrelacionando visualmente la Ciudad con el parque. También se deberán incorporar espacios verdes en retiros sobre Hipólito Irigoyen y sobre las vías.

Estará dirigido a promover la realización edificios de oficinas y hotelería para empresas y/o institucionaes académicas. Para eso, desde el gobierno municipal se incentivará el agrupamiento parcelario, incrementando

la capacidad constructiva y la altura, que se establecerá en 80mts. más servicios. También se restringirá el ancho máximo de las construcciones en el sentido paralelo a la avenida Hipólito Irigoyen para evitar la generación de pantallas urbanas hacia el parque. (Ver Figura 7 y figura 8).

Respecto al tipo de actividad a incluir y a beneficiar desde lo impositivo, se propiciará la instalación de empresas que desarrollen:

- >Inteligencia artificial
- >Robótica avanzada
- >Tecnología informática
- >Vehículos autónomos
- >Desarrollo de internet
- >Nanotecnología
- >Alta tecnología
- >Estudios relacionados con las carreras desarrolladas en la UNLA

En la franja ubicada entre la avenida y la calle del Valle Iberlucea también se fomentará a construcción de oficinas y viviendas, pero de menor altura, manteniendo el criterio de perímetro libre o semi-libre con retiro de espacio verde.

De esta manera, el Municipio calificará un área hoy degradada, integrando el Distrito de la Innovación y el pulmón verde (sostenibilidad), ambos pilares para el desarrollo del futuro de Lanús.



Figura 7: Vista del Distrito de la Innovación del el Pulmón verde Metropolitano



Figura 8: Avenida Hipólito Irigoyen en el tramo del Distrito de la Innovación

1.5 COSTANERA ALSINA

Hace 30 años, cruzar el Riachuelo no era una situación agradable. Los olores emanados por el agua, las barcazas hundidas, los desperdicios flotantes y la falta de vegetación hacían pensar que la situación era inmodificable. Sin embargo, las cosas han cambiado.

El problema de la contaminación en los países en vías de desarrollo no es exclusivo de la Argentina. Los ríos estructurantes de varias ciudades: río Chicago, (Chicago), Támesis (Londres), y el Ganges (en esta caso estructurante de parte de un país como la India), han sufrido importantes procesos de contaminación producto de los desechos industriales y de sistemas cloacales deficientes y sub-dimensionados.

En 1885, la contaminación del Río Chicago, en EEUU, contribuyó a la propagación de fiebre tifoidea y cólera. Ya en 1900 se decidió invertir el curso con una megaobra de ingeniería, incorporando aguas del lago Michigan y dirigiendo estas aguas junto con las propias del río hacia un canal sanitario. Hasta 1980, el agua del río Chicago continuó sucia hasta la realización de obras más importantes llevadas a cabo en la década del 90. Otro caso famoso es el del Támesis, registrando en 1858 un evento conocido como “el gran hedor” del Támesis, uno de los ejemplos más extremos de contaminación de cursos de agua con aguas residuales. Este hecho dio lugar poco después al inicio de la construcción del sistema de

alcantarillado de Londres. Fue la revolución industrial la que consolidó la contaminación como un problema medioambiental. (Ver figura 9)

Si bien estos casos representan ejemplos exitosos, mucho tiempo ha pasado hasta poder disfrutar de ambos cursos como podemos hacerlo hoy. En nuestro país, la desidia, la falta de medidas efectivas, el desinterés gubernamental histórico por la temática ambiental y problemas de desarrollo han devenido en una modificación muy lenta del statu quo.

“En los países subdesarrollados que han experimentado procesos de industrialización, por lo general, existe un alto grado de urbanización. En estos casos, dentro de los cuales se encuentra Argentina, los problemas urbanos más serios surgen de dos factores fundamentales. Por un lado, el cambio sustantivo (globalización, crisis del Estado de Bienestar, extinción de las políticas de industrialización) operado en un contexto en el cual se han desempeñado las ciudades durante décadas, que conlleva a traumáticos procesos de ajuste; y por el otro la gestión de formaciones urbanas sumamente complejas [megaciudades].”¹

¹Fuente: “Patrimonio Industrial del Riachuelo: Aportes desde la economía urbana para su revitalización. Autor: Germán Leva (Introducción. IV Coloquio Latinoamericano sobre Rescate y Preservación del Patrimonio Industrial, Universidad Nacional de Quilmes.



Figura 9: Caricaturas publicadas en la revista satírica Punch de 1855 y 1858 sobre la contaminación del río Támesis (El "Gran Hedor" de Londres, verano de 1858)

En nuestro caso, si bien se vienen desarrollando tareas desde hace varias décadas, no fue sino hasta el fallo de la Corte Suprema de Justicia "MENDOZA Beatriz Silvia y Otros C/ ESTADO NACIONAL y Otros S/ Daños y Perjuicios (daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza -Riachuelo)" donde se aceleraron los procesos de descontaminación y se creó ACUMAR. (Ver figura 10)

Al actual ritmo de los trabajos, todavía tendremos que esperar bastante tiempo para notar un cambio que pueda ser considerado aceptable para legalizar la navegación y la pesca deportiva. No obstante en la cuenca alta y media, hoy existe presencia de diferentes especies de peces. Esta presencia se da como excepción en la cuenca baja.

También ha aumentado la vegetación (podemos verla ocasionalmente en la margen Norte al cruzar el puente Pueyrredón) con presencia de algunas plantas flotantes. Por último, el mayor avistaje de aves es también dato para creer en el aumento de la población de peces, dado que muchas de estas especies se alimentan de ellos.

En el recientemente promulgado Código Urbanístico, la ciudad de Buenos Aires promueve la renovación urbana del área de Pompeya cercana al Riachuelo y al puente Alsina y a los sectores cercanos al puente Pueyrredón y al Puente Victorino de la Plaza, ambos vinculantes entre la CABA y Avellaneda. (Ver figura 11)

Esta situación, en coincidencia de las políticas urbanas promovidas por la CABA, propicia la creación de un nodo o portal entre ambas costas que permita una mejora urbana de calidad; una mejora y concentración del equipamiento; el desarrollo de viviendas, ya sea por parte del estado como de privados; una transición de la trama urbana y una modificación de la altura de las zonas cercanas a estos nodos. (Ver figura 12)

En la actualidad, el municipio, conjuntamente con la Ciudad de Buenos Aires, se encuentran realizando trabajos para afianzar los vínculos entre ambas riberas con el objeto de ordenar el proceso de estabilización de la mancha urbana y generar equidad socio-territorial en ambas márgenes.

Para el margen de Lanús proponemos no propiciar más la radicación de industrias (mucho menos industrias contaminantes) sobre el borde del Riachuelo y concentrar las nuevas en el polo industrial de Lanús Este y en el polo curtidor. La modificación urbanística también implicará la promoción de áreas de desarrollo habitacional con una zona de amortiguación verde que, conjuntamente con el camino de sirga, consolidarán una franja a todo el largo de gran parte de la costa (tramo de 1500 metros).

Algunos de los proyectos existentes para el área propician en el vínculo peatonal entre ambos lados de la Avenida Remedios de Escalada de San Martín, dado que el alto tránsito provoca el aislamiento del barrio. (Ver figura 13)

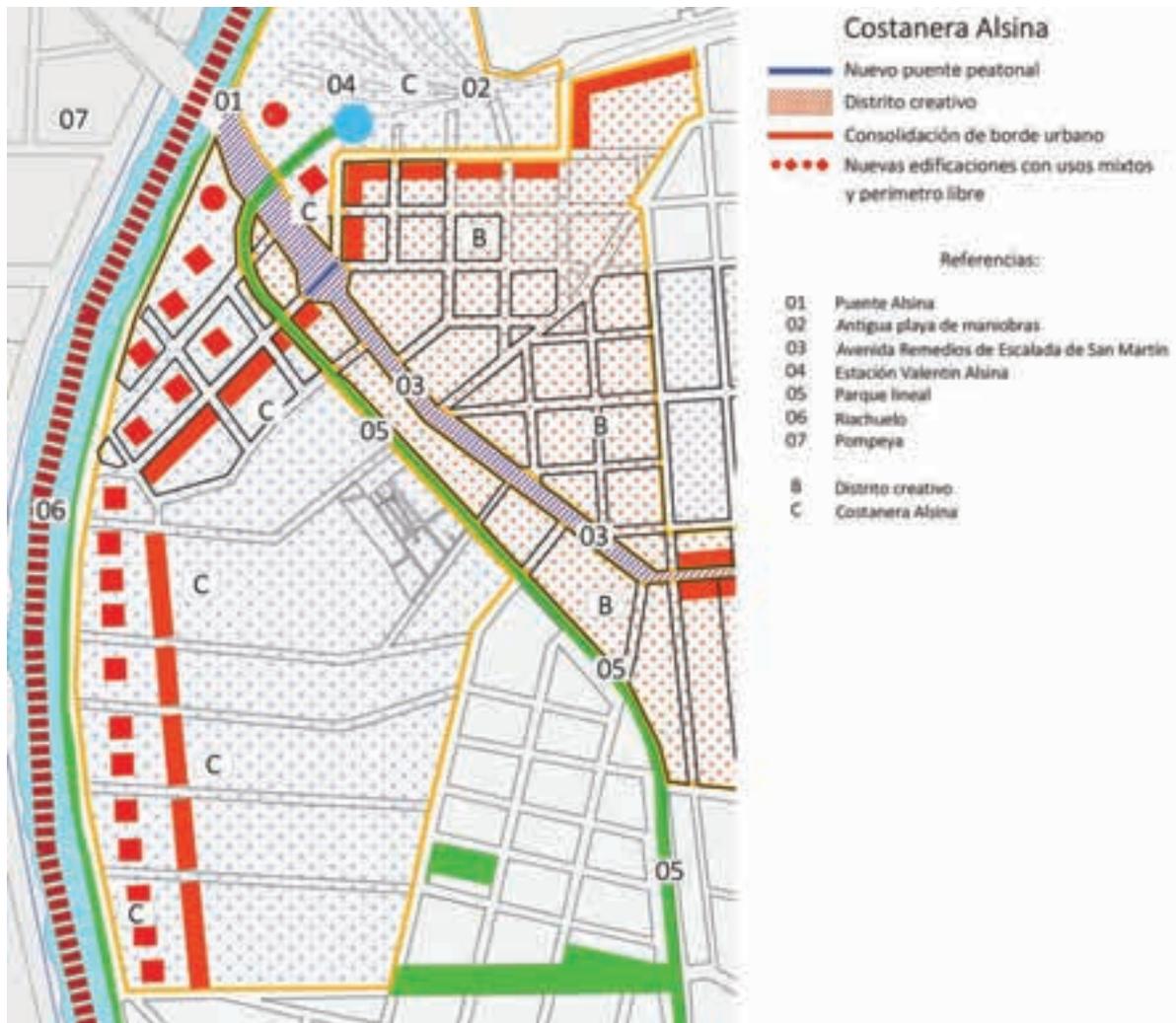


Figura 12: Nodo Riachuelo en el portal Valentín Alsina-Pompeya

Otros tratan sobre la incorporación de nuevos programas y modificaciones urbanísticas más profundas.

Uno de los trabajos más interesantes realizados es el del estudio MSGSS, donde se plantea una zona de amortiguación de la trama genérica (manzanas típicas con lotes pequeños y medianos, y edificios entre medianeras), a zonas donde se interrumpe esta trama, dando paso a áreas de consolidación de frente urbano y a liberación de tipologías exentas rodeadas de parque y espacios verdes. (Ver figura 14 y figura 15)

En las figuras 14 y 15 podemos ver también un esquema general en corte transversal por el Riachuelo y croquis aéreos mostrando las posibles intervenciones. En este caso, simétrico en ambas márgenes, se podría lograr la creación de un importante nodo que pudiera producir unidad y compatibilidad de usos.



Figura 13: Proyecto de puente sobre Remedios de Escalada de San Martín.
Fuente: "Asentamiento Barrio Puente Alsina, Partido de Lanús" M. Bracca; C. Rojas Collinwood; M. E. García; S. Demicheli.

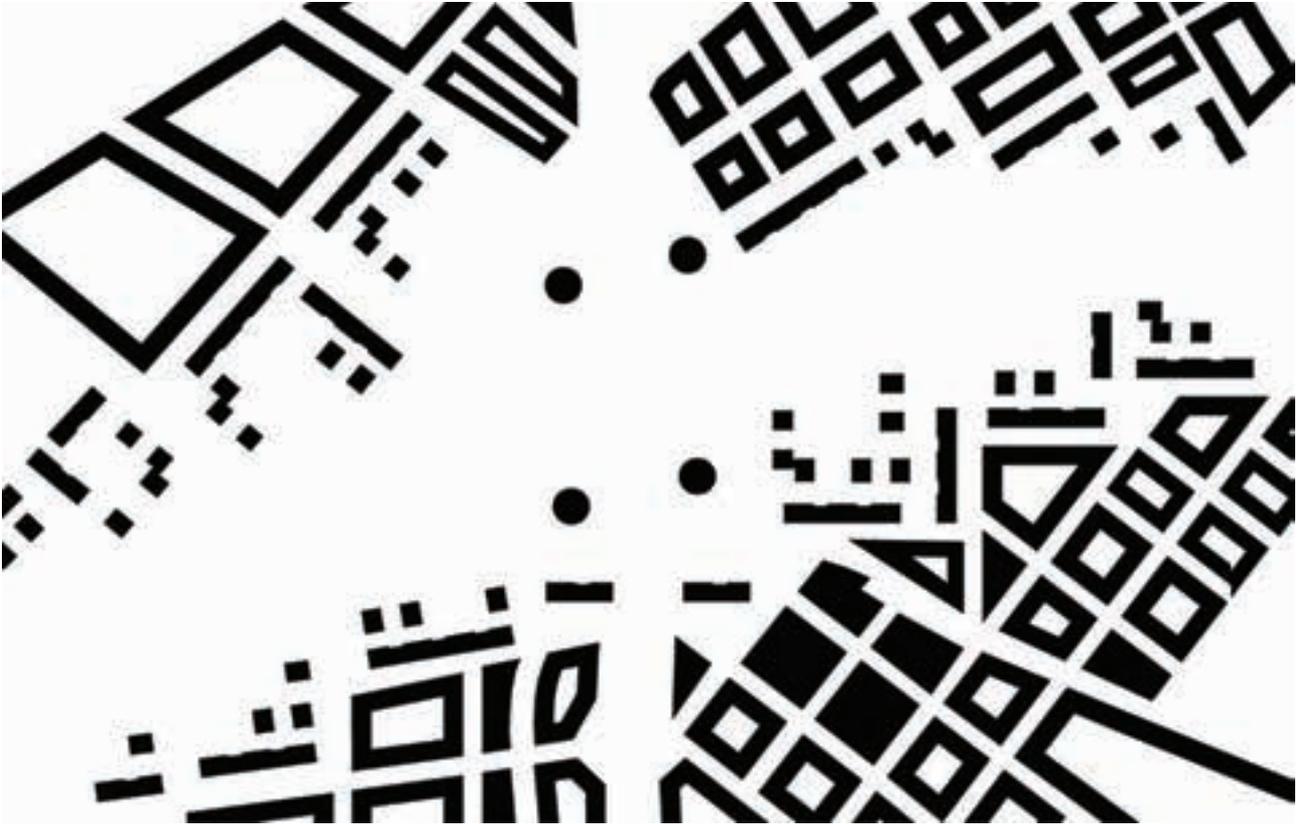


Figura 14: Esquema de llenos y vacíos en el nodo Valentín Alsina-Pompeya.
Fuente: Estudio MSGSSS

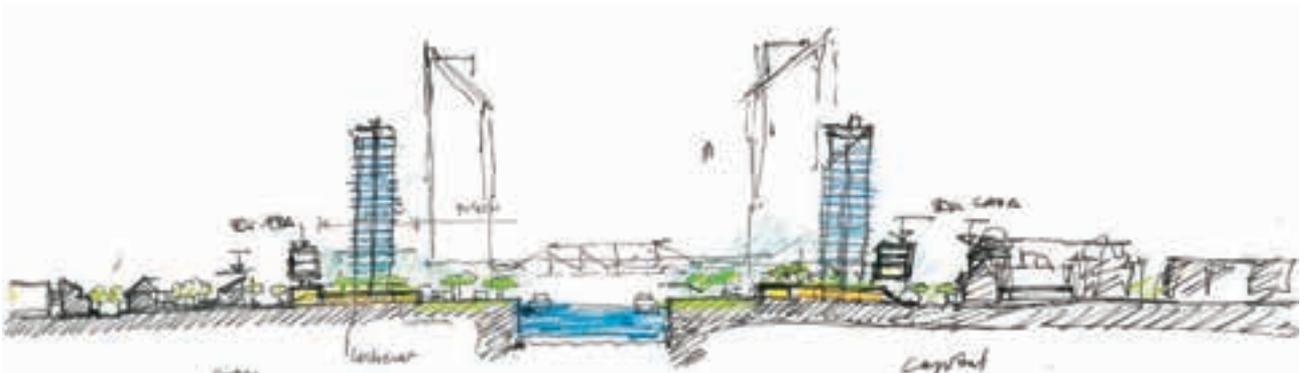


Figura 15: Corte transversal por Riachuelo.
Fuente: Estudio MSGSSS

La refinación de estas ideas generales deberá incluir la incorporación y la readecuación de barrios y asentamientos precarios consolidados parcialmente y la reubicación de algunas unidades en los bordes de éstos. (Ver figura 17)

Dentro del área cercana al puente, el asentamiento Barrio Puente Alsina comenzó a consolidarse a mediados de la década del 90 cubriendo en la actualidad de una superficie de aproximadamente 5 hectáreas. (Ver figura 16)

En estos casos, el esquema general deberá negociar su geometría, sus límites y su impacto, tanto como con estas preexistencias urbanas de importancia, como con otros edificios de valor patrimonial que pudieran desarrollarse en la trama existente.

Otro caso de intervención en la zona (a un poco más de 1 km. de la costa) se trata del proyecto Nuevo Valentín Alsina, donde en el lote de la ex fábrica Campomar se realizará un gran conjunto de viviendas de 250.000 m². Se tratará de un sistema integrado de usos residenciales, comerciales, comunitarios y educativos que posibilitará la creación de un foco de trascendencia social para toda el área de Valentín Alsina. (Ver figura 18)

Es posible que en el estrado de avance actual del saneamiento del Riachuelo y de sus márgenes todavía no podamos visualizar la Costanera que queremos. Pero, seguramente, en diez, quince o veinte años podremos disfrutar del curso a agua y hasta navegarlo, como lo han podido hacer otras ciudades y países.

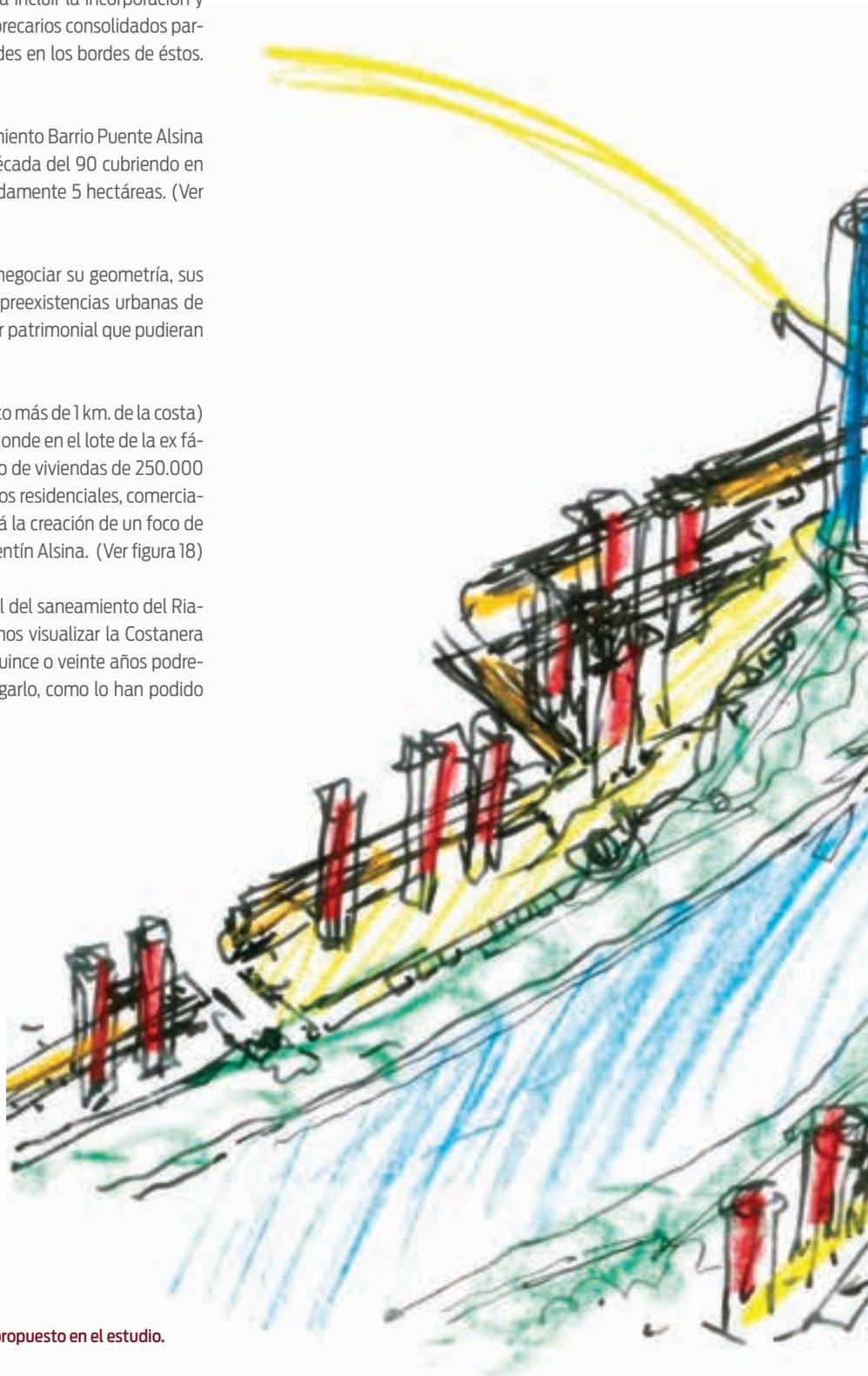


Figura 16: Perspectiva aérea del ordenamiento propuesto en el estudio.
Fuente: Estudio MSGSSS

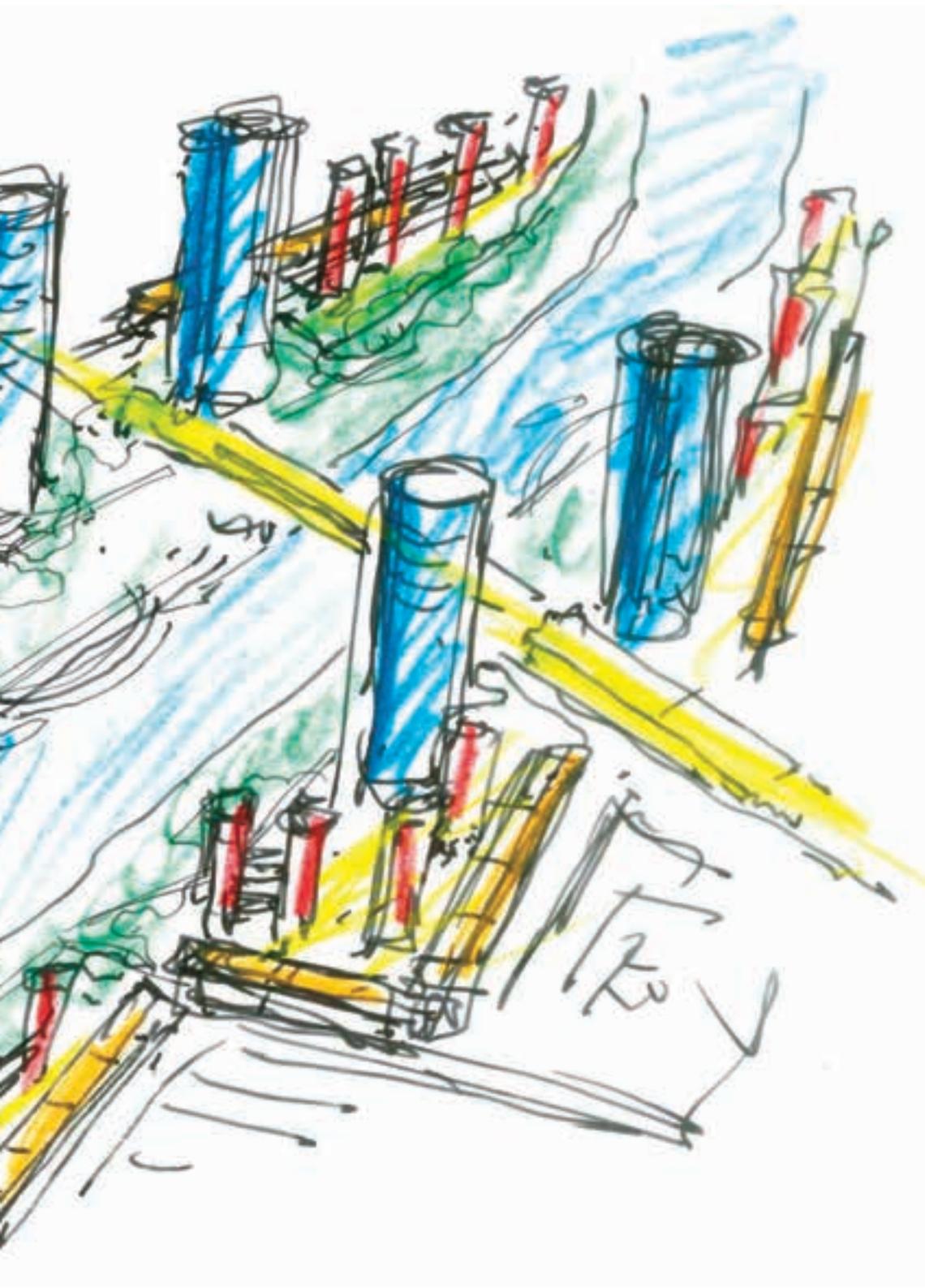




Figura 17: Barrio Puente Alsina y croquis de ordenamiento del asentamiento.



Figura 18: Proyecto Nuevo Valentín Alsina en terrenos del de la ex – fábrica Campomar.
Fuente: Converti /De Marco/ Arquitectos. OFICINA URBANA



Figura 19: Imagen del plan Maestro de la Expo-2023 en Buenos Aires, a llevarse a cabo en el predio de Tecnópolis, Villa Martelli, partido de Vicente López.

1.6 DISTRITO CREATIVO

La ciudad de Buenos Aires se convirtió en la primera Ciudad del Diseño de la UNESCO cuando fue seleccionada el 24 de agosto de 2005. Sus industrias creativas y la colaboración entre las esferas privada y pública, han sabido consolidar la energía y la innovación del ámbito del diseño para desarrollar iniciativas a nivel local, regional e internacional.

“La ciudad no sólo ha diversificado su potencial de crecimiento económico, sino que también ha movilizado un vasto abanico de agentes involucrados en la construcción de una de las escenas del diseño más activas y dinámicas de América latina.”

“Crisol de historias, pueblos y situaciones, la ciudad de Buenos Aires ha capturado la esencia de la diversidad y de la creatividad para desarrollar una de las industrias del diseño más sanas y más productivas del continente sudamericano.”

El 15 de Noviembre de 2017 la Ciudad volvió a ser elegida, esta vez para albergar la Expo 2023, una exposición internacional especializada cuyo lema será: “Ciencia, innovación, arte y creatividad para el desarrollo humano – Industrias creativas en la convergencia digital”.² El evento se llevará a cabo en el predio de Tecnópolis, actualizando toda su estructura edilicia, su accesibilidad y su entorno inmediato.

Según SINCA (Sistema de Información Cultural Argentino), las industrias creativas representan más del 3% del PBI de la Argentina. El diseño, la edición de libros y la producción audiovisual fueron los sectores con mejor desempeño en 2016, según la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

Este tipo de actividad, también denominada “economía naranja” es el conjunto de actividades organizadas y articuladas que permiten que las ideas se transformen en bienes y servicios culturales, y cuyo valor está determinado por su contenido de propiedad intelectual.

Lanús también necesita desarrollar sus industrias creativas. Pero para eso debe crear las condiciones propicias: promover la adaptación de usos de estructuras existentes para albergar actividades relacionadas con estas industrias, exenciones impositivas y actualización de normativas en general. El objetivo es desarrollar un “Distrito Creativo”, generando valor agregado a industrias ya consolidadas como la industria del cuero y la metal-mecánica- y las nuevas industrias relacionadas con el diseño industrial, la impresión 3d, etc. Se tratará de integrar una comunidad física en la que los actores de los distintos campos creativos se puedan potenciar entre sí. (Ver figura 19)

1. Fuente: www.unesco.org/new/es/culture/themes/creativity/creative-cities-network/design/buenos-aires/ 2. Fuente: <http://expo2023argentina.com.ar>



Figura 19: Distrito creativo

Lanús también necesita desarrollar sus industrias creativas. Para eso debe **crear las condiciones propicias: promover la adaptación de usos de estructuras existentes para poder albergar actividades relacionadas con las industrias basadas en la creatividad.**



Figura 20: Antiguo espacio industrial re-utilizado como espacio de trabajo para la Secretaría de Desarrollo Humano de Lanús

De esta manera el Municipio promoverá el desarrollo económico que se fundamentará en la generación del campo creativo. Las ideas y la transformación de las mismas en productos, ya sean físicos o intelectuales, intensificarán el desarrollo y mejorarán la calidad productiva, generando también empleos de mejor calidad, posibles exportaciones con valor agregado, mayor inclusión social y promoción de la diversidad cultural.

Entre las actividades a fomentar y actores a incluir, podemos mencionar:

- >Diseño innovativo con cuero,
- >Diseño innovativo metal-mecánico,
- >Impresión en 3D,
- >Diseñadores industriales,
- >Diseñadores gráficos,
- >Diseñadores de moda,
- >Estudios de diseño editorial y de diseño gráfico,
- >Estudios de cine,
- >Animadores,
- >Efectos visuales (FX)
- >Estudios de arquitectura,
- >Emprendedores creativos

La zona actuará como imán de actividades: La interacción y articulación con la EXPO INTERNACIONAL 2023 y la articulación con el Centro Metropolitano de Diseño, en el barrio de Barracas, potenciarán el desarrollo del barrio y mejorarán la calidad de vida de sus vecinos.

Respecto al soporte físico, Valentín Alsina posee muchos edificios industriales de calidad que podrán ser reutilizados y adaptados a nuevos usos para albergar a estas industrias basadas en el conocimiento. (Ver figura 20). La reutilización de estas edificaciones constituye también un aporte a la sustentabilidad, dado que se volverá a dar un ciclo de uso a construcciones existentes como ya se hizo en las obras del polo educativo de Villa Jardín.

Con estos cambios, Lanús podrá estar preparado para entrar definitivamente al tercer milenio.

AGRADECIMIENTOS

A **Daniel Chaín y Jorge Sábato** por compartir su experiencia.

A la **Unidad de Coordinación Plan Estratégico Lanús 2030** (UCPEL 2030).

A las **organizaciones públicas y privadas** que participaron en los talleres UCPEL 2030

A **Marcelo Sanoner** (Director Ejecutivo de UCPEL 2030), por sus consejos.

Al **Salón de Arquitectos de Lanús** (SAL), por haber compartido sus estudios sobre Lanús de manera desinteresada, y por las jugosas discusiones de las noches de los martes.

A **Carlos Ortiz**, Secretario de Desarrollo Urbano.

A **Rubén Cuevas**, Subsecretario de la Producción.

A David Hardoy, por haberme permitido hacerle tantas preguntas

(y por haberlas respondido de manera eficaz).

A **Raúl Lema Moreira**.

A **Cinthya Scenna**.

A **Patricio Stafforini**, por su guía en el reconocimiento de Remedios de Escalada y su pulmón verde.

A todo el **equipo de Desarrollo Urbano**.

A todos los **integrantes de los equipos que realizaron los planes y estudios anteriores sobre el Municipio**, dado que sin su trabajo, todo hubiera sido más difícil.

A **Juan Hatchadurián**.

Al **equipo de Comunicación**, particularmente a **Pablo Marolla**.

A **Tamara Palladino**, Secretaria de Coordinación y Seguimiento de la Gestión.

Finalmente, y de manera muy especial, al Sr. Intendente Néstor Grindetti, por su confianza.

EQUIPO DE TRABAJO

Dirección de coordinación y contenido:

Arq. Gastón Flores

Equipo Lanús Visión 2030:

Arq. Federico Tessandori - Sr. Federico Vincent

Publicación Lanús Visión 2030:

Lic. Pablo Marolla

Dirección UCPEL 2030:

Dr. Marcelo Sanoner

Equipo UCPEL 2030

Lic. Jessica Quintana - Lic. Silvina Miguenz

Arq. Milagros Hurtig - Lic. Leandro Macarian

Sr. Gabriel Gagnebien - Arq. Gastón Flores.

LANÚS VISIÓN 2030



Av. Hipólito Yrigoyen 3863 / B1824AAH / Lanús Oeste / www.lanus.gob.ar