

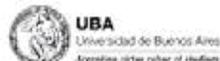


PRÁCTICAS como interface de transferencia territorial en la Cuenca del Río Reconquista



TAU 2017 / PRÁCTICAS

TALLER INTERDISCIPLINARIO DE INVESTIGACIÓN PROYECTUAL





INSTITUCIÓN ORGANIZADORA

IA Instituto de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de San Martín | UNSAM

Decano: Arq. Claudio Ferrari

Secretario de Coordinación Ejecutiva: Arq. Roberto Busnelli

Coordinación Académica: Arq. Graciela Runge

Coordinación Extensión: Arq. Gabriela Orsini

Coordinación de Investigación: Dr. Arq. Fernando Williams

Coordinación de Comunicación: Daniela Paula Fernández

Lab UrA- Laboratorio de Urbanismo y Arquitectura:

Director: Arq. Fabián de la Fuente

Equipo: Arqs. Claudio Ferrari, Diego Garay, Alexis Schachter.

Coordinación General TAU 2017: Arq. Fabián de la Fuente

Coordinación Académica TAU 2017: Arq. Claudio Ferrari



INTRODUCCIÓN

La UNSAM, a través del Instituto de Arquitectura y Urbanismo, se encuentra comprometida con la realidad del Territorio de la Cuenca del Río Reconquista, por ser el lugar donde brinda su conocimiento, y funciona como agente de desarrollo, en la búsqueda de acciones que lo transformen positivamente.

Existe una gran cantidad de información relevada, investigaciones realizadas, y otras en curso, sobre la problemática de este corredor geográfico, desarrolladas tanto en la propia UNSAM, desde sus distintas unidades académicas, como en otras instituciones públicas y privadas. Esta información, en ocasiones, se encuentra dispersa y da cuenta de miradas parciales sobre un tema de perpleja complejidad.

TAU –Taller de Arquitectura y Urbanismo- es una experiencia PROYECTUAL PLURIDISCIPLINARIA, que plantea generar saberes, cuya sustancia conlleve dos direcciones: una que proponga la multiplicidad del saber, desde la desagregación a la integración del conocimiento, y otra que propugne la construcción de una red de actores de conocimiento y de experiencias vinculadas para crear condiciones que permitan transformar el Territorio a través de la instancia de taller de Lineamientos Proyectuales en la Cuenca.



FUNDAMENTOS E IDEAS

El objetivo del TAU 2017 es aproximar respuestas llegando a establecer PRÁCTICAS como interface de una transferencia territorial. El estudio del área, las fases de estudio y la necesidad de establecer proyectos acordados con las necesidades de los actores sociales que lo habitan, serán los fundamentos para esta edición.

La construcción que propone el Taller necesariamente requiere de un estudio de las problemáticas del Territorio, donde la solución es que el pensamiento proyectual se vea representado en la Práctica. Sometemos entonces a una tensión dialéctica dos términos: Territorio y Práctica, uno como soporte contextual, y el segundo como la acción que se desarrolla con la aplicación de ciertos conocimientos (activos) disciplinares.

En el sentido histórico el término territorio apareció por vez primera en el ámbito de la geografía a finales del XIX, cuando desde la Geografía Política se comenzó a utilizar en relación a la superficie sobre la cual pretendía soberanía un estado.

“Los seres humanos dividieron temprana y sistemáticamente el espacio geográfico en el cual vivían. El concepto de territorio expresa el reconocimiento del hecho de que un grupo de personas está en casa y detenta control seguro de solo una fracción del total del área que está en general abierta al recorrido e iniciativas de sus miembros” Jean Gottman, 1976.

Respecto al fragmento de la Región de la Cuenca del Río Reconquista en la que se enfocará el TAU 2017, sus límites conjugan una articulación entre una fragmentación virtual (al interior de la ciudad) y la concreción de una condición

física. El borde de una costa y el espacio del río. La demarcación de este espacio complejo reviste ser definido desde la perspectiva urbanística entonces.



Sobre este espacio físico tan complejo de precisar, el Taller impondrá, crear definiciones proyectuales, magnitudes y materiales, que reorganicen este sitio, atendiendo al borde urbano (a la orilla), la costa y el barrio metropolitano (urbanidad metropolitana), como dimensiones de reflexión.

En este sentido, el TAU PRACTICAS, nos someterá a estar activos en la aplicación de ideas y doctrinas en el (a) Territorio Reconquista.



OBJETIVOS

- Definir áreas problema que constituyan una oportunidad para ser rehabilitados en términos integrales, y que dinamicen desde sí, su particular y nueva dinámica transformativa.
- Abordar al territorio de manera integrada, donde los estudios y lineamientos proyectuales integren al conjunto de dimensiones sociales, económicas, tecnológicas y ambientales, en orden a la mejora e inserción de la espacialidad pública e infraestructural.
- Definir nuevos paisajes urbanos infraestructurales capaces de insertar en el imaginario local, el carácter de un lugar renovado, útil y accesible en su dimensión general.
- Construir una agenda de acciones proyectuales en el espacio público y las infraestructuras cuyo efecto en el territorio sea la mejora sustantiva del lugar y de la vida de los ciudadanos a los cuales este a su alcance.
- Entender al proyecto como un proceso, donde el resultado constituye la mejor opción de respuesta, en función de las demandas y los recursos. Que las acciones sean perdurables y que modifiquen en más y mejor los hábitos de urbanidad.



OPERATORIA

El Taller se desarrollará desde el sábado 5 AL 12 DE AGOSTO de 2017 en las instalaciones del Campus Miguelete de la Universidad Nacional de San Martín.

Por la mañana se dictarán las conferencias de las especialidades involucradas en la temática y durante la tarde se desarrollará el trabajo proyectual de los equipos de alumnos y docentes.

El Taller estará coordinado a través del Instituto de Arquitectura y Urbanismo de la UNSAM y contará con profesionales invitados de reconocido prestigio académico y ejecutivo en estudios interdisciplinarios desarrollos en la Cuenca del Río Reconquista que ofrecerán el marco conceptual para el desarrollo de la tarea proyectual que desarrollarán los alumnos coordinados por arquitectos y urbanistas.

En la instancia del trabajo de Taller, se realizará una jornada de exposición intermedia en la mitad de la semana, donde los grupos enunciarán sus fundamentos, conceptos e hipótesis, creándose una instancia integradora de visualización del avance de cada uno de los grupos de alumnos participantes del TAU 2017.

Finalmente, en la jornada de cierre, prevista para el sábado 12 de Agosto de 2017, se expondrán los trabajos realizados por los alumnos participantes de este Taller, los cuales serán analizados por un equipo de especialistas en la temática, invitados para que aporten su mirada crítica a fin de evaluar conjuntamente con los coordinadores del TAU 2017 logros alcanzados.



CONFERENCIAS

Se prevé un compacto calendario de ponencias y clases magistrales a fin de enunciar la diversidad de componentes conformadores de la problemática en la Cuenca del Río Reconquista. Está prevista una agenda de charlas de las que produzcan un abordaje en las siguientes disciplinas: paisaje, ambiente, antropología, sociología, economía urbana, planeamiento urbano, ingeniería e infraestructura y gestión del territorio, que aborden los tres ejes principales del TAU 2017: Actores sociales y agentes de desarrollo, infraestructura y hábitat.



ANEXO

1. Sitios TAU 2017: Ubicación en el Territorio de la Cuenca del Río Reconquista

SITIOS TAU 2017				
Barrios/Grupos	Nº Sitio	Temáticas	Actores	Observaciones
Villa Hidalgo	1	Área futura Estación Villa Hidalgo/ cruce Sarratea – FCMB / Feria semanal	-Radio Comunitaria “Reconquista” -Municipalidad	Sendero de vinculación (generar pasos en AU y FCGBM, falta conexión a la costa)
	2	Proyecto Municipal Equipamiento Educativo	-CEAMSE	
	10	Costa del río. Desagüe del Zanjón Madero en el Río Reconquista. Posible Reserva Natural Urbana/ lagunas. Recuperación Relleno Norte II		
La Cárcova	3	Canal J-L. Suárez Norte	-Escuela 51/47	Acceso y Cruce Cno. Del Buen Ayre - Cruce Ferroviario Muro Ferroviario y Desagüe Pluvial conexión escuela. Sendero de vinculación (Canal - Proyecto Municipal)
	4	Resto Laguna del Pejerrey - Canal J.L. Suárez – Recuperación Relleno Norte I	-Municipalidad -CEAMSE	
	5	Escuela 51/47- sendero Borde FFCC y zanjón.	-SOCTRACON -SEDRONAR	
Independencia	6	Escuela Técnica UNSAM (Villa Lanzone)	-Cooperativa Ambiental “9 de Agosto”	Centro de Educación Ambiental. Sendero de vinculación (paso calle Debenedetti y conexión con la costa, Falta camino costero)
	7	Posible Reserva Natural Urbana/ lagunas.	-Municipalidad de San Martín	
	8	Parque San Martín	-CEAMSE -Escuela Técnica UNSAM (Villa Lanzone) -COMIREC	
Costa Esperanza	9	Plaza y Centro Cultural	-Centro Cultural Diego Duarte -Municipalidad de San Martín	Sendero de vinculación integral, ver Camino de Borde. Proyecto Munic. Gran terreno. Electroducto.
Barrio Sarmiento	11	Barrio Sarmiento (La Montaña)	-Cooperativa Los Amigos	Espacio Verde / cultural / Vivienda
Vinculación	12	Vinculación Barrios -Río	-Cooperativa “9 de Agosto”/ Recolección RSU -CEAMSE -Municipalidad de San Martín -COMIREC	Cruces AU Cno. Del Buen Ayre Camino del Ciruja – Circuito de Recolección Camino de Sirga

2. Informes sobre los Sitios TAU 2017:

2.1. Barrio Villa Hidalgo

2.2. Barrio La Cárcova

2.3. Barrio Independencia



2.1.Barrio Villa Hidalgo

TAU 2017 - Sitio 1, 2, 10 - Zanjón Madero / Villa Hidalgo



Villa Hidalgo, Vuelo 2010, MI-GPBA



Villa Hidalgo, Google Earth, 2016



Villa Hidalgo y CEAMSE Relleno Norte II, Vuelo 2010, MI-GPBA



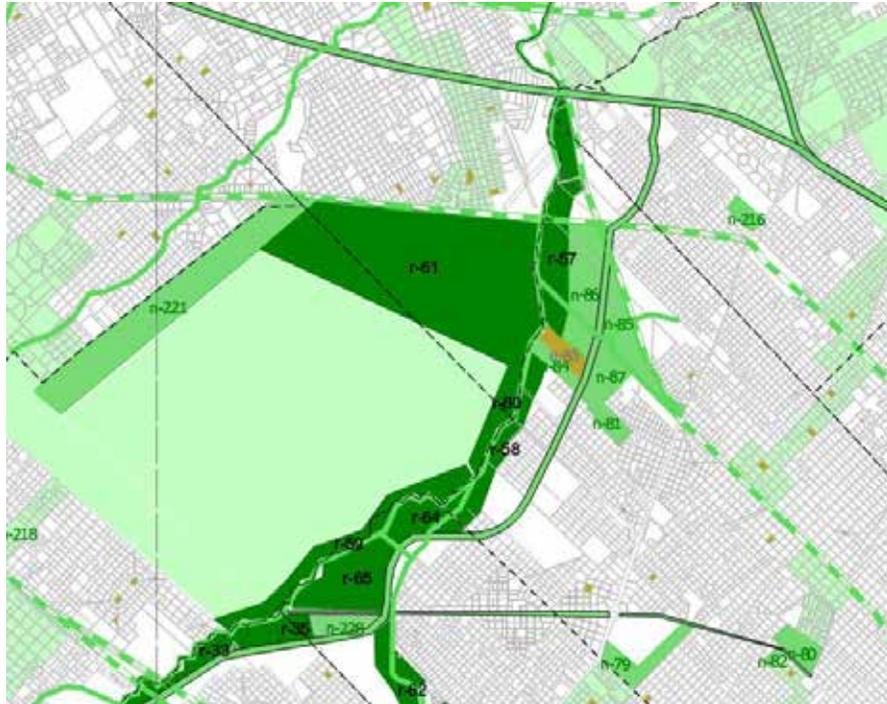
Zanjón Madero y Río Reconquista, Vuelo 2010, MI-GPBA



Río Reconquista y desagüe Zanjón Madero, 2010 – Foto D. Garay



Relleno Norte II CEAMSE Vías de FC. Mitre AU Cno. del Buen Ayre
(atrás) Vías y Puente del FC. Belgrano Norte
2010 – Foto D. Garay



r57 - Reserva nueva - Propuesta de un Sistema de Áreas Verdes Metropolitano, Garay D., Fernández L., 2012

Barrio Villa Hidalgo

1

1. Proceso histórico de conformación

Desde 1876, el tendido del Ferrocarril a Campana, actual F.C. Gral. Bme. Mitre, el camino que unía San Fernando con Morón, actual Ruta Nº 4 (1897), y el Ferrocarril Gral. Belgrano (FCGB) (1912), delimitaron un área que se caracterizó por estar ocupada en un mayor porcentaje, por la llanura de inundación del río Reconquista. Durante el siglo XIX esas tierras rurales, fueron ocupadas primero por estancias y luego por quintas, tambos y mataderos, como el de la familia Cando. De ese loteo rural, originado en la etapa colonial, surgió la geometría que dispuso los loteos urbanos posteriores, dispuesta a medio rumbo² con frentes en el río Reconquista.

Durante la primera mitad del siglo XX, el núcleo central de la Ciudad de Buenos Aires se fue expandiendo más allá de su límite en la Av. Gral. Paz. El eje de crecimiento noroeste tuvo en el FCGB, la conformación de un continuo

¹ Elaborado por Mg. Arq. Diego Garay, Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo -UA-UNSAM

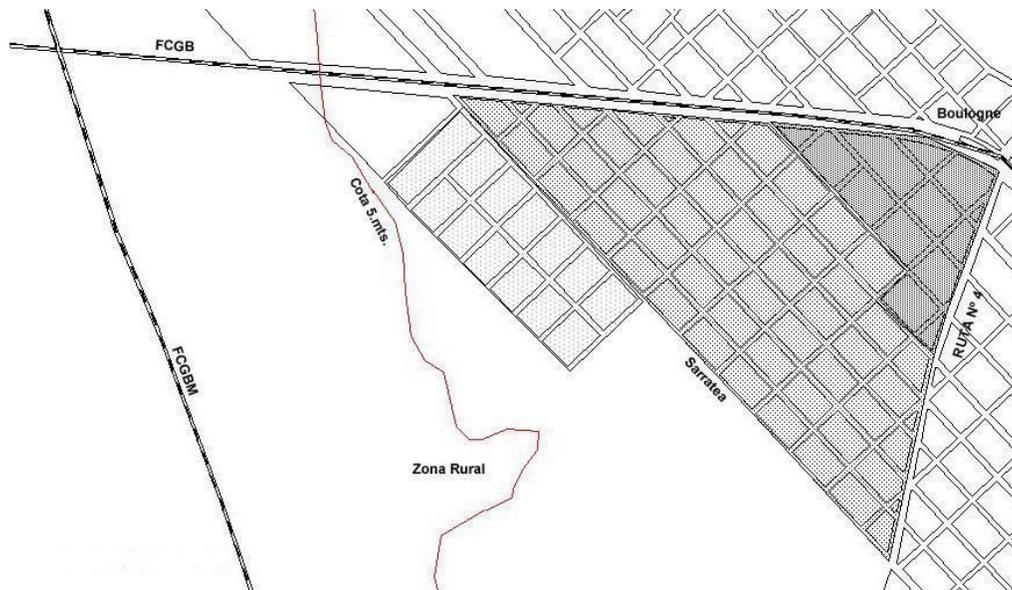
² Se trazan los límites de los lotes rurales a 45° respecto al eje norte-sur.



Durante la primera mitad del siglo XX, el núcleo central de la Ciudad de Buenos Aires se fue expandiendo más allá de su límite en la Av. Gral. Paz. El eje de crecimiento noroeste tuvo en el FCGB, la conformación de un continuo urbano que unió a las localidades de las estaciones: Munro, Villa Adelina y Boulogne, encontrando un límite en la cota de cinco metros (IGM) coincidente con las máximas inundaciones.



San Martín, 1864



Villa Hidalgo, 1948



Estación Boulogne, 1942

En torno a la estación Boulogne, se desarrollan los primeros loteos urbanos, que a mediados de siglo XX, comienzan a expandirse más allá de la calle Sarratea, límite entre los partidos de San Martín y San Isidro.

Finalizada la inmigración masiva europea en 1930, comienzan a llegar desde el interior del país, inmigrantes que constituyen la nueva clase obrera urbana empleada en los nuevos enclaves industriales suburbanos, como es el caso en el área de estudio, de la Fábrica IVA S.A. (1946) dedicada a la producción de textiles de la marca Spencer, junto a la estación J.L.Suárez (actual Parque Suárez).



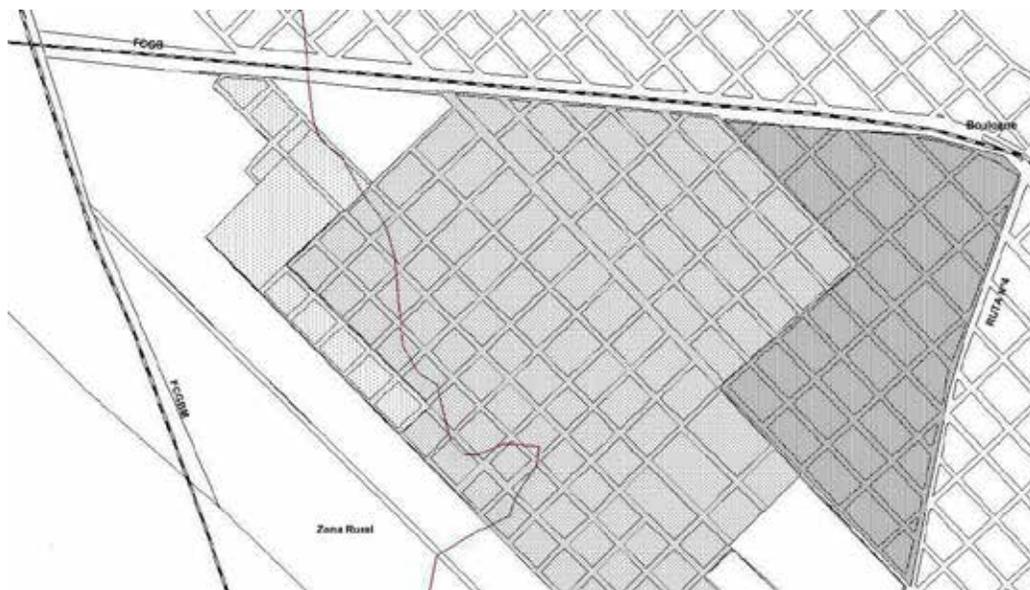
Fábrica "Spencer", 1950

Si bien en la década del sesenta, la mancha urbana con mayor consolidación avanza junto al eje de la Ruta N°4, el amanzanamiento de la zona rural supera el límite de la cota de 5 mts. mediante loteos urbanos realizados por propietarios rurales, como Fernando Hidalgo. Sin embargo, este loteo es cubierto por la inundación de 1967.

Cabe señalar, que el mayor crecimiento poblacional que tuvo el Partido de San Martín, se desarrolló en el período intercensal 1960-1970, con un diferencia de casi 85.000 habitantes.



Inundación, 1967



Villa Hidalgo, 1967

Para la década del setenta, se encuentra completo en casi su totalidad el barrio de Villa Gral. Necochea, entre las calles Sarratea y Madero, con predominio de manzanas de aproximadamente 115 x 79 mts. y 34 lotes, y de 79 x 79 mts. y 24 lotes. Al mismo tiempo, se inicia la subdivisión y ocupación del gran predio localizado junto a las vías del FCGB, con bajo nivel de consolidación, y la



ocupación del lote conocido como Fracción 57, por erradicación de la Villa Korea realizada en el gobierno militar.



Villa Hidalgo, 1972

En la década de los ochenta se construye la autopista Camino del Buen Ayre, generando un nuevo límite que potencia el ya materializado por el FCGBM. Cabe destacar que al mismo tiempo comenzaron a funcionar los rellenos sanitarios del CEAMSE, modificando la topografía del entorno y aumentando los problemas de contaminación. La construcción de la autopista obligó a realizar obras de drenaje, como el zanjón Madero, que desagua en el río Reconquista.

Respecto de la urbanización, avanza la consolidación de la trama en el sector norte, junto a las vías del FCGB, y en la Fracción 57 se incrementa la ocupación informal con límites en el zanjón, calles El Zorzal y Estrada, desdibujando la expansión del loteo formal y configurando un área que algunos vecinos denominan Villa Hidalgo. Por otra parte, se amplía la trama más allá de la calle Madero hasta la calle Italia, incorporando manzanas de 121 x 60 mts. con 18 lotes, que interrumpen la continuidad de la trama.



Villa Hidalgo, 1985.

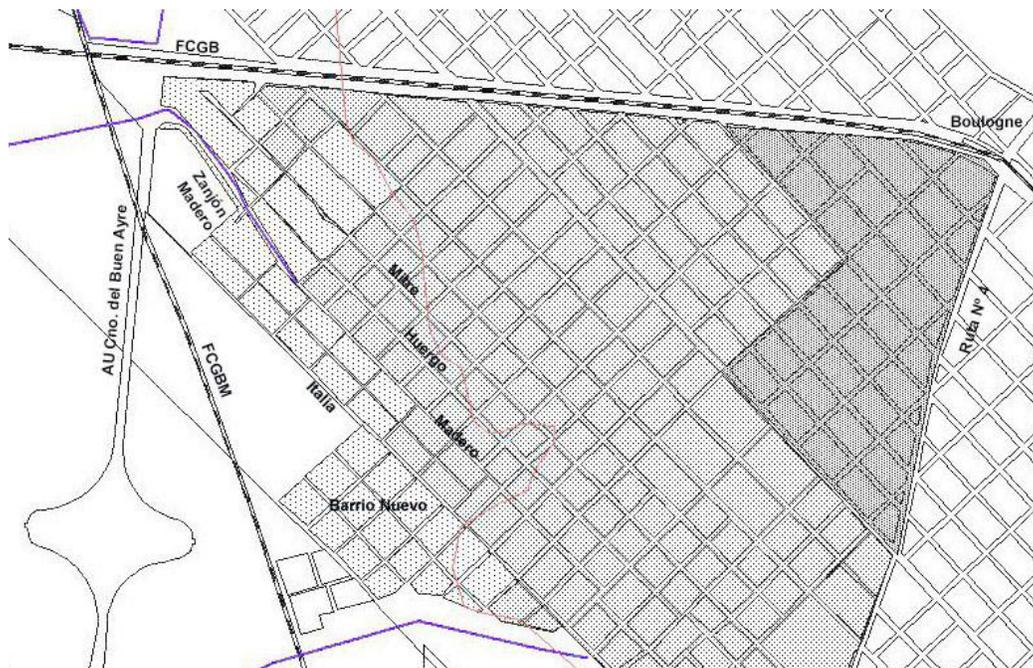
A la centralidad de la estación Boulogne, se suman hitos de importancia en el Barrio Necochea, como son: la Escuela N° 65 "República de Chile", en la esquina de Estrada y J. Hernández y la Parroquia "San Cayetano" en la Calle N° 208 y Estrada. Junto a la Escuela, la "Sociedad de Fomento Hidalgo" construyó el 1° Centro de Salud, que en los ochenta es trasladado a la esquina de las calles Mitre y Obligado, (CAPS N° 17).



Inundación, 1985



Para el fin del siglo, se extiende la lonja de trama localizada entre las calles Italia y Madero, que es ocupado desde 1994 por inmigrantes Paraguayos, en la Fracción 57 se abren continuaciones de las calles Mitre y Huergo, se amplía la ocupación informal hasta las vías del FCGB y se extiende la trama, en el ángulo sur, trasponiendo el límite de calle Italia y dando origen al "Barrio Nuevo". Salvo las manzanas del "Barrio Nuevo" con rellenos, todas las ampliaciones de trama de este período se encuentran bajo la cota de 5.00 mts. (IGM).



Villa Hidalgo, 2004

Al finalizar la primera década del siglo XXI, culmina la expansión de la trama hasta las vías del FCGBM, se entuba el zanjón Madero y se delimitan dos lotes triangulares vacantes sobre el límite oeste. El lote localizado junto a la Autopista, se asume como futuro espacio verde y de equipamientos, y en el lote mayor junto al FCGBM, se construye un parque industrial.

Las obras de control de las inundaciones del río Reconquista, realizadas por la UNIREC y finalizadas a comienzo de siglo, permitieron disminuir las grandes inundaciones sobre la llanura de inundación, sin embargo, las zonas donde se mantuvieron las depresiones originales resultan proclives a inundaciones. La falta de libre escurrimiento generado por los cambios en la topografía, a partir de la construcción de la Autopista y los rellenos sanitarios del CEAMSE



dificultan el desagüe pluvial de estos sectores, como es el caso de Villa Hidalgo.

Las diversas zonas que responden a las etapas de crecimiento del barrio, dan cuenta de su actual fragmentación, que no solo se expresa socialmente y en la carencia de infraestructura, sino también, en la ausencia de centralidad, hitos y nodos aglutinadores. Diversos espacios de sociabilidad, (centros religiosos, centro de salud, club, radio, asociaciones vecinales, comedores) se distribuyen entre los diferentes fragmentos del barrio caracterizando la intensa vida comunitaria pero ninguno representa espacialmente una identidad común.

Con la última expansión quedaron definidos los límites de la zona por: las vías del FCGB, la AU. Cno. Del Buen Ayre, las vías del FCGBM, el canal J.L. Suárez Norte, grandes predios fabriles sobre la calle Italia y la Ruta Provincial N°4.



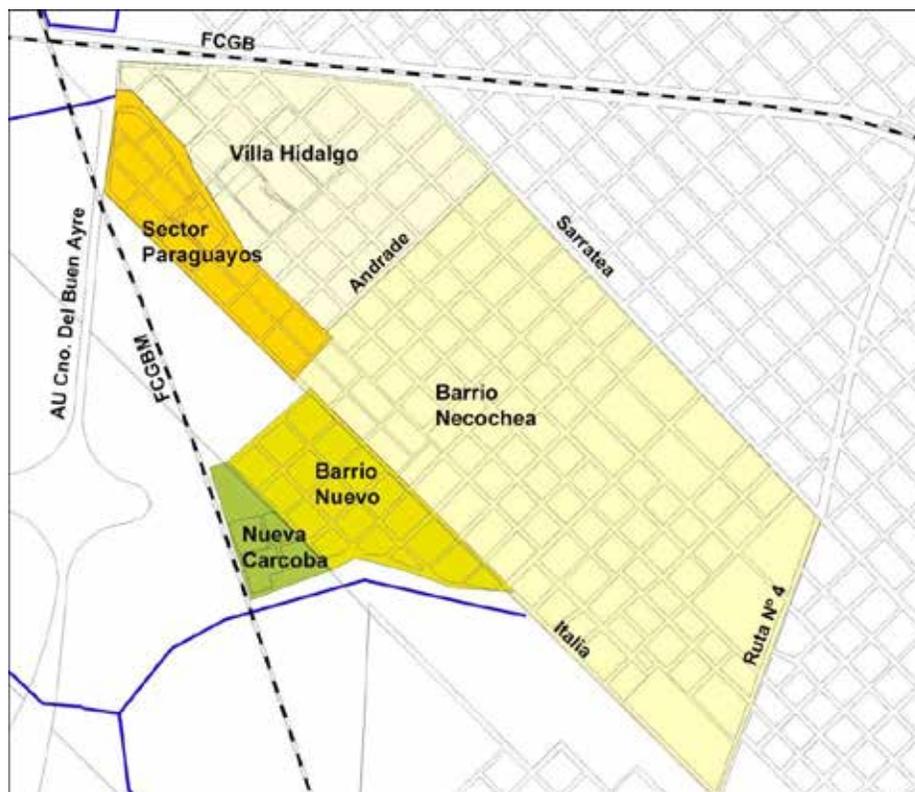
Villa Hidalgo, 2012



2. Subsectores

EL Barrio Villa Hidalgo se puede dividir en cinco subsectores, sin una delimitación precisa

1- Villa Hidalgo, 2- Barrio Necochea, 3- Sector Paraguayos, 4- Barrio Nuevo, 5- Nueva Carcoba.



3. Estructura Socio - demográfica

3.1 Población

Se estima una población de 9.669 habitantes y 2.427 hogares.

3.2 Sexo

49,7 % varones y el 50,3 % mujeres.

3.3 Edades

A partir del total de censados efectivos (7.363 hab.), el 41,9% tenían entre 0 y 17 años, 21,6% entre 18 y 29 años, 32% entre 30 y 64 años, y 4,3% tenían 65 años o más.



3.6 Crecimiento

Si bien hubo un fuerte crecimiento de población entre el año 2001 y 2010, no habría un incremento significativo de población en los próximos 23 años, dado que no se presentan espacios para la localización de nuevos habitantes, salvo que se construya en altura.

3.7 Educación

En base al Censo Domiciliario del 2010, el 78,5 % de la población entre 4 y 17 años (2.294 hab.) asiste a centros educativos, lo que representa que 493 hab. (21,5%) no acceden a la educación formal. Cabe señalar, que el 86% de niños, entre 0 y 3 años, no asiste regularmente a un establecimiento educativo y sus padres no se encuentran en el hogar por varias horas al día.

3.8 Salud

Villa Hidalgo cuenta con un centro de salud, el CAPS N° 17, con 4 médicos clínicos y 1 obstetra para atender a la totalidad de la población. El centro no tiene atención las 24h, con lo que la población depende de los hospitales de Boulogne y San Isidro para ser atendidos.

La falta de servicios básicos (agua, cloacas, gas, electricidad, recogida de basura) supone graves problemas de salud y favorece a la contaminación ambiental.

En algunas ocasiones se agravan los casos de salud, debido a que las ambulancias no pueden acceder a ciertas partes del Barrio. El 11,1% de la población total, presenta algún tipo de discapacidad, siendo la discapacidad motriz el 93%, y solo el 55,2% posee certificado de discapacidad.

Los principales problemas asociados al ambiente y la salud son:

- falta de agua potable y red de desagües cloacales,
- materiales precarios de las viviendas y los pisos de tierra de las mismas,
- humedad constante,
- falta de limpieza en las viviendas e higiene personal porque se utilizan o reciclan aguas contaminadas.

3.9 Empleo

De acuerdo al Censo 2010, el 33,7 % de la población mayor de 15 años se encontraba activa, en cambio el 15 % estaba desocupada y un 48,7 inactiva. Por otra parte, la población ocupada se distribuía en: 36% obrero o empleado en relación de dependencia, 26% servicio doméstico, 19.4% cuentapropista, 12% changas, 4,9 % trabajador familiar no remunerado, cartonero 1,2% y patrón 0,2%.

3.10. Vivienda



- falta de limpieza en las viviendas e higiene personal porque se utilizan o reciclan aguas contaminadas.

3.9 Empleo

De acuerdo al Censo 2010, el 33,7 % de la población mayor de 15 años se encontraba activa, en cambio el 15 % estaba desocupada y un 48,7 inactiva. Por otra parte, la población ocupada se distribuía en: 36% obrero o empleado en relación de dependencia, 26% servicio doméstico, 19.4% cuentapropista, 12% changas, 4,9 % trabajador familiar no remunerado, cartonero 1,2% y patrón 0,2%.

10. Vivienda

En el censo 2010 se censaron 1842 viviendas y se detectó que el 49,4% de los lotes poseía una sola vivienda, el 27,4 % dos viv. por lote, el 12,1 % tres y el 11,1 % restantes, 4 o mas viv. por lote, existiendo siete casos con 15 viv. por lote (0,4%) y 51 casos con 5 viv. por lote.

El 22% de los lotes se inunda y el 44% se encuentra frente a calle inundable. El 58,2% de los lotes no posee documentación, y de los que poseen documentación, solo el 56,7 % tiene escritura.

El tamaño medio de los hogares es de 4 personas, y el 25% son viviendas con hacinamiento crítico, lo que representa 260 viviendas y aprox. 1.842 hab. El 83,5 % son tipo de vivienda "Casa", con paredes de ladrillo común o bloque y cubierta de chapa o losa con hormigón. Un 10,8 % responde al tipo "Casilla", con paredes de madera y/o chapa y cubierta de chapa metálica, plástica o cartón.

4. Infraestructura s

4.1 Red de agua potable

El mayor porcentaje del barrio Villa Hidalgo no se encuentra dentro del área de expansión de la red de agua potable de la Empresa AySA. Según algunas estimaciones, 11.660 habitantes se encontrarían fuera del área de expansión.

Un porcentaje significativo de los habitantes se encuentra conectado de manera informal a la red formal, generando contaminación y pérdida de presión en la misma, debido a la presencia de conexiones mal ejecutadas que restan presión y toman contacto con aguas servidas y con la napa freática contaminada, que se encuentra a solo 1.50 mts. de profundidad.



absorbente sin cámara séptica, el 37% con cámara séptica y un 13% a un hoyo.

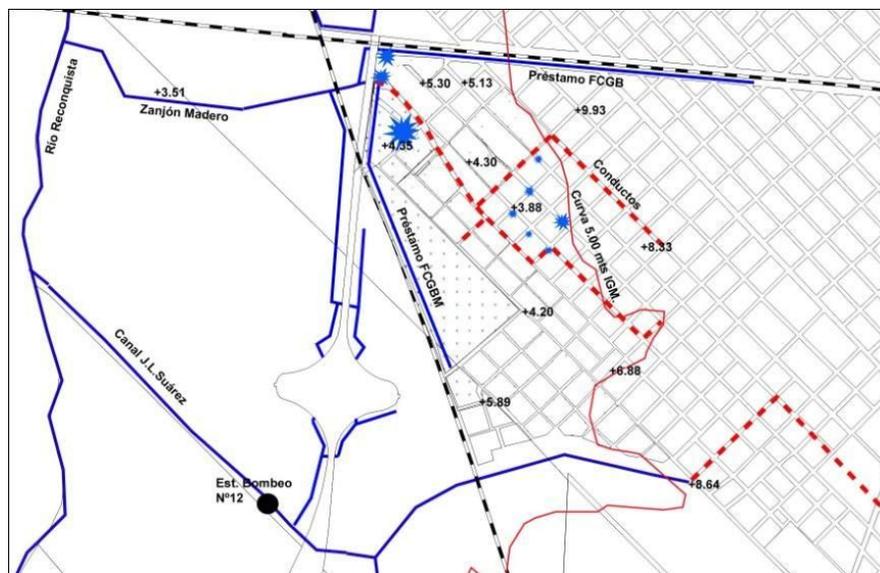
Por otra parte, la existencia de redes de agua formal e informal sin red de desagüe cloacal, contribuye a un mayor consumo de agua que luego es evacuado sobre la superficie y pozos, aumentando los volúmenes de la napa freática local contaminada y de los desagües pluviales.

La falta de red de desagüe cloacal ocasiona problemas en los hogares como: mal olor, saturación del pozo, insectos, filtración hacia la napa, roedores, roturas del pozo y/o la vivienda y enfermedades, como también, limita el consumo de agua para beber, lavado de ropa, descargas en el baño y la limpieza en general.

4.3 Red de desagüe pluvial

El Barrio desagüe al río Reconquista mediante dos canales principales, el canal J.L. Suárez Norte y el zanjón Madero. Luego del entubamiento del zanjón Madero quedaron a cielo abierto los préstamos del FCGB, a lo largo de la calle M. Lebensohn y del FCGBM, el zanjón Madero, luego del cruce de la Au. Cno. Del Buen Ayre y el canal J.L. Suárez Norte. Dentro de la trama se encuentra un red parcial de cañerías subterránea (ver plano adjunto).

Sin embargo, las calles de tierra, la escasa pendiente, la obstrucción de zanjas con basura y sedimentos, y la saturación de la napa, provocan inundaciones en varios puntos. A su vez, las aguas pluviales se mezclan con las aguas servidas.

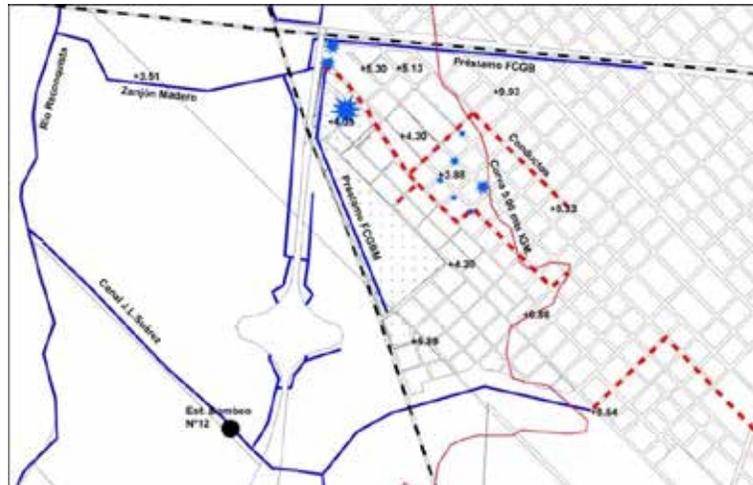


Sistema de Desagüe Pluvial con focos inundables

Las inundaciones del río Reconquista quedaron controladas por las obras del UNIREC. Mediante terraplenes y canalizaciones se evita el desborde en las crecidas, y con estaciones de bombeo se descargan en el río los desagües de las subcuencas, como es el caso de la Estación de Bombeo No 12 en el canal J.L.



Sin embargo, las calles de tierra, la escasa pendiente, la obstrucción de zanjas con basura y sedimentos, y la saturación de la napa, provocan inundaciones en varios puntos. A su vez, las aguas pluviales se mezclan con las aguas servidas.



Sistema de Desagüe Pluvial con focos inundables

Las inundaciones del río Reconquista quedaron controladas por las obras del UNIREC. Mediante terraplenes y canalizaciones se evita el desborde en las crecidas, y con estaciones de bombeo se descargan en el río los desagües de las subcuencas, como es el caso de la Estación de Bombeo N° 12 en el canal J.L. Suárez.

4.4 Red eléctrica

El mayor porcentaje de la población del Barrio (95%) posee el servicio eléctrico operado por la Empresa EDENOR. Sin embargo, en Villa Hidalgo se encuentran situaciones particulares, donde algunos habitantes tienen o tuvieron un servicio comunitario (un medidor común), otros están conectados informalmente y por último, el 43% de los hogares que tienen un medidor individual. La situación general es caótica, con tendidos aéreos mal ejecutados que representan riesgo para los habitantes, con sobrecargas que podrían provocar accidentes fatales, incendios de las viviendas y rotura de los artefactos eléctricos.

4.5 Red de Gas

En el Barrio el mayor porcentaje de los hogares poseía el servicio brindado por la Empresa Gas Natural Fenosa (Ex GAS BAN), pero solo el 27 % posee medidor. La mayoría de los hogares depende de la compra de una garrafa con altos costos y dificultades para su adquisición.

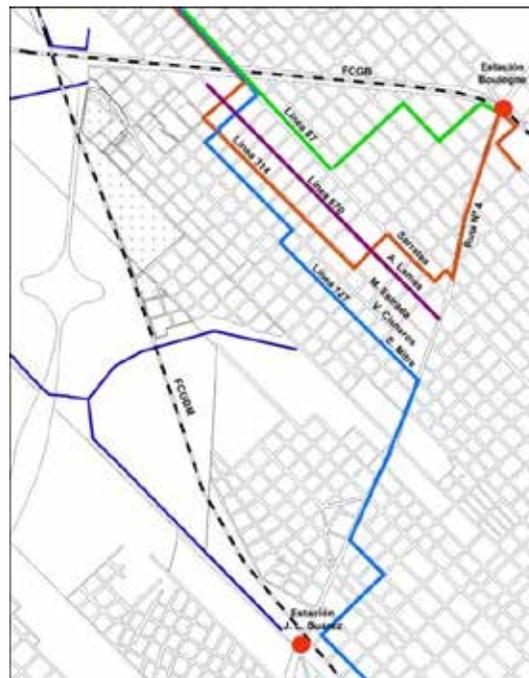


4.6 Servicio de limpieza y recolección de residuos

La provisión del servicio está a cargo de la Empresa Covelia S.A, contratada por el Municipio de Gral. San Martín, la cual realiza la descarga en el Complejo Ambiental Norte III del CEAMSE, junto al río Reconquista.

La mayoría de los hogares del Barrio poseen recolección de residuos al menos dos veces por semana, en cambio este porcentaje se reduce al 40%, en sectores próximos al zanjón Madero. En estos barrios, las dificultades de acceso de la empresa, obliga a utilizar contenedores localizados en ciertas esquinas del barrio. La falta de limpieza y recolección de residuos diaria, provoca la acumulación de residuos en varios lugares. Una importante cantidad de residuos surge del descarte de los cartoneros, que sumados a la quema y abandono de vehículos en la vía pública, configuran un entorno proclive a enfermedades por contaminación.

4.7 Transporte



Lineas de Transporte



Proyecto Traza "Camino de Borde" - Sector Villa Hidalgo
Ministerio de Infraestructura - GPBA



Fotos Actuales



Vías del FCGB, cruce calle Sarratea



Calle Sarratea hacia San Isidro desde el cruce ferroviario



Vías del FCGB y AU Cno. del Buen Ayre



Zanjón Madero y AU Cno. del Buen Ayre



Vías del FCGBM y AU Cno. del Buen Ayre



Calle Chubut hacia AU Cno. del Buen Ayre



Esquina Calle Chubut (Sitio TAU 2) -Obra Escuela MGSM



2.1.Barrio La Cárcova

TAU 2017 – Sitio 3, 4, 5- Canal J.L. Suárez / La Cárcova



Sitios 3 y 5, La Cárcova, Vuelo 2010, MI-GPBA



Sitios 3 y 5, La Cárcova, Google Earth, 2016



Sitio 4, Relleno CEAMSE, Laguna del Pejerrey, Canal J.L: Suárez, Vuelo 2010, MI-GPBA



Sitio 4, Relleno Laguna del Pejerrey /Nuevo Parque Industrial, Google 2017



Canal J.L. Suárez hacia el Río Reconquista, 2010, Foto D. Garay



Barrio La Cárcova, CEAMSE Relleno Norte I, Vuelo Inundación 1985 – MI-GPBA



Desde 1876, el tendido del Ferrocarril a Campana, actual F.C. Gral. Bme. Mitre, atravesó en terraplén el loteo rural próximo al río Reconquista. De esta manera, la llanura de inundación del río en el partido de San Martín (hasta la cota 10 mts.), quedó dividida en dos áreas, una entre las vías y el río, y la otra, entre las vías y la mancha urbana en crecimiento.

A partir del fin del siglo XIX y con la llegada del ferrocarril, el núcleo central de la Ciudad de Buenos Aires se fue expandiendo a lo largo de sus ramales. Uno de los ejes de crecimiento fue el del FCGBM, generando el aumento de población urbana en torno a las estaciones del ramal como: San Martín (1876), Villa Ballester (1895), Km 24 (J.L. Suárez) (1932).

Para fin de siglo las tierras en la zona junto a las vías, seguían perteneciendo a la familia Ballester, sin embargo, en las primeras décadas del siglo XX comenzó su transformación.

En 1928 se construye el galpón para coches eléctricos del Ferrocarril Argentino (FCGBM) en proximidad de la Ruta N° 4, y su tendido ferroviario. En 1930 se inicia la inmigración desde el interior del país hacia Buenos Aires.

Para 1932 se realiza la construcción de la Parada Km24 (J.L. Suárez), seguido luego por la instalación de la Fábrica textil IVA S.A. (Spencer) junto a la estación en 1946, (actual Parque Suárez), y en 1948, se canaliza el arroyo J. L. Suárez con un único canal que lleva su nombre.



Plano IGM (1948)



En ese contexto comienza a ocuparse una zona, próxima al actual Barrio La Cárcova, con las primeras manzanas de trazado ortogonal que se realizó sobre la cota de 10 mts. gracias a la protección del terraplén del ferrocarril. Con eje en la calle Yapeyú y junto a la ruta N° 4, la Estación J. L. Suárez, los galpones del Ferrocarril y la Fábrica Spencer, se desarrolló un centro que atrajo población.



La Cárcova, 1959, Instituto Foto Topográfico Argentino, Municipalidad de Gral. San Martín

Para 1967 el barrio se encuentra muy consolidado y protegido de las fuertes inundaciones, teniendo como límite la calle Ernesto de la Cárcova, cercana a la cota de 10mts. Sobre el costado de la calle Italia se localizan grandes depósitos y fábricas que se alternan con huertas remantes.



Inundación, 1967



El origen del asentamiento La Cárcova no fue planificado, fue generándose de manera progresiva. Los terrenos formaban parte de una quinta denominada "Los Gringos" y a fines de la década del 60 el campo comenzó a utilizarse como basural. En ese mismo momento, llegaron los primeros pobladores, que se asentaron en las inmediaciones del cruce de la calle E. de La Cárcova y Primero de Mayo.

De a poco los espacios lindantes se fueron poblando, hasta que en 1975 llegó una gran oleada de migración por parte de aquellos que no accedieron a los lotes de "Villa Corea" (ubicada del otro lado de la Av. Márquez - J.M. de Rosas e Italia, atrás de la fosforera). El crecimiento se fue ordenando a lo largo de la continuación de las calles Av. Central y 1º de Mayo.

Las tierras pertenecían a la Familia Solimno (dueños de la fábrica Spencer, actual Parque Suárez). Cuando las tierras comenzaron a poblarse, hubo un intento de loteo inicial que no prosperó.

En 1985, ya construida la Autopista Camino del Buen Ayre, la planta de tratamiento de residuos Norte I del CEAMSE y la canalización de lo que se llamó el Canal J. L. Suárez Norte, la ocupación espontánea, sin un trama definida, creció hasta más allá de la calle Uriarte y teniendo como límite la cota de inundación de 5 mts.



Inundación, 1985.



Durante la década de los '90, hubo un crecimiento exponencial del barrio, principalmente de habitantes de nacionalidad paraguaya, que para el año 2004 había llegado hasta el canal. Este último crecimiento, generó una traza de calles serpenteantes en sentido transversal a la continuidad de los ejes de la Av. Central y 1º de Mayo. Por otra parte, se generó el denominado barrio "Nueva Cárcova" al otro lado del canal. En los últimos años aumentó la densidad y comenzó la ocupación en los laterales del gran predio ocupado por el corralón de la calle Combet. Para el año 2012, se rellena la laguna Del Pejerrey, volviendo a ocasionar inundaciones en el Barrio, y gran parte del canal J.L. Suárez Sur.



Barrio La Cárcova, Google Earth, 2013

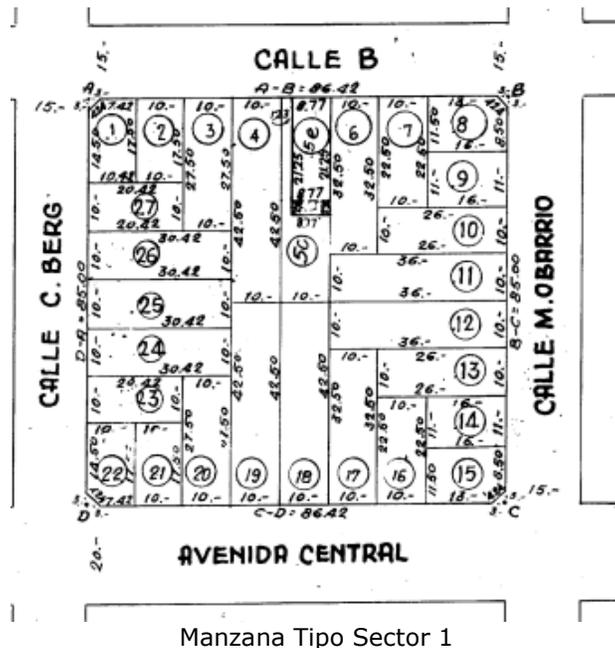
2. Subsectores

El sector presenta cuatro fragmentos que responden a tres momentos del proceso de conformación:

1º Etapa 1900-1950

- Subsector 1

Una trama regular que se origina en la primera etapa localizado entre la ruta Nº 4, las calles Combet y E. de la Cárcova, y las vías del FCGBM. Predomina las manzanas cuadradas de aprox. 87 x 87 mts., 27 lotes, frente de 10 mts. y fondo variable. Usos residenciales y densidad media.



- Subsector 2

Una lonja entre la Ruta N°4 y las calles Italia y Combet, y el canal J. L. Suárez Norte. Ocupada principalmente por grandes predios, que se fueron transformando de huertas en predios fabriles y depósitos.

2º Etapa 1950-1985

- Subsector 3

Se localiza entre las calles E. de la Cárcova, una línea que continúa la calle Libertad, la calle Uriarte y las vías del FCGBM. Este sector responde a la ocupación informal iniciada en la década de los setenta. Mantiene una estructura ortogonal y continuidad con la trama del barrio formal. Sin embargo, no se consolida el loteo formal.

Uso residencial, densidad alta y hacinamiento.

3º Etapa 1985-2013

- Subsector 4

Se encuentra formado por una trama irregular, con continuidad de las calles Av. Central y 1º de Mayo. Delimitado por la calle Uriarte, las vías del FCGBM, el canal J.L. Suárez Norte y la futura continuidad de la calle Libertad.

Uso residencial, densidad alta y hacinamiento.



3.6 Salud

El 74,3% de los integrantes de los hogares de La Cárcova no posee cobertura en salud; 15% posee obra social y el 5% de la población cuenta con cobertura de PAMI.

El 40% de la población asiste a los hospitales públicos, Eva Perón (Ex Castex) el Hospital Thompson, y el 17,2% asiste a la Clínica Privada Independencia.

El 87% de la población utiliza el centro de atención primaria CAPS N°4. Se encuentran además, dos comedores,

La falta de servicios e infraestructura básica, el hacinamiento, las condiciones insalubres de las viviendas, la contaminación del aire por las quemadas para calefacción y la eliminación de basura, se suman a la actividad de recolección y clasificación de residuos, generando enfermedades respiratorias, dérmicas, gastrointestinales, diarreas y parasitosis.

3.7 Empleo

Aproximadamente el 53,3% de la población mayor de 14 años se encuentra activa y el 43,3% inactiva. De los activos, el 93% se encuentra ocupado y el 7% desocupado, siendo el 46,6% trabajo en negro.

Los trabajadores informales, realizan actividades vinculadas a la recolección y separación de residuos obtenidos en Capital y el centro Norte III del CEAMSE. De este último se obtiene también alimento para la subsistencia.

3.8 . Vivienda

El Barrio cuenta con 1700 viviendas y 1800 hogares aprox.

Un 57,4% de las viviendas son de materiales resistentes (ladrillo y H°A°) pero sin aislación, un 36,9% con materiales resistentes pero que carecen de alguna aislación, el 0.2% de las viviendas presentan materiales resistentes y aislaciones y el 5.5% presenta materiales precarios (chapa, cartón o madera).

El 37,3% de los lotes son inundables.

4. Infraestructura s

4.1 Red de agua potable

El Barrio se abastece mediante conexiones informales no asegurando las condiciones de potabilidad.

No todas las viviendas poseen conexión de agua corriente, especialmente en el sector próximo al canal.



4.2 Red de desagüe cloacal

El barrio no posee desagües cloacales. Se utilizan pozos absorbentes y pocos cuentan con cámara séptica, contaminando el suelo y las napas. Se suelen desagotar los pozos a la calle.

La carencia de la red de desagüe cloacal genera mal olor, presencia de roedores e insectos, incremento de las enfermedades. Falta de higiene en los alimentos.

4.3 Red de desagüe pluvial

El Barrio desagua al río Reconquista mediante el canal J.L. Suárez Norte, complementado con un desagüe sobre la calle 1° de Mayo.

4.4 Red eléctrica

El barrio cuenta con medidor comunitario y el tendido fue realizado por los vecinos de manera informal, con los constantes problemas de suministro y seguridad.

4.5 Red de Gas

El barrio no cuenta con red de gas natural. La mayoría de los hogares depende de la compra de una garrafa con altos costos y dificultades para su adquisición.

4.6 Servicio de limpieza y recolección de residuos

La provisión del servicio está a cargo de la Empresa Covelia S.A, contratada por el Municipio de Gral. San Martín. En estos barrios, las dificultades de acceso de la empresa, obliga a utilizar contenedores localizados en ciertas esquinas del barrio.

Debido a la actividad de recolección y clasificación de residuos, abundan los basurales a cielo abierto. Siendo mayor el zanjón J.L. Suarez Norte, sus calles laterales y el sector lindante a la vía en Nueva Cárcova los nodos de mayor concentración.

4.7 Transporte

- Líneas Ferroviarias

En el área se encuentran el ramal del FCGBM, ramal Retiro -J.L. Suárez, con la Estación J.L. Suárez como terminal y centro de transbordo.

-Líneas de Colectivos

Por la falta de mantenimiento o falta de pavimentación de las calles y la inseguridad, no circula ninguna línea de colectivo.

La mayor parte de los hogares posee transporte público a una distancia mayor a los de 700 mts. El colectivo más cercano es la Línea 87, con dos de sus



ramales, el B y C, que conectan J.L. Suárez con Chacarita y San Isidro con Chacarita respectivamente, circulando por la calle Arenales, a una distancia de 100m del límite Norte-Sur (Calle C. Berg). Otro medio de transporte complementario, está asociado a los Remises y MiniBuses.

Existen pocos propietarios de automóvil particular, siendo las bicicletas y motos un medio de transporte usual y en algunos casos, carros de tracción a sangre.



Lineas de Transporte



Proyecto Traza "Camino de Borde" - Sector Barrio La Cárcova
Ministerio de Infraestructura - GPBA



2.1.Barrio Independencia

TAU 2017 - Sitio 6, 7, 8 - Independencia



Independencia y costa río Reconquista, Vuelo 2010, MI-GPBA



Independencia, Google Earth, 2016



Costa del río Reconquista, Vuelo 2010, MI-GPBA



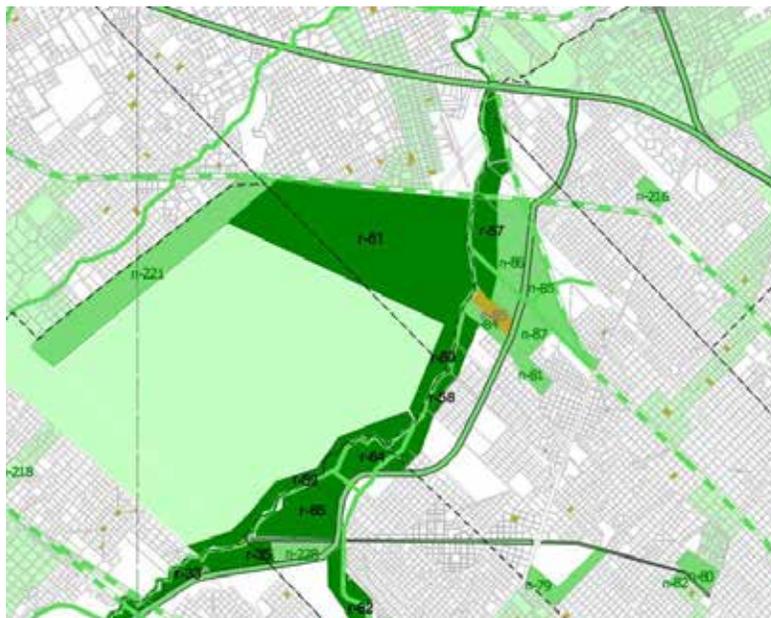
Parque San Martín, monte de Eucaliptos (Marimón), Laguna del Pejerrey, 2009, Foto D. Garay



Costa del Río Reconquista desde el Parque San Martín, TAU 2014



Vista del río Reconquista, 2010, Foto D. Garay



e-85 Parque existente, n-81,84,87 Parques nuevos, r-60 Reserva nueva - Propuesta de un Sistema de Áreas Verdes Metropolitano, Garay D., Fernández L., 2012



Barrio Independencia ¹

1 - Proceso histórico de conformación de los barrios

Durante el siglo XIX las tierras rurales, fueron ocupadas primero por estancias y luego, por quintas y tambos. De ese loteo rural, originado en la etapa colonial con lotes dispuesta a medio rumbo² con sus frentes en el río Reconquista, surgió luego la geometría que dispuso los loteos urbanos posteriores.



San Martín, 1864.

A partir del fin del siglo XIX y con la llegada del ferrocarril, el núcleo central de la Ciudad de Buenos Aires se fue expandiendo a lo largo de sus ramales. Uno de los ejes de crecimiento fue el del FCGBM, generando el aumento de población urbana en torno a las estaciones del ramal, como: San Martín (1876), Villa Ballester (1895), Km 24 (J.L. Suárez) (1932).

En 1918, en la zona del Barrio Independencia, el Ing. Tambutto construye terraplenes y planta sauces y eucaliptos para evitar la inundación de esa parte de la llanura de inundación del río Reconquista. Tras una fuerte sequía, realiza perforaciones para la obtención de agua, encontrando a 20 m de profundidad, arena de muy buena calidad y dando origen a la famosa empresa arenera de J.L. Suárez.³

En 1937, Tambutto construye unas grandes piletas, conocidas como "Marimón" - apellido del administrador de las mismas, y actual cementerio parque- que se

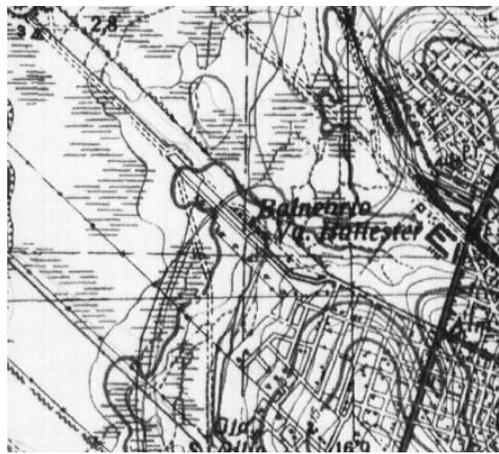
¹ Elaborado por Mg. Arq. Diego Garay, Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo -UA-UNSAM

² Se trazan los límites de los lotes rurales a 45° respecto al eje norte-sur.

³ Hau, Mauricio, "Historia del Pueblo de J.L. Suárez", www.blogdelagente.com



convirtieron en el populoso Balneario de Villa Ballester a las que se llegaba por la recién construida calle Artigas.



Area del Barrio Independencia, Plano IGM, 1948

En la década del treinta, se suman a las quintas de inmigrantes portugueses, los hornos de ladrillos, el loteo urbano junto a la estación J.L. Suárez y posteriormente, la Fábrica Textil IVA S.A. (Spencer), que comenzó en 1946, atrayendo mano de obra desde las provincias.



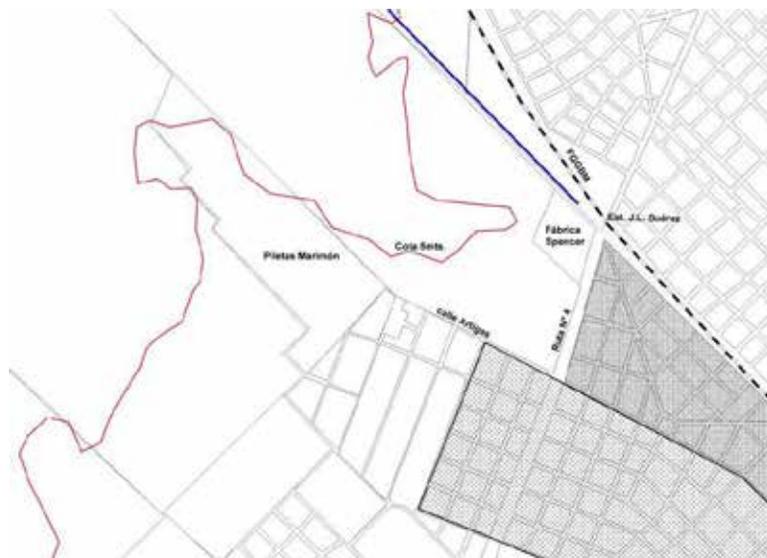
Fábrica IVA S.A., Casimires Spencer, 1948



Piletas Marimón, 1959, Instituto Foto Topográfico Argentino, Municipalidad de Gral. San Martín

En primer término se consolida una trama ortogonal más allá de la calle Artigas y la Ruta Nº 4, que para 1967 se expande hacia el norte llegando hasta la calle Santa Brígida y tiene como límite la cota de 5.00 mts.

En 1963, se establece el Colegio Inmaculada Concepción en un gran predio junto a la Fábrica Spencer, sobre la Ruta Nº4 o también denominada Av. Rolón.



Barrio Independencia, 1948



Inundación, 1967.

A comienzos de la década de 1970, se consolida la trama que tiene como límites las calles Santa Brígida, Palacios, Malvinas Argentinas y Calle 1, y se extiende informalmente en dirección hacia el río Reconquista, hasta encontrarse con bañados. Dicha ocupación se incrementa en 1975, con habitantes de la erradicación de la Villa Korea. Por otra parte, ya se encuentra el canal J.L. Suárez, que con la Fábrica Spencer y la calle Santa Brígida, definen un rectángulo ocupado por un tambo.

En 1972 se suma al Colegio Inmaculada Concepción, la Escuela Secundaria Técnica "San Antonio de Padua", perteneciente a la orden franciscana.



Barrio Independencia, 1972.



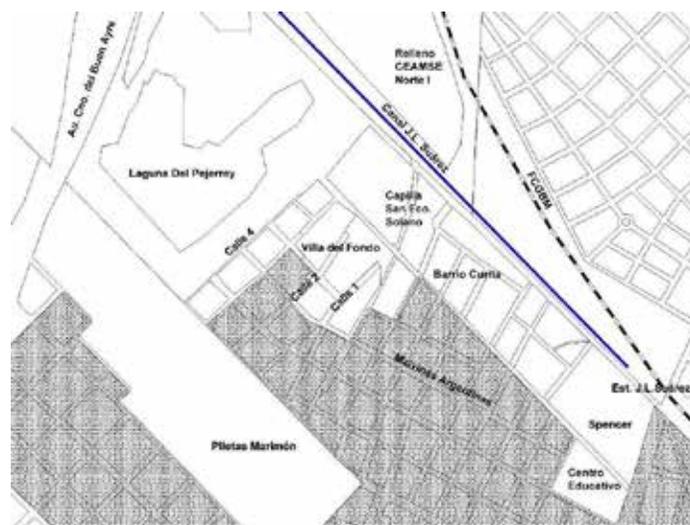
Con la construcción de la autopista Camino del Buen Ayre, en la década de los ochenta, se interrumpe la conexión con el río Reconquista, quedando un espacio entre la autopista y la trama, donde se forma la denominada laguna Del Pejerrey. Al mismo tiempo, se realiza el Relleno Sanitario Norte I del CEAMSE, se modifica el canal J.L. Suárez, originando los ramales Norte y Sur, y se construye el Parque San Martín sobre la costa del río.

Por otra parte, la trama avanza de forma más o menos formal, hasta la calle 4, en lo que suelen llamar "Villas del Fondo", y es ocupado el predio del tambo por el asentamiento "Barrio Curita", nombre en memoria del Padre Catalano, uno de los sacerdotes franciscanos que colaboraron con el asentamiento y que se encontraban donde se localiza la actual Capilla San Francisco Solano.

En la Villa del Fondo, se deja sin ocupar una manzana rodeada por las calles Malvinas Argentinas, Calle 1, Diagonal B y Calle 2.



Inundación, 1985.



Barrio Independencia, 1985



A la centralidad de la estación J.L. Suárez y de la Fábrica Spencer, se le suman el Centro Educativo de los franciscanos y varios hitos barriales, como la Capilla de San Francisco Solano y diversos espacios comunitarios.



Barrio Independencia, 2004.

Entre el fin del siglo XX y la primera década del siglo XXI, se regularizan parcialmente ciertas manzanas en el Barrio Curita y Villa Del Fondo, cierra la Fábrica Spencer en 1994, y en 2002, se convierte en el Parque Industrial Suárez.

Un grupo de empresarios adquiere los terrenos de las piletas Marimón y construye, en el extremo de Artigas y Diagonal 188, el Cementerio Privado "Bosques del Recuerdo", y en el resto del terreno, se rellenan las piletas y permanece sin un uso definido.

Se crea la plaza 5 de Noviembre, en Artigas y Diagonal 182, y se construye la Escuela N° 33 y el Centro de Salud N° 7, en el predio vacante de Malvinas Argentinas y Calle 1.

Las obras de la UNIREC permitieron disminuir las grandes inundaciones, sumado al relleno de los lotes, previo a su ocupación.



Barrio Independencia, 2012



Barrio Independencia, Diego Garay, 2010



El aumento de población, con una significativa participación de inmigrantes de países limítrofes, da origen al Barrio 13 de Julio, y es ocupado el predio vacante de las ex-piletas Marimón con el asentamiento "Los Eucaliptos". Se abren nuevas prolongaciones de calles existentes, regularizando más aún algunas manzanas, sin embargo, el aumento de densidad dio lugar a la aparición de numerosos pasillos en zonas del Barrio Curita y Villa Del Fondo.

Se profundiza el canal de la calle Artigas, entre calle 4 y la Autopista.

Se incrementa la creación de centros comunitarios, religiosos, comedores, vecinales, etc. El Barrio se caracteriza por graves problemas de inseguridad.

En función de las carencias de infraestructura y condiciones de habitabilidad, se definen dos grandes sectores a un lado y otro de las calles Palacios y Santa Brígida, el sector del Barrio Independencia, al norte, delimitado por las calles: Artigas, Calle 4, San Martín, Ruta N° 4, Santa Brígida y Palacios, y al sur, el Barrio 5 de Noviembre, delimitado por las calles: Santa Brígida, Palacios, Artigas y Ruta N° 4.



3.5 Educación

En base a la encuesta realizada en 2012 por el Ministerio de Salud de la Nación (INSOP), sobre un total 35.574 hab. (Barrios Independencia + 5 de Noviembre, Censo 2010) se relevaron 950 casos y se obtuvo que solo el 11,6% terminó el secundario y 16,4% completó el primario.

El Barrio cuenta con 2 centros de educación pública de nivel primario y secundario, la Escuela N° 33 y la Escuela N° 13, uno de nivel inicial y dos de adultos, que se suman al centro educativo privado Colegio Inmaculada Concepción y a la Escuela Secundaria Técnica "San Antonio de Padua".

En la actualidad se habilitó en la cercanía (Barrio Villa Lanzzone), la nueva Escuela Secundaria Técnica dependiente de la UNSAM.

3.6 Salud

En el Barrio se encuentra el Centro de Salud, el N° 7, mientras que el hospital local más cercano es el "Dr. Alexander Fleming", en ruta N° 4 y 9 de Julio.

En el Barrio Independencia la falta de servicios básicos (agua, cloacas, gas, electricidad, recolección de basura), promueve enfermedades como dermatitis, bronquitis, gastroenteritis. Los habitantes denuncian la poca accesibilidad a los hospitales zonales, el funcionamiento ineficaz del CAP N° 7 junto a la dificultad de las ambulancias para acceder a ciertas zonas del Barrio.

El 13,5% de la población total presenta algún tipo de discapacidad, y el 41,1 % de los hogares tiene algún integrante con discapacidad, siendo de estos hogares la discapacidad sensorial el 61,2 % y la motriz 51,8%. Por otra parte, el 89,2% de los discapacitados no posee certificado de discapacidad.

3.7 Empleo

De acuerdo a la Encuesta de INSOP(2012), solo 23,8 % de la población económicamente activa (PEA) tiene empleo formal, en cambio, el 34,3% tiene empleo informal y el 20,6% se encuentra desocupado. La mayoría del los empleos formales se realizan dentro de la administración pública. En relación a los trabajos informales, la recolección de residuos reciclables "Cartoneros", ocupa un lugar preponderante, junto a otras "changas" como remisero y Mini Buses clandestinos.

Cabe destacar que muchos vecinos concurren a los depósitos de residuos para obtener comida y otros productos descartados para su consumo y/o venta.

3.8 .Vivienda

Algunos estudios estiman que el Barrio Independencia cuenta con un total de 2.373 viviendas y 2.384 hogares.

Predomina en un 57.3% de viviendas con materiales resistentes (muros de ladrillo y estructura de H°A°) pero sin ningún tipo de aislación; seguidos con



un 39.7% las viviendas construidas con materiales resistentes pero que carecen de aislaciones en alguno de sus componentes. Sólo el 0.2% de las viviendas presentan materiales resistentes y aislaciones en todos sus paramentos; mientras que el 2.8% restante presentan condiciones de precariedad constructiva, con materiales no resistentes.

Por otra parte, el 60% de los terrenos del barrio son inundables, debido a la ocupación de terrenos bajo cota de inundación.

4. Infraestructuras

4.1 Red de agua potable

Parte del Barrio Independencia se abastece del tanque de agua del ferrocarril y con conexiones informales a la red. La misma presenta problemas de presión y contacto con aguas servidas. En el sector Curita, hay sectores que todavía tienen acceso al agua de pozo (perforaciones efectuadas por los curas Franciscanos).

4.2 Red de desagüe cloacal

El Barrio no cuenta con red de desagüe cloacal. Las viviendas que poseen pozos ciegos con cámaras sépticas, son afectadas por la ascensión de la napa. Los desagotes se realizan a la vía pública o mediante camión atmosférico. Por otra parte, la existencia de redes de agua formal e informal sin red de desagüe cloacal, aumentan los volúmenes de la napa freática contaminada y de los desagües pluviales.

4.3 Red de desagüe pluvial

El Barrio desagüe al río Reconquista mediante el canal J.L. Suárez Sur, actualmente entubado en su mayor extensión. En el Barrio 5 de Noviembre se encuentra una red que descarga en el Canal, el resto desaguaba por escurrimiento superficial hacia la laguna Del Pejerrey, actualmente casi rellena en su totalidad.

Diversos factores contribuyen con las inundaciones, como calzadas en mal estado, escasa pendiente, obstrucción de zanjas y saturación de la napa.

4.4 Red eléctrica

En el Barrio 5 de Noviembre el mayor porcentaje de los hogares posee red eléctrica, en cambio en el Barrio Independencia, muchos hogares dependen de un medidor común.

El servicio registra deficiencias con bajas de tensión, cortes de luz continuos, tendido aéreo mal ejecutado y con riesgo de sobrecargas.



4.5 Red de Gas

Parte del Barrio 5 de Noviembre posee el servicio brindado por la Empresa Gas Natural Fenosa (Ex GAS BAN), en cambio el resto no tiene red de gas. La mayoría de los hogares depende de la compra de una garrafa.

4.6 Servicio de limpieza y recolección de residuos

La mayoría de los hogares frente a calles pavimentadas poseen recolección de residuos casi todos los días por parte de la Empresa Covelia S.A. Sin embargo, la acumulación de residuos junto al canal J.L. Suárez y a la laguna, la quema y abandono de vehículos en la vía pública, genera un panorama proclive a enfermedades por contaminación.

En estos barrios, las dificultades de acceso de la empresa, obliga a utilizar contenedores localizados en ciertas esquinas del barrio.

4.7 Transporte

- Líneas Ferroviarias

En el área se encuentran el ramal del FCGBM, ramal Retiro –J.L. Suárez, con la Estación J.L. Suárez como terminal y centro de transbordo.

-Líneas de Colectivos

Circulan por el Barrio las Líneas 338, 237, 670

La mayor parte de los hogares del Barrio, posee transporte público a una distancia cercana a los de 700 mts. Solo la línea 670 entra al Barrio pero los servicios se desarrollan con dificultad debido al estado de la calzada y la ocupación de la misma por viviendas, la escasa o alterada frecuencia de los servicios, sobre todo por la noche, la saturación de los servicios, y los problemas de inseguridad.

Otro medio de transporte complementario, son los Remises y MiniBuses. Este servicio es costoso, no siempre entra al Barrio, suele ser informal y presenta conflictos con las empresas de colectivos.

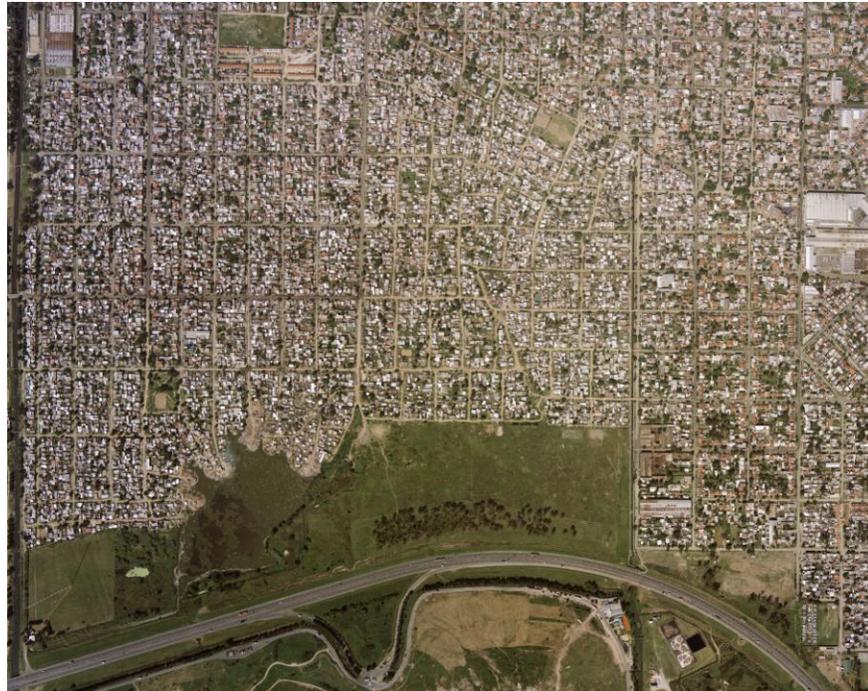
Existen pocos propietarios de automóvil particular, siendo las bicicletas un medio usual y carros con caballo.



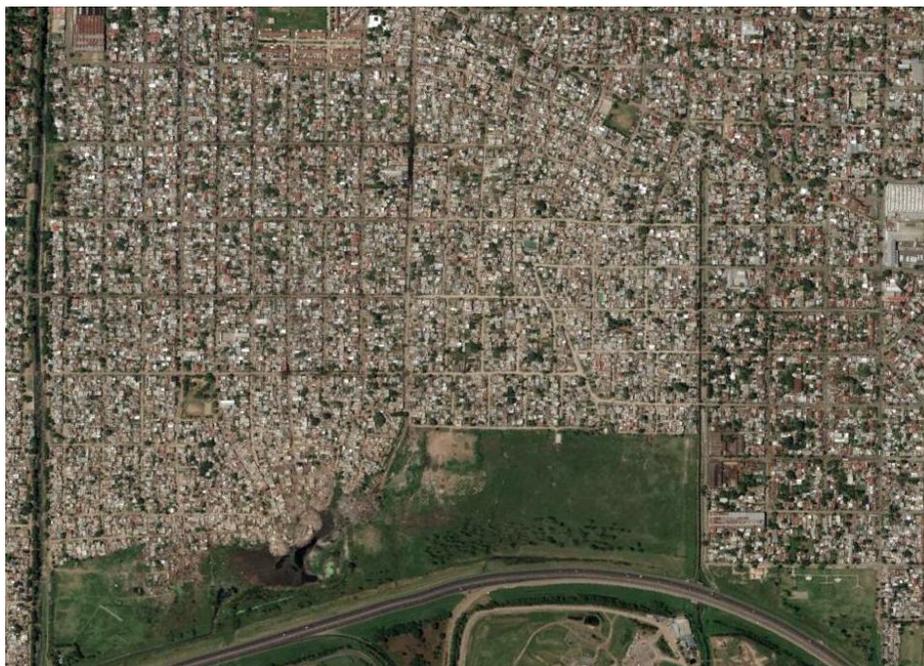
Proyecto Traza "Camino de Borde" - Sector Barrio Independencia
Ministerio de Infraestructura - GPBA



TAU 2017 – Sitio 9 – Costa Esperanza



Barrio Costa Esperanza, Vuelo 2010, MI-GPBA



Barrio Costa Esperanza, Google Earth 2017



Barrio Costa Esperanza

1. Proceso histórico de conformación

En 1948, la zona se presenta como un gran bajo que se extiende hasta la Ruta Nº 4.

La cota de 5 mts. penetra hasta la ruta, limitando la expansión urbana. Al SO, más allá de la actual calle Lavalle, comienza a trazarse una trama que se divide en dos sectores: un sector vinculado a la dirección de loteo de grandes predios rurales, perpendicular al río Reconquista - a medio rumbo - y el otro sector con una trama perpendicular a la Ruta Nº 8.

Para 1967, la mancha urbana se amplía desde la Ruta Nº 4 hasta la Diagonal 166, levantando la cota de 5 mts. a 7.50 mts..

Ya se encuentran el canal José Ingenieros y la planta industrial de la calle Los Eucaliptos. Junto a la fábrica, se extienden una trama ocupada por usos residenciales hasta la calle Las Margaritas, formando el denominado Barrio Libertador, aún entre grandes predios.



Mapa IGM, 1948 e Inundación, 1967

En la década de 1970, en el NE, la trama del Barrio Libertador se expande hasta la calle Las Camelias y en el SO, se consolida la trama junto al Canal de la calle Paraná.

Para 1986, se construye la autopista Camino del Buen Ayre, que divide al descampado aún sin ocupar en dos zonas, una con vinculación directa con el río Reconquista y otra con la Diagonal 166. En esta época, el Barrio Costa Esperanza no se ha formado todavía, y su actual predio - localizado dentro de una zona inundable - se encuentra delimitado por los Barrios que se encuentra al Norte de la actual Av. Eva Perón, al Sur de la Diagonal 166 y al SO del canal de la Calle Paraná.

Elaborado por Mg. Arq. Diego Garay, Laboratorio de Arquitectura y Urbanismo -UA-UNSAM



Foto aérea de 1972 e inundación de 1986.

En 1997 comienza la ocupación de este gran lote, propiedad del CEAMSE, por parte de vecinos del Barrio Libertador.

Los ocupantes tendieron a continuar la trama ortogonal de los barrios linderos pero con el aumento de viviendas, se fue alterando y fragmentando en tres sectores.

En el año 2005, varios de los primeros ocupantes vendieron sus parcelas a inmigrantes paraguayos, convirtiendo a este grupo en el de mayor población en el Barrio.

Para el año 2008, aumentan considerablemente los habitantes y queda la traza del electroducto incorporada a la trama, con serios riesgos para la salud de la población del Barrio.

En la actualidad no se tienen muchos datos históricos del Barrio, si bien están claramente definidos sus límites que mantienen sin ocupación el lote junto al Cno. del Buen Ayre, más allá de la calle Córdoba.



Plano actual Barrio Costa Esperanza



2. Subsectores

Para el año 2004, se consolida un sector entre calles Las Rosas y Diagonal 166, otro entre la franja del electroducto y las calles Córdoba, Eva Perón y Las Rosas, y un tercer sector entre la franja del electroducto y las calles Córdoba, Eva Perón y Las Rosas.



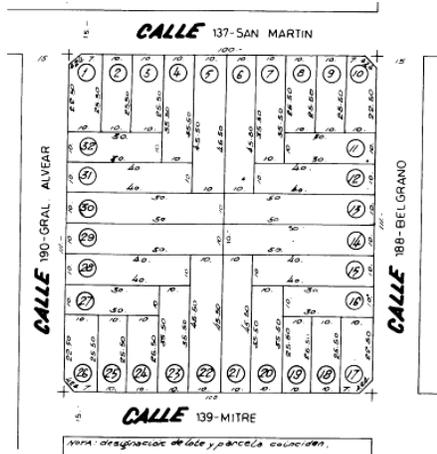
Barrio Costa Esperanza, Google Earth 2004

-Trama y Subsectores

En el Barrio Costa Esperanza predomina el uso residencial de baja altura. La trama tiende a ser regular pero presenta alteraciones que definen tres sectores diferenciados.

1- Un primer sector delimitado por la traza del electroducto, calle Las Rosas, canal calle Paraná y calle Córdoba. La trama de este sector se planeó como continuidad de la trama que posee el barrio que se encuentra del otro lado del canal Calle Paraná, a pesar del límite que conforma el canal.

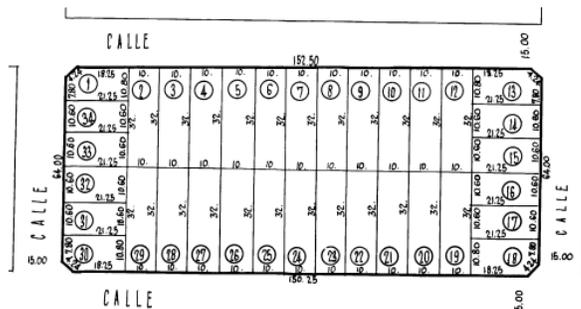
Se tomó como base manzanas de 100 x 111/117 mts. de tamaño promedio y lotes de 10 de frente y fondo variable, con tendencia a la ocupación total. Predomina el tipo de vivienda por autoconstrucción.



Trama - Manzana Tipo, Barrio Vecino.

2- El segundo sector delimitado por la traza del electroducto, calle Las Rosas, calle Eva Perón y calle Córdoba. La trama de este sector se planeó como continuidad de la trama del Barrio Libertador, que se encuentra del otro lado de la Calle Eva Perón.

Se toma como base, manzanas rectangulares de 152 x 64 mts. de tamaño promedio y lotes de 10 mts. de frente y fondo de 32 mts. en lados largos y 21 mts. en lados cortos, con tendencia a la ocupación total. Predomina el tipo de vivienda por autoconstrucción.



Trama - Manzana Tipo, Barrio Libertador.

3- Por último, el tercer sector, delimitado por la calle Eva Perón, calle Las Rosas, calle canal Paraná y Diagonal 166. En este caso la trama se planeó como continuidad de la trama del Barrio Loma Hermosa, que se encuentra del otro lado de la Diagonal 166.

Solo se puede decir que se verifica la continuidad de las calles, no así del amanzanamiento, que se presenta variable, con una trama irregular y lotes con dimensiones diversas.

Las parcelas poseen tendencia a la ocupación total y predomina el tipo de vivienda por autoconstrucción.



Trama tercer sector



Trama Sectores, Barrio Costa del Lago.

3 - Estructura Sociodemográfica

3.1 Población

De acuerdo a estudios realizados para el Barrio Costa Esperanza en el año 2013, se estima una población de 8.252 habitantes.

3.2 Edades

El estudio estimó los siguientes porcentajes: 52% para la franja de 25 a 64 años, 20% para la franja de 13 a 24 años, 20 % para los menores de 12 años y 8% para los de 65 o más.



3.3 Densidad

Respecto a la densidad se calculó una superficie neta de 50 ha., lo que representaría un densidad aproximada de 165 hab/ ha.

3.4 Origen

Un 75.5% de la población es de nacionalidad argentina y 22% de Paraguay, mientras que de Perú 1%, de Bolivia un 0.8%, de Chile un 0,5% y 0.2% de Uruguay.

Antes de la llegada al Barrio muchas de las familias se encontraban alquilando en barrios aledaños. Por otra parte, las familias provenían especialmente del NEA y Santiago del Estero, y en menor medida de Jujuy y Bolivia.

3.5 Educación

En base al Programa Nacional Mapa Educativo, el barrio no presenta establecimientos educativos. Dentro del asentamiento no hay escuelas primarias, los niños argentinos asisten a escuelas públicas fuera del barrio. Las familias paraguayas eligen escuelas de enseñanza técnica y/o privada de San Martín, San Isidro o en barrios más alejados. Desde 2010 funciona un bachillerato en una sede construida por la Iglesia "Pasaje a la Vida".

De acuerdo a estudios realizados, podemos establecer población por rango de edades según la asistencia a establecimientos educativos como: un 26,2% respecto a los menores de 6 años, un 95,9 % de 6 a 12 años, un 75,9% de 13 a 17, un 15,9% de 18 a 24 y un 8,3 % a mayores a 25 años.

3.6 Salud

En estudios realizados se detectó que el 68.9% de la población no posee cobertura de salud; el 26.7% posee obra social y el 4.1% cuenta con cobertura de PAMI.

El 55% de los hogares concurre a hospitales públicos, como el Hospital Eva Perón y el Hospital Zonal Gral. De Agudos "Dr. Carlos Bocalandro" y el 7,6% asiste al Hospital Municipal Thompson.

El 79,8% de los hogares utilizan como recurso de asistencia médica el Centro de Atención Primaria de Salud N°10, el CAPS N°14 ubicado en el Barrio UTA y el Centro de Salud N°6 ubicado en el Barrio Libertador.

El estado sanitario del barrio, la falta de servicios e infraestructura básica (agua, cloacas, gas, electricidad, recolección de residuos), el hacinamiento, las condiciones insalubres de las viviendas, las quemaduras originadas para la calefacción y eliminación de basura, promueve enfermedades.

3.7 Empleo

Según estudios elaborados en los últimos años el 81,1% de los hogares obtiene del trabajo la principal fuente de ingresos mensual, mientras que en el 13,0% la principal fuente de ingresos es algún plan o subsidio proveniente del estado. Del 5,9% restante, no tiene ingresos, los mantienen los hijos o no hay información.



Dentro de la población mayor a 14 años, el 59,8% se encuentra activo mientras que el 38,5% inactivo. Del porcentaje de la población activa, el 94,6% se encuentra ocupada y el 5,4% desocupada.

Con respecto al nivel de trabajo registrado, el 52,4% de la población activa del barrio trabaja en negro, mientras que el 43,8% de la población activa recibe recibo de sueldo, del 3,9% restante no hay datos.

3.8 Vivienda

Se estima que el Barrio Costa Esperanza cuenta con un total de 1856 viviendas y 1887 hogares. Un 97% son viviendas construidas con materiales resistentes (muros de ladrillo y estructura de H^oA^o) pero carecen de aislaciones, y el 3% restante, presentan condiciones de precariedad constructiva, con materiales no resistentes, como chapa, cartón o madera. Cabe mencionar que el 44,7% de los terrenos del barrio son inundables.

4- Infraestructura

4.1 Red de agua potable

La provisión de agua es por conexiones informales al caño maestro mediante mangueras. Estas redes informales presentan pinchaduras contaminándose el agua que llega a las casas. Asimismo en las horas del día y estaciones del año de mayor consumo, la red pierde presión y quedan sin abastecimiento.

Algunas viviendas tienen perforaciones, el agua de pozo es utilizada para limpieza pero no es apta para consumo humano. Estas personas compran agua potable embotellada o consumen agua de las conexiones formales de los barrios vecinos (UTA y Libertador).

4.2 Red de desagüe cloacal

El barrio no posee red cloacal, esto lleva a recurrir de manera individual y precaria, la descarga de los afluentes cloacales.

El mayor problema en relación a los pozos y a las cámaras sépticas, se debe al ascenso de la napa freática y al desborde de los mismos. Esto sucede todos los días en diferentes horarios y es crítico cuando llueve donde las aguas negras circulan por las calles.

4.3 Red de desagüe pluvial

El Barrio carece de redes de desagüe pluvial y gran parte del barrio se encuentra en terrenos bajo la cota de inundación generando inundaciones periódicas. En la zona cercana a la laguna del Libertador, en determinadas ocasiones el agua ingresó hasta un metro dentro de las casas.

Como también, los días en que no llueve se registran aumentos en el nivel de las napas que producen el desborde de los pozos. Existe una diferenciación entre la parte más alta ubicada hacia el SE y la parte más baja ubicada hacia el N.



4.4 Red eléctrica

Una línea de alta tensión atraviesa el asentamiento en dirección NO-SE, superponiéndose con calles y viviendas a lo largo del barrio, incluso existen viviendas construidas bajo las torres o utilizando las mismas como postes o sostenes de paredes. La línea no tiene camino de servidumbre ni franja de seguridad delimitada en su traza.



Tendido de alta tensión en Costa Esperanza

Las viviendas poseen conexiones de energía eléctrica muy precarias. El abastecimiento de energía es inestable y diariamente existen cortes de energía. Se estimaba que 250 familias se abastecían por medio de una red formalizada con medidores, sin embargo, muchos otros realizan conexiones informales a esa red.

4.5 Red de Gas

El barrio no cuenta con red de gas natural. Los hogares dependen de la compra de una garrafa para obtener suministro de gas, con altos costos y dificultades para su adquisición.

4.6 Servicio de limpieza y recolección de residuos

La recolección de residuos la realizaban vecinos empleados del municipio. Los residuos deberían depositarse en las esquinas donde pasa el camión recolector, sin embargo, muchos de los mismos se arroja en la laguna del Libertador como relleno.

Algunos vecinos pagan por la recolección de basura y otros tiran la basura en las calles Eva Perón o Güemes por donde pasa el camión de recolección.

4.7 Transporte

- Líneas Ferroviarias

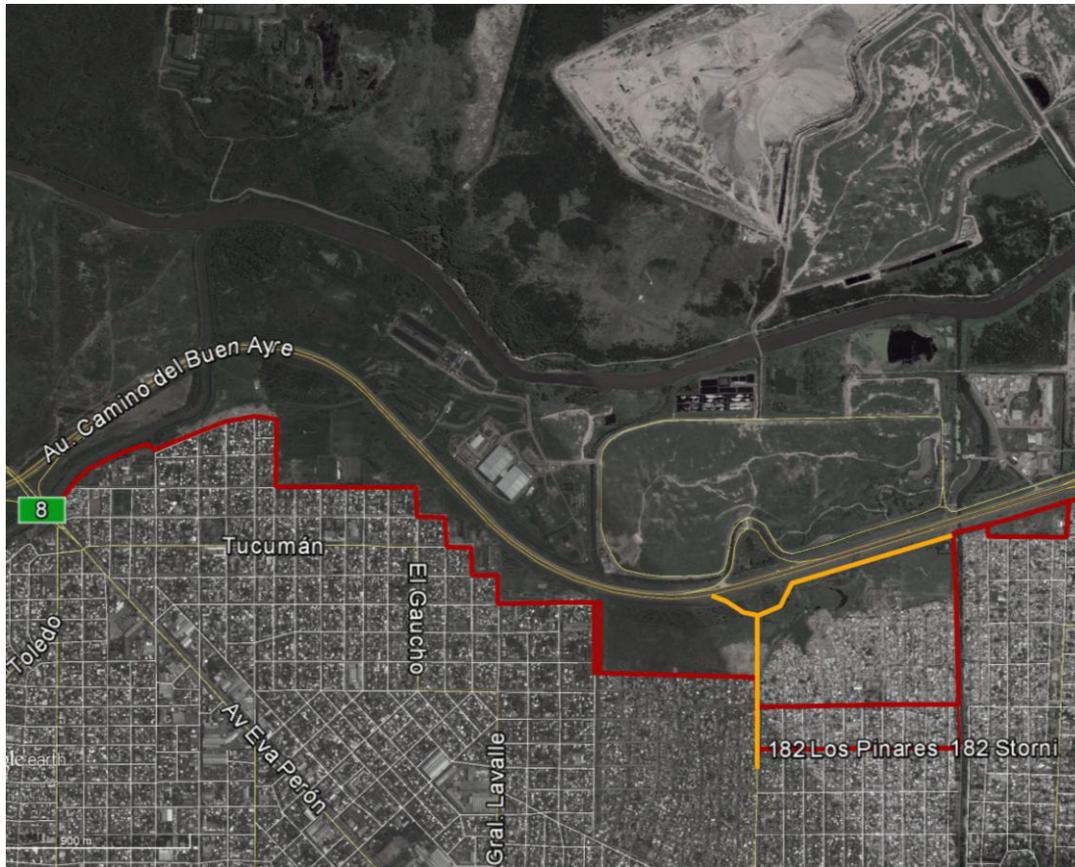
En el área no existen tendidos ferroviarios. El más cercano es el ramal del FCGBM, ramal Retiro -J.L. Suárez, con la Estación J.L. Suárez como terminal y centro de transbordo.



-Líneas de Colectivos

A pesar de la situación de continuidad en la trama del entorno, por el barrio no circula ninguna línea de colectivo. La mayor parte de los hogares posee transporte público a una distancia mayor a los 700 mts.

El colectivo más cercano es la Línea 670, con todos sus ramales.



Proyecto Traza "Camino de Bordo" - Sector Barrio Costa Esperanza
Ministerio de Infraestructura - GPBA



TAU 2017 – Sitio 11 – Barrio Sarmiento









PARTICIPANTES INSTITUCIONALES UNSAM

IA, Instituto de Arquitectura y Urbanismo

Escuela de Política y Gobierno

IDAES Instituto de Altos Estudios Sociales

3IA, Instituto de Investigaciones e Ingeniería Ambiental

Instituto del Transporte

Instituto Sábato

Escuela de Humanidades

Dirección de Articulación Territorial

INSTITUCIONES UNIVERSITARIAS participantes

Facultades de Arquitectura:

Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina

Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina

Universidad Católica de Córdoba, Córdoba, Argentina

Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires, Argentina

Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, Argentina

Universidad Nacional de Rosario, Santa Fé, Argentina

Universidad de Talca, Chile

Universidad ORT, Uruguay

Universidad de Ciencias de Tokyo Sakaushi Lab, Japón



INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES – Argentina.

Municipalidad de San Martín, Buenos Aires.

Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Distrito IV, Buenos Aires.

CPAU, Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Observatorio
Metropolitano

SCA, Sociedad Central de Arquitectos

COMIREC, Comité Cuenca Río Reconquista, Provincia de Buenos Aires.

CEAMSE, Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado.

OPDS, Organismo para el Desarrollo Sustentable, Provincia de Buenos Aires.



COMO LLEGAR

Tren

Línea Mitre (Ramal José León Suarez)
Estación Miguelete

Tren UNSAM

Tornavía Miguelete

7:40 7:50 *

8:10 8:20

8:40 8:50 *

9:10 9:20

9:40 9:50 *

11:40 11:50

12:10 12:20

12:40 12:50

16:40 16:50 *

17:10 17:20

17:40 17:50 *

18:40 18:50 *

20:10 20:20

20:40 20:50

21:10 21:20

21:40 21:50

* Espera a los pasajeros del tren Mitre

Colectivo

21, 28, 57, 78, 87, 106, 117, 123, 161, 169, 176

Auto

DESDE ZONA NORTE: Av. General Paz. Bajada Albarellos - 25 de Mayo. Seguir por colectora hasta 25 de Mayo, doblar a la derecha hasta Rodríguez Peña, doblar a la derecha. Entrada a mano izquierda.

DESDE ZONA SUR: Av. General Paz. Bajada San Martín. Seguir por colectora y tomar el puente que cruza a la Av. 25 de Mayo. Continuar hasta Rodríguez Peña, doblar a la derecha. Entrada a mano izquierda.

Ubicación en Google Maps

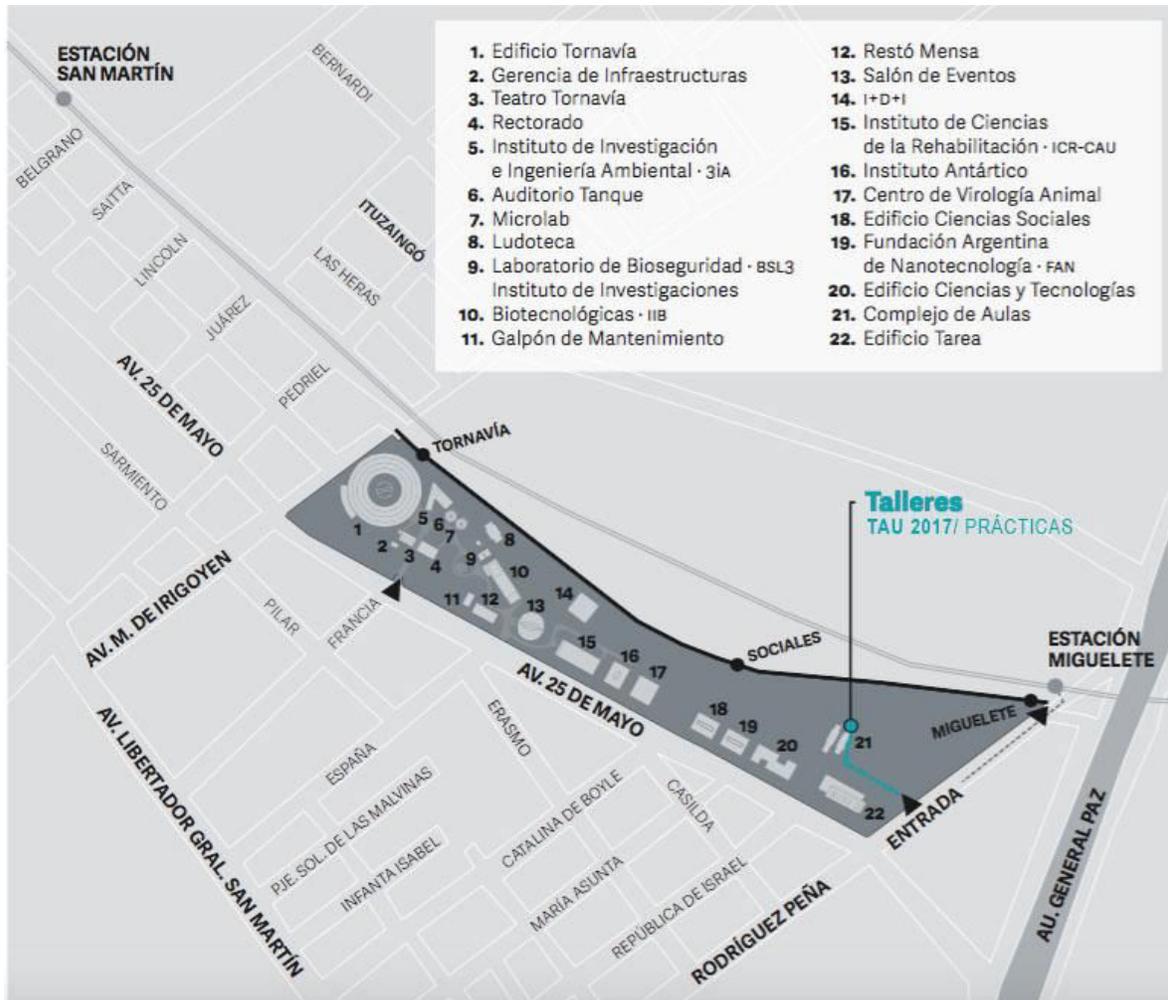


Ubicación en Google Maps

ENTRADA RODRIGUEZ PEÑA: <https://goo.gl/EFbhCS>

ENTRADA AV. 25 DE MAYO: <https://goo.gl/0hzPJm>

CAMPUS MIGUELETE





CONTACTO

unsam.ia.tau@gmail.com

facebook.com/ua.unsam

www.unsam.edu.ar

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN

Rector Carlos Rafael Ruta

Vicerrector Daniel Di Gregorio

INSTITUTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO