

ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO¹

Este capítulo se organiza del siguiente modo:

1. Síntesis del Modelo Territorial Actual (MTA)
2. Síntesis del Modelo Territorial Deseado (MTD)
3. Anexo gráfico y cartográfico

1. Síntesis del modelo territorial actual

Escalas micro–regional y local (ejido municipal)

El ejido municipal de Puerto San Julián cuenta con 8.000 has, de las cuales cerca del 90 % son espacios rurales con poco uso y muy baja densidad de ocupación y población (ver MAPAS 1 y 2).

En el MAPA 3 se presenta la síntesis del Modelo Territorial Actual (MTA) en escala del Área Urbana. Se espacializan las características actuales de la localidad, dando como resultado la Estructura Urbana actual.

Las capas de ocupación y usos permiten tener una primera aproximación al grado de consolidación de la estructura territorial en el Área Urbana de la localidad a partir de los grados de ocupación de parcelas, en particular se observa la relación entre estos grados de ocupación y las restricciones ambientales. Resultado de este cruce de capas, en caso de realizarse los estudios de suelos que se sugieren, se podrían determinar diferentes niveles de vulnerabilidad.

Asimismo es posible identificar áreas con diferentes niveles de accesibilidad a los equipamientos comunitarios básicos y las concentraciones de flujos tanto vecinal, entre orígenes y destinos como específicamente los flujos de cargas, que permitirían diseñar una red de tránsito pesado para la localidad.

En lo que respecta a la capa de cobertura de servicios por red realizada en base a la cantidad de servicios con que cuenta cada sector de la localidad, cruzada con la capa de localización de actividades, permite ver el grado de concentración que representa el eje de la Avenida San Martín.

La mencionada avenida es el eje estructurador de la localidad. Se trata de un espacio lineal que acompañó la expansión del área urbanizada desde su núcleo histórico en dirección de la ruta de acceso y que actualmente vertebró a la totalidad del espacio urbano. La avenida Piedra Buena, que al cruzarse con la Avenida San Martín marcan el centro de la localidad, no cuenta con las mismas características, debido a que la misma dejó de ser el camino que uniera el sur con el norte del área del ejido.

Aparte de este eje los espacios de actividad que denotan cierta homogeneidad son el área industrial y portuaria, con las actividades conexas de depósitos y el sector mixto de chacras e industrial en el margen norte de la avenida de acceso a la localidad y el camino costanero, en los tramos que se encuentran concretados.

El resto del espacio de la localidad es predominantemente residencial, con grados de consolidación intermedios debido a la gran cantidad de parcelas baldías y otras que se

¹ Para la elaboración de este capítulo se tomó como base el Informe Final y el Resumen elaborados por el responsable del área estratégica Dr. Alejandro Schweitzer.

caracterizan por la ausencia de veredas, el uso de materiales livianos y escaso cuidado en general del espacio público.

Una mención especial merece el sector bajo de la localidad, en los alrededores de la Plaza España y cercanías y en el sector costero en general, afectados por la baja de la capacidad portante de los suelos ocasionada por factores como la escasa conectividad de la red cloacal en relación con la calidad y tipo de suelos. Se trata también del área histórica de la localidad, que presenta incluso problemas de estabilidad constructiva obligando a realizarse obras de contención y mantenimiento estructural como sucede periódicamente con el edificio de Banco de la Nación Argentina. Sin tratarse de un sector urbano en particular, se considera que una política de recuperación del sector permitiría no solamente consolidar parte del espacio urbano sino también aprovechar el potencial del patrimonio histórico-cultural del área como expresión de identidad local.

2. Síntesis del modelo territorial deseado

2.1 Árbol de problemas

El problema principal identificado consiste en la falta de una política de ordenamiento y desarrollo territorial para el espacio de Puerto San Julián y su área de influencia.

Entre las principales causas de la falta de este tipo de políticas se identificaron las siguientes:

- Falta de articulación horizontal y vertical de políticas sectoriales y territoriales, que sería a su vez consecuencia de la
 - Falta de cultura de trabajo interinstitucional, y la
 - Falta de política provincial de ordenamiento y desarrollo territorial. Esta ausencia se estaría resolviendo desde el momento del inicio del plan de Ordenamiento Desarrollo Territorial de la Provincia de Santa Cruz, en noviembre de 2005 y cuyos primeros resultados se obtuvieron en marzo de 2007.
- Escasa participación comunitaria en políticas urbanas, que sería a su vez consecuencia de la
 - Falta de cultura de participación comunitaria y la
 - Falta o debilidad de los mecanismos de participación en políticas urbanas; y
- Falta de equipos técnicos de planeamiento y gestión de políticas territoriales, consecuencia también de la:
 - Escasa remuneración de profesionales del sector público por comparación a los salarios pagados por el mercado de trabajo provincial y local, de
 - La ausencia de una carrera profesional del sector público, y de la
 - Falta de mecanismos que aseguren la estabilidad laboral en equipos y profesionales.

Pudieron a su vez detectarse 17 problemas principales con ingerencia y causas directas asociadas con el crecimiento y desarrollo urbanos los cuales, lejos de representar el total existente, permiten una buena aproximación a la realidad de Puerto San Julián (VER GRAFICO 1. ARBOL DE PROBLEMAS). Éstos son:

- (a) Vulnerabilidad ambiental
- (b) Desaprovechamiento del potencial de reciclado
- (c) Inadecuado tratamiento de efluentes domiciliarios e industriales
- (d) Inadecuado tratamiento de residuos sólidos
- (e) Escasez de agua para riego
- (f) Escasez de agua para consumo humano
- (g) Limitaciones al desarrollo urbano futuro
- (h) Escaso desarrollo de las actividades productivas y de servicios
- (i) Hacinamiento escolar
- (j) Falta de espacios verdes y problemas de conservación de los actuales
- (k) Falta de espacios de esparcimiento y deportes
- (l) Escasa ornamentación vegetal
- (m) Desaprovechamiento de la situación central de la localidad respecto a la provincia
- (n) Escaso desarrollo de la actividad turística
- (o) Desaprovechamiento de recursos paisajísticos y arquitectónicos de la bahía, borde costero y otros paisajes interiores
- (p) Escasa consolidación del espacio urbanizado
- (q) Debilitamiento de la identidad pionera

2.2 Objetivos de Ordenamiento y Desarrollo Territorial

A efectos de atender los problemas identificados en el Árbol de Problemas, se proponen para Puerto San Julián y su Área de influencia los siguientes objetivos (GRAFICO 2. ARBOL DE OBJETIVOS):

Objetivo 1: Creación de normativa del ordenamiento y del desarrollo del territorio local y micro–regional

Este objetivo consiste en la definición de instrumentos legales necesarios a la aplicación del plan, como es el caso de la elaboración y sanción de un código de edificación, la elaboración de un plan de zonificación y código de usos del suelo y la creación de una autoridad de aplicación con facultades de policía de usos y edificación.

Las estrategias que se propone para lograr este primer objetivo son las siguientes:

- a) Revisión y re- elaboración y sanción de un código de edificación
- b) Elaboración de un plan y código de usos del suelo
- c) Creación de una autoridad de aplicación con facultades de policía de usos y edificación

Objetivo 2: Creación de herramientas de apoyo a la toma de decisiones y programación interinstitucional de políticas sectoriales

Este segundo objetivo complementa en parte el Objetivo 1 y es por eso que algunas de las estrategias son muy próximas en su formulación. En este caso se trata de dotar al estado municipal de instituciones, mecanismos de coordinación y articulación y

herramientas de apoyo a la toma de decisiones en materia de ordenamiento del territorio.

En este caso las estrategias que se derivan son las siguientes:

- a) Creación de una autoridad de aplicación en ordenamiento y desarrollo territorial municipal
- b) Implementación de indicadores de evaluación y monitoreo del desarrollo territorial
- c) Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional para la planificación urbana

Objetivo 3: Equilibrar las demandas actuales y proyecciones futuras de la población y las actividades económicas con la oferta de equipamiento e infraestructura

El tercer objetivo del PDU apunta a mejorar el estado actual de provisión de equipamientos e infraestructuras para la población y para la realización de actividades y, mediante ejercicios de prospectiva resultantes del sistema de indicadores de evaluación y monitoreo, a adelantar demandas futuras iniciando gestiones necesarias para la construcción de las infraestructuras y equipamientos que puedan resultar necesarios en horizontes temporales medianos y largos.

En este caso, para su concreción, se proponen las siguientes estrategias:

- a) Jerarquización de demandas, déficits y conflictos de la infraestructura y equipamientos
- b) Priorización de acciones para la resolución de las demandas, déficits y conflictos
- c) Aprovechamiento y potenciación de sinergias entre proyectos de infraestructura y equipamiento
- d) Desarrollar un sistema de gestión ambiental integral local

2.3 Lineamientos propuestos (Programas y Proyectos)

Los lineamientos propuestos consisten en el listado de programas necesarios para concretar los objetivos de desarrollo urbano, de los cuales derivan las estrategias propuestas. Estos programas son a su vez federadores de proyectos y dan lugar a propuestas de primeras acciones. Los programas propuestos son los siguientes:

2.3.1 Programas del Objetivo 1

Programa 1. Protección del patrimonio arquitectónico pionero de la localidad (común a las estrategias 1, 2 y 3), con el doble objeto de reforzar la identidad de la localidad y mejorar el estado actual de una de las atracciones más importantes que hacen a la oferta de turismo local.

Proyecto 1. Identificación, caracterización arquitectónica y evaluación técnica del estado de conservación general de la edificación pionera existente.

Proyecto 2. Elaboración de normativa específica para la conservación de fachadas históricas y/o tradicionales en edificios particulares y en las estructuras edilicias completas para el caso de edificios públicos, todos elementos incorporables en el código de edificación.

Proyecto 3. Asignación específica de fondos para la conservación de fachadas tradicionales

Proyecto 4. Asistencia técnica especializada para la capacitación y conservación de fachadas históricas y/o tradicionales

Proyecto 5. Reconstrucción de monumentos históricos en la localidad y zona de influencia, (por ejemplo: frigorífico Swift)

Proyecto 6. Elaboración de un circuito lineal o poligonal de valorización del Casco Histórico dentro del cual, mediante normativa específica a elaborarse para tal fin, toda nueva edificación respete en sus fachadas rasgos arquitectónicos pioneros

Programa 2. Mejora de la calidad edilicia y consolidación del espacio urbanizado (común a las estrategias 1, 2 y 3), que apunta a mejorar la calidad de las edificaciones y del tejido urbano en su conjunto en el área ya urbanizada y a prever modalidades de ocupación, trazado, parcelamiento y forma de las edificaciones en las áreas a incorporarse en la medida que se vayan incorporando los nuevos espacios propuestos a la urbanización.

Proyecto 1. Estudio de la capacidad portante de suelos dentro del área ejidal

Proyecto 2. Re-elaboración de un código de edificación. Elaboración de un plan y del código de uso del suelo

Proyecto 3. Formación y entrenamiento permanente de un cuerpo estable, de carrera, bien retribuido de inspectores y equipos técnicos como autoridad de aplicación del código de edificación y del código de zonificación de usos del suelo

Proyecto 4. Consolidación del espacio público de circulación peatonal

Proyecto 5. Consolidación del tejido urbano y disminución de la tierra baldía (densificación urbana)

Proyecto 6. Ajuste y establecimiento de límites físicos en la estructura interna del ejido municipal, definiendo áreas de mayor y menor densidad y zona de baja densidad y de chacras

Proyecto 7. Desarrollo, jerarquización y consolidación de las redes de circulación, dentro del cual se contempla la creación de un polo logístico de concentración, acopio y desacopio de cargas y servicios al transporte, en el área industrial-portuaria

2.3.2 Programa en común entre los Objetivo 1 y 2

Programa 3. Fortalecimiento de capacidades locales en materia de ordenamiento y desarrollo territorial

Proyecto 1. Creación de un Instituto de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Puerto San Julián, favoreciendo la formación y la radicación de profesionales con experiencia en la materia

Proyecto 2. Elaboración de instrumentos legales que impongan los planes de ordenamiento y desarrollo territorial, a la autoridad de aplicación y sus procedimientos como norma de aplicación obligatoria y permanente

Proyecto 3. Creación de un mecanismo de coordinación de planificación local con representación de los organismos descentralizados de la provincia en materia de inversión en infraestructura, equipamiento y prestación de servicios en la localidad

2.3.3 Programas del Objetivo 3

Programa 4. Aprovechamiento de espacios con potencialidades específicas. Este programa busca mejorar las condiciones preservación de recursos del patrimonio natural así como la revalorización y el acceso a atractivos paisajísticos existentes en el ejido y área de influencia de Puerto San Julián.

Proyecto 1. Revalorización paisajística de la bahía y borde costanero

Proyecto 2. Zonificación paisajística del ejido

Proyecto 3. Elaboración de planes de manejo y conservación de recursos patrimoniales culturales de la región; en particular la zona del ex Frigorífico Swift por sus condiciones para la realización de un desarrollo urbano en el sector

Proyecto 4. Elaboración de plan de infraestructura de servicios y accesibilidad a paisajes regionales

Programa 5. Acondicionamiento de las infraestructuras y equipamientos locales a las demandas actuales y proyecciones futuras. Este programa apunta a mejorar las condiciones de provisión actual y prevista por parte de las infraestructuras y equipamientos locales. Estas condiciones pueden ser de dos tipos, dependiendo se trate de déficits, por carencias en servicios actualmente existentes o demandas de servicios con que no cuenta la localidad y necesarios actualmente o que se prevé serán necesarios en el horizonte de 12 años que va desde la actualidad hasta el 2020, año horizonte del plan.

Proyecto 1. Atención de los déficits actuales en infraestructura mediante extensión de las áreas todavía no cubiertas por servicios provistos por red, en equipamientos comunitarios y de servicios, como el déficit en equipamientos educativos o la ampliación y mejora de las instalaciones portuarias, incluyendo la construcción de una terminal pesquera.

Proyecto 2. Planificación de obras de infraestructura y equipamientos para atender proyecciones urbanas futuras. Entre las cuales se prevé la complementación energética con generación local a partir de la construcción del parque eólico (y su posible exportación como nueva actividad productiva local)

Proyecto 3 Reacondicionamiento de planta de tratamiento de residuos sólidos, factibilidad de relocalización y elaboración de un plan integral de gestión de los residuos sólidos

Proyecto 4. Plan de gestión integral de residuos cloacales

Proyecto 5. Acondicionamiento de infraestructura de red para la reutilización de aguas procesadas a partir de efluentes

2.4 Propuestas de Estructura espacial para el ejido y el área urbana

Las propuestas de estructura espacial para el área del ejido y de estructura urbana son resultado de los objetivos, programas, propuestas y proyectos que se proponen.

En líneas generales con ambas propuestas se busca por un lado reforzar el eje estructurador de la Avenida San Martín, ya no solamente cumpliendo ese rol en el área actualmente urbanizada sino desde su nacimiento en el empalme con la Ruta Nacional N°3, en el acceso a la localidad. Se propone asimismo la concreción de un segundo eje estructurador norte - sur, paralelo a la Avenida Piedra Buena, cruzando la Avenida San Martín en el actual acceso al Circuito Costero, que se extienda hacia el norte hasta las playas y hacia el sur hacia la zona de chacras, ambas direcciones que deberían consolidarse como reservas urbanas para futuras ampliaciones.

De esta manera, la futura estructura espacial de Puerto San Julián sería de tipo radio concéntrico, en torno a la actual área urbana. A partir de la misma se consolidaría el actual eje estructurador de la Avenida San Martín y se abrirían dos ejes, norte y sur (VER MAPA 4).

2.4.1 Eje estructurador central

Se propone reforzar el eje Este – Oeste definido por la Avenida San Martín en dirección a la Ruta Nacional n°3. En este eje se diferencian tres grandes sectores. Los dos primeros se sitúan en los márgenes Nornordeste y Sursuroeste de la Avenida San Martín mientras que el tercero se ubica del otro lado de la Ruta Nacional n°3.

En el margen Nornoreste de la avenida, actualmente el más ocupado, se propone, como área de expansión para localización de viviendas con trama irregular con morfología del tipo de barrio parque al área alta que bordea la laguna Seca. Entre este sector y la Avenida San Martín, un futuro parque municipal en torno a la laguna podría equilibrar el acceso a espacios verdes por parte de la población. Esta área tendría límites muy definidos, determinados a partir, por un lado, de la futura pavimentación y ensanche de la calle Fagnano y una futura avenida a construirse en el lado opuesto del parque propuesto, que sería a la vez el nacimiento del eje estructurador Norte - Sur. Un doble carril paralelo al eje Norte – Sur serviría asimismo de vía de transporte de cargas hacia el área industrial y portuaria.

Ambas avenidas tendrían características de tratamiento similares a la Avenida Piedrabuena.

En este mismo margen y hacia la Ruta Nacional n°3, una vía pavimentada debería vertebrar el área industrial, de depósitos y usos mixtos que se extiende en ese sentido y actualmente usa la Avenida San Martín como eje, de manera de diferenciar las cargas y velocidades de usos de la red vial.

En el margen opuesto de la Avenida San Martín como continuidad del eje Norte – Sur se apunta a la apertura de una futura avenida que de igual manera que la prevista sobre la actual calle Fagnano, defina el límite del área urbana a consolidar. A un lado de la misma se encuentran actualmente las áreas amanzanadas y por parcelar, incorporadas al catastro local mientras que del lado opuesto y a lo largo de toda la Avenida San Martín, coincidente con el posible espacio de implantación de un barrio militar, se prevé una urbanización del tipo barrio parque.

De este modo se conseguirá jerarquizar la red vial, con una red primaria conformada por los ejes Este – Oeste teniendo a la Avenida San Martín como estructurante y otro Norte – Sur con la futura avenida propuesta. Esta última actuaría asimismo como circunvalación, asociada con la red secundaria constituida por la Avenida Piedra

Buena y el paseo costanero y a la red de tránsito pesado para evitar el ingreso de camiones al área más densamente ocupada.

Hacia el oeste de la Ruta Nacional N°3 se distinguen actualmente dos usos, por un lado el aeropuerto, para cuya rehabilitación se debería operar sobre la empresa LADE o una futura línea aérea regional y por otro el espacio de Servicios Públicos SE. En este sector, el más alejado del área urbanizada, se propone la instalación de un parque energético municipal, en dos etapas, una primera cercana a la actual localización de SPSE de tipo de área piloto y otra donde se haría la ampliación de manera ya de parque eólico.

2.4.2 Eje estructurador norte

El eje estructurador Norte – Sur se extendería sobre el actual camino costero hacia el área del Frigorífico Swift y la futura villa turística de Cabo Curioso, ya fuera del ejido pero que aparece como propuesta de parte del municipio.

En el ejido hacia el norte se propone la creación de un polo turístico en el área del Frigorífico Swift y sobre la costa un primer tramo de espacio verde costanero con uso del público como esparcimiento, acompañado por tramos de urbanización de baja densidad. Un segundo tramo costero correspondería a la Reserva Ecológica municipal, de protección de la Isla Cormorán.

La urbanización de baja densidad, definida como Reserva Urbana, debería aprovechar las relativamente significativas pendientes, por lo tanto el trazado de las vías que corten al eje estructurador y el parcelamiento deberían respetar la topografía local.

2.4.3 Eje estructurador sur

El mismo eje debería extenderse en sentido sur en dirección a la Reserva de la Península de San Julián, estructurando en sus primeros tramos el área de ensanche urbano de baja densidad descrito en el punto 2.4.1 (margen sur de la avenida San Martín). En este primer tramo la avenida debería tener las mismas características que la propuesta para el margen opuesto de la Avenida San Martín. El trazado de esta avenida coincide con el viejo camino a la zona de chacras, por lo que con esta propuesta se recuperaría su función. La misma se cruzaría con la que resultaría de la prolongación de la Avenida Costanera, que servirá de límite sur del área de ensanche urbano.

A partir de este cruce el eje estructurador Norte - Sur se prolongaría en dirección sur hacia el acceso a la Reserva Provincial de la Península San Julián. En esta dirección se distinguen dos tramos, diferenciados por los límites de la Estancia La Argentina. En el tramo que va entre el cruce de la Costanera y la estancia se prevé un área de reserva urbana de características similares a la propuesta en el camino hacia el Frigorífico Swift, pudiendo la misma extenderse o no hasta la Ruta Nacional N°3.

El tramo siguiente, de igual modo que en los demás sectores del ejido no descritos en párrafos anteriores, son espacios de dominio público y privado sobre los cuales debería realizarse estudios en profundidad a efectos de determinar potenciales usos.

2.4.4. Propuesta de estructuración para el Área Urbana

En el actual área urbana el eje comercial, de servicios y administrativo de la Avenida San Martín, con autorización de construir un poco más en altura, debería ser acompañado por una mejora del espacio urbano y diversificación en la oferta de servicios a promoverse sobre la Avenida Piedra Buena. Sobre la costa y apoyándose

en los relevamientos realizados, se proponen un eje cultural – recreativo, en torno a la futura escuela de artes y la costanera y un sector que, mediante medidas de promoción y apoyo, debería consolidarse como futuro Casco Histórico (VER MAPA 5).

También sobre la costa hacia el lado opuesto de la Avenida San Martín, frente a la costanera, se propone una mayor densidad de edificaciones pero que las mismas contemplen usos mixtos en planta baja, permitiéndose también los usos comerciales recreativos, de preferencia turísticos.

Se plantea también reforzar el perfil industrial del área actualmente orientada hacia tales usos, previendo espacios de ampliación del área portuaria y un área de logística, con servicios de apoyo al transporte y terminal de desacopie y acopie de cargas para concentrar en ese sector todo el tránsito pesado sin que el mismo entre en la localidad. Entre el empalme del eje estructurador norte - sur y el área industrial – portuaria, una avenida de doble vía compartiría también funciones de red de tránsito pesado en dirección al sector logístico. En ese mismo sector podrían localizarse servicios vinculados, como ser aduana, secretaría de transportes, incluso una sucursal bancaria, dando forma a un verdadero puerto seco, complementario del actual puerto.

Independientemente de todo tipo de propuestas que se realizan, debería presentarse un estudio de suelos en los casos de ejecución de obras de más de dos pisos de altos y/o sótanos de profundidad o bien exigir la realización de un estudio de suelo en todos aquellos casos que se considere necesario². Esto, necesariamente obliga a la confección de una norma, código u ordenanza de edificación de los suelos aptos para cimentar acorde al tipo de construcción, profundidad de la freática, tipo de suelos expansivos, salinidad, etc., en particular en el área del Casco Histórico propuesto. Esta norma permitirá un ordenamiento en la construcción, ahorro de dinero en reparaciones, mejorar la calidad de las mismas y garantiza la seguridad de las personas.

Respecto a los sectores residenciales, como ya se adelantó en los párrafos anteriores, un primer objetivo sería la consolidación de la actual área urbanizada apuntando a la mejora de la calidad edilicia y en la provisión y acceso a los servicios por red en las áreas donde todavía no se encuentran terminadas las obras correspondientes. En segundo lugar se prevén ampliaciones con tejido más abierto del estilo de barrio parque, en las áreas inmediatas al actual espacio urbanizado, a los que se suma, en tercer lugar, la propuesta de constitución de espacios de reserva urbana para futuras ampliaciones.

El conjunto de estas propuestas solo podrá ser concretado mediante la adopción de un Plan de Zonificación de Usos del Suelo, que se expone a continuación.

2.5. Propuesta de Zonificación de Usos del Suelo

El Plan de Zonificación de Usos del Suelo es una herramienta que persigue concretar, en el mediano y largo plazo, el perfil urbano buscado para la localidad, operando sobre las parcelas urbanas y eventualmente las rurales cercanas.

Juntamente con el Plan de Zonificación, deberían aplicarse otras propuestas ya formuladas, como ser políticas de promoción de consolidación del área urbanizada de

² Estos estudios de suelos deberían comprender la ejecución de calicatas o pozos a cielo abierto para obtener muestras adecuadas para ser ensayadas en laboratorio a fin de determinar las propiedades físicas, químicas y mecánicas apropiadas que lleven a la confección de un perfil de resistencia del terreno y de contenido de sales. También la realización de ensayos de carga de suelos que conduzca al mismo fin y el conocimiento de la ubicación de la napa freática y cualquier otro ensayo que mejore el conocimiento del sitio.

densidad media o protección de fachadas, etc, en paralelo a las acciones y proyectos que van desde la ejecución de obras hasta la concreción del organismo de planificación local

En lo que respecta exclusivamente a la Propuesta de Plan de Zonificación de Usos del Suelo, los que siguen son los usos del suelo tratados.

En caso de concretarse una normativa definitiva, debería detallarse aun más la diversidad de usos posibles, así como definir mecanismos de decisión para casos de usos que no sean contemplados en la ordenanza que de forma a una propuesta de este tipo.

Se propone la siguiente diferenciación de zonas (VER MAPA 6 Y PLANILLA 1):

R1 – Residencial categoría 1: corresponde a usos estrictamente residenciales de densidad media multifamiliar y unifamiliar, solamente se autorizan usos mixtos de comercio minorista, establecimientos educativos, de salud y culturales y espacios verdes³.

R2 – Residencial categoría 2: corresponde a usos mayormente residenciales multifamiliares, de densidad media – alta. En estos sectores se autorizan usos hoteleros, comerciales minoristas no mixtos, establecimientos educativos, de salud y culturales y espacios verdes.

R3 – Residencial categoría 3 (Barrio Parque): se trata de las áreas destinadas a urbanizaciones tipo barrio parque, residencial unifamiliar. Solo se autorizan usos comerciales minoristas no mixtos, establecimientos educativos, de salud y culturales y espacios verdes.

C1 – Área Central categoría 1: es el sector correspondiente al espacio central a consolidar y densificar. Se permite usos mixtos residenciales multifamiliares, comerciales, administración pública, establecimientos educativos, de salud y culturales, de administración pública y seguridad.

C2 - Área Central categoría 2 (Casco Histórico): se permiten los mismos usos previstos para la zona de tipo C1, con normativas especiales y medidas promocionales de apoyo a la protección de fachadas y obligación de mantener tipologías tradicionales en las nuevas construcciones.

E1 – Equipamientos comunitarios categoría 1: corresponde al área portuaria actual y al ensanche previsto para las mismas, de dominio público y uso mixto público y privado. Se habilitan en esta categoría, depósitos, espacios verdes y comercio mayorista.

E2 – Equipamientos comunitarios categoría 2: corresponde a áreas de uso por equipamientos de dominio público y uso privado, destinadas a servicios de apoyo al transporte, Terminal logística y puerto seco. Se habilitan en esta categoría, depósitos, espacios verdes y comercio mayorista.

E3 – Equipamientos comunitarios categoría 3: se inscriben en esta categoría los equipamientos de dominio público o privado de uso mixto público y privado, como es el caso, en la localidad, del cementerio. Se habilitan en esta categoría, espacios verdes, deportes y esparcimiento.

EV – Espacios Verdes: se permiten en toda el área urbanizada

I- Industrial: en el área prevista a tal fin se habilitan también espacios verdes y depósitos.

³ Uso mixto corresponde a uso residencial y otro uso, normalmente realizado en planta baja.

RU – Reserva Urbana: por el momento sin prescripciones, al tratarse de reservas solo se permite espacios verdes

R – Espacios rurales: espacios aledaños al área urbanizada, solo se habilitan usos productivos rurales (chacras) y espacios verdes

3. CONDICIONES DE REALIZACIÓN

A fin de poner en marcha el abanico de proyectos incluidos y descriptos es necesario cumplimentar una serie de condiciones y, además, definir prioridades de realización de los mismos.

En primer lugar todo el proceso debe estar precedido por la constitución y entrada en operación de la autoridad de aplicación del Plan de Desarrollo Urbano y el Sistema de Información Territorial local.

Luego de este primer paso es imprescindible la puesta en debate, redacción técnica y sanción del marco normativo del Ordenamiento y Desarrollo Territorial local.

Recién luego de concretados los dos pasos mencionados se habrán reunido parte de las condiciones institucionales y legales para realización del Plan de Desarrollo Urbano.

La segunda fase consiste en la construcción de la viabilidad política, que en caso del Plan de Desarrollo Urbano consistirá tanto en el aceitado de los mecanismos de participación comunitaria como en la adopción de mecanismos que permitan que toda decisión adoptada en estas instancias sea vinculante o al menos dé lugar a un órgano de consulta permanente. Es en estas instancias que se validarán los objetivos, programas y proyectos propuestos.

En tercer lugar deben definirse presupuestos y tiempos de acceso a los fondos necesarios para realizar los proyectos definidos en la segunda fase.

Una cuarta fase, segundo momento de construcción de condiciones institucionales, dependerá del árbol de competencias a elaborarse. El árbol de competencias define qué órganos del gobierno local y cuáles de los organismos descentralizados del estado provincial están a cargo y tienen competencias sobre las iniciativas propuestas para la localidad, a efectos de conformar un consejo consultivo o alguna instancia de coordinación vertical entre Provincia y Municipio.

Fruto de estas cuatro primeras fases se estará concluyendo la etapa de formulación de un proyecto de territorio local para Puerto San Julián y su Área de Influencia y reuniendo las condiciones para su realización.

La etapa siguiente consistirá en la fase de realización de los proyectos de equipamiento, infraestructura y mejora en general del espacio urbano y el ejido. Para esto es necesario definir prioridades. Estas prioridades deben ser propuestas por el equipo técnico de la Autoridad de Aplicación y obedecer al menos a tres parámetros:

- momentos de acceso a los fondos previstos,
- impactos sociales esperados, en base a prioridades de atención a necesidades básicas
- encadenamiento entre proyectos, partiendo de la certeza que para concreción de algunos de ellos es necesario contar con otros proyectos en marcha y /o en operación.

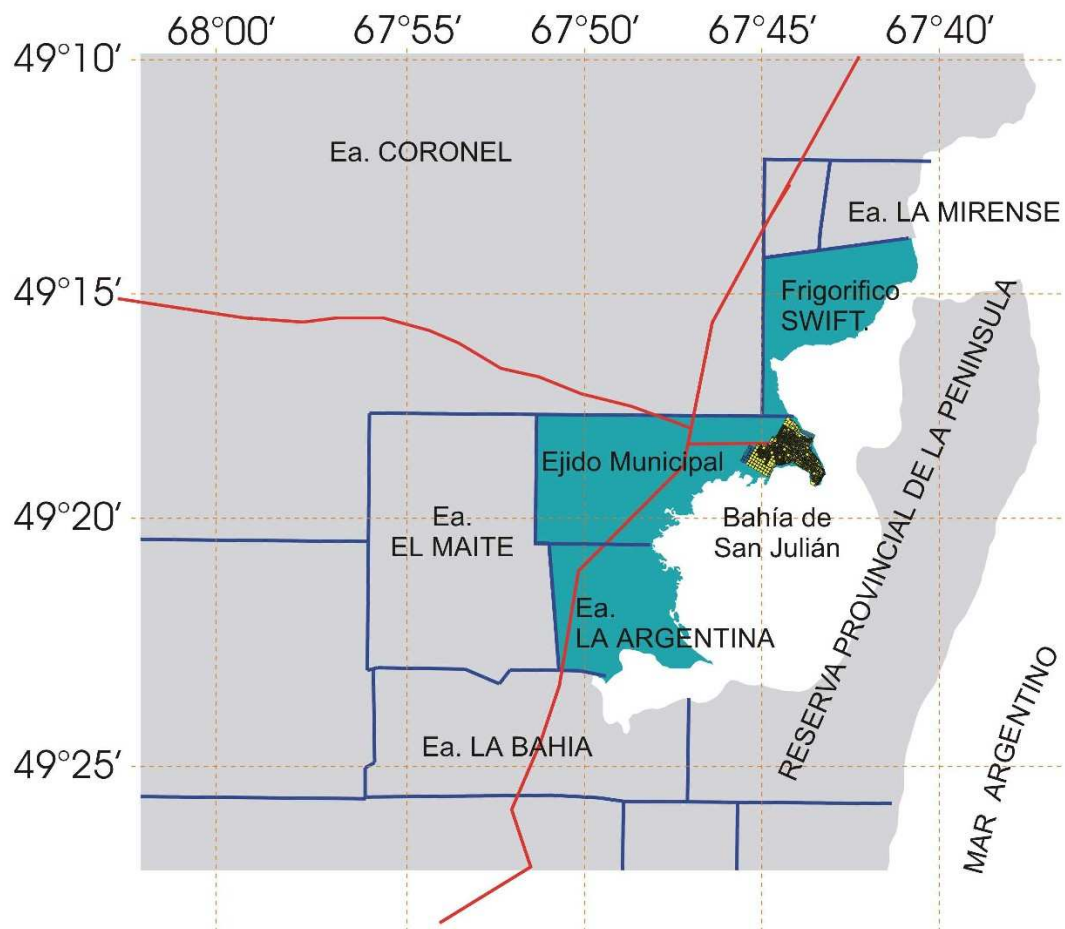
Para la definición de estas prioridades pueden usarse metodologías del tipo de matriz de impactos cruzados y someterlos a consenso por parte de la sociedad local, como única manera de garantizar la viabilidad social y política del proceso de planificación general, razón por la cual no son parte de la presente propuesta.

ANEXO GRAFICO Y CARTOGRAFICO

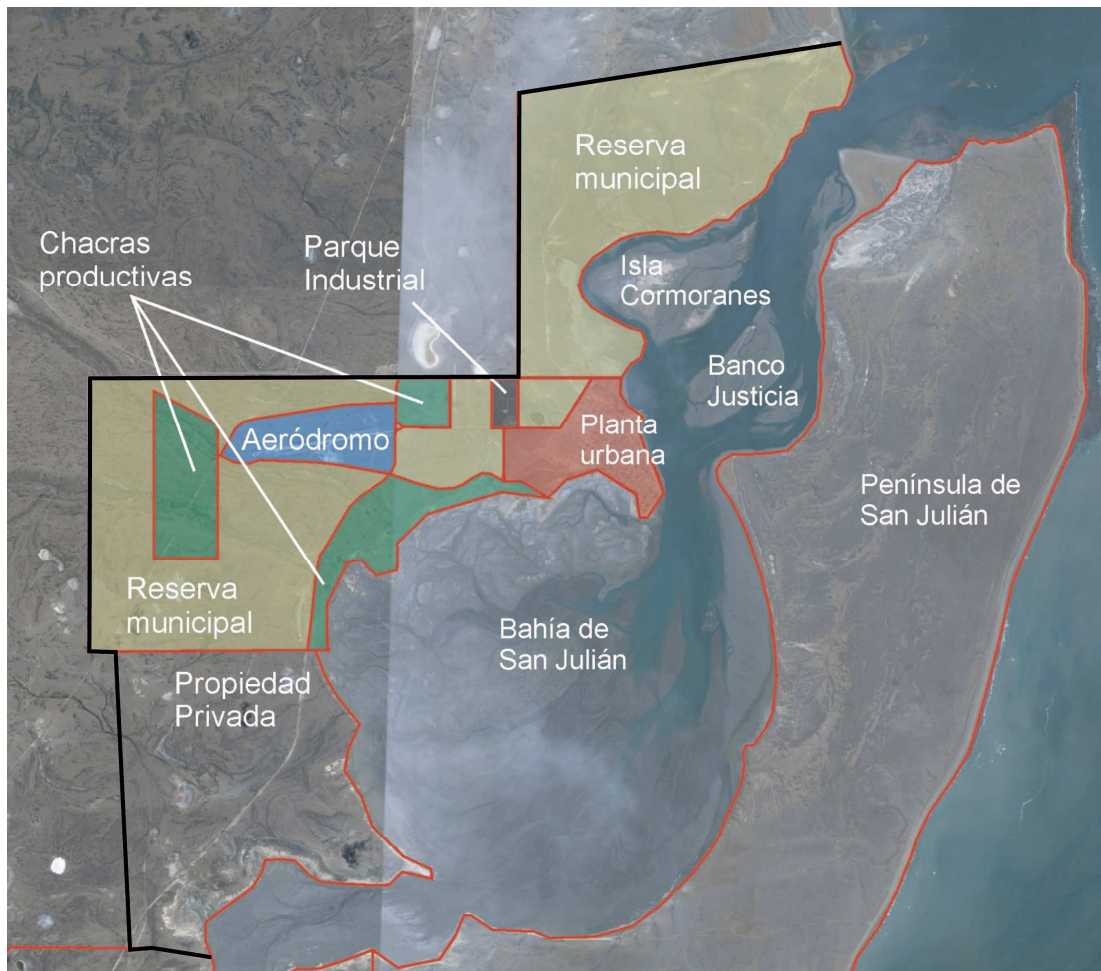
Mapa 1. Ejido municipal de la localidad de Puerto San Julián (Decreto Nacional N°20.517/33)

8.000 ha (área en color verde)

La identificación de Estancias corresponde a la titularidad de tierras según la situación dominial registrada en la Dirección Provincial de Catastro hacia Agosto de 2006.



Mapa 2. Ejido municipal de Puerto San Julián
Tierras de dominio público uso privado (3.816 has)



Mapa 3. Síntesis del MODELO TERRITORIAL ACTUAL

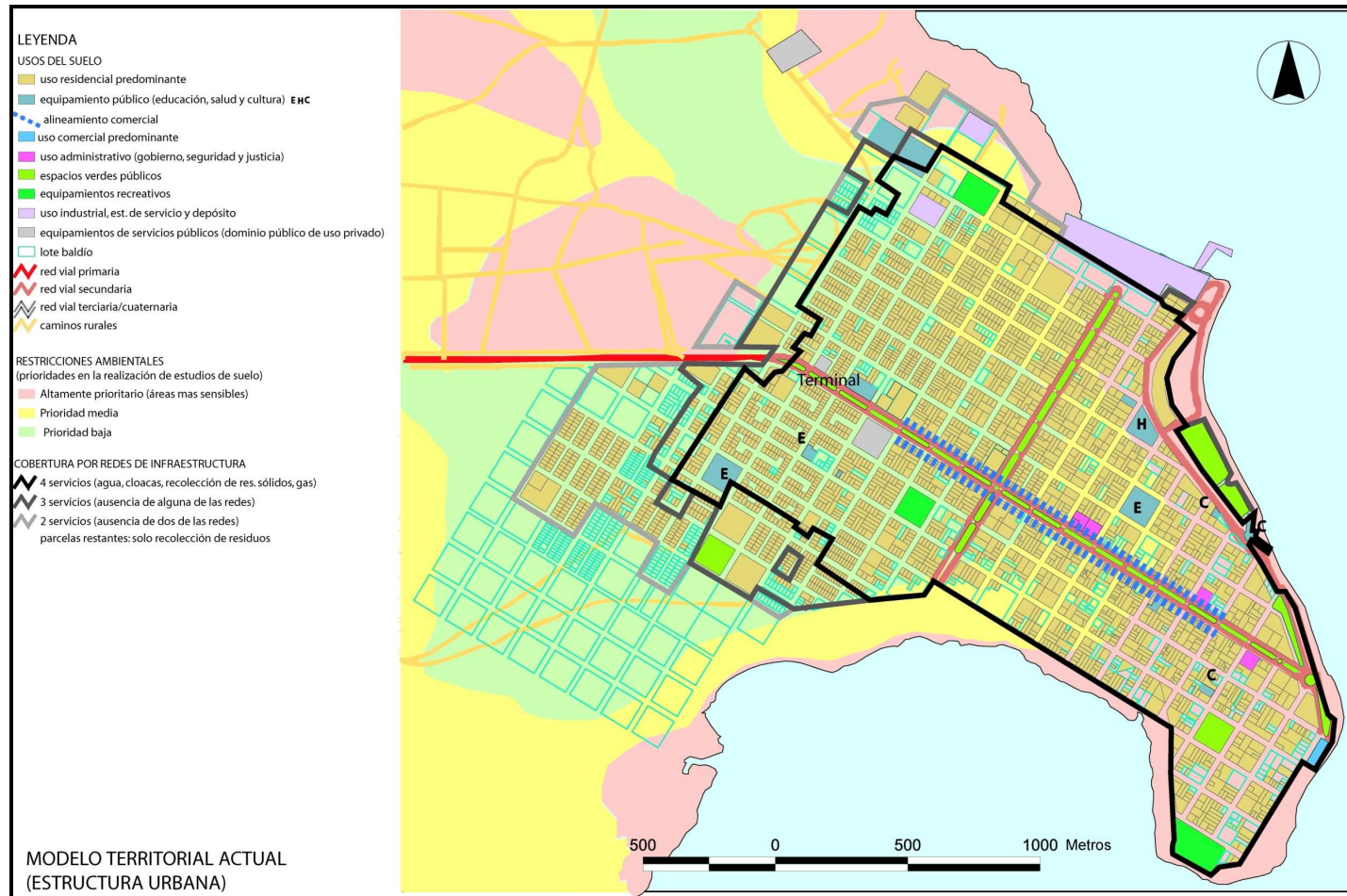


Gráfico 1. ARBOL DE PROBLEMAS

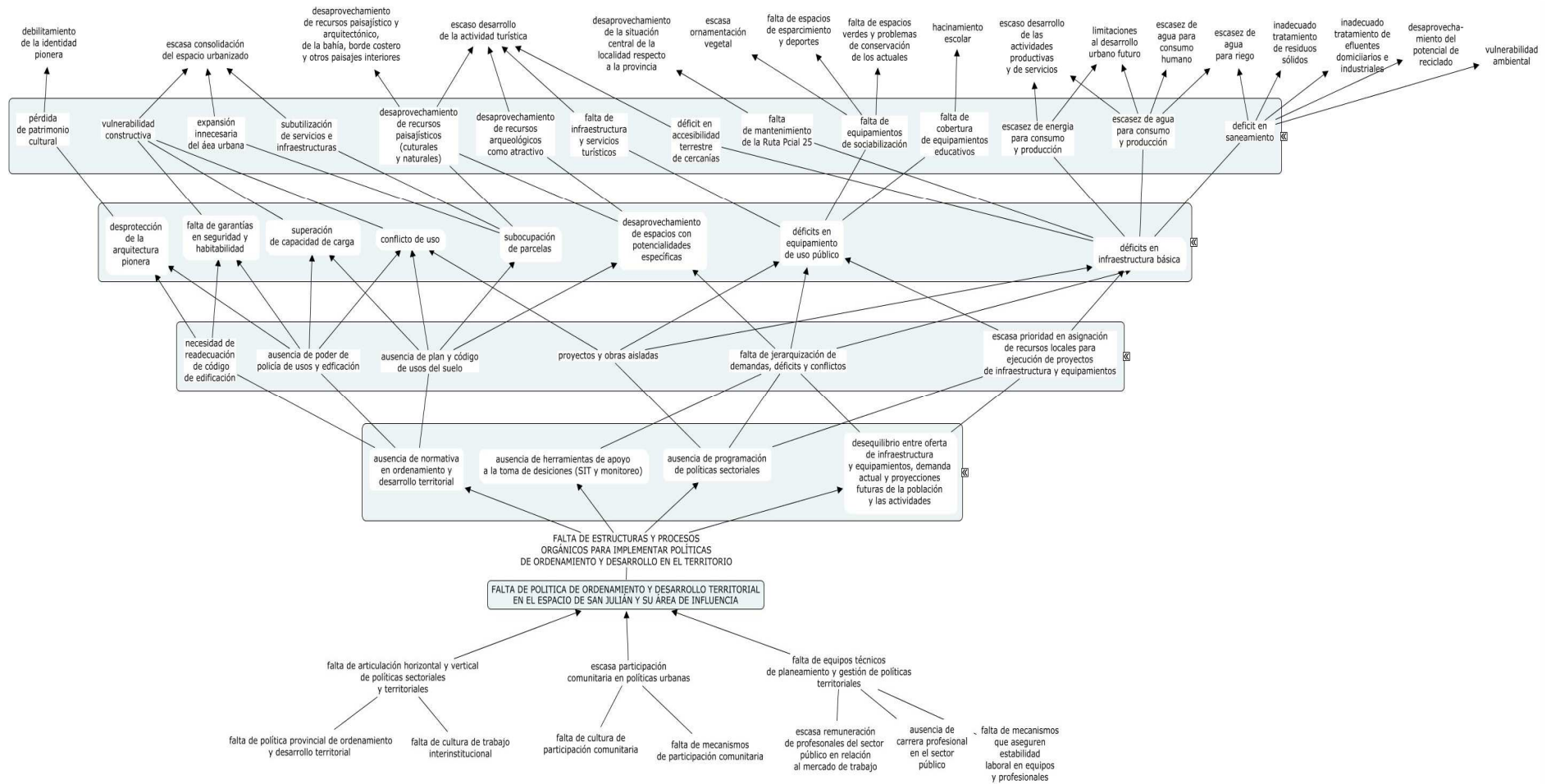


Gráfico 2. ARBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

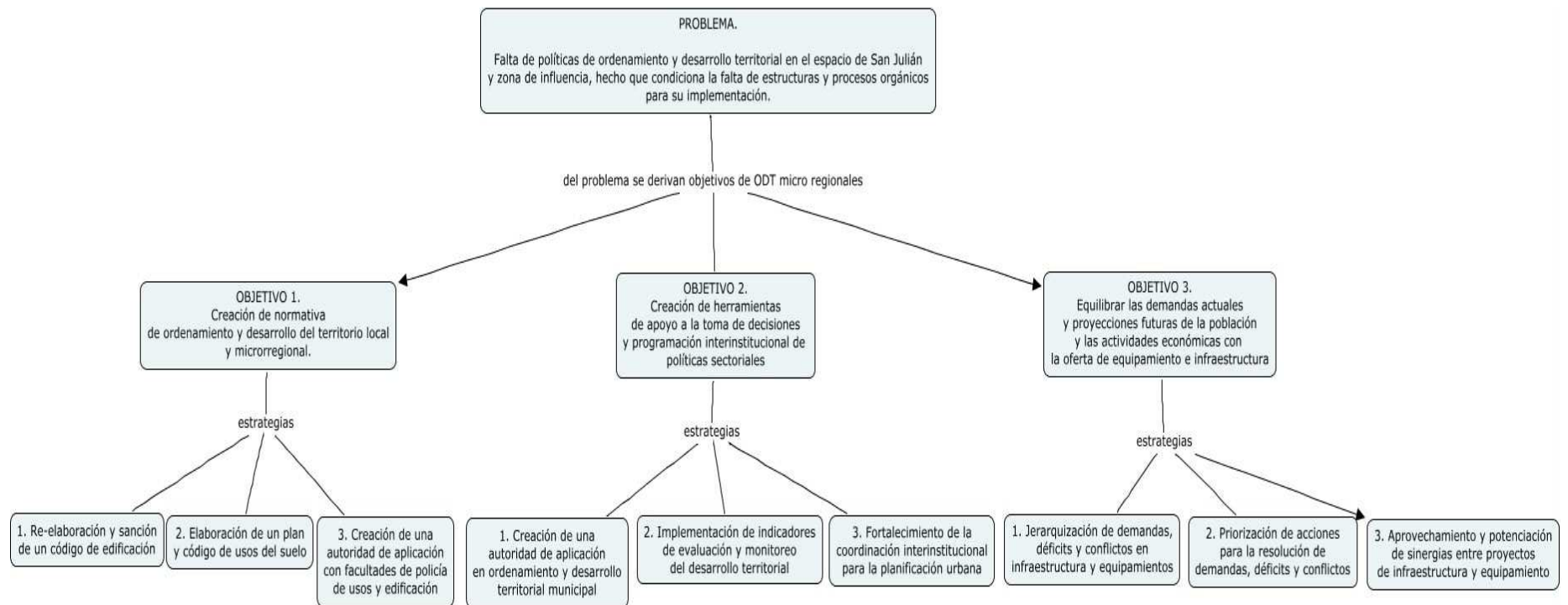


Gráfico 3. ARBOL DE PROGRAMAS – OBJETIVO 1

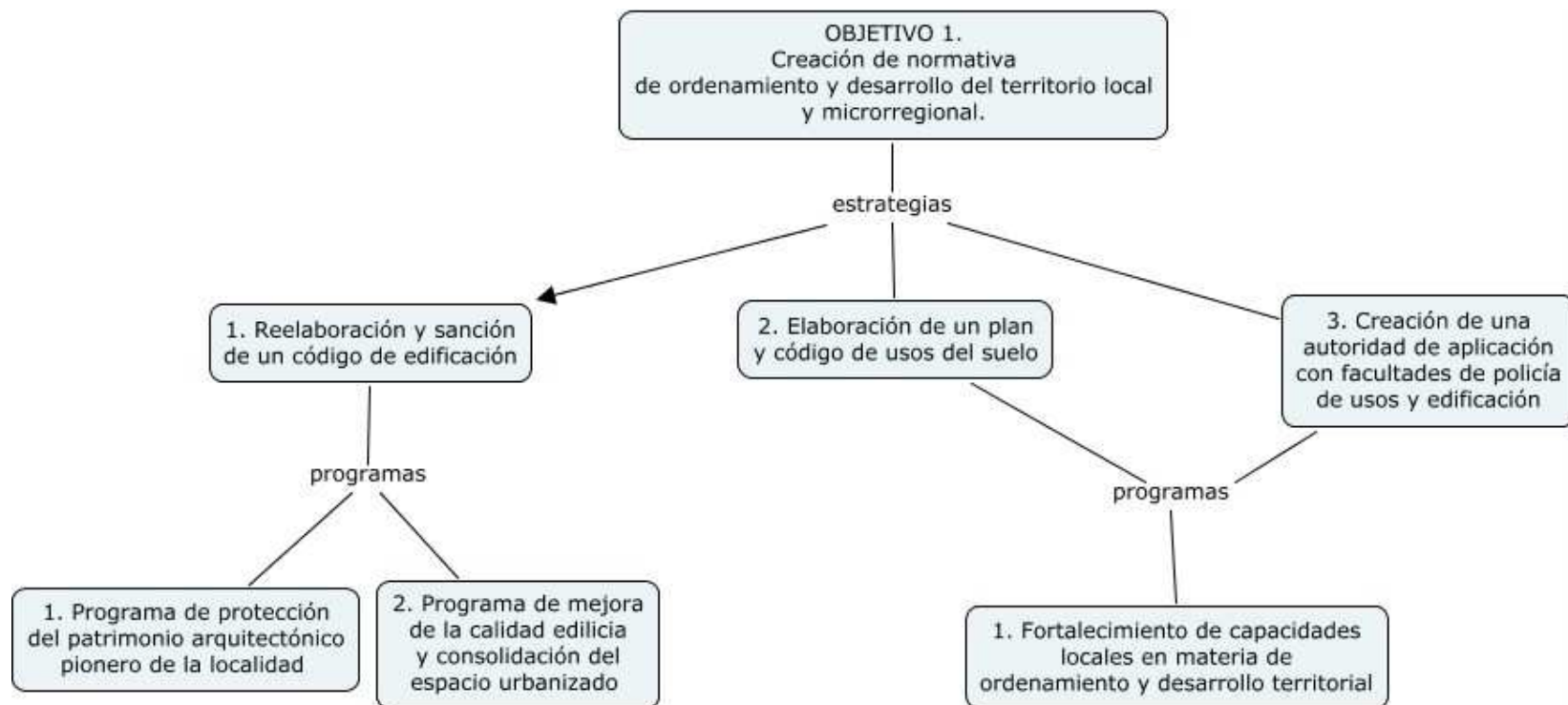


Gráfico 4. ARBOL DE PROGRAMAS – OBJETIVO 2

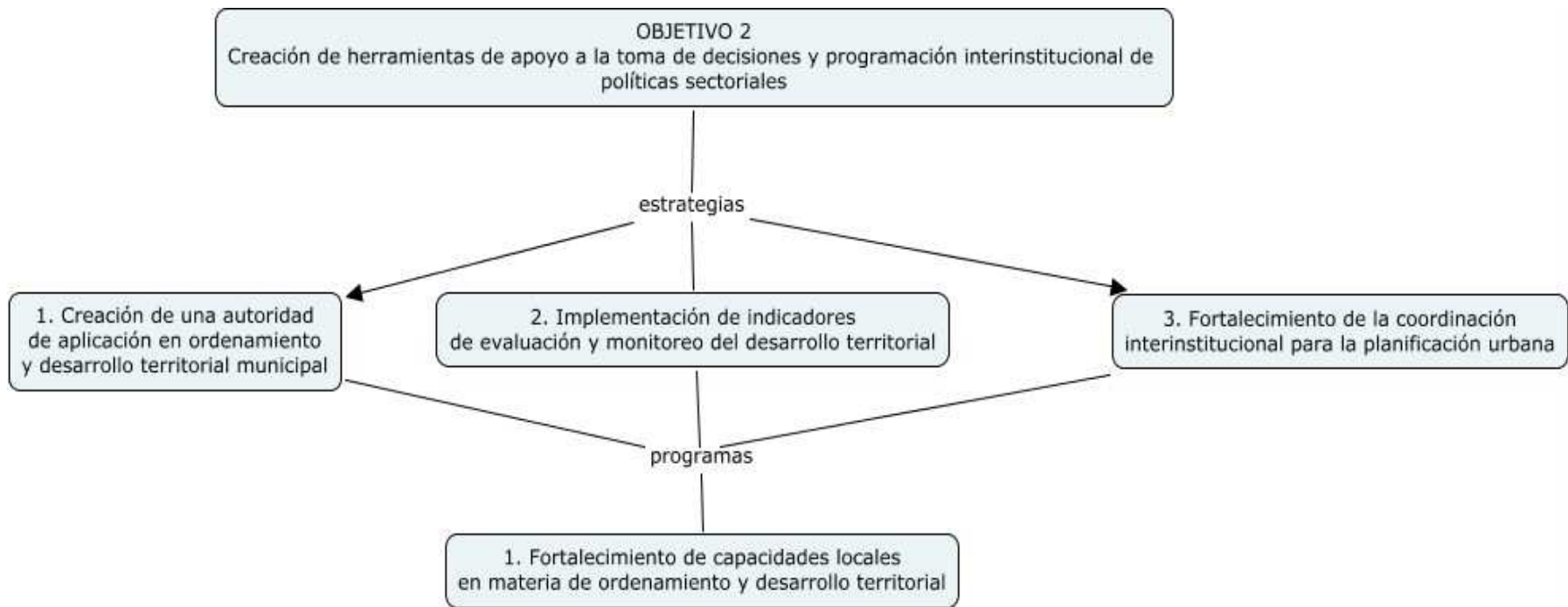


Gráfico 5. ARBOL DE PROGRAMAS – OBJETIVO 3

OBJETIVO 3.
Equilibrar las demandas actuales y proyecciones futuras de la población y las actividades económicas con la oferta de equipamiento e infraestructura

estrategias

1. Jerarquización de demandas, déficits y conflictos en infraestructura y equipamientos

2. Priorización de acciones para la resolución de las demandas, déficits y conflictos

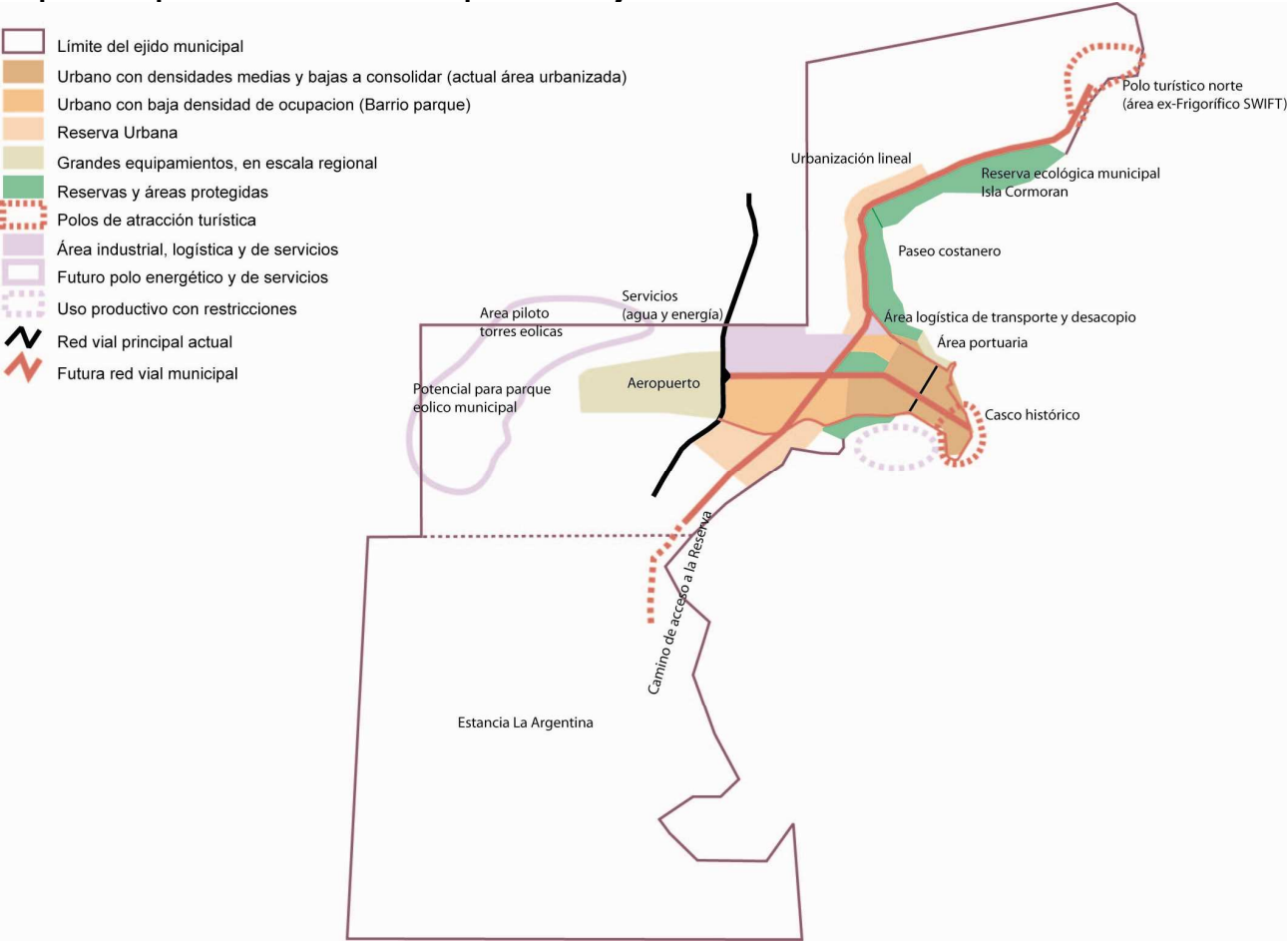
3. Aprovechamiento y potenciación de sinergias entre proyectos de infraestructura y equipamiento

programas

1. Aprovechamiento de espacios con potencialidades específicas

2. Acondicionamiento de las infraestructuras y equipamientos locales a las demandas actuales y proyecciones futuras

Mapa 4. Propuesta de estructura espacial del Ejido de Puerto San Julián



Planilla 1. Propuesta de zonificación

USOS PERMITIDOS	ZONAS												
	R1	R2	R3	C1	C2	E1	E2	E3	EV	I	RU	R	
Residencial Unifamiliar	SI		SI										
Residencial Multifamiliar	SI			SI									
Comercial minorista			SI										
Comercial mayorista						SI							
Hotelería y servicios turísticos		SI		SI									
Oficinas, servicios comunitarios y financieros				SI									
Educación, cultura y salud			SI										
Seguridad				SI									
Administración pública				SI									
Espacios verdes y plazas						SI							
Deportes y esparcimiento			SI					SI					
Industria y servicios públicos										SI			
Depósitos						SI	SI	SI		SI			
FOS	0,70		0,60	0,70									
FOT	2	3	1	3	2	1	1	1		1			
Retiro Línea Municipal y Medianera			3			3				3			
Retiro Línea de Fond				4							4		

Referencias: R1, 2 y 3 = zona residencial (R3= barrio parque); C1 = área central; C2 = Casco histórico; E1, 2 y 3 = equipamientos comunitarios; EV = espacios verdes; I = industria; RU = reserva urbana y R = rural