

Código del Estudio: 1.EE.291

**Informe Final**

**Consultor Coordinador: Federico Bervejillo**

**Consultor N°1: Patricia Goldaracena**

**Componente: Ordenamiento Territorial**

Plan de Ordenamiento Urbano y Territorial  
y Estrategias de Desarrollo Local del

# **Partido de Ensenada**

**Informe Final**

**Informe Final**

**Octubre 2010**

**Componente: Ordenamiento Teritorial**

**Consultor Coordinador: Federico Bervejillo**

**Consultor N°1: Patricia Goldaracena**

## Contenidos

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1</b>   | <b>MODELO Y ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>1.1</b> | <b>Una Estrategia Integradora en un Contexto de Oportunidad</b>  | <b>4</b>  |
| <b>1.2</b> | <b>El Modelo Territorial propuesto</b>   | <b>5</b>  |
| 1.2.1      | Matriz habitacional .....  | 5         |
| 1.2.2      | Matriz productiva.....   | 6         |
| 1.2.3      | Matriz ambiental.....  | 7         |
| <b>1.3</b> | <b>Las Principales Operaciones Estratégicas</b>  | <b>12</b> |
| <b>2</b>   | <b>PROPUESTAS DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL POR COMPONENTES .....</b>                                       | <b>14</b> |
| <b>2.1</b> | <b>Ciudad de Ensenada</b>  | <b>14</b> |
| 2.1.1      | Densificación y nuevas ofertas de vivienda (vía normas e incentivos) .....   | 15        |
| 2.1.2      | Operaciones de renovación interior mediante proyectos integrales, de actuación público – privada .....                 | 18        |
| 2.1.3      | Nuevas expansiones urbanas .....   | 21        |
| <b>2.2</b> | <b>Localidad de El Dique</b>   | <b>22</b> |
| 2.2.1      | Completamiento de bordes y recuperación urbana sobre el Parque Martín Rodríguez y la prolongación de la Autopista..... | 23        |
| 2.2.2      | Densificación sobre calles y avenidas .....  | 23        |
| 2.2.3      | Creación de nuevas áreas como expansión de El Dique: visión general .....  | 24        |
| 2.2.4      | Distrito Metropolitano de Usos Mixtos .....  | 25        |
| 2.2.5      | Nuevos barrios residenciales y centralidad comercial en torno a la Autopista .....                                     | 30        |
| 2.2.6      | Area reservada para actividades económicas en grandes superficies .....  | 32        |
| <b>2.3</b> | <b>Localidad de Punta Lara</b>   | <b>33</b> |
| 2.3.1      | Ordenamiento y manejo del borde costero (playa - parque – fachada urbana).....   | 35        |
| 2.3.2      | Mejora y consolidación urbana .....  | 36        |
| 2.3.3      | Ampliación y renovación del sector central .....   | 37        |
| 2.3.4      | Ampliación urbana sector sur (Villa del Plata y El Molino) .....   | 39        |
| 2.3.5      | Area de conservación y recreación .....  | 39        |
| 2.3.6      | Area de recuperación ambiental de CEAMSE .....   | 40        |
| 2.3.7      | Completamiento de la estructura vial y accesos .....   | 40        |
| <b>2.4</b> | <b>Isla y Río Santiago</b>   | <b>42</b> |
| 2.4.1      | Distrito Náutico de Río Santiago.....  | 43        |
| 2.4.2      | Pueblo de la Isla .....  | 44        |
| 2.4.3      | Sectores de paisaje natural .....  | 47        |

Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del  
**Partido de Ensenada**

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>2.5</b> | <b>Distrito Industrial y Portuario</b>              | <b>47</b> |
| 2.5.1      | Transporte de carga y accesos al puerto .....       | 47        |
| 2.5.2      | Ordenamiento del suelo industrial y logístico ..... | 49        |
| <b>2.6</b> | <b>Areas Rurales y Reserva Natural</b>              | <b>50</b> |
| 2.6.1      | Reserva Natural Integral de Punta Lara .....        | 50        |
| 2.6.2      | Espacios rurales no urbanizables .....              | 51        |

# 1 MODELO Y ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

## 1.1 UNA ESTRATEGIA INTEGRADORA EN UN CONTEXTO DE OPORTUNIDAD

---

El Partido de Ensenada atraviesa un período en el cual los cambios provenientes del contexto metropolitano justifican repensar y reimaginar su modelo territorial. En efecto, en la fase de análisis se identificaron:

- a) condiciones territoriales nuevas, como la mayor accesibilidad dada por la autopista Buenos Aires – La Plata, y
- b) vectores de crecimiento de las actividades económicas, que están impulsando, o pueden impulsar a corto plazo, nuevos tipos de crecimiento urbano. Se destacan entre ellos: la transformación del puerto y el crecimiento de la logística, la demanda de suelo para industrias y grandes equipamientos, la expansión del turismo náutico, y la sostenida demanda de barrios residenciales.

Estos impulsos de origen externo se suman a las demandas locales y las multiplican. Por ejemplo, el crecimiento demográfico propio puede verse reforzado si se produce una inmigración laboral y/o residencial, a la demanda local hacia el comercio y los servicios pueden sumarse nuevas demandas como resultado de los crecimientos exógenos.

En la definición de las estrategias de desarrollo económico local, se vio la necesidad de combinar la atracción de inversión exógena en los sectores de industria, logística, desarrollo inmobiliario, turismo y servicios, con líneas de acción orientadas al desarrollo de capacidades propias en materia de recursos humanos calificados, tejido empresarial y calidad de la gestión pública local. El desarrollo de capacidades se identificó como la condición principal para la sustentabilidad del modelo, y para que los crecimientos de origen externo se traduzcan en oportunidades y mejor calidad de vida para la población local.

El mismo enfoque, llevado al campo del ordenamiento territorial, significa plantearse como un criterio rector el siguiente: **que los nuevos desarrollos urbanos, asociados a las demandas externas, se produzcan en lugares y de forma tal de contribuir a la mejora y complementación del sistema urbano existente**. Este criterio rector busca evitar que los nuevos desarrollos (especialmente los residenciales) se produzcan como enclaves, totalmente desconectados de la urbanización existente. El modelo territorial deberá incorporar nuevos componentes, pero el desafío del Plan es garantizar que estos componentes nuevos sirvan a un desarrollo armónico y equilibrado del territorio de Ensenada, y que en lo posible, generen impactos positivos concretos sobre Punta Lara, Ensenada y El Dique.

**Siguiendo este criterio, se propone un modelo territorial a mediano y largo plazo que representa una consolidación y a la vez una complementación del modelo actual.**

La consolidación tiene que ver con la afirmación de los núcleos urbanos existentes, de la estructura de los usos industriales, y de los espacios rurales no ocupados de la terraza baja. La complementación del modelo se concreta en tres aspectos principales: nuevas conectividades, sistema de espacios verdes, y nuevas áreas de crecimiento residencial, mixto e industrial.

## 1.2 EL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

---

A continuación se presenta la propuesta de modelo territorial en referencia a las tres matrices o sistemas que lo componen: habitacional, referida a los usos residenciales, el comercio y los servicios; productiva, referida a los usos industriales y logísticos, y ambiental, referida a los espacios rurales, los sistemas verdes, el saneamiento y el manejo del agua.

### 1.2.1 Matriz habitacional

En los **núcleos urbanos existentes** se proponen acciones de renovación y mejora interna, y en algunos casos de expansión. En el caso de Ensenada se plantea un sector de expansión limitado, ya que la ciudad se encuentra rodeada por usos portuarios e industriales. A la vez, se promueve una densificación de las áreas que cuentan con servicios, facilitando la construcción de vivienda multifamiliar. Se plantean también operaciones de renovación en áreas céntricas, para consolidar la estructura de usos comerciales y los espacios públicos. Estas orientaciones se complementan con una propuesta de mejora de los bordes urbanos y las transiciones con usos industriales, generando espacios verdes lineales y zonas de equipamientos colectivos.

En cuanto a la urbanización costera de Punta Lara, se propone afirmar su desarrollo como un espacio de prioridad residencial, mejorando su calidad ambiental y su accesibilidad, y continuando con la recalificación del parque costero y las playas. En el sector más cercano a Ensenada se prevé un crecimiento urbano para vivienda popular y programas de vivienda social. La perspectiva de mediano y largo plazo es de un crecimiento significativo de este sector, en términos de vivienda y de población, mediante la densificación de áreas ya urbanizadas, y mediante crecimientos urbanos orientados a distintos sectores de población. De esta forma, el conjunto de las mejoras internas y los crecimientos se complementan, afirmando la urbanización costera como una unidad, con un fuerte protagonismo de los espacios verdes públicos y privados.

En relación con El Dique, las acciones propuestas apuntan a su recalificación urbana y a una densificación selectiva sobre los ejes principales. La Autopista y la relación con La Plata tienen una influencia muy importante actualmente, y la tendrán en el futuro. La prolongación de la Autopista creará un nuevo borde o frontera, y la necesidad de resolver este borde, que hoy coincide con la localización de barrios precarios.

Por otra parte, se proponen **áreas de crecimiento** que amplían y complementan la estructura actual de los tres núcleos urbanos. Estas áreas responden a un diagnóstico de oportunidades, que combinan demandas externas con valores de posición y de paisaje del territorio local.

En relación directa con Ensenada, pero también con la urbanización costera, se propone la creación de un importante distrito náutico sobre ambos márgenes del Río Santiago. En este caso la demanda potencial proviene principalmente de la Ciudad de Buenos Aires, y los valores locales consisten en la calidad paisajística, el fácil acceso al Río de la Plata, y la nueva cercanía con BA resultado de la autopista. Este distrito náutico del Río Santiago supone multiplicar la oferta de amarras existente (hoy en el Club de Regatas y el Náutico) así como nuevos desarrollos inmobiliarios de marinas residenciales, conformando, en conjunto, un polo de atracción de alcance metropolitano. Se ordenan estos desarrollos náuticos, así como el futuro desarrollo del pueblo isleño, para asegurar un perfil respetuoso del ambiente natural del entorno.

En relación con Punta Lara, se promueven nuevos desarrollos residenciales calificados, en modalidad de barrio jardín (áreas anexas al Centro Cívico) y de urbanizaciones cerradas

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

(espacios interiores adyacentes) teniendo como atractivo la localización y la relación con el borde costero, y pudiendo incorporar una conexión navegable con el Río de La Plata, a través del Canal Rodríguez y el Arroyo La Guardia. Esta operación responde a la demanda potencial proveniente de sectores de ingresos medios y altos del Gran La Plata.

Finalmente, en relación con El Dique, se propone una secuencia de desarrollos residenciales y mixtos en áreas de oportunidad que se vinculan directamente con el centro de La Plata y con sus áreas residenciales sobre el eje de Camino Centenario, y que se refuerzan por la relación con la Autopista. El primero de estos desarrollos, al norte de El Dique, consiste en un sector de usos mixtos que incluye un centro de oficinas moderno capaz de captar la demanda potencial de instituciones públicas y empresas privadas que están enfrentando una escasez de oferta en el centro de La Plata. Este sector se complementa con usos comerciales en pequeñas y medianas superficies, y con vivienda en densidad media. El segundo sector de crecimiento se organiza a continuación, a ambos lados de la Autopista, como área de prioridad residencial, complementada por comercio de alcance regional. Al oeste de la Autopista se ordenan barrios abiertos con densidad de barrio jardín, en continuidad con el tejido urbano de La Plata, y al este se prevén urbanizaciones cerradas en densidades más bajas. Estos nuevos desarrollos se conectan con la Autopista (en la bajada de Diagonal 74 / Domingo Mercante y en una nueva propuesta más al norte) y se conectan entre ellos para conformar un conjunto urbano coherente.

Las tres áreas principales de crecimiento requieren planes particularizados y un modelo de gestión que contemple la posibilidad de asociar distintos propietarios, la cooperación público privada, y formas innovadoras de financiamiento.

### 1.2.2 Matriz productiva

Los factores externos que están impactando sobre la matriz productiva son por un lado la transformación del puerto, con la consiguiente expansión de la logística y la demanda de mejores accesos, y por otro la demanda de suelo para localizar nuevos emprendimientos industriales de mediano y gran porte. La estrategia de desarrollo local recomienda adoptar políticas para articular estos crecimientos con la mejora de las capacidades locales, y con el desarrollo de un tejido empresarial de pequeñas y medianas empresas industriales y de servicios a la industria. Por otra parte, para la sostenibilidad social y ambiental del modelo, es necesario regular la localización y los impactos de los nuevos emprendimientos, generando espacios industriales de calidad, y relaciones sanas entre la industria y los restantes usos del suelo.

El modelo territorial propuesto supone un reordenamiento de las áreas previstas para usos industriales en la ordenanza vigente, con algunos cambios en su delimitación, y con el agregado de nuevas estructuras y conexiones. Se introduce también un tratamiento más exigente de los bordes e interfases con usos urbanos y con espacios rurales. En este sector, ubicado entre Ensenada y El Dique, existen unas xx has de suelo vacante apto para usos industriales y logísticos.

La propuesta se completa con una solución del acceso al Puerto que minimiza los impactos sobre las áreas urbanas, y un nuevo eje industrial que organiza el subsector en que se concentra el suelo vacante.

Por otra parte, se prevé un sector de localización industrial y logística anexo a la Autopista, al norte del Canal Rodríguez, como reserva de suelo para ubicar emprendimientos que no

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

requieran un vínculo directo con los núcleos urbanos, y que se caractericen por sus grandes dimensiones, una baja ocupación de personal, y la posibilidad de controlar todos sus impactos ambientales en el propio predio, lo que excluye industrias con alta producción de efluentes.

### 1.2.3 Matriz ambiental

Las propuestas para la matriz ambiental buscan responder a las necesidades de corto plazo, a la vez que definir las bases para la coexistencia, a largo plazo, de un desarrollo mixto, que por un lado se sustenta en las actividades industriales, y por otro integra los desarrollos de tipo residencial y turístico asociados con el uso de la costa y la protección de paisajes naturales.

La paradoja de Ensenada es que a primera vista cuenta con abundante suelo para destinar a los distintos usos, evitando conflictos, pero en realidad se trata de suelos ambientalmente frágiles, con altos costos para su puesta en valor y también con altos riesgos de impactos negativos en su entorno. El modelo territorial del Plan tiene como uno de sus objetivos centrales la preservación de los espacios rurales de la terraza baja como un corazón verde del Partido, evitando su ocupación desordenada mediante urbanizaciones o industrias. Además, propone un enfoque de “sistema verde”, mediante el cual se busca asegurar las conexiones entre los espacios rurales, la costa, y los principales parques, a la vez que generar nuevas áreas de reserva o protección en torno a cursos y cuerpos de agua interiores. Se promueve entonces la conectividad entre espacios verdes y su manejo integrado para que se potencien mutuamente.

En el caso particular del parque costero y la Isla Santiago, se realizará un plan de manejo integrado basado en un inventario detallado del patrimonio ecosistémico y paisajístico existente, para que las distintas intervenciones como equipamientos turísticos o de playa y desarrollos inmobiliarios sean compatibles con la conservación de estos recursos ambientales frágiles.

Figura 1. Modelo propuesto: la matriz habitacional

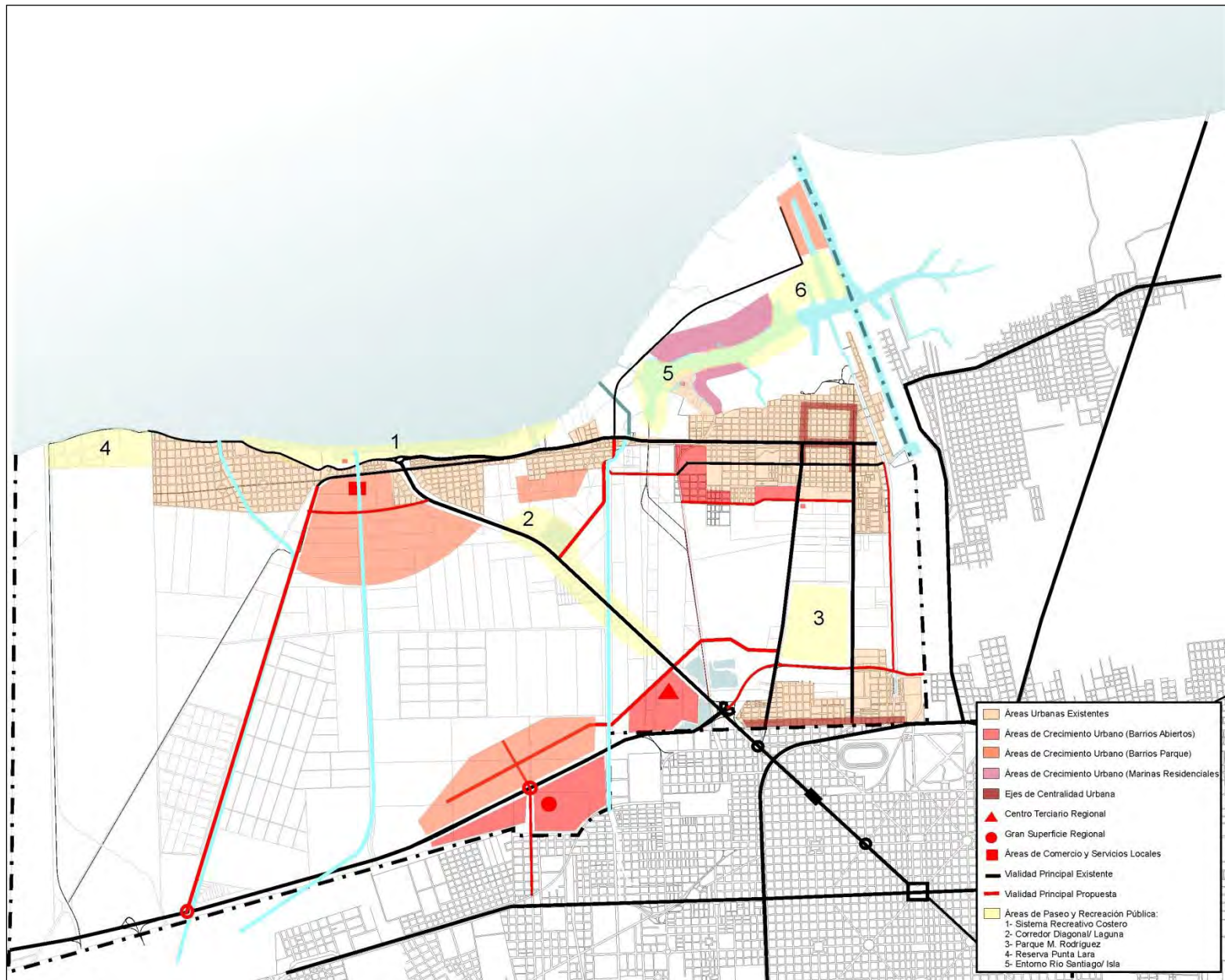




Figura 2. Modelo propuesto: la matriz de actividades productivas



Figura 3. Modelo propuesto: la matriz ambiental

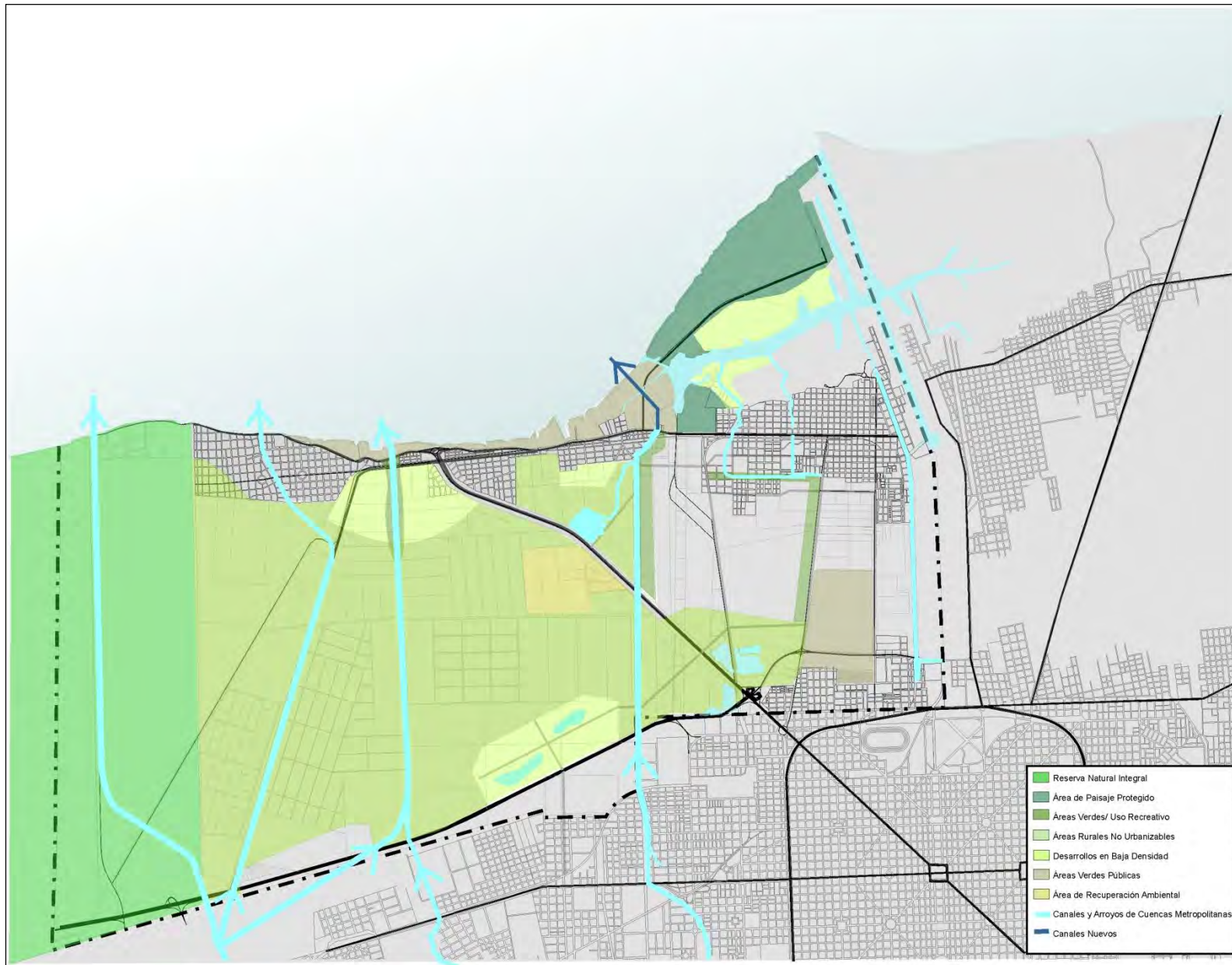
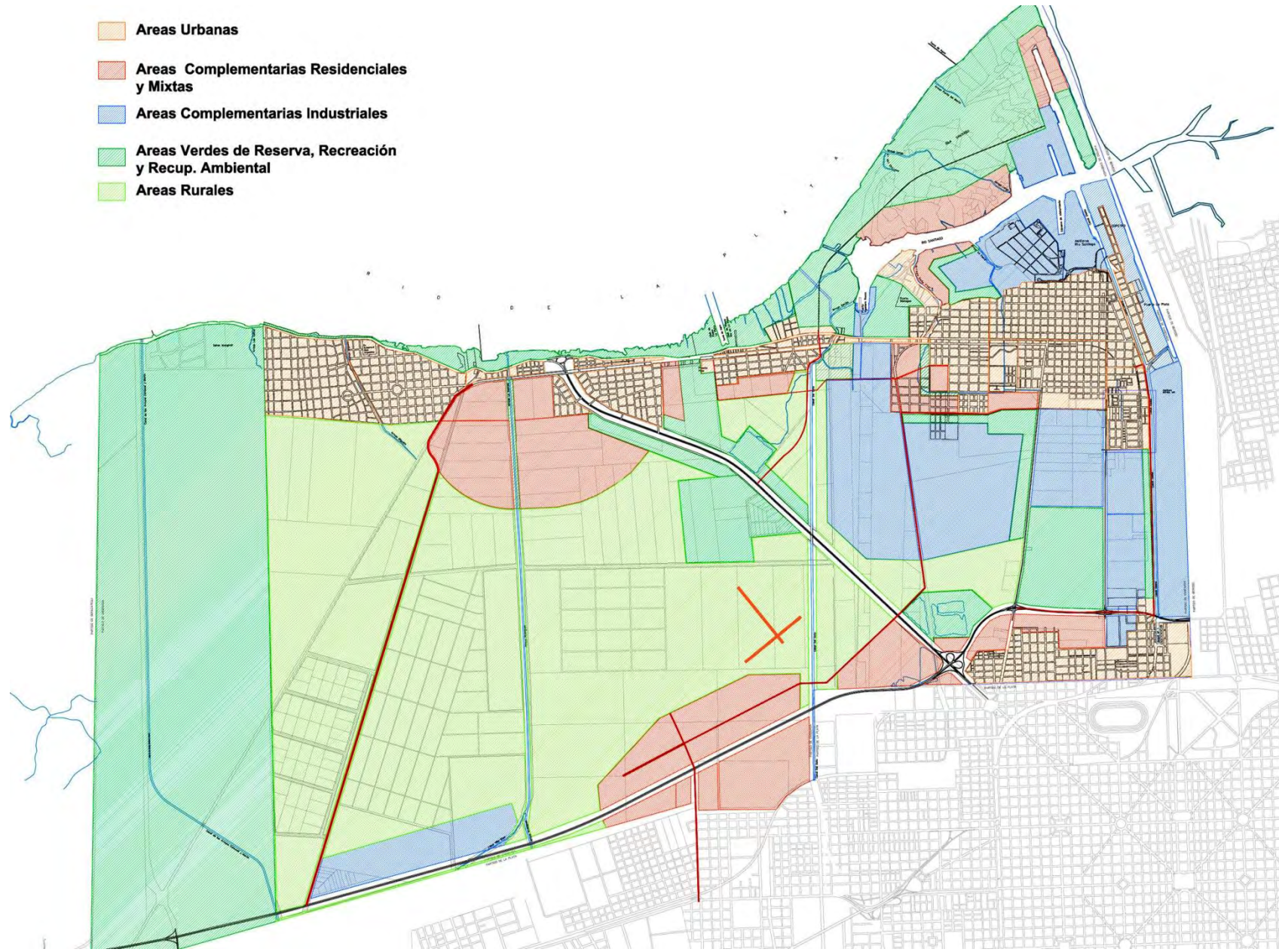


Figura 4. Modelo propuesto: síntesis de usos del suelo



### **1.3 LAS PRINCIPALES OPERACIONES ESTRATÉGICAS**

---

El modelo territorial propuesto y las estrategias de desarrollo local que lo justifican plantean, hacia el próximo decenio, la necesidad de ampliar el enfoque y la “caja de herramientas” del urbanismo municipal en Ensenada. El desafío consiste en complementar dos enfoques:

- un enfoque regulador, cuyo principal instrumento es el código urbano, y cuya escala de acción es la parcela,
- con un enfoque de tipo promotor y estratégico, cuyo instrumento principal son los planes particularizados o los planes de manejo, y los proyectos integrales, aplicados al desarrollo de “piezas” urbanas completas, que pueden ser áreas de crecimiento o de renovación.

En este sentido, el Plan propone un conjunto de actuaciones bajo las modalidades de planes y proyectos integrales, que se resumen en el cuadro adjunto.

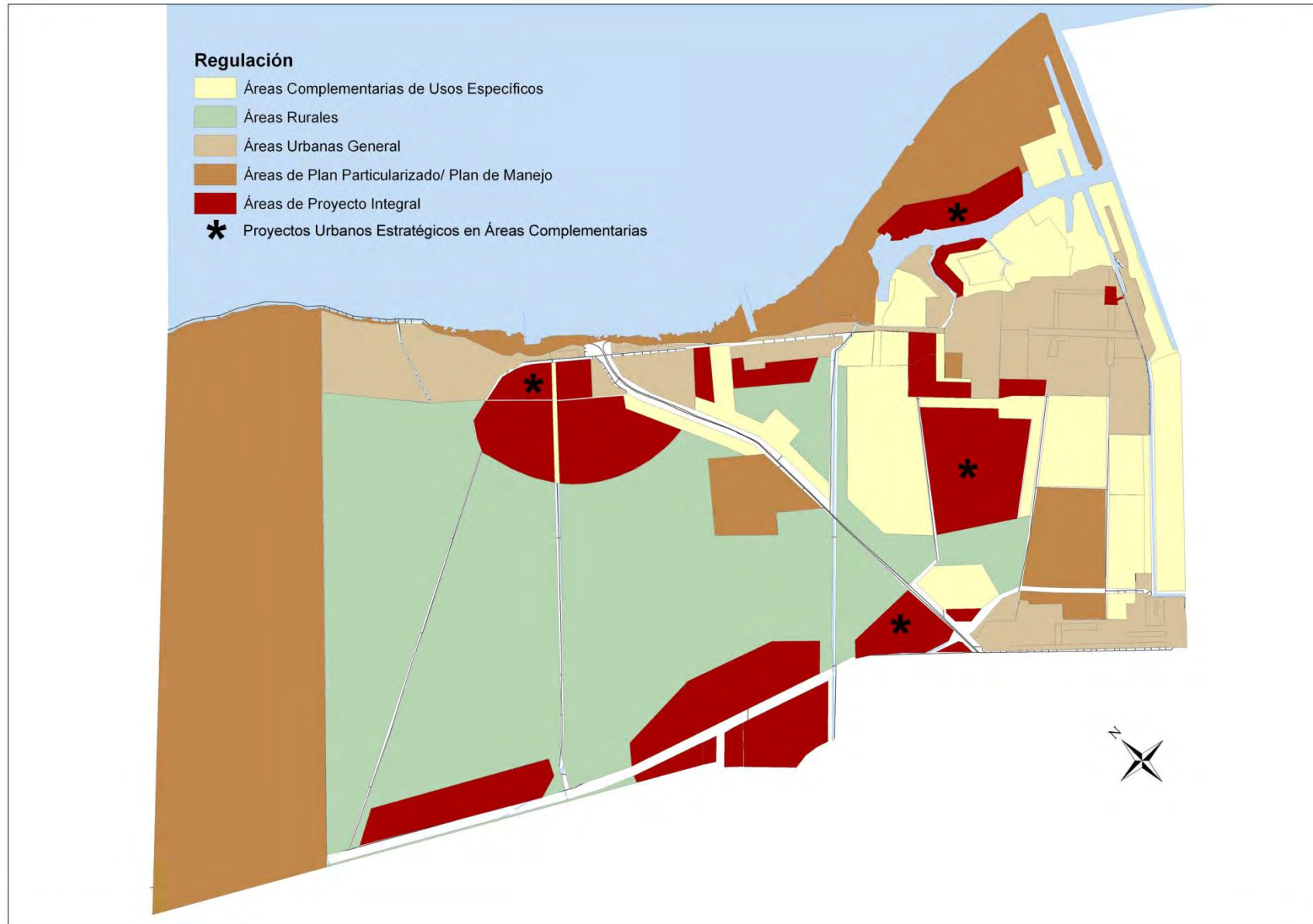
De todos los proyectos, hay algunos que se destacan por su mayor complejidad, y por su capacidad de impactar positivamente en el desarrollo local. Ellos son:

- Un Parque Industrial, de promoción público – privada, con alta calidad ambiental y de servicios, en las áreas vacantes situadas al norte de la Av. Rivadavia, orientado a la captación de medianas empresas metropolitanas que puedan vincularse al complejo industrial y portuario existente.
- El Distrito Náutico de Río Santiago, multiplicando la oferta existente de equipamientos y amarras y creando nuevas zonas de marinas residenciales, en una dimensión pensada para la demanda de la región metropolitana.
- Un Distrito Metropolitano de Usos Mixtos en la puerta de entrada al Partido, junto al nudo de la Autopista con la Av. Domingo Mercante, orientado a la demanda del Gran La Plata, y organizado en torno a un moderno Centro de Oficinas. Este distrito articula la zona urbana actual de El Dique con los nuevos barrios situados en la vecindad de la Autopista hacia el norte.
- Un Distrito Costero de Usos Mixtos en la zona central de Punta Lara, organizado en torno a un lago interior con carácter de puerto deportivo o marinas, conectado al Río de La Plata, y compuesto por áreas residenciales, comerciales y de servicios. Este distrito es parte de una operación que incluye nuevos equipamientos costeros y nuevos barrios jardín.

Estas cuatro operaciones suponen proyectos integrales, basados en la cooperación público privada y en la articulación de distintos actores privados en torno a objetivos comunes, incluyendo propietarios del suelo, inversores y desarrolladores de peso. Son, por tanto, operaciones complejas en su planificación y gestión, que requieren fortalecer las capacidades municipales.

Por otra parte, las cuatro se caracterizan por su potencial efecto sobre la valorización de otros suelos y el desarrollo de otras actividades en el territorio del Partido, y por tanto puede decirse que son operaciones motoras dentro de la estrategia de desarrollo recomendada.

Figura 5. Plano de Areas del Plan en función de su modo de regulación



## **2 PROPUESTAS DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL POR COMPONENTES**

En este capítulo se presentan las propuestas de desarrollo y ordenamiento territorial para los distintos componentes del Partido de Ensenada. Estos componentes son:

1. Ciudad de Ensenada
2. El Dique, incluyendo los nuevos crecimientos
3. Punta Lara, incluyendo los nuevos crecimientos
4. Isla y Río Santiago
5. Distrito Industrial y Portuario
6. Areas Rurales, incluyendo las áreas de reserva

En relación con cada componente se especifican las principales propuestas, en función de las áreas involucradas y el tipo de actuación.

### **2.1 CIUDAD DE ENSENADA**

---

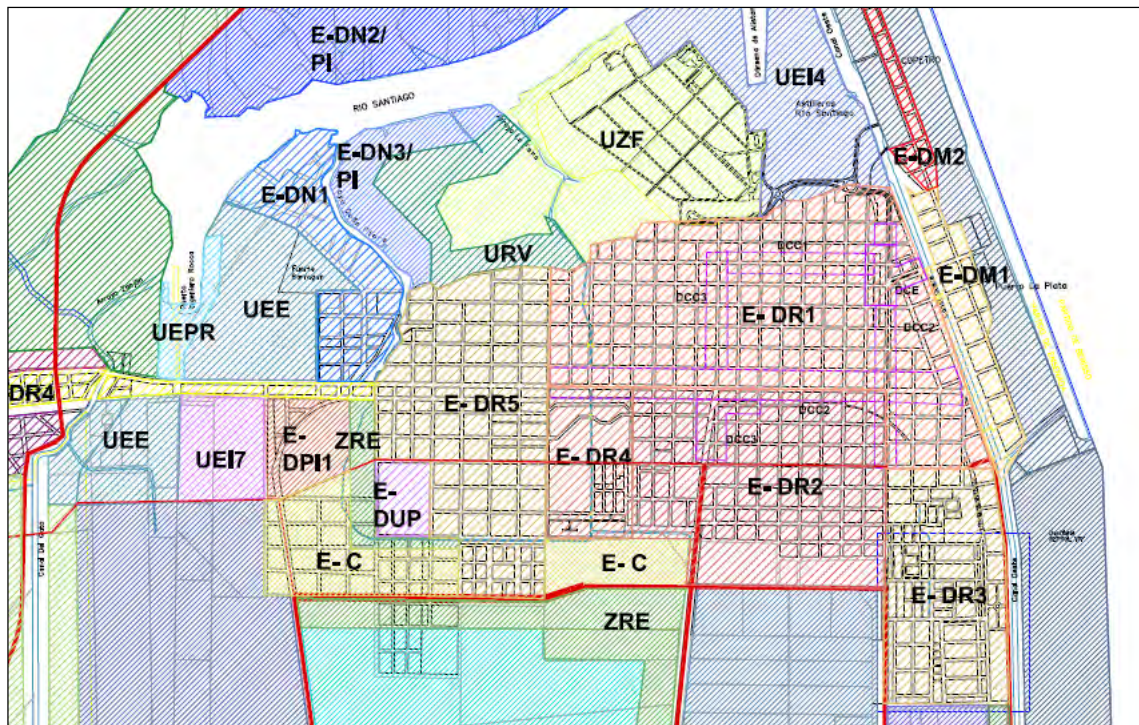
#### **Propuesta**

La propuesta para Ensenada incluye las siguientes líneas de acción:

1. Densificación y nuevas ofertas de vivienda en las áreas urbanas consolidadas.
2. Operaciones de renovación interior para nuevos usos y espacios públicos.
3. Nuevas expansiones urbanas al noreste de la ciudad.
4. Estructuración de bordes y mejoras en áreas críticas

A continuación se presenta un detalle de cada línea de actuación especificando sus objetivos, su alcance y modalidad, y el tipo de gestión que requiere.

Figura 6. Ordenación General – Ensenada



### 2.1.1 Densificación y nuevas ofertas de vivienda (vía normas e incentivos)

Esta línea de acción busca ampliar la oferta de vivienda en la ciudad consolidada, incorporando edificios multifamiliares en baja altura, con apartamentos para venta y alquiler. El objetivo principal es volver la zona consolidada más accesible para jóvenes y para familias de población trabajadora, reteniendo población en la ciudad y captando migrantes atraídos por el trabajo en la industria y los servicios. Un objetivo asociado al anterior es promover procesos de renovación y valorización del suelo, abriendo oportunidades para los propietarios de lotes con construcciones que ya cumplieron su ciclo, y para los promotores y constructores. También se plantea como objetivo generar procesos visibles y ordenados de renovación, con impactos positivos en la imagen de la ciudad para los habitantes y los visitantes.

De acuerdo al diagnóstico realizado, la normativa vigente presenta inconsistencias entre la regulación de la densidad poblacional y la regulación de la edificabilidad. Estas inconsistencias se manifiestan en el momento de construir edificios multifamiliares de la siguiente forma: los límites a la densidad poblacional neta imponen, o bien una subutilización de la edificabilidad permitida, o bien la producción de apartamentos de una superficie y un precio superior al que demanda el mercado. Para corregir este problema, es necesario aumentar la densidad poblacional admitida en las áreas urbanizadas.<sup>1</sup>

En este marco, se propone impulsar dos modalidades de densificación:

<sup>1</sup> Hay que destacar que, de cualquier modo, estas densidades máximas que fija la normativa son densidades fictas, porque se basan en atribuir 2 habitantes por dormitorio a las unidades de vivienda, cuando en la realidad, el tamaño medio de los hogares que habitan apartamentos de 2 dormitorios puede ser inferior a 4, y el tamaño medio de los hogares que habitan apartamentos de 1 dormitorio puede ser inferior a 2.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

- a) en general en las áreas urbanizadas con servicio de cloacas se propone facilitar la densificación difusa y gradual en baja altura, elevando la densidad poblacional admitida y generando incentivos a construcciones tipo casas adosadas y multifamiliares con planta baja y hasta dos niveles altos (h max 10m).
- b) sobre ciertos tramos de las avenidas principales, y frente a ciertos espacios públicos, se propone regular la sustitución de casas unifamiliares de menor valor (por dimensión, antigüedad, deterioro) y de otras construcciones obsoletas por bloques bajos multifamiliares, con planta baja (que puede ser comercial) y tres a cinco niveles altos (según ubicación).

### Densificación de los tejidos urbanos con todos los servicios

Para esta modalidad se consideran los siguientes tipos arquitectónicos:

i.- casas agrupadas en horizontal y opcionalmente también en vertical, ya sea en predios individuales (adosadas) o formando condominios (townhouses). Con estos tipos se promueve una densificación del tejido sin superar los tres niveles de altura, y manteniendo la individualidad de las viviendas, con acceso propio desde la calle. Los incentivos de edificabilidad vienen asociados al tipo, que puede alcanzar hasta seis unidades de vivienda en una parcela formada por dos predios estándar (frente de 16m), triplicando la densidad de vivienda del tejido de unifamiliares. La regulación debe prever un desarrollo máximo de fachada (32m o seis unidades adosadas), y definir si existen retiros laterales, si existe un retiro frontal básico (2,50 a 3m), la exigencia o no de plazas de estacionamiento interior, etc.

ii.- edificios multifamiliares con planta baja y uno o dos niveles altos. Este tipo se diferencia de los anteriores por tener una entrada única y espacios comunes interiores y exteriores.

En cuanto a las áreas factibles de densificar, hay que señalar que la extensión que tuvo la red de saneamiento (cloacas) en los últimos años justifica una ampliación correlativa de las áreas que la normativa considera como plenamente urbanizadas, que hoy abarcan casi la totalidad del casco.

### Densificación sobre ejes viales principales

Sobre los ejes principales de las avenidas Bossinga y Cestino, se define un FOS de 70%, y fijar valores de edificabilidad de 2,8 en áreas de PB+3 (Av. Bossinga) y de 3,5 en áreas de PB+4 (Bulevar Cestino). Como densidad máxima de población sobre estos ejes se propone un valor de 1.200 hab/ha.

También se establece la posibilidad de construir bloques bajos, de PB + 3, sobre Rivadavia y Presidente Perón desde Quintana hasta Bossinga.

Para la Av. Bossinga, dado su carácter actual, se plantea la exigencia de retiro frontal de 3m, mientras que para la Av. Cestino no se exige retiro frontal. En ambos casos se promueve una manzana de borde cerrado, como son las que hoy predominan en el centro, por tanto no se requieren retiros laterales.

El manejo de incentivos, si el marco legal lo admite, debería vincularse con prácticas que en cada zona a densificar se consideren favorables. Puede ser por ejemplo: plantas bajas comerciales, mayor frente de predio, estacionamientos, variedad de tipos de vivienda. El incentivo como tal puede reflejarse en mayor edificabilidad, o en mayor densidad de vivienda.



## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

Figura 7. Corte tipo de Cestino y de Bossinga ilustrando la normativa propuesta.

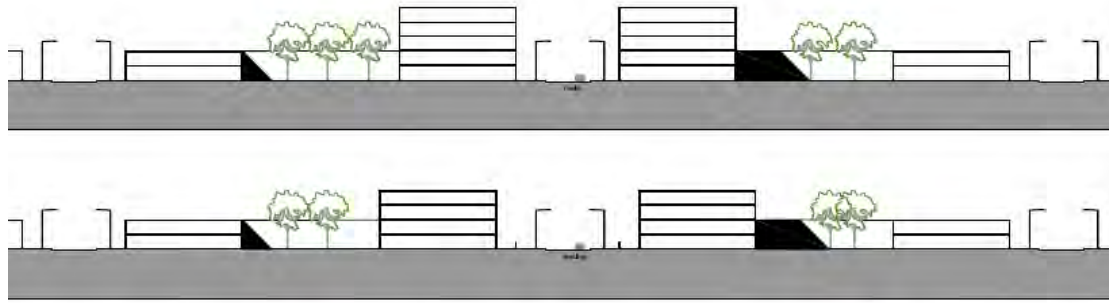
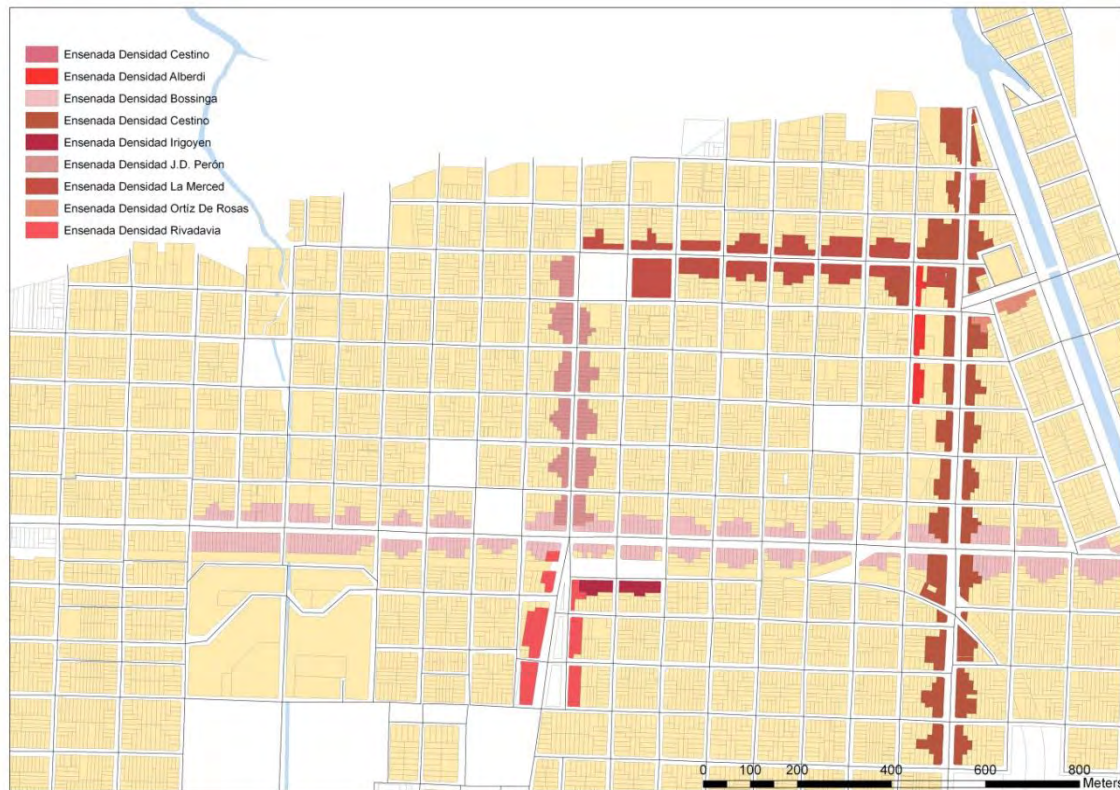


Figura 8. Ejes de densificación propuestos



El tramo de Rivadavia y Pte. Perón entre Quintana y Bossinga constituye la principal puerta de acceso a la ciudad de Ensenada desde La Plata. Las condiciones actuales resultan favorables a una propuesta de densificación de bordes y mejora de los espacios públicos.

La propuesta normativa del Plan consiste en habilitar altura sobre Rivadavia, sobre Presidente Perón y sobre Bernardo de Yirigoyen, jerarquizando el acceso a la ciudad y los espacios públicos que lo acompañan, como muestra el siguiente esquema.

También se incluye el corredor de Presidente Perón entre Bossinga y La Merced, y el eje central de La Merced entre Perón y Cestino.

**Figura 9. Imagen de la densificación en propuesta en el eje de acceso a Ensenada por Rivadavia**



### **2.1.2 Operaciones de renovación interior mediante proyectos integrales, de actuación público – privada**

Algunas áreas de la ciudad consolidada presentan condiciones favorables para operaciones de urbanismo concertado, público – privado, con el objetivos de renovación, densificación, introducción de nuevos usos, y creación de espacios públicos de calidad.

Estas son áreas de proyecto urbano, por requerir operaciones de reestructuración del trazado vial y/o reparcelación. Requieren proyectos de detalle, y modelos de gestión basados en la asociación público privada. En esta categoría, el Plan promueve un distrito de renovación urbana en el entorno de la Vieja Estación y las manzanas adyacentes.

#### **Entorno de la Vieja Estación**

Abarca el perímetro que forman Cestino, La Merced, Alberdi, y Alem, más los frentes a Ortiz de Rosas. El núcleo de la operación se organiza en tres manzanas, con frentes edificados sobre Cestino y Alberdi, y con un espacio verde central que las atraviesa (antigua traza del ferrocarril). En la manzana intermedia se ubica la vieja estación de tren, que fue renovada por la Municipalidad y convertida en Centro Cultural. La edificación restante es de calidad media y en algunos casos presenta condiciones de deterioro y obsolescencia. Para este perímetro se propone un proyecto urbano ambicioso, consistente en la creación de un distrito de vivienda, comercio y oficinas de calidad, además de una nueva plaza. La propuesta se ilustra en los siguientes diagramas.

Esta renovación requiere incluir las tres manzanas en una unidad de actuación, promoviendo la adhesión de los propietarios de suelo, para poder sustituir la edificación más antigua o deteriorada, reparcelar el suelo y dar lugar a la construcción de nuevos los edificios. En este marco se propone liberar totalmente la manzana entre La Merced y Sidoti, para conformar una plaza que articule Ortiz de Rosas, Cestino y La Merced, generando un espacio público de

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

calidad en esta zona céntrica de la ciudad. Los propietarios de las parcelas liberadas en estas manzanas podrían ser expropiados, o integrar voluntariamente la operación a cambio de participar en los resultados económicos de la construcción nueva en las restantes dos manzanas.

El entorno de la nueva plaza se completaría con edificación en cuatro o cinco niveles sobre las fachadas que miran a la plaza por Alberdi y por La Merced.

En cualquier caso, esta renovación requiere un método de “proyecto urbano”, para poder maximizar los beneficios de la renovación, en términos tanto económicos como de calidad de espacio público y de imagen del área central.

En el desarrollo del Plan, deberán cumplirse las siguientes etapas.

1. Estudios de factibilidad económica de la operación y análisis de alternativas de diseño urbano.
2. Elaboración y aprobación de un plan particularizado delimitando la unidad de actuación, los usos y la morfología del proyecto en detalle.
3. Montaje de un instrumento de gestión y financiamiento, basado en la cooperación público – privada, para llevar adelante la operación.
4. Ejecución del proyecto en una o varias fases.

La propuesta también es válida en una versión de menor alcance, para ser implementada mediante acciones coordinadas de públicos y privados. La normativa puede jugar un papel importante para promover una renovación por etapas abarcando grupos de predios (englobando parcelas), en particular si se complementa con incentivos especiales, y con acciones públicas para crear nuevos espacios urbanos al tiempo que se renueva la edificación.

**Figura 10. Ubicación y relaciones urbanas**



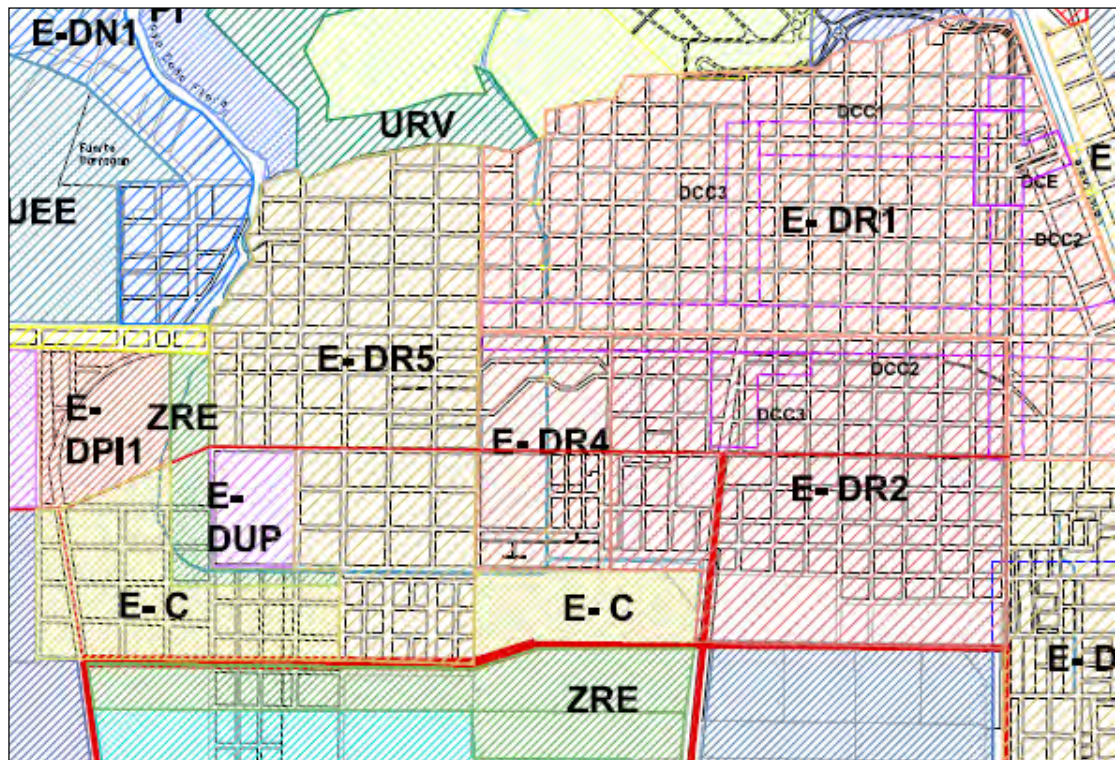
Figura 11. Detalle de la ordenación propuesta y la situación actual



### 2.1.3 Nuevas expansiones urbanas

El Plan identifica dos áreas principales de expansión del tejido urbano de Ensenada, situadas en los bordes al noroeste y oeste de la ciudad. Hacia el oeste, ambas quedan limitadas por el trazado de la vía perimetral para transporte de cargas, que a su vez marca el límite con los sectores destinados a usos industriales.

Figura 12. Areas designadas para operaciones de expansión urbana



#### Vertice Noroeste

El Plan designa como área de expansión urbana el sector actualmente categorizado como "Distrito Extraurbano Noreste". Entre el nuevo sector de expansión y el tejido urbano existente se crea una zona verde, acompañando el canal y arroyo Doña Flora, con una superficie total de 8 ha.

En este marco se distingue un sector más cercano a Bossinga, limitado por la prolongación de Quintana, como área de urbanización prioritaria.

En los bordes de la ciudad se desarrolló en los últimos cuatro años un asentamiento irregular que ocupa una superficie aproximada de 8 ha. Este antecedente plantea un riesgo, que es la expansión de ocupaciones irregulares sobre las áreas que se designan para expansión programada de la ciudad. Por otra parte, se entiende que la regularización e integración urbana de este asentamiento, junto con el saneamiento ambiental del área y la creación del sistema de espacios verdes acompañando el arroyo, es una condición previa para que los nuevos desarrollos logren un nivel mínimo de calidad urbana y diversidad social. De otro modo, se corre el riesgo de generar un sector de expansión que sólo resulte viable para conjuntos de vivienda oficial, y termine concentrando la más pobreza en estos sectores alejados de las áreas mejor servidas de la ciudad.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

Las áreas designadas para expansión requieren un plan hidráulico para viabilizar la urbanización y el asentamiento de viviendas, dado que en su mayor parte se encuentran muy por debajo de la cota exigida de 3,75m.

No obstante, el subsector más cercano a Bossinga, al norte de la prolongación de Quintana, presenta mayores alturas de terreno y mejor accesibilidad, por lo que se identifica como área de expansión prioritaria. Este sector totaliza 13 ha brutas, por lo que se pueden estimar 9 ha netas, que según la densidad adoptada pueden albergar como mínimo unas 300 viviendas. Este se define como sector prioritario para la ubicación de programas de vivienda social en el corto y mediano plazo. Pero se debe evitar la concentración de vivienda social para sectores de muy bajos ingresos en un solo lugar, para no generar nuevos guetos de pobreza. En este sentido se recomienda, para la fase de gestión, promover una mezcla de programas de vivienda social con soluciones de mercado o con cooperativas, generando diversidad social en los nuevos barrios.

El subsector que corresponde al vértice noreste propiamente dicho tiene una superficie bruta urbanizable de 30 ha adicionales, estimándose que podría albergar unas 750 viviendas.

En cualquier caso, el conjunto del sector requiere para su desarrollo la elaboración de un plan particularizado, que defina su ordenación precisa, a partir de las directrices y parámetros que fija el Plan.

### Polígono entre Contarelli y Rivadavia en el borde urbano oeste

Este segundo sector de expansión tiene una superficie bruta de 11 ha. Por su ubicación cuenta con muy buena accesibilidad a los accesos de Ensenada y a sus áreas centrales. Se estima que su capacidad es como mínimo de unas 250 viviendas.

La mejor accesibilidad puede facilitar la intervención del mercado inmobiliario en este sector así como la captación de hogares con ingresos medios.

## 2.2 LOCALIDAD DE EL DIQUE

---

### Propuesta

La propuesta para el desarrollo urbano asume el escenario de mayor transformación como horizonte de mediano plazo, y crea las condiciones para la conformación de una banda urbanizada que partiendo del actual borde norte de El Dique, se extiende hacia el norte acompañando al corredor de la Autopista y aprovechando las oportunidades creadas por ésta.

El Dique se proyecta hacia el futuro, mediante estas operaciones, como un sistema urbano de mayor dimensión y complejidad, y por tanto de mayor riqueza social, asumiendo crecientemente funciones metropolitanas vinculadas a la residencia, el comercio y el terciario de oficinas, las que se facilitan por su relación con la Autopista y por ser colindante al casco de La Plata y a sus barrios residenciales calificados.

La propuesta contempla las siguientes actuaciones:

1. Completamiento de bordes con el Parque Martín Rodríguez y la prolongación de la Autopista, incluyendo la regularización y realojo total o parcial del asentamiento existente, y la definición de espacios para equipamientos educativos y deportivos.
2. Operaciones de renovación urbana y densificación en las áreas urbanizadas, a promover mediante normas, incentivos y actuaciones directas.



## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

- la calle 125, entre la 38 y la 51;
- los bordes urbanos del dique sobre las calles 49, 126 y 50;
- la Av. 38 entre la 122 y la 126.

La renovación de las fachadas urbanas en torno al dique se puede vincular con incentivos para el desarrollo de un barrio de estudiantes, aprovechando la nueva localización universitaria prevista a pocas cuadras. Esto supone una operación de mejora del espacio público, y la promoción de servicios orientados a universitarios (cafés, hospedajes, etc.).

**Figura 14. Espacios y corredores para densificación en El Dique**



### 2.2.3 Creación de nuevas áreas como expansión de El Dique: visión general

Hacia el norte de la planta urbana de El Dique, el Plan identificó un conjunto de áreas de oportunidad para desarrollos comerciales, terciarios y residenciales, que se propone desarrollar como un conjunto integrado.

Estas operaciones incluyen, tal como se muestra en la figura 15, lo siguiente:

- la promoción de un distrito de usos mixtos al servicio del Gran La Plata en la intersección de la Autopista con la Diagonal 74 – Av. Mercante;
- el desplazamiento del Aeroclub a una posición cercana mediante un proyecto que permita ampliar el rango de sus servicios para el Gran La Plata;
- la previsión de una zona para el proyecto de cementerios parque que promueve la Municipalidad, anexa al Canal del Gato;
- nuevos barrios residenciales al este y al oeste de la autopista, servidos por un nuevo acceso situado en la prolongación del Bulevar 502 de La Plata;

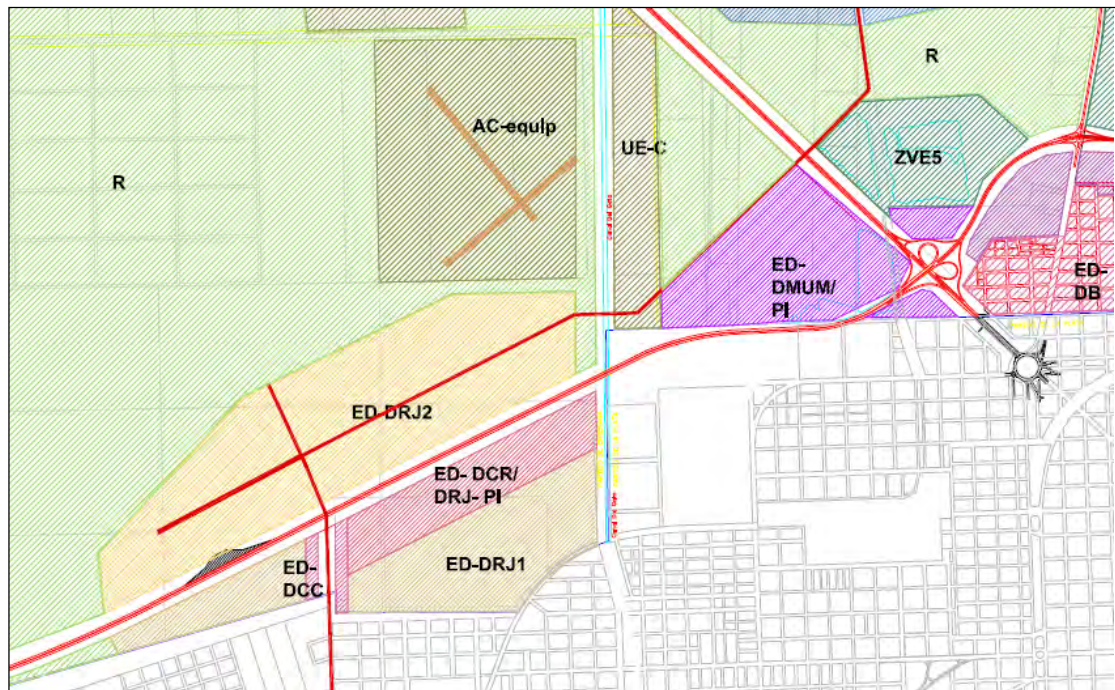


## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

- y una banda para comercio y servicios de alcance regional al oeste de la autopista y servida por este mismo acceso.

Este conjunto de operaciones, ligadas entre sí, constituye una de las apuestas principales del Plan, para una dinamización del territorio del Partido basada en los vectores del desarrollo residencial, comercial y de servicios.

**Figura 15. Areas de crecimiento en El Dique: Distrito de Usos Mixtos y Nuevos Barrios**



A continuación se desarrolla el detalle de los principales componentes.

### 2.2.4 Distrito Metropolitano de Usos Mixtos

Para este sector, se propone un desarrollo de usos mixtos, en lógica metropolitana, que opere como “puerta” del Partido de Ensenada en términos de imagen, y que genere un nodo de actividad económica basado en actividades terciarias, como sedes de organismos gubernamentales, instituciones públicas y empresas, y un subcentro urbano con atractivos en materia de hotelería, comercio y servicios. La vivienda también se incluye, en densidades medias, ya que su presencia es lo que garantiza una urbanidad integrada, por contraposición a un mero enclave de oficinas.

El Distrito forma parte, también, de una propuesta más amplia de expansión de la urbanización hacia el norte siguiendo los espacios de oportunidad adyacentes a la Autopista, que se concreta en el desarrollo de nuevos barrios residenciales y en la localización posible de grandes superficies comerciales para el mercado regional.

### Justificación, beneficios y riesgos

La oportunidad de la propuesta se apoya, en primer lugar, en la existencia de una demanda de nuevos edificios para oficinas gubernamentales, especialmente provinciales, y también

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

privadas, que no encuentra facilidades en el centro principal de La Plata, debido a las normas que limitan la edificabilidad y a la importancia del patrimonio edificado que se encuentra protegido.

En segundo lugar, la experiencia de ciudades similares en tamaño al Gran La Plata muestra el surgimiento de subcentros especializados en oficinas como un proceso bastante común, con las siguientes características: se trata de localizaciones no muy lejanas al centro principal, en las cuales concurren la disponibilidad de suelo, la fácil accesibilidad al centro principal, la relación con el viario regional, y la presencia de entornos ambientales y paisajísticos de calidad.

En tercer lugar, se observa que el nodo de Diagonal 74 con la Autopista es hoy el punto de acceso a La Plata desde Buenos Aires, se encuentra a menos de 5km del centro principal, y está rodeado de espacios abiertos y vistas hacia los espacios rurales. Estas condiciones convierten al sitio en “área de oportunidad” para ubicar un subcentro terciario complementado con comercio, servicios, vivienda y hotelería.

El sitio, sin embargo, se encuentra ocupado por el Aeroclub La Plata, por lo que cualquier desarrollo alternativo requiere la reubicación de este equipamiento y los consiguientes acuerdos y operaciones de suelo.

Un desarrollo como el propuesto tiene un gran interés para Ensenada: permite afirmar su rol en el Gran La Plata, construye una imagen de modernidad en el punto principal de ingreso al Partido, contribuye a diversificar su base económica, y demanda servicios y mano de obra que puede proveerse en parte desde el ámbito local.

Por otra parte, se trata de un desarrollo que va en la misma línea que la instalación de una sede universitaria en el otro extremo de El Dique: se incorporan centros de actividad avanzada, que aportan dinámica y un flujo de población flotante que demanda servicios cotidianos y que puede interesarse en ofertas de vivienda en el entorno.

La iniciativa presenta también algún riesgo, particularmente el de iniciarse y quedar a medio camino, generando espacios de rápida obsolescencia. Para ser exitoso, un desarrollo como este debe alcanzar una masa crítica mínima en un tiempo corto, de forma de provocar impactos favorables en su entorno, y generar una dinámica sostenida de atracción de inversión. Para alejar este riesgo, es necesario contar con un gerenciamiento y liderazgo bien definido del proceso, que se mantenga operando en todo el ciclo de maduración de los subproyectos que dan forma al distrito. En otras palabras, se trata de un desarrollo que debe ser gestionado como un “proyecto urbano”. Esto significa, entre otros aspectos, que no es posible determinar desde el Plan General todos los aspectos programáticos y de diseño, por más que resulta imprescindible fijar directrices y objetivos urbanísticos bien claros.

Para asegurar que la demanda gubernamental de oficinas se dirija hacia el distrito, son necesarios acuerdos explícitos y previos entre la Municipalidad de Ensenada, el Gobierno Provincial y la Municipalidad de La Plata.

### Estrategia de desarrollo

La estrategia supone un conjunto de acciones que se sostienen en la medida en que avanzan en paralelo y bien coordinadas.

1. El Plan zonifica y define objetivos y criterios claros para guiar el desarrollo;
2. se realizan estudios de factibilidad y una carpeta inicial para presentar la idea a desarrolladores privados y a contrapartes gubernamentales;

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

3. se acuerdan las condiciones que permitan un traslado del Aeroclub a una posición ventajosa, cercana, de modo que el desarrollo del nuevo subcentro y el aeródromo se potencien mutuamente;
4. se negocia y acuerda con las contrapartes públicas y privadas las bases para el proyecto urbano;
5. se define la ingeniería financiera y de gestión, estableciendo las articulaciones público – privadas e inergubernamentales necesarias;
6. se ejecuta una primera fase de inversión capaz de conformar resultados visibles y ganar su lugar en términos de imagen y de mercado;
7. se gestionan nuevos apoyos y se continúa desarrollando las restantes etapas del master plan previsto, con los ajustes requeridos por el cambio de circunstancias.

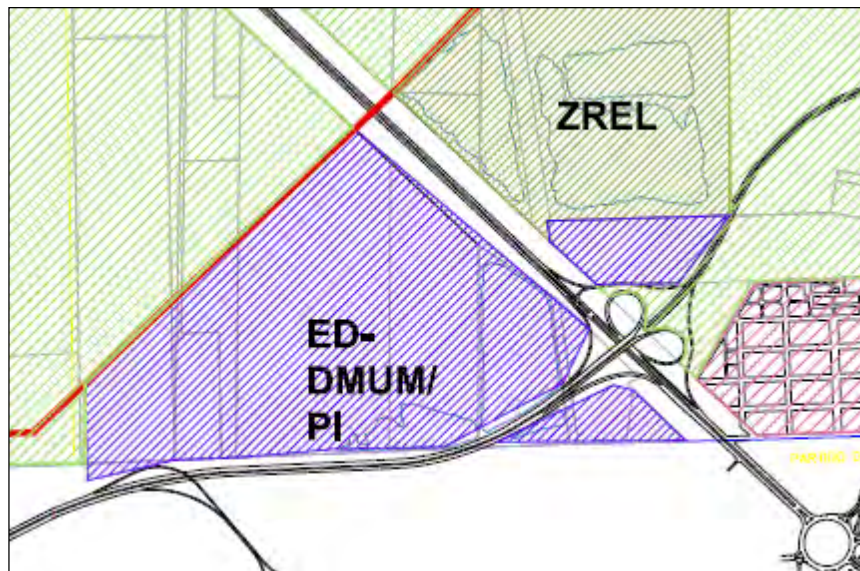
### Ordenación general de la pieza

Desde el punto de vista de la ordenación, se establecen los siguientes criterios, directrices y parámetros, los que deberán ser tenidos en cuenta para la elaboración de un plan particularizado, seguido de uno o más proyectos urbanos.

#### *Delimitación*

El DMUM se delimita como un polígono en el vértice noreste del encuentro entre Domingo Mercante y la Autopista, y polígonos complementarios en sus vértices sureste y suroeste. El primer polígono corresponde a suelos actualmente categorizados como áreas rurales y áreas complementarias (parte de C3 y parte de C5). El polígono al sureste corresponde a la actual área urbana de El Dique, en particular al distrito DUSE, o Distrito Urbano Sudeste.

**Figura 16. Delimitación del Distrito Metropolitano de Usos Mixtos**



#### *Programática*

El Distrito de Usos Mixtos se concibe como una pieza urbana que integra actividades económicas, funciones residenciales y espacios públicos, en un ambiente urbano de calidad, con densidades medias y con una fuerte presencia de espacios abiertos y parquizados.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

La idea de integración de actividades supone la mezcla de usos en la escala urbana y admite la presencia de edificios mixtos. La integración, en cualquier caso, supone cercanía y distancias peatonales entre las actividades.

Las actividades económicas previstas son las siguientes.

- Oficinas para instituciones públicas y empresas. Se prevé un desarrollo básico de 50.000 m<sup>2</sup> edificados para el 2030.
- Hotelería. Se prevé la presencia de hoteles orientados primariamente a clientes empresariales e institucionales, cuyas actividades se vinculen con el centro de oficinas.
- Comercio y servicios para la población laboral, los visitantes y la población de los barrios adyacentes.
- Equipamientos recreativos y deportivos. La ubicación del Distrito en una zona adyacente a espacios rurales se presta para la instalación de estos equipamientos, al servicio de la población de Ensenada y de La Plata.
- Residencia. Las funciones residenciales estarán en parte integradas en la zona de actividades y en parte situadas en áreas contiguas.
- Transporte aéreo. La relocalización del Aeroclub La Plata en las inmediaciones se concibe como parte de esta operación, y se considera una oportunidad para dar mayor importancia a este equipamiento, de modo que pueda asumir otras funciones en el transporte aéreo regional.
- Parque Ferial. Se propone destinar parte del conjunto a un parque ferial capaz de atraer exposiciones y eventos a escala del Gran La Plata.

A continuación se avanzan criterios básicos para la ordenación de este sector.

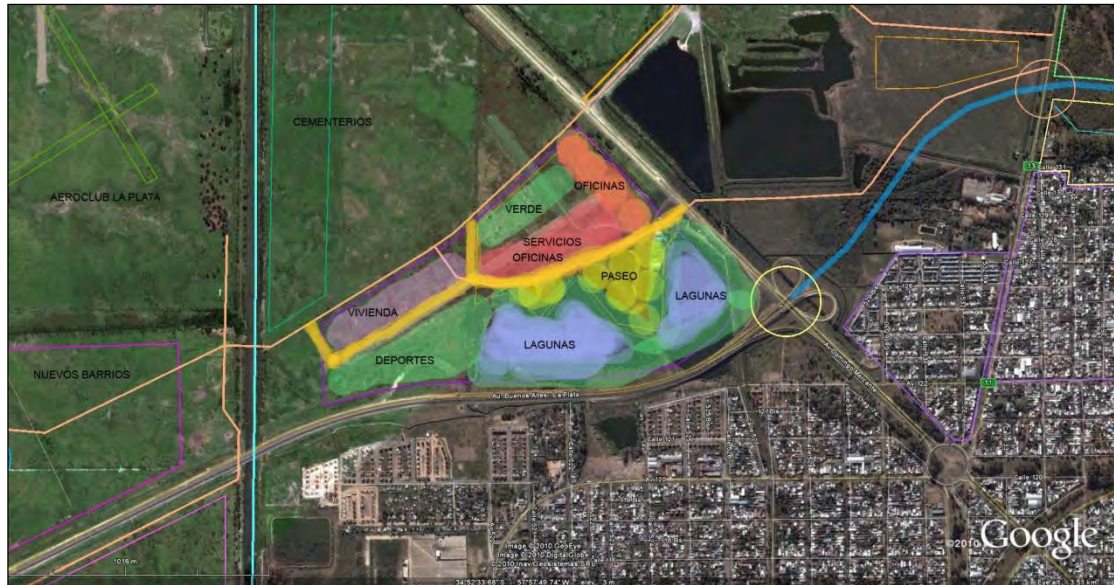
### ***Accesos y conexiones***

El acceso principal al Distrito estará ubicado sobre la Av. Domingo Mercante, prolongación de la Diagonal 74, muy cercano al intercambiador de acceso a la Autopista Ricardo Balbín.

Desde la Av. Domingo Mercante, se establecen conexiones fluidas con El Dique, Ensenada, La Plata y Punta Lara.

Por otra parte, el Distrito será accesible desde los nuevos barrios residenciales cuyo desarrollo está previsto por el Plan en áreas adyacentes a la Autopista, entre el Canal del Gato y el Canal Rodríguez, y desde las áreas residenciales de La Plata que se organizan en torno al Camino Centenario.

Figura 17. Esquema de ordenación del Distrito de Usos Mixtos, pieza principal



### *Estructura y Morfología*

Los determinantes de la estructura interna del Distrito son los puntos de acceso y conexiones, en particular su acceso principal, y las características diferentes de sus bordes: al este los espacios rurales de Ensenada, al oeste la autopista precedida de las lagunas, al sur la Av. Mercante, y al norte el Canal del Gato.

Deberá existir al menos una vía jerarquizada que conecte, por el borde este o por dentro del Distrito, el acceso en Av. Mercante con el puente sobre el Canal del Gato.

El uso del suelo y la morfología deberán contemplar un aprovechamiento paisajístico de las lagunas, y la definición de fachadas urbanas de calidad hacia la Autopista y la Av. Mercante.

El sector a desarrollar en primera etapa es el que se encuentra más cercano a la Av. Mercante, tal como se indica en el siguiente diagrama.

La morfología resultará de un trazado vial interno organizado como una retícula de geometría flexible y de la utilización del siguiente repertorio de tipos arquitectónicos:

- bloques bajos exentos en manzanas abiertas (oficinas y/o vivienda multifamiliar);
- bloques bajos adosados en manzanas cerradas (oficinas y/o vivienda multifamiliar);
- bloques altos exentos (torres) como episodios excepcionales, destinados a oficinas;
- vivienda unifamiliar exenta o adosada en áreas de barrio jardín;
- estructuras bajas de equipamiento, comercio y servicios.

En materia de actividades comerciales se admitirán pequeñas y medianas superficies y paseos de compras, pero no grandes superficies.

### *Parámetros de diseño urbano y paisajismo*

El diseño de las calles y avenidas internas deberá integrar ciclovías y sendas peatonales.

Las áreas de estacionamiento a cielo abierto deberán estar situadas de forma tal de no interferir en la relación espacial y visual entre los accesos a los edificios y las vías principales.

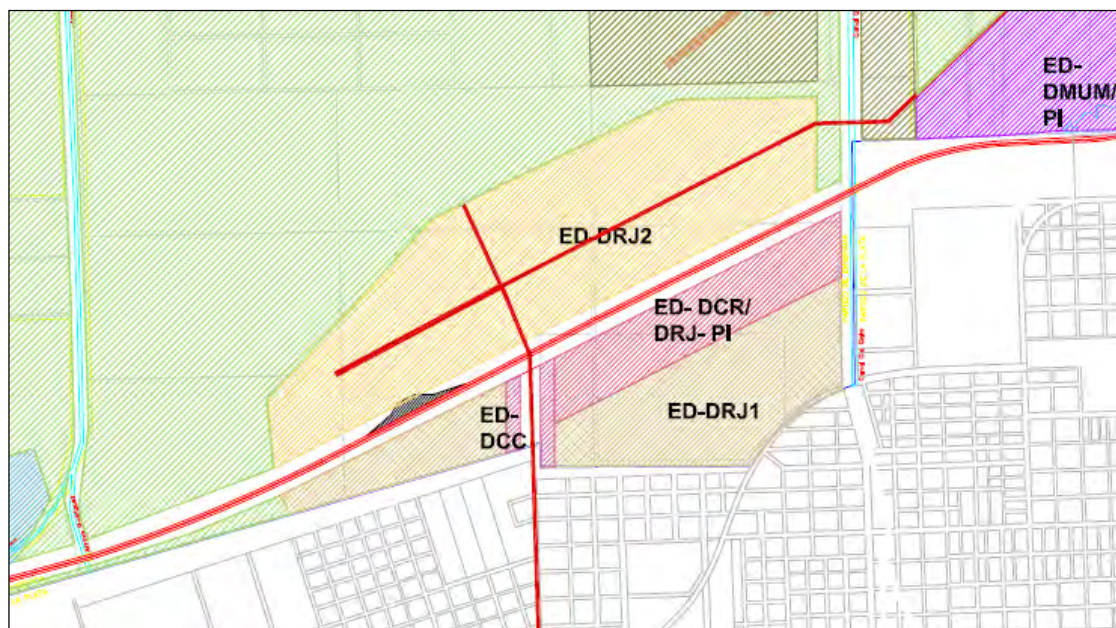
Las áreas de bode sobre las lagunas deberán ofrecer espacios públicos en plantas bajas y paseos de compras y servicios.

Los bloques bajos de oficinas tendrán plantas bajas más 3 a 5 niveles altos. Los bloques de vivienda multifamiliar tendrán planta baja y hasta tres niveles altos.

### 2.2.5 Nuevos barrios residenciales y centralidad comercial en torno a la Autopista

La operación consiste en el desarrollo de barrios residenciales abiertos, de baja densidad, acompañados de servicios y equipamientos, con acceso desde La Plata y desde la Autopista, y en conexión directa con la localidad de El Dique. Junto con el Distrito de Usos Mixtos, estos barrios conforman, a largo plazo, una nueva estructura urbana para El Dique, con mayor diversidad social y funcional.

**Figura 18. Esquema de ordenación de los nuevos barrios y centralidad comercial**



#### Justificación, beneficios y riesgos

La oportunidad para estos crecimientos se apoya en la existencia de una demanda sostenida de suelo en barrios abiertos para clase media, que se puede observar en el crecimiento constante de la edificación en las zonas adyacentes de Villa Castells. Estas áreas situadas en el partido de La Plata se encuentran sin embargo cercanas a la saturación, por lo que se abren posibilidades para nuevas ofertas en el entorno. Se trata, por otra parte, de una demanda proveniente de familias de ingresos medios y medios – altos, diferente a la que hoy se dirige hacia urbanizaciones cerradas, particularmente hacia las ubicadas fuera de la ciudad en el eje de la Ruta 2.

Frente a este mercado, Ensenada cuenta con suelos al oeste de la Autopista, con una superficie bruta en torno a las 150 ha, sobre los que ya existieron diversos anteproyectos de urbanización en los últimos años. Por otra parte, el desarrollo de estos sectores se puede complementar con suelos situados al Este de la Autopista a condición de resolver su acceso y sus conexiones en forma adecuada.

Estos crecimientos tienen para Ensenada un interés social y económico. Por un lado permiten ampliar y diversificar la base demográfica de la sociedad local, sumando hogares

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

jóvenes de clase media. Por otro lado, los nuevos barrios generan actividad económica sostenida en sectores como la construcción, el comercio y los servicios, parte de la cual puede ser captada por empresas y emprendedores locales. Junto con el desarrollo inmobiliario y los servicios, finalmente, se genera una ampliación de la base fiscal, que permite sustentar la extensión de los servicios municipales.

Existen sin embargo algunos riesgos que se mencionan a continuación. Por su localización anexa a las áreas residenciales de La Plata, estos barrios pueden terminar conformando enclaves, aislados del resto de Ensenada en términos sociales y económicos, y por tanto sin impactos favorables significativos. Esta condición puede acentuarse si todos los nuevos barrios fueran cerrados, ya que éstos no generan servicios de proximidad, como colegios, comercios y servicios de barrio. Asimismo, si no se resuelven de manera franca las conexiones con el resto del Partido mediante calles públicas, se estaría alentando la tendencia al aislamiento de los nuevos barrios.

### Estrategia y ordenación propuesta

Las claves de la estrategia para el desarrollo de estos barrios, de modo de lograr su integración al sistema urbano de Ensenada, y maximizar sus impactos favorables, comprenden los siguientes puntos:

- privilegiar la modalidad de barrios abiertos en baja densidad, con algunos sectores en densidad media sobre avenidas de servicios;
- incorporar atractivos paisajísticos en los barrios y promover una imagen de conjunto que sea reconocible;
- incluir áreas para el desarrollo de servicios de escala local y regional, capaces de servir a estos barrios y atraer consumidores de un entorno mayor;
- obtener la construcción de una bajada de la Autopista, que justifique la presencia de equipamientos regionales y facilite las conexiones a mediana y larga distancia;
- lograr una conexión franca y directa con el Distrito de Usos Mixtos y a través de éste con la urbanización actual de El Dique;
- desarrollar el área mediante planes particularizados y unidades de actuación integrada, de dimensión suficiente para resolver las infraestructuras comunes.

El punto de entrada y salida a la Autopista se propone en la prolongación del Bulevar 502 de La Plata, esta posición permite una conexión franca con Av. Centenario, eje organizador de los barrios residenciales que se extienden hacia el norte.

Sobre la prolongación de dicho bulevar, se define una zona para localización de comercio y servicios de escala local. En una banda paralela y adyacente a la autopista, al sur del Bulevar 502, se prevé la implantación de centros comerciales y servicios de alcance regional.

El sector al este de la Autopista, al norte y al sur del citado bulevar, se estructura mediante una avenida de amplia sección que conforma el eje de acceso a los nuevos barrios, y que en su prolongación hacia el sur cruza el Canal del Gato para llegar a la Diagonal Domingo Mercante luego de bordear el Distrito de Usos Mixtos. Más allá de la diagonal, se continúa la traza de esta avenida, hasta conectar con Camino Rivadavia y las áreas urbanas de El Dique.

En los nuevos barrios se promoverá un diseño urbano de calidad, con altos estándares en el manejo de los aspectos ambientales. Estando los emprendimientos ubicados en la zona de bañados o terrazas bajas de la ribera, la urbanización de los mismos requiere operaciones de regulación hídrica que garanticen el carácter no inundable de los terrenos. La creación de

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

lagunas, en estas condiciones, se presenta como una oportunidad de contribuir a la regulación hídrica y a la vez de generar atractivos paisajísticos adicionales que agregan valor a los barrios.

Complementariamente, se dispone el trazado de una calle que cruza por debajo de la Autopista, paralela al Canal del Gato en su margen izquierdo, conectando con la avenida central antes de cruzar el puente sobre el citado canal. Esta calle deberá recibir el tránsito de una colectora paralela a la ruta o de los ejes interiores del barrio situado al sur del Bulevar 502, estableciendo así una conexión directa con las áreas situadas al este de la Autopista.

En el extremo norte de estas áreas, se promoverá la construcción de un pasaje bajo la Autopista aprovechando el puente sobre el Canal Rodríguez, este pasaje completa las relaciones con los barrios de La Plata, y deja planteada a futuro la posibilidad de una conexión directa con Punta Lara.

Este conjunto de definiciones, con valor normativo, definen una estructura para los nuevos barrios en cuanto a los usos del suelo y la conectividad, que garantiza su integración en un conjunto coherente. Los planes particularizados deberán desarrollar estas determinaciones una vez que se planteen iniciativas privadas consistentes para los distintos sectores.

En cuanto a las regulaciones morfológicas y de densidad, se dispone para todo el polígono, en las áreas residenciales, un modelo de barrio jardín. Para los barrios al oeste de la Autopista, se definen los siguientes indicadores: lotes mínimos de 600m<sup>2</sup> de superficie y 15m de frente, un factor de ocupación del 40%, un máximo de dos niveles de altura, retiro frontal de 5m, unilateral de 3m y 20% de retiro de fondo. Para los barrios al este de la Autopista, el tamaño mínimo de lote se aumenta a 800m<sup>2</sup> con 20m de frente, el FOS se acota en 30% y se exige retiro de frente de 7m y retiro bilateral de 3m. De esta forma se busca promover barrios más urbanos al oeste, anexos a las áreas ya urbanizadas de La Plata, y barrios con más proporción de espacios verdes en las áreas al este.

Los resultados a largo plazo (20 a 30 años) suponen urbanizar unas 350 a 400 ha, generando capacidad para unas 2.500 viviendas, y una población aproximada a los 8.500 habitantes.

### 2.2.6 Area reservada para actividades económicas en grandes superficies

Las propuestas anteriores se completan con la ordenación de una banda adyacente a la Autopista situada al norte del Canal Rodríguez y accesible desde la bajada propuesta cerca del límite de la Reserva.

Esta banda se destina a localizar actividades económicas que requieran grandes superficies, que no dependan de un vínculo directo con los núcleos urbanos, y que se caractericen por una baja ocupación de personal y por la posibilidad de controlar todos sus impactos ambientales en el propio predio. Se excluyen, las industrias con alta producción de efluentes y en general los establecimientos de tercera categoría.

Las actividades citadas pueden ser:

- industriales;
- logísticas, incluyendo plataformas de contenedores que se vinculen con el Puerto por la Autopista;
- grandes equipamientos regionales.



## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

Se establece un tamaño mínimo de parcela de 10.000 m<sup>2</sup>, o una hectárea, y un conjunto de parámetros que aseguren el cumplimiento de los criterios anteriores.

No se prevén infraestructuras o servicios comunes, a excepción de una vía colectora paralela a la Autopista y conectada con el punto de acceso.

**Figura 19. La zona de actividades anexa a la autopista y su relación con otros espacios**



### 2.3 LOCALIDAD DE PUNTA LARA

#### Propuesta

Las propuestas para Punta Lara se organizan en 5 líneas de acción:

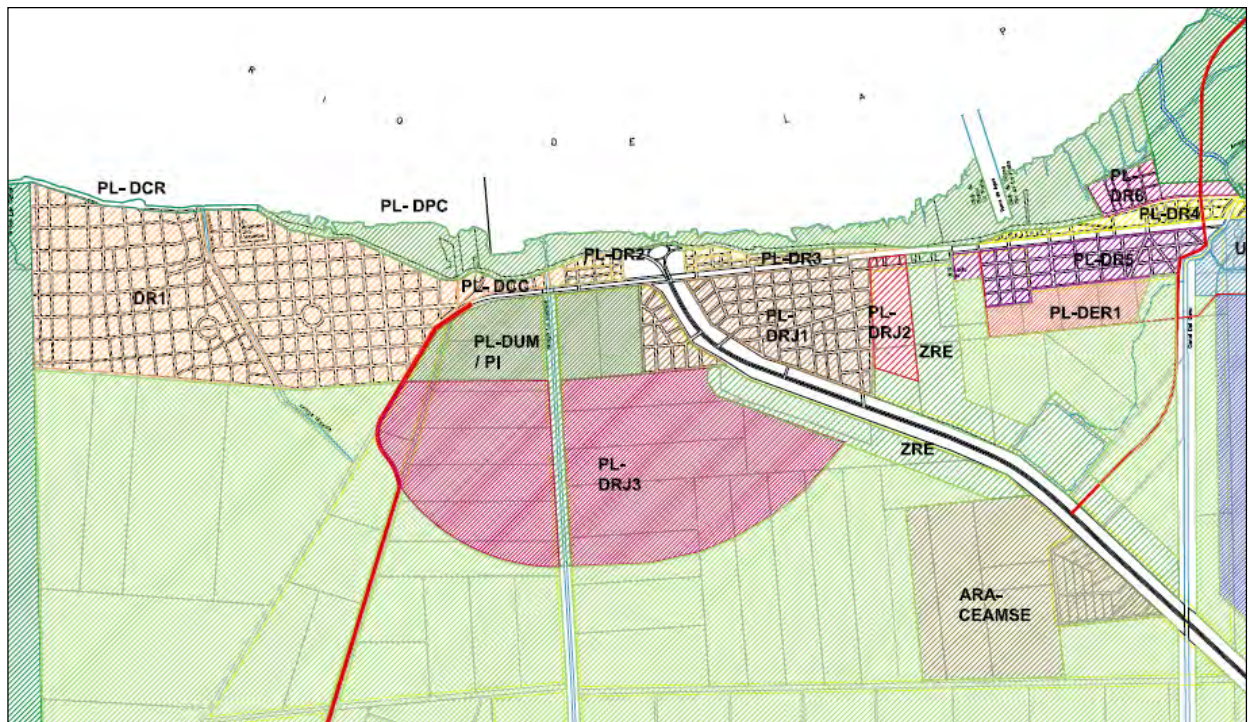
1. Ordenamiento y manejo de la faja costera, incluyendo las áreas verdes públicas y privadas del borde costero, la costanera Almirante Brown y la fachada urbana adyacente.
2. Actuaciones de mejora y consolidación urbana en los barrios existentes, incluyendo operaciones de reestructuración y reversión.
3. Conjunto de operaciones integradas para la ampliación urbana en el sector central al norte y al sur del Canal Rodríguez, mediante actuaciones de desarrollo turístico, comercial y residencial y de saneamiento ambiental.
4. Ampliación urbana al oeste del barrio El Molino y formación de una reserva verde integrando el entorno de la Laguna.
5. Area de recuperación ambiental y futuro parque rural en los predios ocupados hoy por CEAMSE.
6. Completamiento de la estructura vial principal, interna y externa, con el objetivo de consolidar la estructura de ciudad lineal costera y la buena comunicación con Ensenada y con La Plata.

# Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

Figura 20. Esquema inicial de la propuesta para Punta Lara



Figura 21. Ambitos de ordenación en Punta Lara



### **2.3.1 Ordenamiento y manejo del borde costero (playa - parque – fachada urbana)**

Se proponen directrices para un Plan Particularizado de Ordenamiento y Manejo del borde costero, que tendrá entre otros los siguientes objetivos:

- a) Garantizar un uso sustentable de los recursos naturales y el paisaje que dan valor al borde costero, mediante un plan de manejo y protección, basado en un inventario ambiental y patrimonial, y en un proyecto a mediano y largo plazo.
- b) Ordenar la coexistencia de usos, actividades y grupos sociales en el borde costero, considerando la calidad de vida de los barrios y residentes frentistas, el acceso público a la costa con fines de recreación y paseo, y el desarrollo de actividades deportivas o sociales en espacios colectivos o privados.
- c) Promover una diversificación y calificación de la oferta de servicios, acorde con la diversificación de los públicos visitantes y turistas, y estimulando las iniciativas capaces de dinamizar la economía local mediante la generación de empleo e ingresos.
- d) Jerarquizar el paseo costero mediante una transformación del Camino A. Brown en una avenida de doble vía.
- e) Mejorar las condiciones de seguridad pública y control, tanto en el contexto de afluencia masiva de visitantes propio de la temporada de verano, como en el resto del año.

Estos objetivos se completan con otros dos que refieren a acciones sectoriales externas, necesarias para consolidar la calidad ambiental y la accesibilidad del borde costero:

- f) Promover el saneamiento ambiental de los canales que desaguan al Río de la Plata como principales factores de riesgo para la calidad de agua en la zona recreativa y turística.
- g) Mejorar las condiciones de accesibilidad al borde costero para visitantes y turistas provenientes del Gran La Plata y de la Región Metropolitana, sustituyendo el acceso por Ruta 19 con un nuevo trazado sin interferencias con la Reserva Natural.

En base a estos objetivos, se propone el siguiente conjunto de directrices y líneas de acción.

1. Extender la delimitación normativa del Parque Costero hacia el sur hasta incluir la zona costera que actualmente está calificada como parte del área urbana de Ruben Sito. Más allá de la estructura parcelaria del suelo se entiende que el sector de Ruben Sito más cercano a la costa debe recategorizarse como parque costero, ya que no se encuentra ocupado, presenta condiciones de alta naturalidad, y es un área totalmente inundable con las crecidas del Río de la Plata en la que no se justifican inversiones para protegerla de dichas crecidas. Además de este modo se logra una continuidad entre el Parque Costero y la Isla Santiago por la costa.
2. Reformar el Camino Costanero Almirante Brown para convertirlo en una avenida con calidades de paseo costanero, integrando ciclovías y veredas en todo su recorrido, y un alumbrado acorde con su importancia como acceso a todos los espacios libres y equipamientos del parque costero.
3. Establecer una “puerta” de la Reserva en el punto en que termina Punta Lara, transformando el Camino Almirante Brown en un camino interno a partir de ese punto, con control de acceso.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

4. Realizar un Inventario Paisajístico y Arquitectónico del borde costero, para definir edificaciones, espacios, micropaisajes, relieves y conjuntos vegetales que deben ser protegidos y/o manejados con criterio de conservación.
5. Establecer mediante una zonificación de usos específicos en la zona de parque público y de playas, armonizando usos recreativos generales con áreas reservadas a deportes náuticos y terrestres, y definir espacios destinados a paradores. Suprimir las bajadas informales de embarcaciones y restringir estos usos a las áreas convenientemente equipadas y seguras.
6. Permitir edificios multifamiliares en bloques bajos (hasta PB+4) en tramos frentistas a la avenida costanera, con exigencias de dimensiones mínimas de predios.
7. En torno a la desembocadura del Arroyo La Guardia se promoverá la construcción de un puerto deportivo, (a partir de la presencia del club Universitario) o de unas defensas para acceder a un lago interior, asociado a una operación de ampliación urbana en el sector situado entre Villa del Plata Norte y Punta Lara. Esta operación puede suponer la sustitución de los puentes de A. Brown y de Calle 9 sobre el Arroyo La Guardia, construyendo en su lugar puentes más altos para el paso de embarcaciones hacia el lago interior.

**Figura 22. Normativa de edificación multifamiliar en bloques bajos**



### 2.3.2 Mejora y consolidación urbana

El conjunto de la urbanización costera presenta algunas áreas problemáticas, en las que se combinan de distintas maneras varios tipos de factores críticos:

- factores de riesgo ambiental, especialmente el asociado a inundaciones;
- carencias de infraestructuras y de servicios básicos;
- irregularidad y precariedad del hábitat;
- problemas de accesibilidad;
- problemas de seguridad;

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

- ausencia de desarrollo mínimo de la urbanización y la edificación.

A continuación se identifican, en una lectura de sur a norte, las principales situaciones urbanas críticas, y se definen las actuaciones a promover a partir del Plan:

### *Entorno Arroyo El Zanjón*

El sector cercano al Arroyo Zanjón y la totalidad de Villa Ruben Sito son áreas totalmente inundables con las crecidas del Río, lo que determina una dificultad permanente para consolidar las calidades urbanas y de vivienda en la zona. Se propone un Plan Particularizado para Villa Ruben Sito, y una retracción del área considerada urbana para liberar el sector más cercano a la costa, dando continuidad natural al Parque Costero con Isla Santiago.

Mediante la propuesta de desvío del Arroyo Zanjón para un vertido directo al Río de la Plata, se podría estudiar un sistema de defensa similar al aplicado en el Arroyo La Fama.

### *Habitat precario en El Molino*

Al fondo de El Molino se identifican situaciones de gran precariedad del habitat, asociadas con ocupaciones informales.

Se promueven acciones de consolidación urbana, regularización dominal y mejora de las viviendas.

### *Urbanización de la faja de vía y su entorno*

La ocupación de origen informal de la franja situada entre calle 5 y la traza ferroviaria, en los sectores de El Molino, Piria y Villa del Plata, dio como resultado una banda urbana de alta densidad y edificada con calidades medias y bajas, con restricciones para su mejora debidas al tamaño reducido de los predios y en algunos casos a dificultades de acceso

Se proponen mejoras a lo existente en vialidad, drenajes de pluviales, y normativas normativas favorables al progresivo englobamiento parcelario para esponjar el tejido, y tramos de sustitución por edificios bajos en el frente sobre la costanera.

### *Extremo Norte de Punta Lara, interfase con Selva Marginal*

El sector interior y situado más al norte de Punta Lara se confunde con la Selva Marginal, se inunda con facilidad, no tiene calles abiertas y no está edificado, dando por resultado una contradicción entre su carácter jurídico urbano y su realidad material, y planteando una perspectiva muy incierta por los costos que tendría para convertirse en habitable.

Se dispondrán incentivos para un progresivo englobamiento parcelario que permita el desarrollo de casas quinta y/o equipamientos con coeficientes de ocupación bajos y menores costos de saneamiento ambiental.

### **2.3.3 Ampliación y renovación del sector central**

El sector central de Punta Lara representa un área de oportunidad para una operación con impacto positivo sobre todo el desarrollo costero. Los factores que definen esta oportunidad son:

- la banda urbanizada se angosta hasta reducirse a unos cientos de metros, en los que se encuentra el centro cívico y equipamientos costeros de gran importancia como el Club Universitario (Ex Jockey Club),

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

- coincide en esta zona la desembocadura del Arroyo la Guardia, el cual se convierte, aguas arriba, en el Canal Rodríguez;
- existen espacios rurales al oeste de la urbanización costera que tienen un gran potencial para desarrollos residenciales conectados con la costa por tierra y por agua.

Considerando las conclusiones del análisis estratégico la propuesta se organiza en tres operaciones fuertemente articuladas entre sí:

- i. La posible construcción de un puerto deportivo en la desembocadura del arroyo La Guardia, apoyado en las instalaciones existentes del Club Universitario y conectado con marinas interiores;
- ii. el desarrollo de un nuevo sector urbano en una banda de 550 m de profundidad, entre Punta Lara y Villa del Plata, incluyendo vivienda unifamiliar en barrios abiertos y un sector destinado a comercio, servicios y vivienda multifamiliar en torno a un espejo de agua central, que podría tener una conexión navegable con el Río de La Plata y funcionar también como puerto deportivo;
- iii. el desarrollo de un sector periurbano, formado por uno o dos emprendimientos residenciales en baja densidad, en barrios abiertos o cerrados, definiendo una tercera banda de ocupación hacia el oeste, en torno al atractivo de lagos artificiales conectados con el Río de la Plata por el Canal Rodríguez.

Las tres operaciones conforman un único proyecto urbano, o unos pocos proyectos unitarios fuertemente vinculados en su desarrollo y su funcionamiento. Con este fin el plan establece directrices generales vinculantes, que garantizan la escala mínima de los proyectos y sus condiciones de relación con lo existente y con el resto de la operación.

### Puerto deportivo externo

La construcción de un puerto deportivo de pequeña dimensión apoyado en las instalaciones del Club Universitario es una propuesta a promover desde el Plan y la gestión municipal. Su financiamiento puede estar asociado a los desarrollos inmobiliarios de los sectores 1 y 2 que se describen a continuación. Para el Club, sería un elemento de proyección hacia un mercado de socios y turistas provenientes de Buenos Aires, además de una consolidación de su base social en La Plata.

### Nuevo sector urbano de usos mixtos y puerto deportivo

La propuesta urbana para este sector combina usos recreativos, residenciales, comercio y servicios, y deseablemente un puerto deportivo, en una estructura organizada en torno a un lago artificial que se conecta con el Río de la Plata a través del canal Rodríguez y el arroyo La Guardia.

La idea del lago interior, en este sector, es doble:

- a) Conformar una marina interior que permita recibir embarcaciones deportivas y alojarlas con seguridad. Esta marina o puerto deportivo tendrá un acceso por el Arroyo La Guardia y Canal Rodríguez, para lo que se requiere construir puentes elevados o levadizos sobre Almirante Brown y sobre la Calle 9.
- b) Generar condiciones para el desarrollo de comercio y servicios, y de vivienda multifamiliar en bloques bajos, en un entorno de calidad, protegido de las condiciones adversas que impone el clima del lugar en el borde costero.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

De esta forma se busca dotar a Punta Lara con un paseo público y un desarrollo comercial a escala de los nuevos desarrollos residenciales que se promueven en la zona.

Por fuera de este recinto de mediana altura orientado al lago central, se propone completar el tejido de barrio jardín con una morfología similar a la existente en Villa del Plata.

La escala mínima de actuación corresponde a la totalidad de la pieza.

### Nuevos barrios residenciales en baja densidad (barrios lagos)

La propuesta para el Sector 2 apunta al desarrollo de barrios residenciales en baja densidad, en régimen de propiedad común o de urbanización privada, que tendrán como atractivo adicional la presencia de lagos interiores de diseño más orgánico, con fondos de predios orientados a estos lagos, y la posibilidad de acceder a ellos con pequeñas embarcaciones.

Los lagos de estos barrios estarán conectados con el Canal Rodríguez, pero contarán con compuertas para poder aislarse del canal en ocasión de importantes crecidas del Río de la Plata, de modo de mantener su nivel de agua por debajo de un máximo de diseño. Por su perímetro interior, y en los bordes del canal, estos barrios estarán protegidos de las inundaciones del bañado mediante terraplenes más altos que las máximas crecidas registradas. Por otra parte, la tierra desplazada para la construcción de estos lagos será usada para elevar el nivel medio de las áreas a parcelar y construir en los respectivos barrios, pero debido a la condición anterior, no será necesario alcanzar la cota de 3.75m requerida por ley, ya que las obras de regulación hidráulica permitirán definir un suelo no inundable en cotas inferiores, a determinar en el proyecto.

La superficie total bruta que se reserva para estos desarrollos es de casi 300 ha. Los emprendimientos singulares tendrán una dimensión mínima de 100 ha, y deberán destinar un 30% del suelo a espacios comunes incluyendo lagos y sin contar las calles.

### 2.3.4 Ampliación urbana sector sur (Villa del Plata y El Molino)

Se proponen dos sectores de ampliación urbana: uno anexo a Villa del Plata y otro a los fondos de El Molino y Piria.

La primera corresponde a la extensión de la propuesta de barrio jardín existente, en una faja que se extiende desde A. Brown hasta la zona recreativa anexa a Mercante. El perímetro del segundo estará limitado por la creación de una reserva verde en el entorno entre la Laguna y el Canal del Gato. Este sector se destina a desarrollos en modalidad de barrio abierto de densidad baja y media, incluyendo la posibilidad de tipos multifamiliares sobre ejes principales.

Se define para este sector un trazado en damero y una morfología de manzana semiabierta, con vivienda unifamiliar exenta o adosada, y con presencia de vivienda multifamiliar sobre los ejes viarios principales. Esta zona tendrá la segunda prioridad para la ubicación de programas de vivienda social, siendo primera prioridad la que se encuentra anexa a Ensenada.

### 2.3.5 Area de conservación y recreación

La creación de una zona de conservación y recreación en torno a la Laguna tiene tres objetivos:

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

- poner en valor y proteger las condiciones naturales y paisajísticas del área;<sup>2</sup>:
- definir un corredor verde que comunica el espacio rural interior de Ensenada con la zona de Río Santiago e Isla Santiago;
- establecer una separación natural entre las áreas industriales y los sectores costeros destinados a desarrollos residenciales y turísticos.

Se propone una zonificación interna de esta reserva verde en base a dos subzonas:

- sobre la Av. Domingo Mercante y en el entorno más cercano a la Laguna la reserva debería funcionar como un parque, con cierto equipamiento para usos recreativos compatibles con la conservación ambiental, y algunos servicios para los visitantes;
- sobre los bordes del Canal del Gato la reserva debería funcionar como una interfase con el propio canal y con las áreas industriales situadas al sur, por tanto debería predominar la vegetación arbustiva y arbórea, estando los usos limitados a recorridos de observación.

### 2.3.6 Area de recuperación ambiental de CEAMSE

Se define el predio de CEAMSE y su entorno inmediato como área de recuperación ambiental para la que deberá elaborarse un Plan de Manejo, con horizonte temporal de mediano y largo plazo.

El objetivo de este plan, una vez cerrado el vertedero, es conducir el proceso de recuperación ambiental hasta el momento en que sea posible transformar el sitio en un parque público rural, complementario de las zonas de parque en la reserva verde Laguna situada frente por frente cruzando la Av. Mercante.

En el proceso, se deberá considerar un tratamiento vegetal del sector y sus bordes que permita conformar un paisaje de interés en el recorrido de la principal vía de acceso a la costa, la cual es al mismo tiempo un eje de actividad recreativa para la población local y platense en los fines de semana.

Se entiende que para este proceso de recuperación ambiental se deberá conformar una unidad ejecutora, la que podría operar en el marco del consorcio del Gran La Plata y con fuerte protagonismo de la Municipalidad de Ensenada.

Es necesario definir un Plan Particularizado que además de establecer el plan de manejo y la forma organizativa, establezca las fuentes de financiamiento y las condiciones respecto a la propiedad del suelo a futuro.

### 2.3.7 Completamiento de la estructura vial y accesos

Las acciones propuestas tienen que ver con dos objetivos básicos:

- a) consolidar la estructura de urbanización lineal costera, mejorando el estructurador principal que es actualmente Almirante Brown y sumando nuevas vías continuas paralelas a la costa;
- b) mejorar las conexiones de la urbanización costera con Ensenada, con La Plata y con el Conurbano y la Ciudad de Buenos Aires.

Concretamente, las acciones propuestas son las siguientes.

---

<sup>2</sup> Un antecedente valioso para la definición de esta zona es la propuesta realizada por la ONG Ala Plástica a la Municipalidad hace algunos años.



## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

### *Mejora de la estructura interna*

- Reforma de la costanera Almirante Brown. Esta actuación ya fue presentada en la sección referida al borde costero. Se trata de transformar la costanera a una avenida urbana, y conformar bicisendas en todo su recorrido y veredas en los frentes urbanizados.
- Continuidad de la secuencia entre Calle 5 en la zona de El Molino y Calle 9 en la zona de Punta Lara (recorrido que acompaña en parte la vieja vía del tren). Esta vía forma un par con la costanera hasta llegar al fraccionamiento de Punta Lara, cuando se convierte en un eje interior, dando accesibilidad a las zonas en las que hoy está creciendo la vivienda.
- Formación de una tercera vía continua, paralela a la costa, que conecta El Molino y barrios adyacentes con la ciudad de Ensenada mediante la prolongación del eje de la calle Quintana.
- En los sectores de ampliación, se definen conexiones transversales a respetar entre la costa y el espacio rural, concebidas como vías verdes.

### *Mejora de las conexiones y acceso*

Conexión con Ensenada. La prolongación de Quintana y la construcción de un puente sobre el Canal del Gato permiten establecer una doble conexión entre Ensenada y la urbanización costera de Punta Lara. Hoy esta conexión depende exclusivamente de la secuencia Bossinga – Almirante Brown.

Conexión con La Plata. Se propone una mejora general de la Av. Domingo Mercante. Actualmente, si bien tiene doble vía, esta avenida se presenta como una vía rural. La propuesta consiste en la mejora de su pavimento, la construcción de ciclovías en todo su recorrido, y un acondicionamiento vegetal – paisajístico acorde con los usos principales: conexión, paseo y espacio recreativo abierto. Se destaca que mediante las nuevas conexiones propuestas entre el corredor de Camino Belgrano y el Partido de Ensenada, los barrios residenciales de La Plata podrán acceder en forma más directa y cómoda a la Av. Mercante, sin pasar por las áreas centrales de la ciudad.

Conexión con Buenos Aires y el Conurbano. Asumiendo que deja de contarse con la Ruta 19, hoy muy deteriorada, y además inconveniente por su interferencia con la Reserva Natural, se propone –previo estudio de factibilidad- promover la construcción de un nuevo acceso directo desde la Autopista hacia Punta Lara para los flujos provenientes del sur del Conurbano y de la ciudad de Buenos Aires. La propuesta utiliza una traza existente, anexa al canal que desagua en el arroyo Miguelín.

## 2.4 ISLA Y RÍO SANTIAGO

---

### Propuesta

En el sector de Isla y Río Santiago confluyen todos los elementos que hacen al desarrollo territorial de Ensenada:

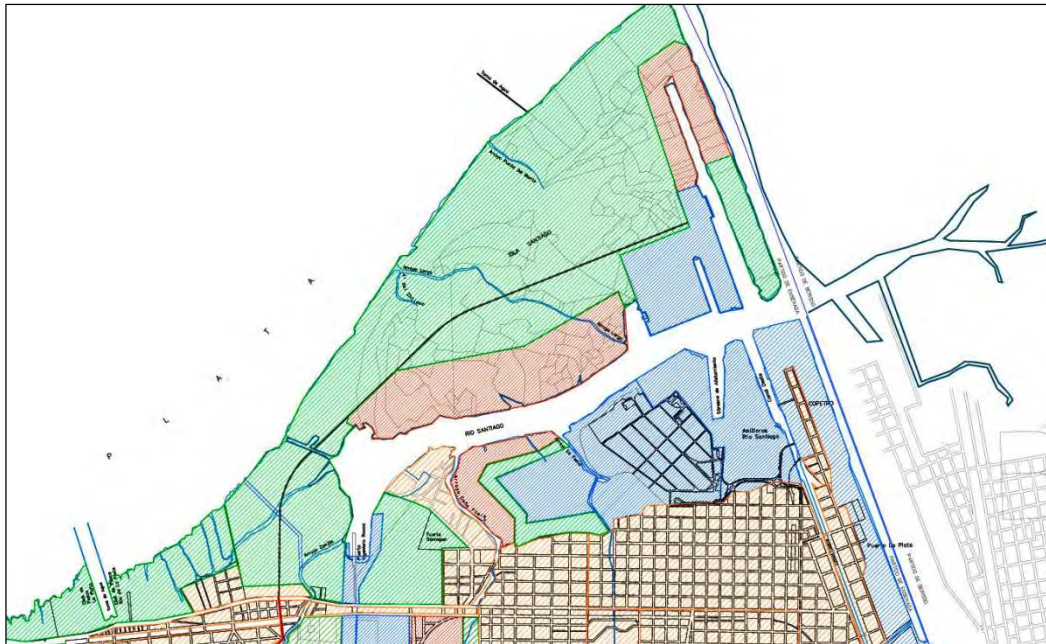
- el ambiente natural, que si bien ha sido intervenido de distintas formas, conserva una presencia fuerte e imprime su sello al paisaje, con la escena dominante del río y sus márgenes poblados por vegetación autóctona;
- el sistema habitacional, con espacios urbanos singulares en torno al Arroyo Doña Flora y en el pueblo de la isla, y presente también como actividades náuticas y sus equipamientos;
- y finalmente el sistema portuario-industrial, que está presente mediante el Puerto Rocca, el canal de acceso y las áreas logísticas del Puerto La Plata, el Astillero Río Santiago y la Zona Franca.

Como fue analizado en el diagnóstico, el futuro de este sector requiere un pacto entre intereses que pueden ser conflictivos, para garantizar a largo plazo la conservación ambiental y los desarrollos sostenibles del sistema portuario y del sistema residencial, recreativo y turístico.

La propuesta del Plan se basa en reservar el cauce del río Santiago y sus márgenes aún no desarrollados para las actividades náuticas y sus contrapartidas residenciales y de servicios, mantener los frentes de Astilleros y Zona Franca, y destinar en exclusiva el canal de acceso a las funciones portuarias. Se propone en este sentido que la extensión de Zona Franca al norte del Arroyo La Fama se realice, de ser necesario, limitada a un sector interior alejado del borde fluvial. Se propone también que el Pueblo de la Isla se consolide como un espacio urbano con características muy singulares y un equilibrio frágil con el paisaje de alta naturalidad que lo rodea.

Pero la propuesta principal del Plan, en materia de desarrollo urbano, es la creación de un Distrito Náutico, deportivo y residencial, que permita multiplicar el alcance de estas actividades y captar demandas insatisfechas no sólo del Gran La Plata sino, ante todo, de la Ciudad de Buenos Aires.

**Figura 23. Propuesta de Ordenamiento para la Isla y el Río Santiago**



### **2.4.1 Distrito Náutico de Río Santiago**

Se denomina de esta forma al sistema de actividades y espacios destinados a la náutica que el Plan propone para el cauce y los márgenes del Río Santiago y su conexión con el Río de la Plata. La propuesta se apoya en los equipamientos existentes (clubes de Regatas y Náutico) y en la oferta de paisaje y condiciones excepcionales (de seguridad, de acceso al Río de la Plata, de accesibilidad) que todavía se encuentran subexplotadas.

La Estrategia de Desarrollo Local estableció que el sector de la náutica, sumado con los espacios residenciales y servicios que la acompañan, puede convertirse en uno de los motores para el desarrollo de Ensenada. La concreción de este desarrollo, entretanto, depende de un esfuerzo coordinado de los actores públicos y privados, con metas comunes, y sostenido en el tiempo. Es necesario un trabajo de promoción y gestión de proyectos, fuertemente apoyado desde la conducción política municipal.

#### **Ordenamiento propuesto**

El Plan destina espacios en los dos márgenes del Río Santiago para la construcción de equipamientos náuticos, servicios y áreas residenciales asociadas.

Sobre el margen izquierdo se reserva una faja de suelo que parte de la desembocadura del Arroyo la Fama y llega hasta el Arroyo Doña Flor, internándose por su margen derecho hasta llegar a las instalaciones del Club Náutico. Este sector abarca en total unas 22 ha. Por detrás de esta faja costera, se reserva suelo para la extensión de Zona Franca.

Sobre el margen derecho del Río Santiago, el área destinada a desarrollos náuticos se extiende desde la Escuela Naval hasta las cercanías de la Canaleta que comunica con el Río de la Plata. Esta faja, de una profundidad promedio de 350 m, tiene una superficie aproximada de 78 ha.

La accesibilidad a estas áreas requiere nuevas vías cuyo trazado se indica en el diagrama adjunto.

**Figura 24. Ordenamiento del nuevo Distrito Náutico del Río Santiago**



El diagrama anterior muestra además la necesidad de consolidar el acceso al DNRS mediante obras de apertura y dragado en la Canaleta, incluyendo la construcción de un nuevo puente levadizo para el paso del Camino a la Isla.

Esta obra ya fue señalada como imprescindible (ver propuesta del Club de Regatas) porque la viabilidad de toda la operación depende de contar con un acceso independiente al Río de la Plata, sin tener que usar el canal de acceso al Puerto, ya que la coexistencia con los buques de carga se torna insostenible, por peligrosa para los navegantes deportivos e inaceptable para el nuevo puerto.

Otra obra complementaria propuesta consiste en la canalización del Arroyo Zanjón para su desembocadura directa en el Río de la Plata, ya que actualmente desemboca en el fondo de Puerto Rocca, contaminando con los arrastres del Canal del Gato (provenientes de La Plata) todo el cuerpo de agua de Río Santiago. Para este desvío del arroyo serán necesarios estudios de factibilidad de la apertura del nuevo cauce y de las condiciones de vertido al Río de La Plata para no perjudicar más que hoy a las playas y para que la pluma de agua contaminada no vuelva a ingresar al RS por la Canaleta.

Resulta claro entonces que la conformación del DNRS es un proyecto urbano de cierta complejidad que deberá gestionarse desde una unidad técnica municipal, intersectorial, y en coordinación con los actores clave: dueños de la tierra actuales, clubes, inversores y desarrolladores.

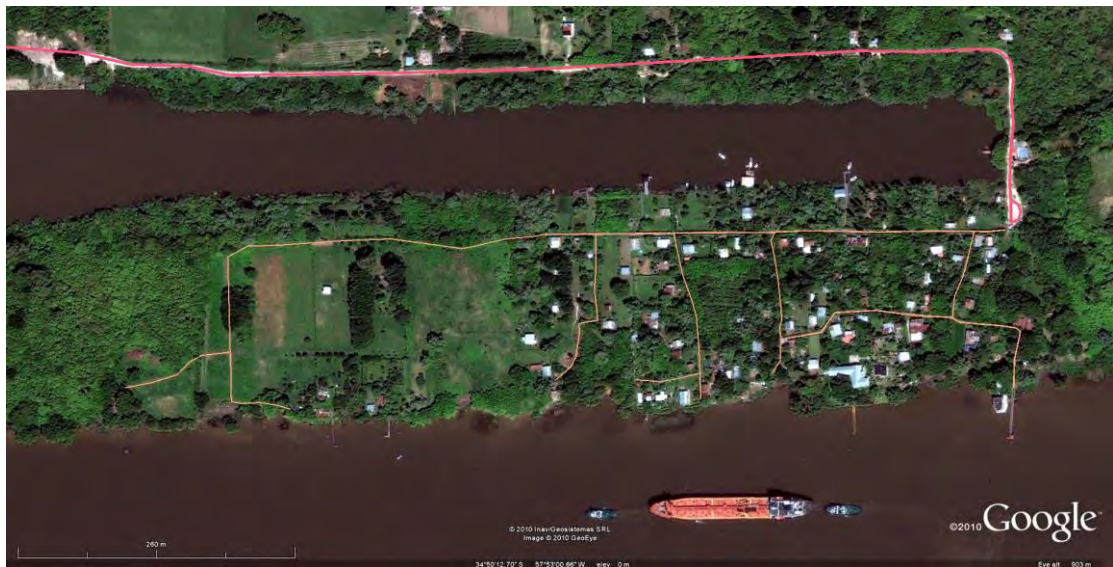
#### **2.4.2 Pueblo de la Isla**

El núcleo poblado informal de Isla Santiago creció y se mantuvo bajo condiciones de difícil acceso, en un estado de frágil equilibrio entre los usos residenciales, la apropiación de los bordes sobre el agua, el paisaje construido y el medio natural. Puede decirse que bajo estas condiciones de fuerte aislamiento se generó un paisaje cultural diferente, al que hoy se le reconoce un valor patrimonial, alentando su protección. Pero por otro lado, es innegable que hoy se han transformado las condiciones aludidas, al generarse un acceso mucho más directo y fácil por camino pavimentado, abriéndose en consecuencia interrogantes sobre el futuro de este enclave.

Figura 25. El pueblo de la isla en su entorno



Figura 26. La zona de mayor densidad



El “pueblo” propiamente dicho, o núcleo, está concentrado en una gran parcela de unos 450m de largo por 170m de ancho, la cual se encuentra flanqueada por los dos canales. Sobre esta parcela se produjo una ocupación informal, que se manifiesta en el trazado y parcelario irregular, con una estructura de caminos peatonales para acceder a las casas. Parte de las construcciones tienen acceso directo a los canales, y parte son interiores. El resto del sector se encuentra subdividido en lotes grandes, por tanto la densidad de ocupación es mucho menor que en el núcleo antes descrito.

¿Se debe congelar el pueblo en su dimensión y forma actual? ¿Se deben admitir cambios y crecimientos? ¿De qué tipo y dimensión? ¿Cuáles son las herramientas normativas y de gestión para el manejo del área? Estas son algunas de las cuestiones abiertas.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

La propuesta del Plan busca definir las claves para un plan de ordenamiento y manejo del pueblo que garantice sus principales atractivos, permitiendo a la vez un grado limitado de expansión, densificación y diversificación de usos.

En cualquier caso, la regularización dominial se plantea como una primera necesidad, porque no puede regularse bien el suelo si la estructura de propiedad y los derechos de los ocupantes no se encuentran consolidados.

Resuelta esta cuestión, se debe definir cuáles son los aspectos valiosos a conservar, por razones de respeto a la población autóctona, de cuidado ambiental, y de viabilidad del sitio como atractivo para visitantes y turistas.

Se identifican como aspectos a proteger, en la zona con mayor densidad de ocupación:

- la permanencia e integridad de la comunidad local, evitando su desplazamiento por procesos de gentrificación y cambios de uso;
- la morfología del asentamiento, con mejoras en la estructura de vías y senderos, y la tipología de la edificación;
- las características del paisaje natural y edificado, el equilibrio entre la naturaleza y el medio construido.

En las áreas poco subdivididas que completan la herradura de unos 1.000m de largo a ambos lados del canal interno, se plantea una propuesta de ordenación a futuro con el objetivo de permitir una ocupación algo más densa, no tanto como en el sector informal, garantizando condiciones de calidad ambiental y paisajística. Con este fin, se establece un tamaño mínimo del lote de 1.200m<sup>2</sup>.

En el sector norte, por el que accede el camino vehicular, se propone adoptar una organización en peine de los accesos a lotes, evitando la formación de una trama de calles. De esta forma, la banda de unos 170m de profundidad puede organizarse mediante caminos que terminan en cul de sac, volcando todos los puntos de acceso al camino principal.

Respecto a los usos, se define el residencial unifamiliar como uso preferente, y los comercios y servicios como complementarios. Tanto comercios como servicios, orientados a la población local y a visitantes, deberán respetar dimensiones máximas de la edificación, las que serán similares a las fijadas para la vivienda.

En la banda norte, entre el camino de acceso y el borde sobre el canal, se podrán implantar servicios, comercios, y amarras públicas.

Estos parámetros son una orientación, a completar mediante la urgente redacción y aprobación de un plan particularizado, que deberá también incluir un importante capítulo de gestión.

El plan particularizado deberá tomar en cuenta que, en un mediano plazo, es posible que la construcción del puerto externo demande un acceso terrestre de camiones a través de la isla. La traza de este acceso debería pasar al norte del pueblo, cerca de los fondos de predio que se definan ahora. Por lo tanto, es conveniente prever el impacto de dicha vía y del flujo de camiones sobre el conjunto del pueblo y sobre los espacios residenciales de su borde norte, para definir desde ya medidas de prevención y mitigación de dichos impactos.

Figura 27. Otra imagen de la Isla con las propuestas del Plan



### 2.4.3 Sectores de paisaje natural

La mayor parte de la Isla se conserva como paisaje natural para lo que deberá establecerse un Plan Particularizado de Manejo, considerando el aumento de los riesgos derivados de un uso más intenso del camino de acceso, el área de marinas y el pueblo isleño.

Este Plan de Manejo deberá establecer:

- un inventario básico del territorio de la isla, que estará integrado en el Sistema de Información Territorial de la Dirección de Planificación;
- una especificación de las normas de protección y su alcance en relación con las distintas áreas;
- la definición de posibles senderos para recorridos a pie por las áreas protegidas;
- un mecanismo de vigilancia y disciplina urbanística para prevenir y castigar infracciones;
- un mecanismo de gestión preventiva con guardaparques municipales y campañas de educación dirigidas a los residentes y visitantes de la Isla.

## 2.5 DISTRITO INDUSTRIAL Y PORTUARIO

### 2.5.1 Transporte de carga y accesos al puerto

Uno de los temas centrales planteados al ordenamiento territorial de Ensenada es el que refiere a la solución de los accesos para el Puerto La Plata. Se trata de un desafío que se vuelve más importante a la luz del nuevo ciclo de transformación y expansión portuaria, basado en el perfil, diferente al tradicional, de un puerto de contenedores. Este proceso de expansión portuaria se traduce en una multiplicación del flujo de camiones que ingresan al puerto y egresan de él, y en una creciente demanda de plataformas logísticas dentro y fuera del recinto portuario.

Por otra parte, en Ensenada ya funciona una Zona Franca, y se propone un desarrollo mayor de las áreas industriales, incorporando la logística, a consecuencia de lo cual la demanda de

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

acceso a estas localizaciones debe estar armonizada, en las soluciones, con la demanda del puerto.

En los últimos años se han considerado distintas alternativas, pero no se arribó a una solución de consenso entre los distintos actores, por tanto se espera que este Plan de Ordenamiento contribuya con una propuesta capaz de armonizar distintos intereses y brindar una solución que sea eficaz y sostenible en el tiempo.

En el Informe sobre Transporte se realiza un detallado estudio de las alternativas que fueron estudiadas para la elaboración de este Plan. Luego de evaluados cualitativamente los costos, los beneficios y los riesgos de cada alternativa, y comparados desde una perspectiva amplia de ordenamiento territorial, se llega a recomendar la solución de acceso dedicado que consiste en bajar de y subir a la Autopista en el tramo entre Vergara y Canal Oeste, para luego utilizar el margen norte del Canal Oeste, luego cruzar el canal hacia el sur, ingresar a la zona portuaria por el Canal de Reunión y continuar por una vía de doble sentido paralela a Gaggino, construida en una faja cedida por el Puerto, y finalmente resolver el acceso a puerto hacia un lado, y el acceso a la zona franca por el otro, este último mediante un nuevo puente sobre el Canal Oeste.

La solución recomendada tiene costos mínimos de expropiación y sobre todo, en caso de acordarse con los actores interesados, tiene un mínimo riesgo de derivar en conflictos ambientales con la población de Ensenada. Es una solución limpia y sostenible en el tiempo, ya que no se prevén eventos capaces de poner en crisis la vigencia de este trazado, como sí podría suceder con los restantes en función de la evolución urbana de Ensenada.

El resto de las demandas de acceso son motivadas por la presencia de distintas áreas industriales, ya consolidadas o a desarrollarse en el futuro. En este sentido, como muestra el diagrama de la matriz productiva, se propone consolidar un nuevo eje industrial (exclusivo para transporte de carga y acceso a las industrias) con calidad de vía pública, que coincide con la traza actual del acceso a la planta de Ternium desde Domingo Mercante. Este nuevo eje industrial pasaría a dar acceso a toda la zona que resta desarrollar, ubicada al sur del mismo, para la cual se propone una combinación de zona normativa con un proyecto de parque industrial y logístico.

Hacia el este, el nuevo eje industrial culmina en la perimetral que se encuentra parcialmente construida, y que conecta hacia el sur con el Camino Vergara (Humet – Cestino) y luego, a través de Mosconi, con la nueva vía propuesta para el acceso al puerto, y directamente con el acceso a la planta de Repsol.

Se asume en el Plan que Camino Vergara continuará siendo una vía primaria de coexistencia de flujos (de vehículos livianos y de carga), así como Domingo Mercante entre la bajada de la Autopista y el ingreso al nuevo Eje Industrial. (no más allá, porque se plantea que en el futuro el acceso a la Central Termoeléctrica CTEB se produzca también desde este eje, y no desde Mercante). También será de flujos compartidos Mosconi, y la perimetral entre el Eje Industrial y Vergara. El resto de las vías primarias del Partido, en cambio, quedará afectado en prioridad a los flujos de vehículos livianos, salvo los requerimientos derivados de la distribución.

En cuanto a la ZALP, o Zona de Actividades Logísticas y Productivas, situada adyacente a la Autopista, al norte del Canal Rodríguez, su acceso se plantea como conexión casi directa con la propia autopista, compartiendo un pequeño tramo de la nueva vía de acceso a Punta Lara.



### **2.5.2 Ordenamiento del suelo industrial y logístico**

El suelo industrial de Ensenada se encuentra bastante consolidado en algunas zonas, pero existen otras que, estando calificadas para uso industrial desde hace decenios, no han sido aún urbanizadas ni ocupadas.

El objetivo principal del plan es promover la oferta de suelo industrial urbanizado para la radicación de nuevas empresas que se sientan atraídas por las ventajas de aglomeración, la presencia de las grandes industrias como potenciales clientes, y por supuesto la dinámica portuaria.

En función de esta mirada estratégica, las propuestas de ordenamiento del Plan para el suelo industrial y logístico se ordenan en tres líneas principales:

- confirmar las áreas industriales ya urbanizadas y ocupadas, promoviendo su mejora urbanística y ambiental, y mejorando sus accesos y conexiones, mediante un programa de recalificación del distrito industrial existente, a coordinar entre la Municipalidad y las empresas;
- redefinir las áreas de uso potencial industrial que hoy se encuentran vacantes, de acuerdo con una visión general de la estructura de usos del suelo y los equilibrios entre la matriz productiva, la habitacional y la ambiental;
- promover la creación de un nuevo Parque Industrial para empresas medianas, caracterizado por buenos accesos, buenos servicios y alta calidad ambiental, mediante un emprendimiento público – privado;
- definir una Zona de Actividades anexa a la Autopista para emprendimientos que no requieran integrarse en el distrito industrial existente, y sí necesiten una relación muy directa con el viario regional.

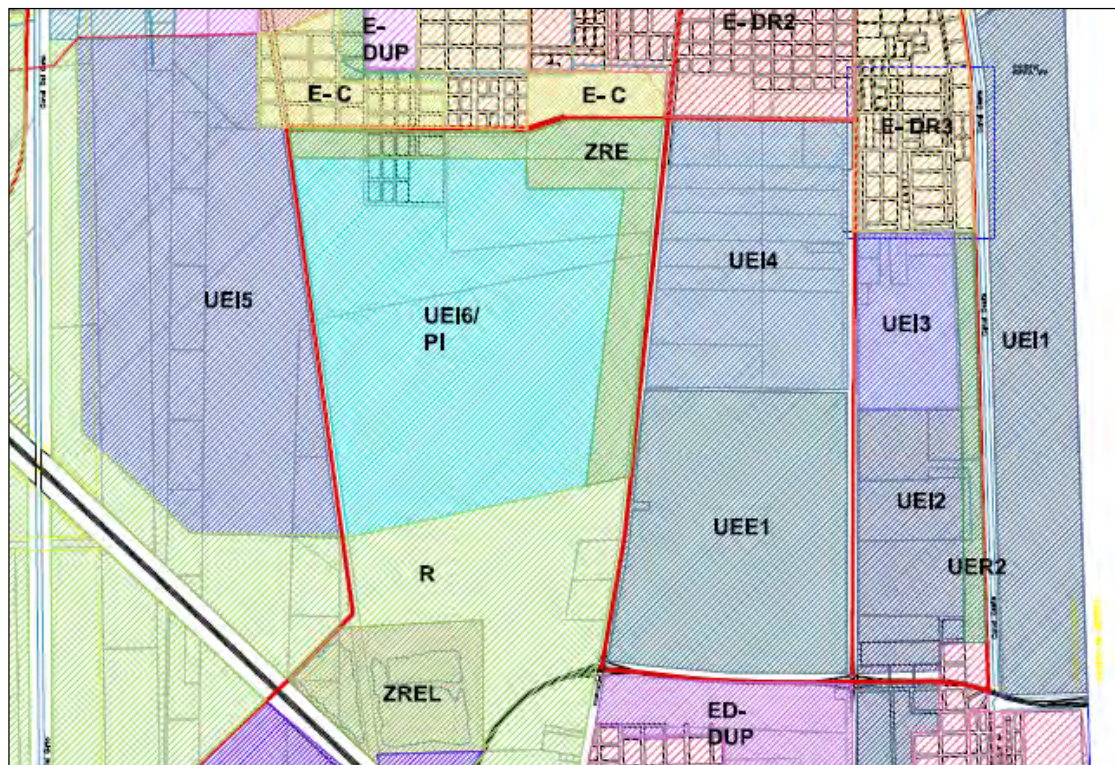
Estas propuestas se traducen en distintas modalidades de gestión. La primera requiere generar consenso con las empresas ya instaladas para potenciar las calidades urbanas y ambientales del distrito, promoviendo una perspectiva de “responsabilidad territorial” empresarial.

La segunda se concreta mediante la rezonificación normativa desde el propio Plan, y supone una reducción de los suelos calificados para uso industrial entre Ensenada y El Dique y sobre Isla Santiago, suelos que permanecen hace décadas vacantes, a cambio de lograr un sistema de áreas verdes a escala del Partido, y mejorar con corredores verdes la relación de la industria con las áreas residenciales.

La tercera supone un Proyecto Integral, en el que deben confluir los propietarios del suelo, la Municipalidad con sus capacidades normativas y de obra pública, y quizás también desarrolladores y urbanizadores especializados, tal como se discute en el capítulo sobre desarrollo local.

La cuarta, finalmente, requiere un plan particularizado que defina soluciones de acceso, saneamiento hidráulico y criterios de implantación, seguido de estudios de impacto y viabilidad a nivel de proyectos concretos.

Figura 28. Las zonas industriales entre Ensenada y El Dique. En UEI6 se propone el desarrollo de un Parque Industrial con servicios.



## 2.6 AREAS RURALES Y RESERVA NATURAL

### 2.6.1 Reserva Natural Integral de Punta Lara

La Reserva se encuentra bajo administración del Gobierno de la Provincia, y se extiende sobre los partidos de Ensenada y Berazategui.

Las acciones principales propuestas desde el Plan son las siguientes.

En primer lugar se propone la desafectación de Ruta 19 como acceso a la costa. Esta ruta se encuentra casi en desuso por su nivel de deterioro elevado y falta de mantenimiento. Pero además, al atravesar la reserva en toda su extensión, no parece recomendable que conforme la principal vía de acceso para las decenas de miles de visitantes que llegan en temporada, cada fin de semana, a la costa ensenadense. Alternativamente se propone la construcción de un nuevo ramal de acceso a la costa, a construir como infraestructura provincial. Esta solución se muestra en los planos de ordenamiento y estructura vial.

La segunda propuesta consiste en la creación de una puerta de ingreso a la reserva en el camino costanero Almirante Brown. Actualmente, esta vía continúa sin cambios al pasar de Punta Lara a la Reserva. Se considera que al desafectar la Ruta 19, es posible acordar con el Gobierno Provincial un cambio de carácter de la vía costanera al ingresar a la Reserva, que la transforme en un camino "interno", bajo administración y control de la misma Reserva. De esta forma se facilitará la prevención de ocupaciones irregulares, y probablemente se contribuya a la solución de los conflictos existentes con los comercios y viviendas que se han instalado en los bordes de la Reserva.

### **2.6.2 Espacios rurales no urbanizables**

La mayor parte de los espacios rurales se mantienen con el carácter que hoy les asigna la normativa. La conservación de los espacios rurales se justifica por razones ambientales, ya que su baja productividad agrícola también se acompaña de una alta fragilidad ambiental, como resultado de su función de planicie de inundación del Río de la Plata.

En estas condiciones, corresponde promover los usos productivos que resulten viables y mantener una vigilancia constante sobre las dinámicas naturales de estas áreas rurales.

Se recomienda completar los relevamientos topográficos detallados del espacio rural, monitorear sus principales variables ambientales, y promover los estudios necesarios para su mejor conocimiento.

## Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada

Figura 29. Plano general de zonificación.

