

0
F 331.9
P 15 e
2da etapa
III

36 942

expte. 2190/92



**Estudio preliminar de la renovacion
de los espacios urbanos
de la Ciudad de Santa Rosa
Provincia de La Pampa**

Segunda Etapa

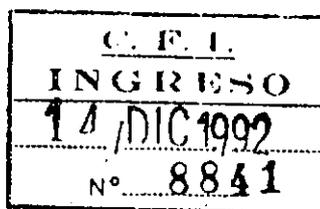
Tercer
~~Segundo~~ informe parcial

0/F 331.9
P 15 e
2da etapa
III

Consejo Federal de Inversiones
Buenos Aires, 14 diciembre de 1992

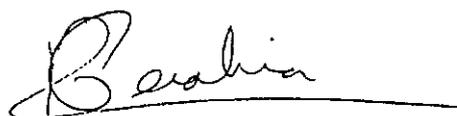
Buenos Aires, 14 de diciembre de 1992

Señor
Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. Juan José Ciacara
S. / D.



Adjunto el ^{3er} ~~Segundo~~ informe parcial
referido al "Estudio preliminar de la renovación de los espacios
urbanos de la Ciudad de Santa Rosa, Provincia de La Pampa, Segunda
Etapa", Expediente Nº 2190, de acuerdo a los plazos estipulados.

Sin otro particular, saludo a
usted muy atentamente.



Arqta. Raquel Perahia

**Estudio preliminar de la renovación de los espacios
urbanos de la Ciudad de Santa Rosa. Provincia de la Pampa.**

Segunda etapa.

*** Autoridades Municipales**

Señor Intendente Municipal
Cr. Oscar Mario JORGE

Señor Secretario de Obras, Servicios
Públicos y Planeamiento Urbano
Ing. Rene PARADA

Señor Director de Planeamiento Urbano
Ing. Pedro Oscar ROUSSEU SALET

Contraparte Municipal
Prof. Beatriz COSSIO

*** Realización del estudio**

Arqta. Pur. Raquel PERAHIA
Dirección

Arqta. Pur. Ana María ANDZIULIS
Colaboración General

Arqta. Pur. Susana M. ANTOGNOLI
Asesoramiento vial

Señor Roberto ALVAREZ
Diseño y Graficación

*** Equipo local**

Arqto. Javier Hernández
Arqta. María Rosa Di Liscia
M.M.O. Daniel Gandi

Segundo informe parcial
Consejo Federal de Inversiones

ESTUDIO PRELIMINAR DE LA RENOVACION DE LOS ESPACIOS URBANOS DE
LA CIUDAD DE SANTA ROSA. PROVINCIA DE LA PAMPA

~~Segundo~~ Tercer Informe Parcial

LA ESTACION Y SU ENTORNO

- * Elaboración de un programa urbanístico y zonificación

EL MICROCENTRO. DESARROLLO DE UN AREA PEATONAL

- * Selección del área a peatonalizar
- * El sistema circulatorio
- * Alternativas de solución de peatonalización
 - . Alternativa 1. Peatonalización total
 - . Alternativa 2. Circuito peatonal
- * Formas de implementación y gestión
- * Esquemas de diseño que permiten la estimación de costos
 - . La alternativa seleccionada
 - . Impacto en el sistema circulatorio
 - . La estimación de costos

INDICE DE PLANOS

- Plano n^o 1.- Tierras del Ferrocarril. Zonificación.
- Plano n^o 2.- Relevamiento del área central.
Uso del suelo y equipamiento urbano.
- Plano n^o 3.- Relevamiento del área central. Arbolado.
- Planos n^o 4 a 6.- Relevamiento del área central. Fachadas.
- Plano n^o 7.- Area Centro. Red vial.
- Plano n^o 8.- El área peatonal. Esquema alternativo n^o 1.
- Plano n^o 9.- El área peatonal. Esquema alternativo n^o 2.
- Plano n^o 10.- Alternativa 2. Circuito peatonal propuesto.
- Plano n^o 11.- Area centro. Estacionamiento.
Receptividad por cuadra.
- Plano n^o 12.- Area centro. Estacionamiento.
Cuadras de mayor demanda.

LA ESTACION Y SU ENTORNO

Las tareas realizadas hasta la fecha son:

- * Recopilación de las características físicas actuales de la fracción y su situación dominial.
- * Elaboración de un programa urbanístico y su zonificación.

Ambos temas, que fueron abordados en el informe anterior, se completan en el presente con:

- a) La selección y localización de las posibles actividades.
- b) Su zonificación.

Esta selección y localización podrá modificarse dado que la mayor proporción de tierras son de propiedad de la Provincia, una vez realizada la escrituración traslativa de dominio, que ha manifestado interés en construir edificios educacionales de nivel primario, secundario y especializados en el lugar.

Por otra parte la difusión de este tema permitirá incorporar las opiniones de la población a fin de realizar los ajustes necesarios para mejorar la propuesta.

* Elaboración de un programa urbanístico y su zonificación

Dada la ventajosa localización de este sector en proximidades del área centro, su excelente accesibilidad, sus generosas dimensiones y sobre todo su relevancia patrimonial por su vinculación a la historia pasada y futura de la Ciudad, resulta particularmente complejo y comprometido definir las actividades a localizar y seleccionar las formas urbanas a implementar.

Este sector que en la actualidad está cercado, aparece como un área vacía de fácil acceso.

Sólo la zona de la Estación con su edificio de estilo italianizante y la plazoleta de la Conquista de trazado elaborado, con espacios verdes cuidados y forestados, aparecen como los únicos sitios de interés.

Los restantes sectores, con algún equipamiento como juegos infantiles, estacionamiento y un área deportiva de escasa volumetría construida, no logran definir espacios caracterizables visualmente.

Lo mismo sucede con la forestación, joven y todavía de escaso porte.

La zona de las paradas de colectivos presenta una imagen más definida pero asociada al deterioro y el descuido.

El entorno tampoco presenta características que lo diferencien de otros sectores de la Ciudad. Es de perfil bajo predominando las construcciones de una planta.

En general son obras de más de 30 años de antigüedad, en un estado de conservación regular y con escasa calidad material y formal.

Los retiros de la línea municipal son reducidos y se concentran en las áreas residenciales.

Si bien existe poca variedad de usos podríamos decir que es una zona mixta porque las actividades residenciales ya mencionadas coexisten con actividades de servicio como las casas velatorias, usinas, ventas de máquinas y herramientas, corralones de materiales y la cárcel en el extremo este.

La forestación de las veredas si bien es de poco porte contribuye a homogeneizar en algo el contorno, sobre todo en su frente sobre Alvear - Alsina.

Este entorno no aporta aspectos de interés al predio, más bien espera recibir de éste elementos que influyan en su mejoramiento.

El sector deberá consolidarse con una fuerte imagen que sirva de referente espacial dentro de la Ciudad y que integre un conjunto complejo de funciones que ofrezca diversas opciones.

Con esta finalidad se han seleccionado aquellas actividades que convoquen un amplio espectro de la comunidad, en horarios extendidos, agrupándolas en sectores de acuerdo a los distintos perfiles (edad, intereses, carácter de la actividad, etc.).

La diversidad de situaciones que se desarrollarán en esta continuidad espacial se articularán a través de recorridos peatonales a fin de favorecer la permanencia de los usuarios en el área.

Se ha privilegiado el paseo, la reunión y el encuentro informal sobre otras actividades más organizadas.

En términos generales se podría decir que se han respetado los pocos usos actuales y se han organizado en el sector norte las funciones ligadas a la actividad residencial y de servicio y aquellas funciones de esparcimiento que requieren de grandes espacios para su desarrollo tal como lo hace en la actualidad el circo.

En el sector norte se identifican:

. Un área recreativa paisajística para la que se seleccionarán actividades tales como los juegos infantiles, el paseo y el aerobismo.

. Un área recreativa de usos transitorios que albergará temporariamente en su paso por la Ciudad circos, parques de diversiones, exposiciones, kermeses y para la que se proponen además funciones tales como pistas de karting, patín, aeromodelismo y circuitos de bicicletas como así también algunas actividades comerciales complementarias como el alquiler de patines y rodados y la exposición y venta de flores y plantas.

. Un espacio recreativo-deportivo ratificando la actual localización de la cancha de softball y planteando la posible incorporación de otras destinadas al futbol, basquet, etc.

Las actividades se desarrollarán en un medio parquizado y forestado que contribuirá a la preservación ambiental y mejorará el micro clima urbano.

El sector sur puede constituirse en una futura prolongación del área central existente con la que mantendrá una fuerte estructura de relación y de complementación, no de competencia.

Por este motivo se ha reservado para esta área, con carácter de paseo urbano:

. Un sector recreativo de tipo familiar para el que se preverán equipamientos tales como anfiteatro, calesita, confitería, bar y heladería.

. Un sector recreativo para jóvenes para el cual se plantearán actividades como el skate, expresiones musicales y comerciales complementarias.

. Un sector de esparcimiento de encuentro social que brindará espacio para funciones como la exposición y venta de artesanías, el intercambio entre practicantes de distintos hobbies y el encuentro con fines recreativos pasivos como el juego de cartas, ajedrez, dominó, etc.

Se preservará el sector de la Estación y su entorno con sus características actuales porque ya tiene personalidad propia de marcado interés. Se plantea ampliar aquí el estacionamiento a fin de dar respuesta a este tipo de demanda pues el flujo vehicular se incrementará al reactivarse el funcionamiento del lugar.

La distribución de las zonas propuestas, en una primera aproximación se pueden observar en el plano adjunto: "Tierras del ferrocarril. Zonificación".

La articulación de estos sectores se realiza a través de distintos recorridos:

Así se reconocen los siguientes circuitos peatonales:

. Un circuito perimetral constituido por las veredas que bordean el predio.

. Un circuito de paseos peatonales arbolados dirigidos y libres en el sector norte.

. Un conjunto de caminos, senderos y explanadas de encuentro social en el sector sur.

. Un circuito de conexión norte sur que vincula estos sectores atravesando las vías del ferrocarril a nivel, acompañando las calles ya abiertas y la propuesta Pico - Salta, y un cruce sobre nivel a modo de puente peatonal.



ZONIFICACION

REFERENCIAS

A CIRCUITOS PEATONALES

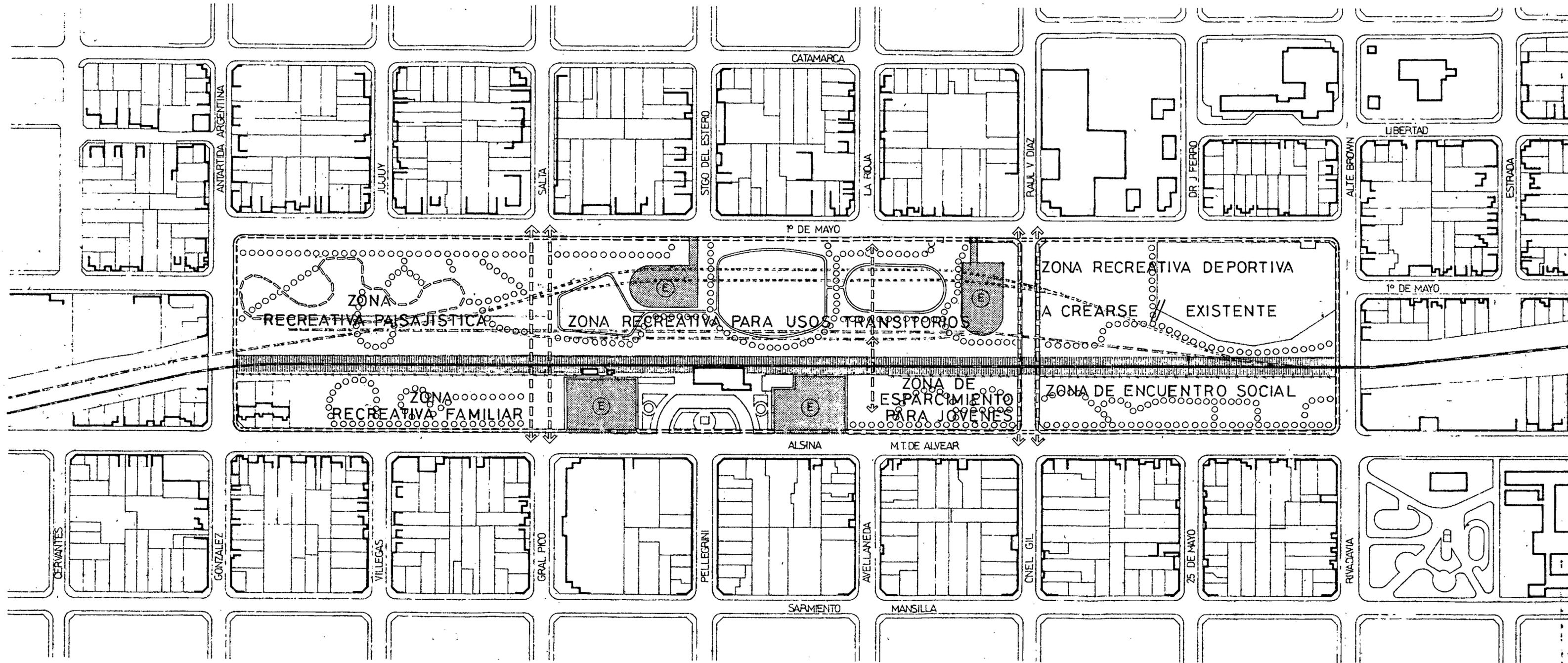
- CIRCUITO PERIMETRAL
- > CIRCUITO DE CONEXION NORTE/SUR
- o-o-o-o PASEOS PEATONALES
- CIRCUITO AEROBICO

B OTROS CIRCUITOS

- CIRCUITO DE BICICLETA

C ZONAS

- ▨ ESTACIONAMIENTO
- ▨ VIAS



ESCALA 1:2000	FUENTE ELABORACION PROPIA	PLANO
MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES AÑO 1992		

Dentro de los circuitos vehiculares se reconocen los de cruce, de ingreso y estacionamiento.

Existen además otros circuitos: de patinaje, aeróbico, etc. reservados al sector norte.

EL MICROCENTRO. DESARROLLO DE UN AREA PEATONAL

Desde el inicio de este Estudio, se incluyó el Area Central como de posible intervención, dado que surge como una de las áreas de mayor interés pues constituye el sector de más vitalidad, el corazón de la ciudad. Es el lugar para ver y ser visto, el sitio de encuentro social, cultural y político.

En la misma se distinguen distintos focos con diversidad de actividades, usuarios y horarios.

Con relación al microcentro, convergen:

- la manifiesta demanda de la población de acondicionamiento y mejoramiento de los espacios destinados al encuentro y sitios de esparcimiento activo y pasivo
- la voluntad municipal de concretar proyectos de desarrollo urbano orientados a mejorar la calidad de los espacios urbanos de uso público más comprometidos.

Desde un comienzo existió coincidencia respecto a la concreción de un sector primordialmente peatonal, sobre todo porque es una modalidad de paseo urbano que se ha ido difundiendo en otras ciudades, pero las opiniones respecto a su localización, magnitud y consenso de resignar espacio vehicular en beneficio de mejores condiciones para el peatón difieren considerablemente.

Se realizaron consultas a algunas organizaciones públicas y privadas con el objeto de sondear la opinión de la comunidad. También se elaboró un pormenorizado estudio de las vinculaciones físico funcionales del área centro con el resto de la Ciudad, la red vial, las características del tránsito y el estacionamiento.

Si bien el microcentro se distingue por su animación, la misma no es continua ni se distribuye homogéneamente en este precinto definido por las Avenidas Roca - San Martín al sur y las calles

Pellegrini al oeste, Alsina - Alvear al norte y 25 de Mayo al este.

Este sector necesita hacer más fluidas las circulaciones peatonales y recomponer su paisaje urbano.

Mejorar la vinculación peatonal entre los sectores comerciales más concurridos integrando a este circuito un frente de la Plaza aumentará la animación y la interrelación social. La incorporación de la Plaza incrementará las características paisajísticas del recorrido y afianzará su rol como espacio de encuentro social de motivaciones y horarios diversos.

El relevamiento detallado de este sector fue realizado por el equipo local, integrado por los arquitectos Javier Hernández, María Rosa Di Liscia y el maestro mayor de obras Daniel Gandí. El mismo elaboró los planos adjuntos que se consignan a continuación:

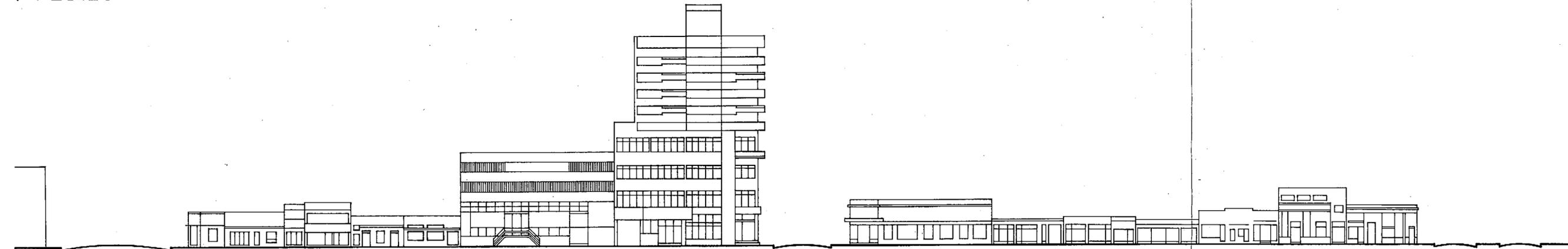
- Uso del suelo y equipamiento urbano (02)
- Arbolado (03)
- Fachadas (04 al 06)



AV. ROCA
1-PELLEGRINI

9 DE JULIO

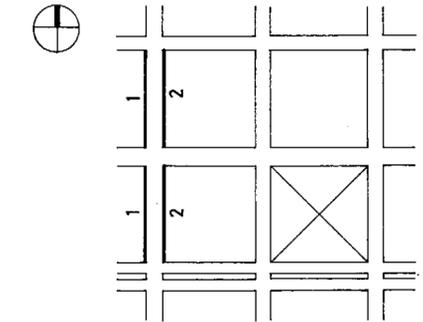
QUINTANA



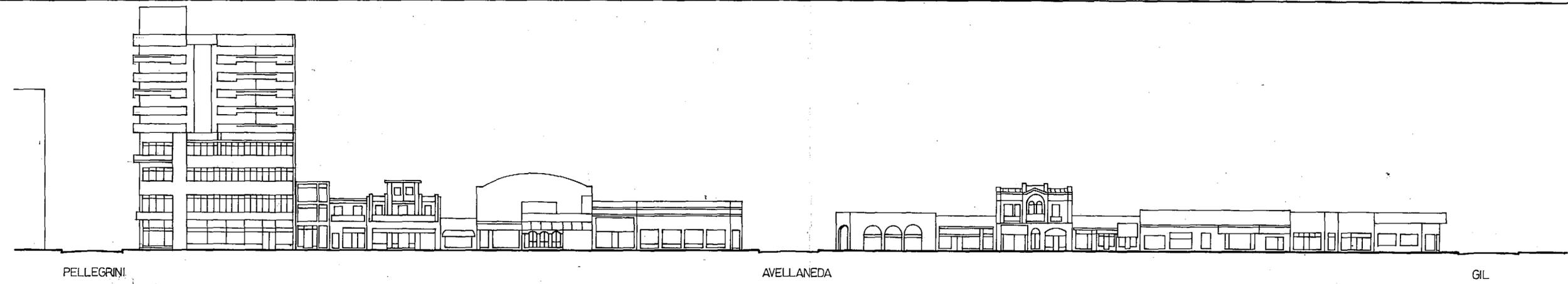
QUINTANA
2-PELLEGRINI

9 DE JULIO

AV. ROCA



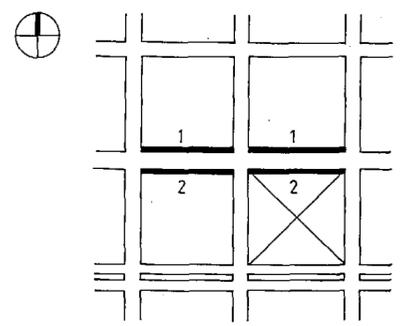
	MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA DIRECCION DE PLANEAMIENTO URBANO	04
	RELEVAMIENTO AREA CENTRAL	
	FACHADAS	
NOV 1992	RESPONSABLES: ARQ. JAVIER HERNANDEZ ARQ. MARIA ROSA DI LISCIA MMO. DANIEL GANDI	E 1:500



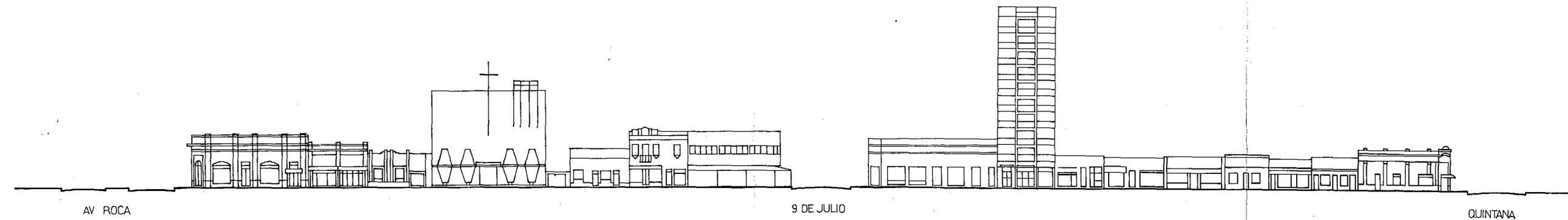
PELLEGRINI
1. 9 DE JULIO / YRIGOYEN



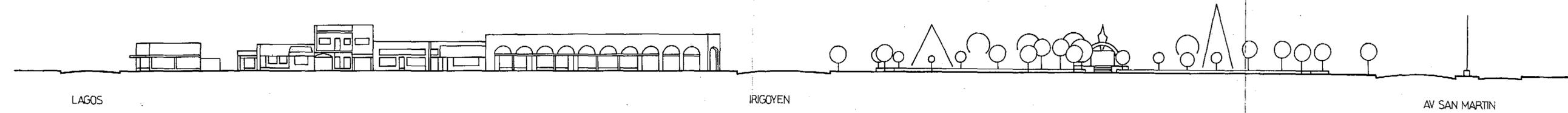
GIL
2. IRIGOYEN / 9 DE JULIO



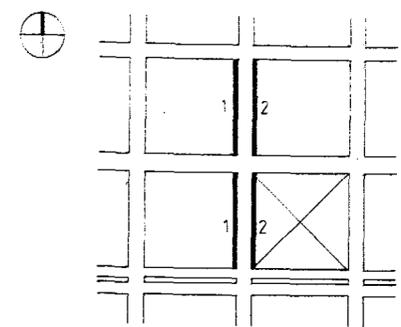
	MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA DIRECCION DE PLANEAMIENTO URBANO	06
	RELEVAMIENTO AREA CENTRAL	
	FACHADAS	
NOV 1992	RESPONSABLES: ARQ JAVIER HERNANDEZ ARQ MARIA ROSA DI LISCIA MMO DANIEL GANDI	E 1:500



1. AVELLANEDA



2. AVELLANEDA



	MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA DIRECCION DE PLANEAMIENTO URBANO	05
	RELEVAMIENTO AREA CENTRAL	
	FACHADAS	
NOV 1992	RESPONSABLES ARQ. JAVIER HERNANDEZ ARQ. MARIA ROSA DI LISCIA MMO DANIEL GANDI	E. 1:500

* Selección del área a peatonalizar

Las vías que aparecen con mayores posibilidades de integración en un circuito peatonal son la calle H. Yrigoyen - 9 de Julio entre Gil y Pellegrini; la calle Gil entre H. Yrigoyen y Mansilla y las calles Avellaneda y Pellegrini entre la Avenida San Martín y Lagos. Estas últimas tienen aspiraciones de futuro crecimiento si se concretan proyectos comerciales hoy en desarrollo o si se producen nuevas intervenciones que las revitalicen.

Tal es el caso de la ejecución de un área recreativa en las actuales tierras del ferrocarril que obligará a considerar la posibilidad de integrar al circuito las calles Pellegrini y Avellaneda desde la Avenida San Martín hasta Alsina - Alvear. La utilización de estas arterias, que se cortan en coincidencia con las tierras del ferrocarril no comprometerían demasiado el sistema de tránsito vehicular y ayudarían a incorporar al nuevo parque urbano a un recorrido peatonal ampliado y paisajísticamente más diverso.

Además la calle Pellegrini cuenta con una serie de hitos urbanos de real interés patrimonial como la ex Casa de Gobierno y el antiguo Gran Hotel Comercio, los que adecuadamente reciclados, pueden enriquecer las opciones que ofrezca el microcentro.

Sin embargo, no debe olvidarse que una excesiva ampliación del área peatonal puede resultar contraproducente si se desea que la misma se caracterice por su dinamismo, ya que el número esperado de paseantes está condicionado por el tamaño poblacional de la Ciudad y su área de influencia.

Por otra parte, se descarta en una primera aproximación, la incorporación al circuito peatonal de Gil que canaliza la circulación del tránsito pasante en sentido N-S y vincula al Área

central a través de uno de los siete pasos a nivel que atraviesan las vías del Ferrocarril Sarmiento en la Ciudad.

Por ello se entiende conveniente, en una primera etapa, circunscribir el circuito peatonal a las calles 9 de Julio - H. Yrigoyen entre Gil y Pellegrini y Avellaneda entre la Avenida San Martín y Lagos e integrar a la misma la Plaza San Martín, sin que ello implique necesariamente su rediseño total.

En etapas sucesivas y adecuándose al crecimiento de la Ciudad y al desarrollo de "polos" futuros se podrán ampliar estos ejes e incorporar otras calles a fin de crear una continuidad en el recorrido peatonal.

* El sistema circulatorio

Cualquier alternativa de privilegiar los recorridos peatonales que se desee implementar afectará en mayor o en menor medida la red vial del macrocentro y en especial las arterias a intervenir: H. Yrigoyen - 9 de Julio y Avellaneda.

Por este motivo se realiza un análisis más detallado de sus características físicas y funcionales, de su capacidad y de la posibilidad de admitir los cambios propuestos sin comprometer su actividad actual.

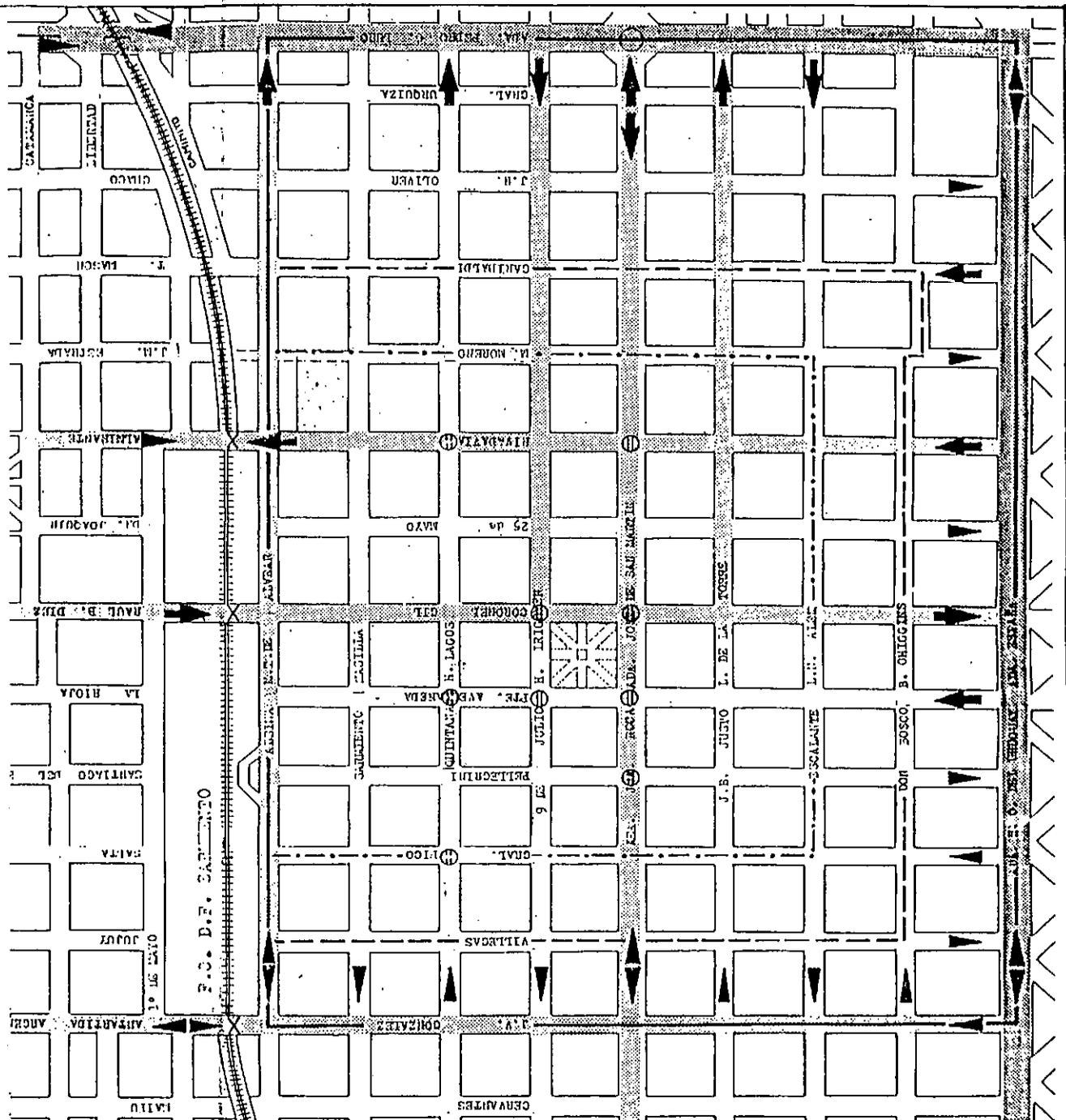
Cabe recordar que la red vial del macrocentro conforma una trama ortogonal con diferencias funcionales (ver plano adjunto "Area Centro. Red vial").

En el sentido N-S y S-N las calles Joaquín V. González-Antártida Argentina, Raúl Díaz-Coronel Gil y Rivadavia-Almirante Brown permiten el cruce ferroviario habiéndose previsto la apertura de Gral. Pico-Salta.

En el sentido E-O y viceversa Alsina-M.T. de Alvear y la Avenida Roca-San Martín proporcionan movilidad perimetral al microcentro y relacionan los distintos subsectores urbanos.

Todas las arterias del área están pavimentadas. Las calles cuentan con calzadas de 10,00 m y tienen un sentido único de circulación. Sus aceras son de 3,20 m incluyendo cordones (0,20 m), ancho que resulta escaso en las calles comerciales para la densa circulación existente. Las avenidas son de mayor ancho y con doble sentido de circulación. Roca-San Martín posee un boulevard que separa dos calzadas de 7,00 m, una de las cuales se amplía a 10 m al enfrentar la Plaza para proveer una zona de estacionamiento.

Además se debe tener en cuenta que la intersección de H. Yrigoyen con Avellaneda constituye el corazón del área centro de Santa Rosa por la vitalidad que le otorgan sus actividades y los



- REFERENCIAS
- Primaria
 - Secundaria
 - Principal acceso/egreso
 - Sentido de circulación
 - Intersección semaforizada
 - Intersección semaforizada no relevada
 - Limite macrocentro
 - Limite estudio de tránsito cordón cerrado
 - Limite microcentro



ESTUDIO PRELIMINAR DE
LA RENOVACION DE LOS
ESPACIOS URBANOS DE
CIUDAD DE SANTA ROSA
PROVINCIA DE LA PAMPA

AREA CENTRO. RED VIAL.

MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
AÑO 1992

Escala
1:8.300

Fuente
Estudio integral
del tránsito de
S.Rosa. CFI.1990

Plano

movimientos que éstas generan.

A su vez Avellaneda en el tramo comprendido entre la avenida San Martín-Roca y Lagos tiene localizadas actividades religiosas, culturales, recreativas y comerciales que juntamente con el borde de la Plaza marcan su vocación por las funciones ambiental y social. Si bien Avellaneda es uno de los principales puntos de ingreso al área centro, la discontinuidad de recorrido originada por los terrenos ferroviarios hace que no canalice tránsito pasante. Por lo tanto, cualquier acción tendiente a fortalecer la función ambiental y social no irá en grave detrimento de la función tránsito.

Otro tanto sucede con la calle Pellegrini que remata en la Estación del Ferrocarril.

La clasificación de vías realizada en el plano mencionado se basa, fundamentalmente, en las características del tránsito. Sin embargo dichas vías cumplen y deberían cumplir de mejor manera funciones ambientales, sociales y de acceso.

Cabe acotar que en diferentes países se está estudiando cada vez más la posibilidad de reducir la velocidad de las calles pasantes mediante señalización, separación de carriles, etc. a fin de incrementar el espacio peatonal de encuentro.

Estos criterios fueron considerados en la selección de las calles a intervenir y en la modalidad de intervención.

Dentro del área en estudio la calle H. Yrigoyen-9 de Julio cumple con una función de tránsito hasta la intersección con Coronel Gil. Constituye uno de los principales ingresos al microcentro integrando la red vial primaria. En el tramo de las dos cuadras siguientes, desde Coronel Gil hasta Pellegrini tiene localizadas a ambos lados actividades comerciales que atraen gran cantidad de usuarios. Además la existencia de sitios de recreación y confiterías generan zonas de reunión acentuados por el borde de

la Plaza.

Si se mantienen las actuales características geométricas y de tránsito no se favorecerá esa vocación por la función social de encuentro ciudadano pues se continuará deteriorando el medio con el ruido de los vehículos pasantes y la fricción vehículo peatón con la falta de seguridad para éste último. Por otra parte se produce una intrusión visual generada por los vehículos estacionados en ambos lados de la calle, que a su vez interfieren en el tránsito vehicular con las maniobras de ingreso y egreso a los sitios de estacionamiento.

Además las calles mencionadas no canalizan el transporte público y no existen paradas de colectivos que modifiquen las condiciones de circulación y la capacidad de las vías aunque los carriles se ven reducidos por el estacionamiento autorizado en ambas manos.

Sin embargo resulta necesario analizar con especial cuidado las modificaciones que se producirán en la capacidad de estacionamiento.

* Alternativas de solución de peatonalización.

El desarrollo de las posibles soluciones de peatonalización debe considerar que:

- Han aparecido en los últimos años nuevas formas de comercialización que compiten con las calles comerciales como por ejemplo el centro comercial cubierto o shopping. Sus características de espacio continuo, variado, limpio, acondicionado climáticamente, con servicios sanitarios, seguro, de fácil acceso, con estacionamiento vehicular, lo hacen atractivo a los usuarios constituyéndose en una alternativa importante a las calles comerciales.

- Dado lo reducido del espacio público, limitado a la Plaza, aceras y calzadas, toda iniciativa Municipal debe contemplar una acción que incluya a los propietarios de las fincas e inquilinos de los locales frentistas. Por ello habrá que definir las posibles formas de gestión conjunta. Estas acciones incluirán la integración a través de pautas de diseño comunes de solados, luminarias, marquesinas y toldos, forestación, etc.

- El desarrollo de un área peatonal implica brindar más espacios públicos para el encuentro, incrementar las vinculaciones peatonales en el área a fin de facilitar el desplazamiento de los paseantes y el desarrollo de actividades complementarias que hacen más atractivo un paseo de compras.

- El incremento de ciertas áreas peatonales puede llevar a la reducción de las superficies destinadas para el tránsito y estacionamiento vehicular. Sin embargo, dado que el objetivo de esta intervención es aumentar el atractivo del área como lugar de paseo, los problemas vehiculares, con acuerdo de los usuarios, no

serán prioritarios.

- La posibilidad de desarrollo de un complejo comercial en la manzana delimitada por las calles H. Yrigoyen, Avellaneda, Lagos y Gil es de gran interés dado que la amplitud de las parcelas involucradas podría vincular en mejores condiciones y con espacios de otras características las distintas calles del microcentro. Además ofrecería una modalidad de comercialización "el paseo comercial controlado" ya probado y aceptado con agrado en otras ciudades y aconsejable para las condiciones climáticas de Santa Rosa. Este emprendimiento debe encararse tendiendo a maximizar su integración con el entorno tratando de incrementar el número y carácter de las vinculaciones entre las calles comerciales y brindar la mayor variedad de opciones en su recorrido.

- Deberá integrarse la Plaza y el recorrido peatonal a través de la generación de espacios diferenciados y equipados adecuadamente para el paseo, descanso y los encuentros informales mediante la reestructuración y rediseño de los solados, la iluminación, la forestación y el mobiliario en ciertos sectores identificados como estratégicos.

Existen diversas propuestas de peatonalización:

- Esta puede ser total o parcial en superficies y tiempos.
- Se puede separar el flujo peatonal del vehicular resolviéndolo en uno o varios niveles.

Al respecto se decidió dejar de lado la alternativa de separar las circulaciones a través de desniveles significativos (puentes y túneles) debido a sus elevados costos con relación a la actual magnitud de los flujos, que son todavía manejables a nivel y al gran impacto espacial que estas soluciones implican.

A continuación se analizan brevemente las dos alternativas ya esquematizadas en el diagnóstico a fin de permitir su discusión con los sectores involucrados.

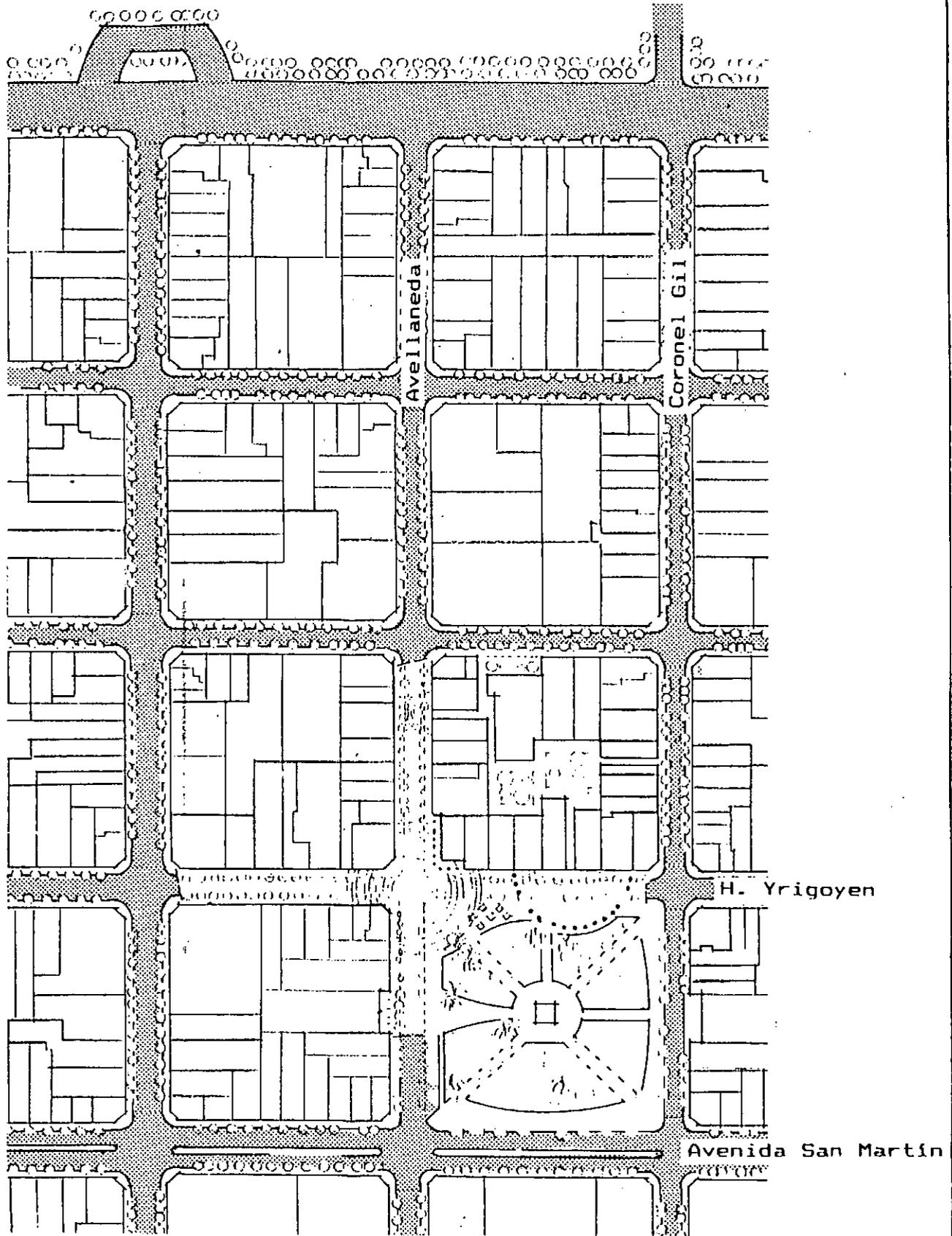
. Alternativa 1: Peatonalización total

Esta alternativa puede ser aplicada en forma parcial, en ciertos horarios y días, para permitir la circulación de vehículos o su acceso con destino a operaciones de carga y descarga o en emergencias.

También, adaptándose al clima de Santa Rosa podrá implementarse sólo en algunos meses de primavera y verano.

Esta solución genera las transformaciones de mayor envergadura debido a la magnitud del espacio sobre el que se podrá actuar que incluye las veredas y calzada. Sin embargo también es la que presenta mayores riesgos ya que a la larga desplazaría al vehículo y podría generar un espacio vacío, sobre todo en invierno, rompiendo con el hábito tradicional del recorrido en auto en proximidades de la Plaza San Martín y en detrimento de las posibilidades de desarrollo de los comercios del sector. Además si se encara una peatonalización parcial en tiempo manteniendo el diseño de la actual calzada es probable que no se logre la imagen deseada porque no se modifican sus características formales. Por otra parte el escaso volumen del flujo peatonal sería insuficiente para reducir la ausencia de tratamiento de este paisaje urbano a un segundo término.

El esquema de diseño propuesto permitirá generar un "gran espacio peatonal" que además de la incorporación total de la calle puede articularse a través de una futura conexión interna de la manzana frentista a la Plaza. Ver plano adjunto "El área peatonal. Esquema alternativo nº 1".



ESTUDIO PRELIMINAR DE
LA RENOVACION DE LOS
ESPACIOS URBANOS DE
CIUDAD DE SANTA ROSA
PROVINCIA DE LA PAMPA

EL AREA PEATONAL.
Esquema alternativo no 1.
Planta.

MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
A Ñ o 1 9 9 2

Escala
1:2.200

Fuente
Elaboración
propia.

Plano

Con relación al impacto de esta propuesta sobre el sistema vial cabe señalar que el flujo vehicular que circula por H. Yrigoyen deberá desviarse por Coronel Gil y retomar su dirección en Avenida San Martín. A fin de facilitar el giro total desde H. Yrigoyen hacia Avenida San Martín es necesario despejar la zona prohibiendo el estacionamiento entre 30 y 50 m antes de esa intersección.

Además se incrementará en más de un 100% el flujo de Coronel Gil por lo que resulta recomendable autorizar estacionamiento sólo sobre la Plaza, cuyo cordón está retirado 3 m por lo cual la calzada disponible es de 13 m.

También deberá proveerse la señalización correspondiente y adecuar los tipos de semáforos al nuevo flujo circulatorio. Este tema y las consecuencias que este desvío genere sobre las restantes calles del centro, como por ejemplo Píco, requerirá de un análisis más detallado a fin de evitar efectos negativos sobre la trama existente.

Esta alternativa, desde el punto de vista de los recursos económicos necesarios, resulta más costosa que la de un circuito peatonal sobre las veredas ya que implica transformar la calzada en acera, incorporar más mobiliario urbano además del incremento de los costos indirectos para adecuar las restantes arterias a la nueva situación.

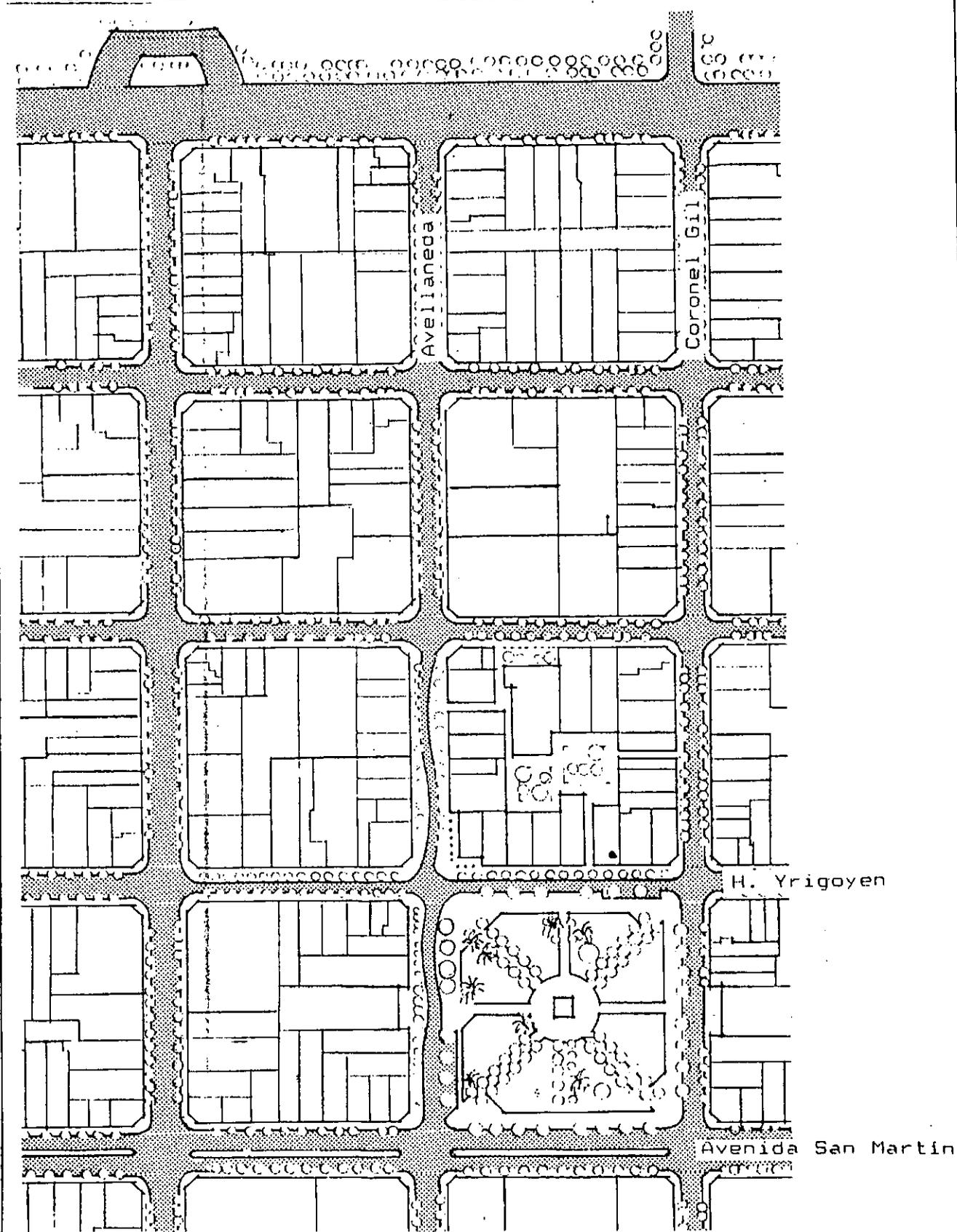
Alternativa 2: Circuito peatonal.

Esta alternativa mantiene la actual convivencia de los flujos peatonales y vehiculares en una misma arteria. Incrementa el espacio destinado a peatones y reduce el espacio vehicular hoy ocupado por estacionamientos. Ver plano adjunto "El área peatonal.

Esquema alternativo nº 2".

Esta solución resulta menos costosa en términos monetarios y con menor impacto sobre el sistema vehicular del área centro.

Este tema se analizará pormenorizadamente en el desarrollo particularizado de la propuesta.



ESTUDIO PRELIMINAR DE
 LA RENOVACION DE LOS
 ESPACIOS URBANOS DE
 CIUDAD DE SANTA ROSA
 PROVINCIA DE LA PAMPA

EL AREA PEATONAL.
 Esquema alternativo no 2.
 Planta.

MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA
 CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
 A ñ o 1 9 9 2

Escala
 1:2.200

Fuente
 Elaboración
 propia.

Plano
 6

* Formas de implementación y gestión

A fin de concretar el proyecto de mejoramiento de las calles comerciales se analizan las posibles formas de implementación, en particular aquellas que lo viabilizan en las actuales condiciones políticas y económicas.

Dadas las características de este espacio público fuertemente condicionado por el entorno edificado privado, conformado en su mayoría por locales comerciales, financieros y de servicios, resulta casi imprescindible pensar en una acción concertada entre el Municipio y los privados.

El accionar municipal aquí, se concentrará en el reducido espacio público conformado por la Plaza, las aceras y las calzadas.

Sin embargo su rol más importante puede ser el convertirse en el gestor del proyecto, el órgano que articule la disparidad de intereses, opiniones y posibilidades que se mueven en torno a este tema.

Esta línea de acción que podríamos llamar de "gestión urbana participativa" implica contactos, reuniones, acuerdos y compromisos mutuos que conllevan a la concreción del proyecto final.

El objetivo es lograr el acuerdo de la comunidad respecto de las decisiones sobre la Ciudad a fin de garantizar una aceptación mayoritaria de las acciones y su continuidad a través del tiempo.

Evita las reacciones negativas que se generan cuando los ciudadanos se sienten receptores pasivos de decisiones que toman otros sin tenerlos en cuenta y que muchas veces se manifiestan en opiniones críticas.

Por otra parte posibilita la ejecución de los proyectos al contar con recursos humanos y económicos extra municipales.

Dentro del Planeamiento urbano podemos reconocer tres tipos fundamentales de procesos participativos:

a) Aquellos en donde las reglas y la metodología dejan en el sector popular extra-gobierno las decisiones de acción que correspondan.

b) Aquellos cuyas reglas y la metodología dejan en el sector gubernamental la palabra final de las decisiones.

c) Los que establecen que las decisiones consensuadas adopten la forma de compromisos de acción entre los distintos actores, porque hay una voluntad política expresada con anterioridad que reconoce ese espacio y sus reglas.

El proceso participativo de tipo a) tiene en general un marcado carácter reivindicativo por parte de la población, y la acción del Estado va desde un mínimo de compromiso que es el reconocimiento de las unidades de autogestión, hasta reales sistemas de coparticipación, pasando por etapas donde sólo brinda apoyo organizacional, técnico, económico, etc.

Este tipo de proceso resulta de aplicación más o menos sencilla para la solución de problemas circunscriptos principalmente a grupos comunitarios más o menos extensos pero cuya problemática hace a situaciones de su incumbencia directa. Autoconstrucción de sus viviendas, de equipamiento comunitario para el barrio, etc.

Este sistema de gestión para aplicarlo al desarrollo del área comercial requiere por parte de los empresarios del sector una clara comunión de objetivos y una gran voluntad de protagonismo no vislumbrado en las conversaciones mantenidas con el centro local que los agrupa.

El planeamiento participativo de tipo b) es el que actualmente proponen numerosos gobiernos democráticos y consiste en la información y la consulta no vinculante a la población sobre diversos temas a través de distintos mecanismos como las audiencias públicas, los talleres, el plebiscito, etc.

Estos sistemas permiten conocer la opinión sobre temas que necesitan consenso o la incorporación de los ciudadanos a la gestión de ciertos proyectos que requieren de su especial sustento, económico o político. Este modo de actuar hace de la participación un instrumento de los gobernantes más que de la Comunidad.

Este sistema sería aplicable en el caso del área comercial para ratificar o rectificar las premisas que regulen las propuestas definitivas a implementar en esta área.

El proceso participativo de tipo c) o de decisiones consensuadas, es el único vinculante entre el Estado y Comunidad, pues parte de establecer un vínculo previo, una asociación participativa de gestión, un acuerdo sobre el modelo de toma de decisiones conjunta. Es el más efectivamente participativo y además de garantizar propuestas aceptablemente consensuadas es muy útil cuando es necesario incorporar a la comunidad en las etapas de implementación y/o financiación del emprendimiento como en el caso que nos ocupa.

Este tipo de proceso participativo requiere de una estrategia que aliente y garantice la activa interacción de todas las áreas gubernamentales involucradas y un mayor protagonismo del sector poblacional afectado, en nuestro caso las cámaras y asociaciones de comerciantes, sedes bancarias y financieras y otros usuarios del área.

El proceso participativo lleva implícito una serie de instancias metodológicas entre las que cabe señalar las siguientes:

a) Identificación de los actores sociales involucrados, lo que implica el reconocimiento de todas las personas y/o instituciones que tienen interés en el área o en el emprendimiento. El rol que desempeñan, el respaldo con que cuentan, los elementos de que disponen para hacer prevalecer sus intereses, etc.

b) Convocatoria de los mismos a una primera etapa de encuentros destinados a informarlos respecto de la gestión a encarar, sus objetivos, reglas y resultados esperados y a recibir de ellos información y opinión sobre el tema.

En estas reuniones comienzan a perfilarse posibles acuerdos entre las partes respecto del emprendimiento, sus objetivos, a fin de elaborar posibles alternativas.

c) Convocatoria a los actores sociales para una nueva serie de encuentros para exponer y discutir las alternativas elaboradas por los equipos técnicos a fin de seleccionar la más adecuada, definir su desarrollo y modo de implementación. En esta etapa deberán quedar establecidos los criterios de evaluación que guíen esta selección.

d) Desarrollo de la alternativa seleccionada. Instancia a cargo del equipo técnico, incluyendo el desarrollo del sector y el diseño de las estrategias para la concreción del emprendimiento.

e) Convocatoria a una tercera etapa de encuentros a fin de exponer el proyecto definitivo y formalizar los compromisos que asume cada parte para la etapa de implementación del mismo.

En el presente se avanza en la realización de la primera etapa identificando los sectores involucrados y recogiendo sus opiniones respecto de esta operatoria y sus posibilidades de intervención.

También se avanza en las discusiones de algunos esquemas alternativos y los posibles compromisos de cooperación que estas alternativas implican.

Queda todavía una importante tarea de desarrollo del proyecto, gestión y seguimiento en el cumplimiento de las diversas tareas a encarar, incluida su ejecución por etapas.

* Esquemas de diseño que permitan la estimación de costos

. La alternativa seleccionada

La propuesta de peatonalización afecta las calles H. Yrigoyen entre Coronel Gil y Pellegrini y Avellaneda entre avenida San Martín - Roca y Lagos.

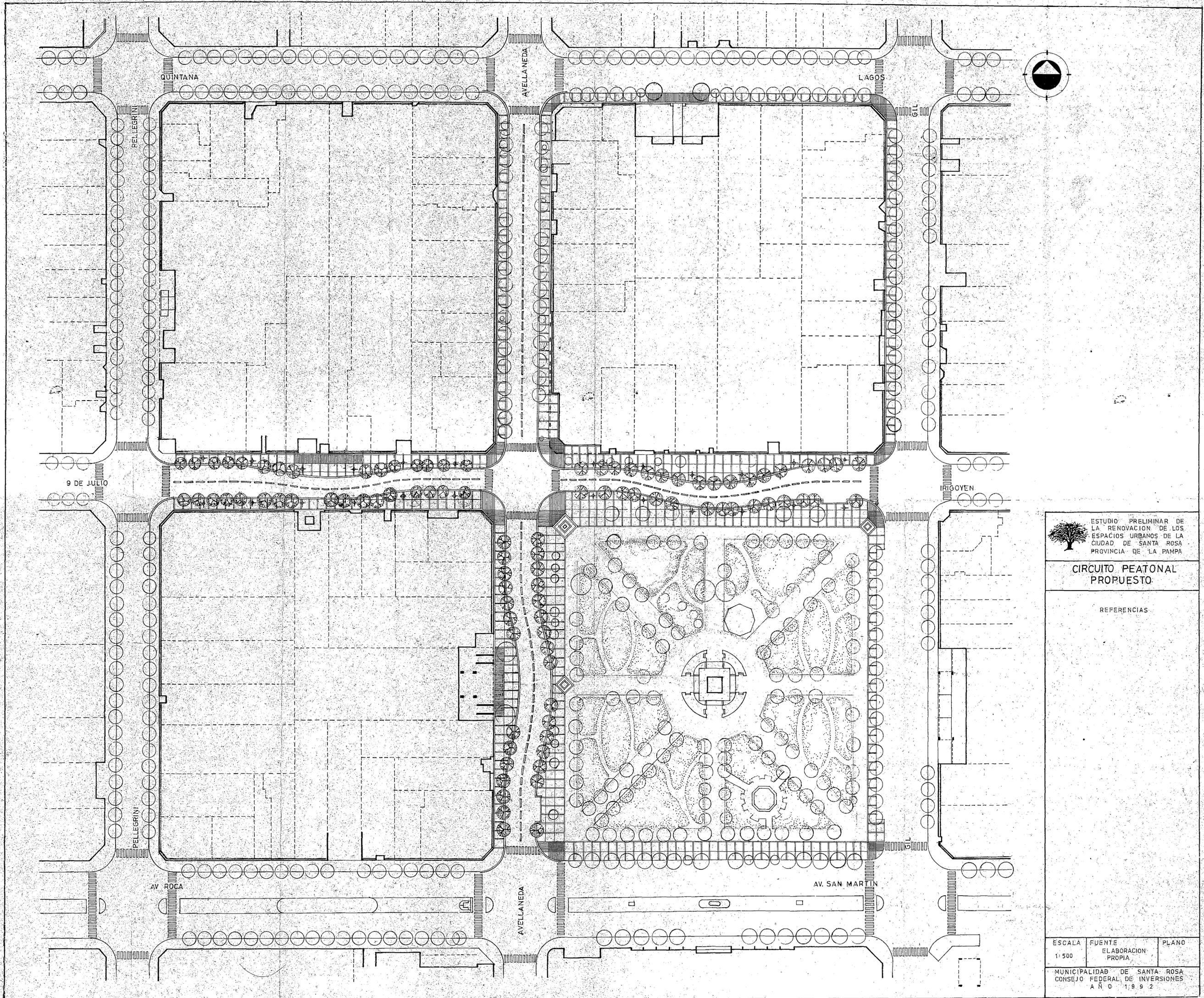
Como ya se mencionó la propuesta consiste en ensanchar las veredas a expensas de las calzadas. De este modo se mejora en mucho las reducidas dimensiones de las aceras actuales y con ello los desplazamientos peatonales y las posibilidades de detención, de encuentros informales, sin que ello implique la eliminación del paseo vehicular con fines recreativos. Ver plano adjunto "Alternativa 2. Circuito peatonal propuesto".

El ancho de la zona vehicular se reduce de 10 a 7 m ensanchando la vereda en 3 m a fin de conformar un circuito peatonal jerarquizado.

Se modifica el diseño geométrico de la calzada con un trazado curvo que indique a los conductores el cambio de característica de la vía que se transforma en "un paseo" y los obligará a reducir la velocidad.

Para la determinación de los sectores de las calzadas a ensanchar, se consideran como prioritarios aquellos donde existen locales en los que se desarrollan actividades que usualmente se extienden a las veredas (bares y confiterías), que generan esperas y/o encuentros (juegos electrónicos, disquerías), o se localizan accesos a galerías.

Este esquema de diseño no genera grandes variaciones en el flujo vehicular pues se autoriza el paso de automóviles particulares. Si se modifica el número de playas de estacionamiento

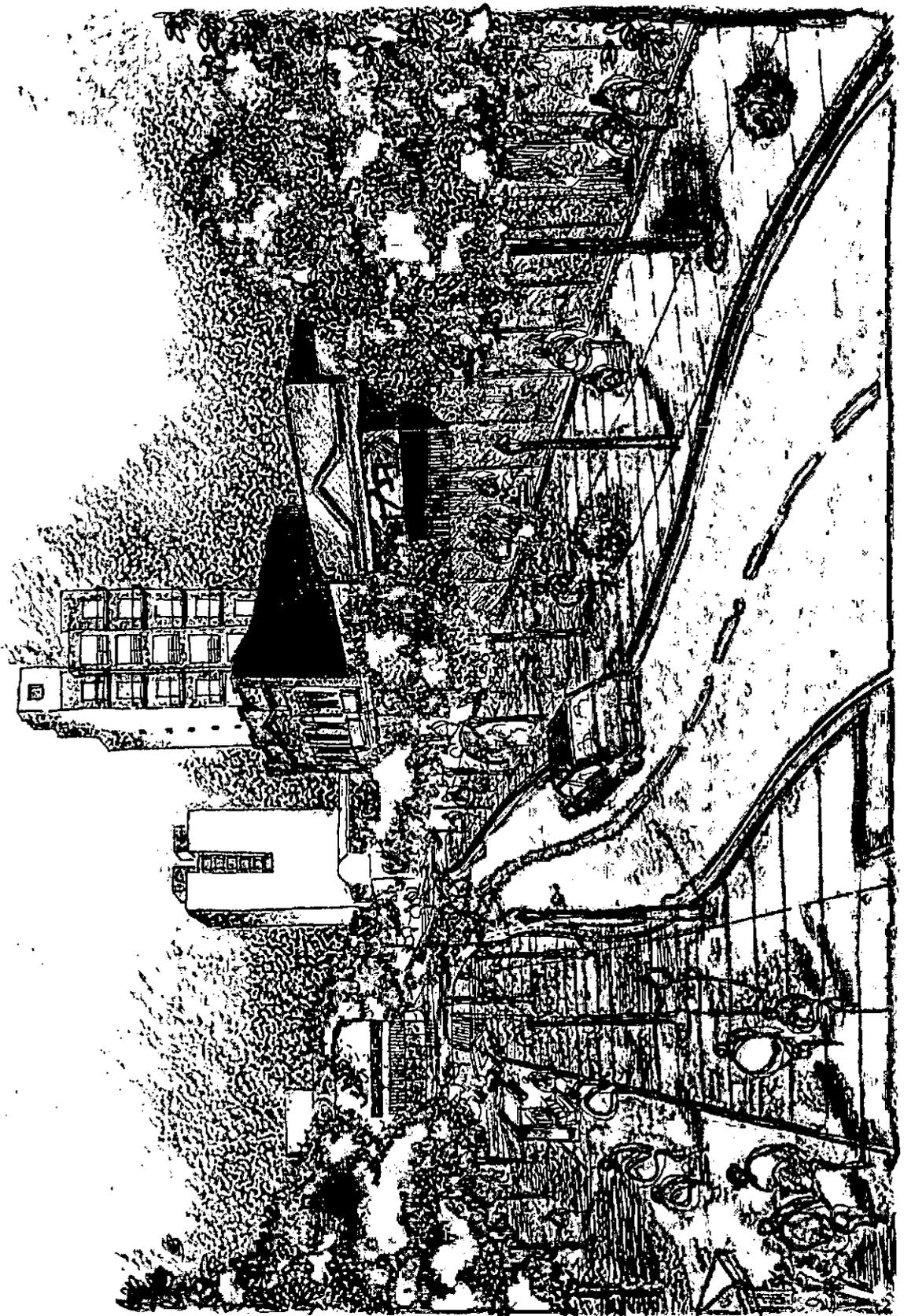


ESTUDIO PRELIMINAR DE
LA RENOVACION DE LOS
ESPACIOS URBANOS DE LA
CIUDAD DE SANTA ROSA
PROVINCIA DE LA PAMPA

**CIRCUITO PEATONAL
PROPUESTO**

REFERENCIAS

ESCALA 1:500	FUENTE ELABORACION PROPIA	PLANO
MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES AÑO 1992		



ESTUDIO PRELIMINAR DE
LA RENOVACION DE LOS
ESPACIOS URBANOS DE
CIUDAD DE SANTA ROSA
PROVINCIA DE LA PAMPA

CIRCUITO PEATONAL PROPUESTO
Perspectiva

MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
A ñ o 1 9 9 2

Arqtas. Raquel Perahia
Ana Andziulis

Plano

disponibles por lo que debe preverse su reemplazo.

Con relación al paisaje urbano es necesario acordar con los frentistas no sólo los criterios que guiarán su diseño, sino principalmente su participación efectiva en el proceso de renovación del sector. Se debe lograr consenso respecto de los tipos de solado, iluminación y señalización a incorporar como así también sobre las marquesinas y carteles de publicidad que cada uno instalará en su comercio. Resulta imprescindible el compromiso de realizar lo acordado por la mayoría a fin de lograr un paisaje armónico.

A fin de no interferir en las actuales condiciones de tránsito se analiza el impacto de la reducción del ancho de la calzada en las condiciones del tránsito (actual y futuro), la modificación del estacionamiento actual y sus posibilidades de reemplazo.

. Impacto en el sistema circulatorio

Con datos obtenidos del Censo de Giros elaborados por el C.F.I. para el "Estudio integral del tránsito en Santa Rosa" (1990), se analizó la intersección de H. Yrigoyen y Coronel Gil por ser la más comprometida del área a modificar.

En base a la metodología del "Manual de capacidad de caminos" e incorporando los datos de este cruce a un programa de computación se estudió la capacidad de la calle H. Yrigoyen. Se analizaron las combinaciones del número de carriles de movimiento, los carriles de estacionamiento, los tiempos del semáforo en función de las demoras aceptables de cruces de vías semaforizadas evaluando aquellas relaciones que permitan las mejores condiciones de operación de la red.

La intersección de H. Yrigoyen y Gil canaliza entre las 20 y 21 horas, que es la hora pico para la que se hizo la verificación, 1012 veh/hora. Si se reduce el ancho de calzada de H. Yrigoyen a 7 m y consideramos 2 carriles de movimiento, sin estacionamiento y en Coronel Gil con las dimensiones actuales se permite un carril de movimiento y dos de estacionamiento, se obtiene un nivel de servicio C (mediano). Se puede mejorar la circulación suprimiendo un carril de estacionamiento sobre Coronel Gil, obteniéndose así un nivel de servicio B (bueno).

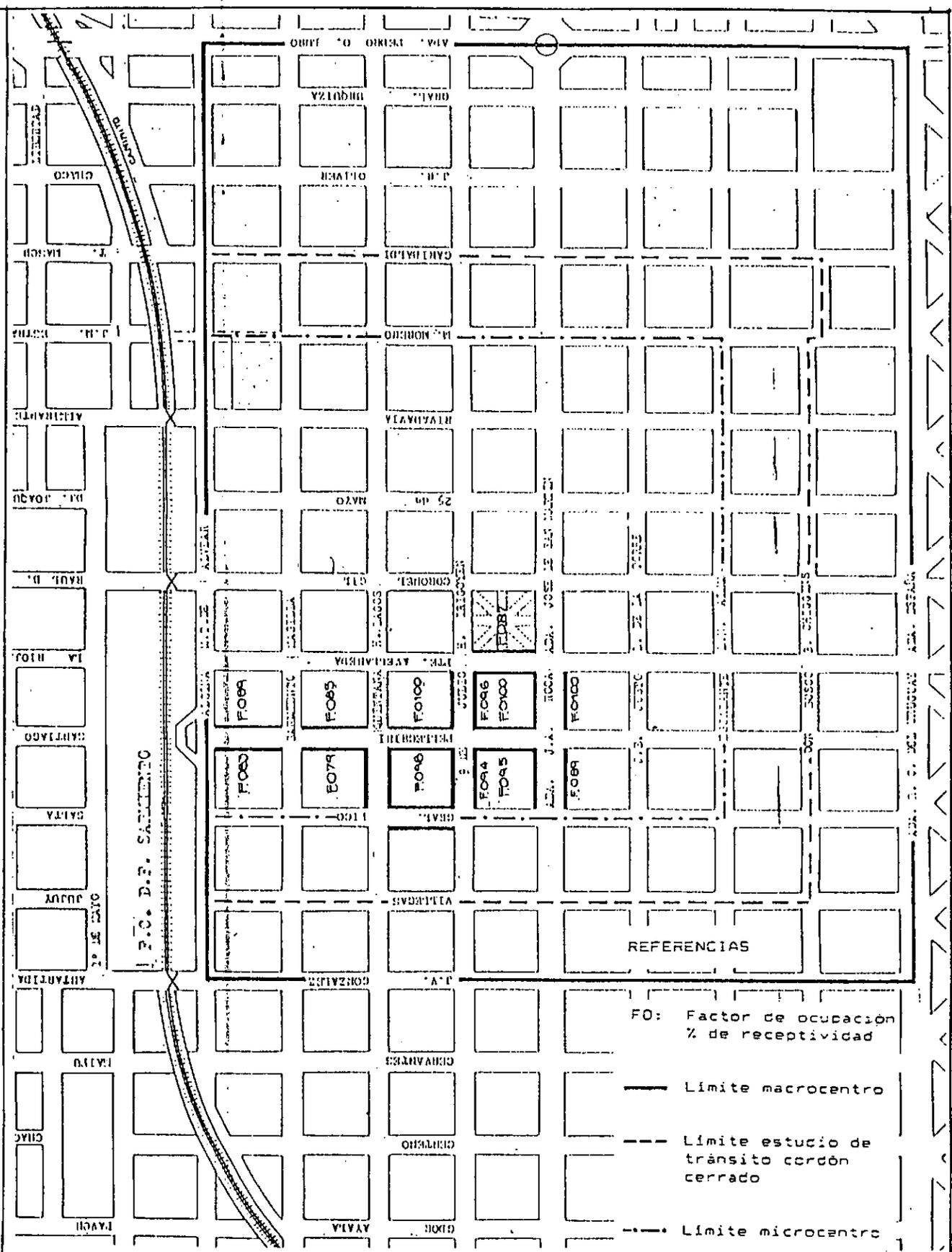
En el caso de tomar un carril de movimiento y uno de estacionamiento sobre H. Yrigoyen y dos carriles de movimiento y uno de estacionamiento en Coronel Gil, el nivel de servicio es C.

La propuesta no admite simultáneamente estacionamiento sobre H. Yrigoyen y dos carriles de Coronel Gil porque el resultado es F, es decir congestión.

Desde el punto de vista de la circulación vehicular, la propuesta de reducción de calzada es factible de ejecutar pues no afecta la eficiencia del sistema pasante. Si debe tratarse con especial cuidado la relocalización de los estacionamientos de H. Yrigoyen y Avellaneda que no estarían permitidos. Ver plano adjunto "Area Centro. Estacionamiento. Receptividad por cuadra".

Si se mantiene el estacionamiento en un carril en Coronel Gil y se anula la posibilidad de estacionar sobre H. Yrigoyen desde Coronel Gil hasta Pellegrini deberán relocalizarse 84 plazas. Si se permite estacionar en ambas manos de Coronel Gil y se prohíbe el estacionamiento en H. Yrigoyen se deberán relocalizar 67 estacionamientos.

En ambos casos se supone que se quita el estacionamiento actual sobre dos bordes de la Plaza (26). Del total sólo 30 tienen factores cercanos al 100% (ver plano adjunto "Area Centro. Estacionamiento. Cuadras de mayor demanda").



ESTUDIO PRELIMINAR DE LA RENOVACION DE LOS ESPACIOS URBANOS DE CIUDAD DE SANTA ROSA PROVINCIA DE LA PAMPA

AREA CENTRO. ESTACIONAMIENTO. CUADRAS DE MAYOR DEMANDA.

MUNICIPALIDAD DE SANTA ROSA
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
AÑO 1992

Escala
1:8.300

Fuente
Estudio integral del tránsito de S.Rosa. CFI.1990

Plano

Las condiciones de circulación en Avellaneda se mantienen bien dado que actualmente con dos carriles de estacionamiento sólo queda un carril de movimiento (10 m de ancho total, 5 m para estacionamiento, restan 5 m de carril de movimiento) y el nivel de servicio esperado es B.

La situación de máxima relocalización, 2 cuadras y 44 lugares, se plantea si se adoptan dos carriles de movimiento. En el caso de tener un solo carril de movimiento se relocalizarían un máximo de 30 vehículos.

En resumen, se deberían generar un máximo de 128 y un medio de 97 lugares. Estos nuevos espacios podrían estar distribuidos entre los 49 disponibles en la playa de estacionamiento municipal (Mansilla y Coronel Gil) y en las playas localizadas en los bordes de los terrenos ferroviarios.

Con relación a la municipal, a fin de promocionar su uso habría que acondicionarla mediante el rediseño de los solados, la iluminación, la forestación; proveerla de personal de vigilancia y ofrecer su uso por determinados lapsos en forma gratuita.

También se puede disminuir la necesidad de nuevas plazas con una utilización más eficiente de los espacios existentes. En base a estudios de permanencia se puede aumentar la tasa de renovación. En general, puede decirse que el estacionamiento no resulta crítico ya que fuera de las cuadras ya indicadas como de máxima demanda, es posible encontrar espacios disponibles en el entorno de 200 m.

. La estimación de costos

La presente estimación de costos se elabora en base a los siguientes criterios:

- Los rubros considerados corresponden a los principales elementos constitutivos de una propuesta de diseño urbano para el sector.

Los elementos tenidos en cuenta para estimar costos fueron seleccionados entre aquellos existentes en plaza y su valor fijado en un promedio de los precios vigentes.

- La estimación se realiza en pesos en forma global por rubro y por cuadra, suponiendo su ejecución por administración.

Por ello la unidad de medida es la cuadra y la de costo el peso. A la fecha, noviembre de 1992, se estima el valor de un peso equivalente a un dólar estadounidense.

- Los costos unitarios asignados se obtuvieron de:

. Vialidad Nacional para la ejecución de pavimentos y señalización horizontal y vertical.

. Empresas de plaza proveedoras de los elementos seleccionados.

. Revista Vivienda para la determinación de precios de materiales y mano de obra.

Los elementos del paisaje que constituyen los rubros considerados son:

CALZADAS

Se considera para la misma un tratamiento doble de asfalto (dos capas sobre el pavimento existente) con demarcación horizontal de carrillos, giros y cruces peatonales con pintura reflectante.

Precio global por cuadra \$ 10.000.-

Subtotal del rubro para el sector previsto (4 cuadras)

Alternativa 1. Peatonalización total \$ -----.-

Alternativa 2. Ensanche de aceras \$ 40.000.-

VEREDAS

Se prevé la construcción de un solado de vereda (promedio de baldosón y mosaico) con desagües pluviales y para la Alternativa 2 (Circuito peatonal) el correspondiente cordón.

Precio global por cuadra

Alternativa 1. Peatonalización total \$ 64.000.-

Alternativa 2. Ensanche de aceras \$ 42.000.-

Subtotal del rubro para el sector previsto (4 cuadras)

Alternativa 1 \$ 256.000.-

Alternativa 2 \$ 168.000.-

SEÑALIZACION VERTICAL

Se consideran en este rubro los carteles indicadores de tránsito y equipamiento contruidos en chapa pintada con sostén de caños de hierro.

Precio global por cuadra \$ 1.000.-

Subtotal del rubro para el sector previsto (4 cuadras) \$ 4.000.-

ILUMINACION

Se considera la distribución de 12 farolas por cuadra para lámparas a vapor de mercurio halogenado de 150 w sobre base de fundición de hierro con caja porta equipo con su correspondiente alimentación subterránea.

Precio global por cuadra \$ 10.000.-
Subtotal del rubro para el sector previsto (4 cuadras) \$ 40.000.-

FORESTACION

Se prevé la plantación de fresnos para completar y/o reemplazar la forestación existente y la instalación de canteros, maceteros con especies ornamentales.

Precio global por cuadra \$ 2.000.-
Subtotal del rubro para el sector previsto (4 cuadras).. \$ 8.000.-

OTROS COSTOS

- Extensión de pluviales domiciliarios y provisión de un sistema de desagüe para el sector (\$/cuadra 20.000)
- Instalación subterránea de los actuales tendidos aéreos de los diferentes servicios (\$/cuadra 20.000)
- Mobiliario urbano: bancos, papeleros, pasamanos, cercas, vallas, etc. (\$/cuadra 10.000)
- Imprevistos 10% del monto de estimado (\$/cuadra 10.000).

RESUMEN DE COSTOS

Rubros	Costos	
	Alternativa 1 Peatonalización total	Alternativa 2 Ensanche de veredas
Calzada	\$ ----.----.-	\$ 40.000.-
Vereda	\$ 256.000.-	\$ 168.000.-
Señalización vert.	\$ 4.000.-	\$ 4.000.-
Iluminación	\$ 40.000.-	\$ 40.000.-
Forestación	\$ 8.000.-	\$ 8.000.-
Otros	\$ 240.000.-	\$ 240.000.-
Total	\$ 548.000.-	\$ 500.000.-

Además de estos costos estimados hay que considerar aquellos indirectos provenientes del impacto de esta obra sobre el entorno como por ejemplo reordenamiento del tránsito en calles próximas con la correspondiente modificación de señalización horizontal y vertical, de los sistemas de tendido de infraestructura, etc.

Los valores indicados deberán ajustarse de acuerdo a las urgencias técnicas y la existencia de oferta en el mercado local. En el caso de encararse las obras por licitación se deben tener en cuenta posibles incrementos de acuerdo a las condiciones que se establezcan para la misma.