


Provincia de Chubut  
Instituto Provincial de la Vivienda

Municipalidad de Comodoro Rivadavia



# MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y PLAN DE DESARROLLO SUSTENTABLE

EXP. CFI 79200001

## INFORME FINAL



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES



Foro  
»  
Latinoamericano de  
Ciencias Ambientales

Junio de 2007

## **Autoridades Provincia de Chubut**

### **Gobernador:**

Dr. Mario Das Neves

### **Ministro Coordinador de Gabinete:**

Dr. Gustavo Yauhuar

### **Ministro de la Producción:**

Dr. Martín Buzzi

### **Presidente Instituto Provincial de la Vivienda y Desarrollo Urbano:**

Ing. Gustavo García Moreno

## **Autoridades Municipio de Comodoro Rivadavia**

### **Intendente Comodoro Rivadavia:**

Dr. Raúl Simoncini

### **Secretario de Gobierno:**

Prof. Eduardo Bernal

### **Secretario de Desarrollo Humano y Comunitario:**

Sr. Carlos Marcelo Rey

### **Secretario de Servicios a la Comunidad:**

Sr. Ricardo Gaitán

### **Secretario de Hacienda:**

Dr. Diego Touriñán

### **Secretario de Cultura, Ciencias y Turismo:**

Dr. Mario Morón

### **Presidente Concejo Deliberante:**

Arq. Ricardo Trovant

## **Autoridades CFI**

### **Secretario general:**

Ing. Juan José Ciácerá

### **Dirección de Recursos Financieros:**

Ing. Ramiro Otero

### **Área Financiamiento del Entorno de la Competitividad:**

Ing. Horacio Díez

## **Equipo técnico**

### **FLACAM (Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales):**

Rubén Pesci (Coordinación general)

Graciela Zivano

Daniel Caporale

Graciela Güidi

Pedro Pesci

Carlos Rosas Arraiano

Guillermo Larrivey

Natalia Larrivey

Iván Reimondi

Martín Barzola

María Pesci

Betiana Isaurralde

Este trabajo ha sido posible gracias a la colaboración de múltiples actores relacionados, de los sectores público, privado y académico.

Su colaboración en los Talleres, y en múltiples comunicaciones, les confiere carácter de «autores» o «co-autores». Esta lista quiere ser un reconocimiento explícito a sus valiosos aportes.

<b>Apellido y nombre</b>	<b>Institución/Actividad</b>
Acosta, Daniel	
Arias, Oscar	Asociación Vecinal Bº Isidro Labrador
Astete, Roberto	M.C.R. Medio Ambiente
Ava, Pablo	Fundación Fines
Ayape, Alberto	U.N.P.S.J.B.
Badano, Carlos	Hotel Comodoro
Barreiro, María Laura	Fundación FINES
Barría, Juan Carlos	Centro de Jubilados Petroleros Privados
Barros, María Laura	Concejal U.C.R.
Bibilone, Eduardo	Decano, Fac. Humanidades (U.N.P.S.J.B.)
Bohe, Sergio	Sec. de Hidrocarburos, Gobierno Prov. Chubut
Buzzi, Martín	Ministro de la Producción, Gob. Prov. Chubut
Carrizo, Alberto	Asociación Vecinal, Bº Juan XXIII
Casas, Esteban	Centro de jubilados Petroleros Privados
Cavicchioli, Sergio	PANAMERICAM Oil Company
Ceccon, Daniela	Repsol YPF
Cepeda, José Luis	INTA
Ceragioli, Pedro Luis	Sociedad Cooperativa Popular Limitada
Clark, Charly	PACH
Constantino, Alexis	I.P.V.
Costanzo, Armando	Petroquímica Cro. Riv.
Crescenci, Claudio	Cámara de Prestadores - Servicios del Puerto
Criado Arrieta, Miguel	Abogado
Crozzoli Santi	INCRO
Da Silva, Elcira	Asociación Vecinal Bº Las Flores
Das Neves, Ricardo	Facultad de Ingeniería, U.N.P.S.J.B.
De León, Claudia	M.C.R. Centro de las Energías
De Leonardis, Carlos	Centro Ingenieros
Do Brito, Hilario	Lic. Turismo

Echelini, Jorge	Asesor Legal, Concejo Deliberante
Escudero, Miguel	Federación de Cooperativas
Fajardo, Adriana	Cámara de Comercio
Feijoo Rivas, Eduardo	Agencia Marítima Feijoo SRL
Fernández, Dolores	Consejo de Formación Profesional/empresaria
Ferrozano, Roberto	Vialidad Provincial
Flagel, Aldo	M.C.R. Arq. Obras de Arquitectura
Frey, Héctor	COVISERCO
Galíndez, Martín	Seguridad, Provincia de Chubut
Galleguillo, Norma	M.C.R. Turismo
Galli, Graciela	Asociación Vecinal, Km 3.
Gamboa, Víctor	Zona Franca
García, Horacio	S.C.P.L.
García, Liliana	M.C.R. Agr. Catastro
Giglione, Juan Manuel	Administrador Puerto
Godoy, Lilia	Fundación FINES
González, Rosa	Del. Minist. de Comercio Exterior de la Prov.
Hermosid, Patricia	M.C.R. Tr. Soc. Secretaría Des. Urbano
Hernández, Adriana	M.C.R. Comunicadora Social, S.Gob.
Hernández, Miguel	Subsecretario de Medio Ambiente de la MCR
Herrada, Cesar	Cámara de Comercio
Herrera, Gonzalo	MCR- Turismo
Iantanos, Nerina	Dto. Geología Fac.Cs.Naturales UNPSJB
Iparraguirre, Martín	Soc. Arq. Ex Intendente Rada Tilly UCR
Jozami, Judith	Concejal P.J.
Kurylowicz, Fernando	Antonio Barillari S.A. (pesca)
Lambretch, Silvio	M.C.R. Arq. Contratado Sec.Des. Urb.
Lebrun, Fernando	S.C.P.L.
Madueño, Polo	Sec. de Gestión Plan de Desarrollo Estratégico, MCR
Magaldi, Juan José	INTA
Maldonado, Juan	Consejo Económico Social
Marchioli, Mario	Hotelería
Martinelli, Marcelo	Secretaría de Desarrollo Urbano, MCR
Mattarese, Carla	
Mayo, Silvia	Cámara de Prestadores- Servicios del Puerto
Menehen, Omar	MCR

Miranda Díaz, J Alberto	Asoc. Vec. B° Bella. Vista del Sur
Miranda, Luis	Centro de jubilados Petroleros Privados
Mora, Julio César	M.C.R. Ing. Dirección Vial
Morela, Daniel	
Navarro, Miguel	Asociación Vecinal B° Jorge Newbery
Novelli, Gustavo	Cámara Inmobiliarias
Oliveira, José	S.C.P.L.
Olmedo, Silvi	IPV
Ordoñez, Miguel	Partido ARI
Pereyra, Luis	Cámara de Prestadores- Servicios del Puerto
Pérez Ruiz, Hugo	M.C.R. Antropólogo, Dir. Cultura
Pérez, Beatriz	Protección Ambiental Chubut. Ing.
Piriz, Sergio	M.C.R.- Tribunal de Cuentas
Ponce, Elías	O.N.G. "26 de Junio"
Quinteros, Mario	Centro de jubilados Petroleros Privados
Raimondo, Ana	Facultad Humanidades U.N.S.P.J.B.
Reyna, Abel	Dirección de Cultura, M.C.R.
Rodríguez, Lucio	MCR - Subsecretaria de Deportes
Rodríguez, Marcela	Secretaría de Desarrollo Urbano, MCR
Ruiz, Oscar	I.P.V.
Sandoval, Luis	Comodoro Digital, MCR
Schneider, Guillermo	Cámara de Comercio
Sosa, Marta	Secretaría de Desarrollo Urbano, MCR
Stoyanoff, Graciela	Sec. de Gestión Plan de Desarrollo Estratégico, MCR
Terisot, Silvia	Panamerican Energy
Tronfi, Rosario	Antonio Barillari S.A. (pesca)
Urrez, Roberto	REPSOL
Vega, Marcelino	Asociación Vecinal B° Abel Amaya
Villafañe, Jimena	Ingeniera Agrónoma, INTA
Villagrán, Sebastián	Asociación Vecinal Centro
Villelabeitia, Marina	Fundación Fines
Woloszyn, Jorge	
Ziebart, Cristina	Concejala

## **ÍNDICE:**

### **A- El espíritu del proyecto**

### **B- El enfoque del proyecto**

- b.1- Principios de sustentabilidad urbana
- b.2- Diagnóstico perceptivo preliminar de la situación de Comodoro Rivadavia en el marco de las principales tendencias de desarrollo
- b.3- Premisas para Comodoro

### **C- La importancia del trabajo participativo**

- c.1- La modalidad del Grupo de Trabajo Ampliado
- c.2- El proceso metodológico
- c.3- Talleres realizados y sus repercusiones

### **D- Del diagnóstico a las ideas fuerzas, políticas y estrategias**

- d.1- Diagnóstico participativo. De los conflictos a los temas generadores
- d.2- Ideas fuerza, políticas programas y proyectos
- d.3- Tiempo forma y Forma de Gestión

### **E- El modelo espacial propuesto**

- e.1- Patrones de desarrollo sustentable y su estructuración territorial
- e.2- Un modelo espacial en 5 escalas

### **F- Plan de inversiones**

- f.1- Listado general de estrategias, programas y proyectos
- f.2- Programas y su inversión estimada
- f.3- Evaluación general

### **G- Modos de gestión**

- g.1- Fundamentos para la institucionalización del proceso de planeamiento estratégico
- g.2- La gestión de programas y proyectos
- g.3- Los resultados del proceso participativo de planeamiento y las instituciones a cargo de la futura gestión del Plan
- g.4- Proyecto de ordenanza aprobatoria del Plan

### **H- Una ventana al futuro**

## **ANEXO**

### **PROYECTOS IDENTIFICADOS Y SU DESARROLLO EN EL PLAN**



---

# CAPÍTULO A

---

## EL ESPÍRITU DEL PROYECTO



La iniciativa de realizar un proceso participativo de planeamiento tendiente a definir el modelo de ocupación territorial para el desarrollo de la ciudad de Comodoro Rivadavia, encarada por el gobierno provincial de Chubut y el gobierno municipal, reviste una extraordinaria importancia social, económica y ambiental.

Comodoro Rivadavia se ha consolidado como la más importante ciudad de la Patagonia Sur, en virtud especialmente del fuerte rebrote de la actividad petrolera en el Golfo San Jorge y en el área de influencia directa de la ciudad. Pero también ha alcanzado niveles críticos de conflictos socio-económicos, urbanísticos y ambientales. Los socio-económicos radican esencialmente en la inestabilidad de desarrollo que crean las periódicas crisis en el precio internacional del petróleo; los urbanísticos devienen de la estructura urbana dispersa, resultado de sucesivos campamentos y del crecimiento por fragmentos de los barrios de interés social; y los ambientales, de los pozos petroleros inactivos en el área urbana y de los problemas de escasez de agua potable, redes de saneamiento incompletas, falta de tratamiento de residuos, movimientos de transporte inadecuados y ausencia de criterios climáticos en las edificaciones para atenuar los rigores del viento y la aridez.

De manera inversa, la voluntad de los gobiernos para enfrentar estas cuestiones fue manifiesta en la solicitud encarada ante el Consejo Federal de Inversiones (CFI) a efectos de obtener asistencia técnica y financiera, lo cual fue concretado con la contratación de FLACAM, Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales. Esta ONG internacional, tiene sede argentina en la Fundación CEPA, de la ciudad de La Plata, con más de 30 años de trayectoria en este tipo de proyectos urbanos y ambientales.

La publicación que aquí se presenta contiene una síntesis del proceso de planeamiento realizado, que culminó en el mes de Junio del 2007 con la presentación de la tarea elaborada, que tomó la forma final de "Plan de Desarrollo Sustentable de Comodoro Rivadavia".

El Plan se plantea para un horizonte de 20 años, y asume por lo tanto un gran desafío por las grandes cuestiones a tratar, la magnitud de las soluciones requeridas y el compromiso social y político que supone 20 años de desarrollo.

## **¿EN QUÉ CONSISTE ESENCIALMENTE EL PLAN?**

En una política general de planificación del desarrollo sustentable de la ciudad, que implica la organización descentralizada para una aplicación estable, más allá de las circunstancias políticas.

Para hacer posible esa planificación, se han diseñado dos políticas específicas de actuación:

*- **De aplicación normativa**, de regulación y de incentivo a las obras públicas municipales y a la inversión privada. Que contiene a su vez varios programas y proyectos específicos.*

*- **De inversión**, con cuatro grandes estrategias de desarrollo y obras públicas de relieve, que demandarán inversiones también provinciales, nacionales e internacionales y que deberán convocar al sector privado en un esfuerzo conjunto para instalarlas:*

*\* **La Ciudad del Conocimiento**, que diversificará la economía de la ciudad con actividades de turismo, recreación, cultura y desarrollo científico/tecnológicos, aprovechando los recursos naturales de la región y aumentando la sustentabilidad productiva y de empleos.*

*\* **La ampliación del Puerto**, que permitirá el desarrollo de todas las potencialidades productivas de la región y del corredor binacional con Chile, y entre otros beneficios permitirá el tráfico de cruceros turísticos y un amplio uso deportivo-recreativo.*

*\* **El ensanche urbano oeste y sur**, además de completamientos en el Norte, que permitirá albergar un crecimiento poblacional de la ciudad para un horizonte de 50 años, en especial para los sectores de menores recursos, en un marco de planificación urbanística y prudencia ambiental.*

*\* **La nueva estructura de movilidad urbana y metropolitana**, mediante el bypass de la RN nº 3 como nueva circunvalación de la ciudad, acompañada de sus avenidas de penetración, que descomprimirá el actual embotellamiento y los riesgos de erosión ante el paso de dicha ruta por el centro de la ciudad y al pie del Cerro Chenque, y facilitará los movimientos intra y extra urbanos, así como el tránsito pasante hacia el sur, el norte y el oeste de la ciudad.*

## ¿CON QUIÉN SE HA HECHO Y SE HARÁ EL PLAN?

Los resultados alcanzados han sido posibles por los inapreciables apoyos que dieron al equipo de FLACAM unos 50 referentes importantes de la ciudad, con los cuales se constituyó el Grupo de Trabajo Ampliado, y con quienes se trabajó en talleres participativos durante 7 meses. Personalidades políticas, técnicas, empresariales, académicas y comunitarias se transformaron en verdaderos co-autores del Plan, confiriéndole legitimidad y calidad al diagnóstico y las propuestas.

En uno de los últimos talleres participativos, se trabajó la cuestión de las prioridades en las inversiones y, en especial, de los modos de gestión para garantizar la aplicación y la continuidad del Plan. Fue evidente la voluntad de que representantes de la comunidad continúen integrando el proceso de planeamiento tanto en sus manifestaciones a nivel del Poder Ejecutivo como del Deliberativo, y de diversos órganos consultivos. Pero también del involucramiento en los proyectos mixtos o

privados, afrontando también el riesgo de las inversiones que el futuro reclama. Se desea ser coautores del Plan, así como de su aplicación en el tiempo.

### **¿QUÉ SE HA HECHO Y QUÉ SE DEBE HACER EN EL FUTURO INMEDIATO?**

El resultado alcanzado hasta ahora es ante todo la visión estratégica del planeamiento que marca las líneas directrices e indica las prioridades y la forma de ejecución. Cabe aclarar que este Plan ha considerado entre sus antecedentes el Plan Estratégico que se realizara en los años precedentes y también ha tenido en cuenta las visiones que sobre el futuro del Golfo San Jorge está propiciando la Fundación Metrópolis y distintas entidades privadas.

Este Plan debe convertirse en un instrumento de ley, una Ordenanza Municipal, que reconozca su importancia y asuma el compromiso de llevarlo adelante.

*Este paso ya será trascendente. Pero se requieren otros, a muy corto plazo:*

- Bajar a la escala del detalle urbanístico y desarrollar en consecuencia el nuevo Código de Zonificación y Uso del Suelo de la ciudad (incluyendo normas de edificación adecuadas al nuevo Plan y a su visión sustentable) y los instrumentos legales para la aplicación.*
- Desarrollar los estudios de factibilidad de las grandes estrategias de inversión identificadas, entre las que la “Ciudad del Conocimiento” resulta la prioritaria.*
- Divulgar este proceso al nivel más amplio posible, para fomentar una nueva conciencia pública sobre estas grandes directrices, y un aumento de la participación social y económica en la concreta realización de sus metas.*

En las páginas subsiguientes, el lector encontrará explicaciones más amplias y podrá formarse una idea más cabal.

Comienza la divulgación amplia y generalizada. Es quizá la mejor forma de que el Plan comience a existir.



# CAPÍTULO B

## EL ENFOQUE DEL PROYECTO

## **B.1- PRINCIPIOS DE SUSTENTABILIDAD URBANA**

FLACAM ha concebido, desarrollado y aplicado una serie de invariantes o principios de la sustentabilidad urbana, como emergentes de una vasta experiencia en gran cantidad de proyectos urbanos y regionales.

La aplicación de esta concepción es capaz de generar un proceso de producción de nuevos conocimientos y nueva gestión, que puede abrirse como demanda ineludible de sus actores, propiciando su transformación en verdaderos “autores”, desde una perspectiva ambiental e integral de la ciudad. Al efecto de profundizar la comprensión del enfoque aplicado, los principios mencionados se presentan seguidamente en forma sintética.

### **B.1.1- Interfases y forma profunda de la ciudad/ambiente**

#### **El concepto de interfases**

El concepto de interfases urbanas fue concebido por FLACAM, a través de su sede argentina, la Fundación CEPA. Ha sido tomado de la ecología y de la física y se presenta como una noción de gran valor analítico y operativo en el abordaje de las áreas urbanas y territoriales complejas.

Interfase es el punto de encuentro y superposición de sistemas distintos, a través del cual pueden darse múltiples canales de interrelación, capaces de contener intensos flujos de materia, energía e información. Es también definida como “*el espacio de transición entre geosistemas distintos*”. La interfase es, en esta acepción, una zona o área de gran diversidad, que si resulta organizada en la competitividad o lucha por el predominio de los nichos ecológicos que contiene, se convierte en un área más importante que las “fases” de su propio sistema. Si por el contrario, la competencia y agresividad no se resuelve en una organización conjunta, provocan depredación y degradación de sus componentes bióticos y abióticos y se transforman en una frontera de nadie o en una tierra devastada.

El concepto ecológico de interfase (o de punto de intercambio entre dos o más subsistemas), aquí resemantizado, nos aporta una noción fascinante para renovar los estudios urbanos.

*Las interfases de las ciudades pueden reconocerse como las zonas, áreas o corredores de:*

- máxima conflictualidad en la dialéctica campo-ciudad,*
- máxima conflictualidad en la contradicción centro-periferia,*
- máxima interpenetración de naturaleza dentro de la ciudad,*
- máxima interacción social entre grupos diferentes,*
- máxima centralidad social y cívica,*
- máxima articulación socio económica*
- máxima conflictualidad en la relación inclusión/exclusión social.*

### **La ciudad como sistema de interfases**

Las ciudades son un ámbito muy apropiado para aplicar el concepto de interfases, pues se trata de un sistema ambiental (natural y cultural) muy complejo e interactivo.

Se enfatiza aquí el desarrollo de esta nueva metodología para el caso de las ciudades, aunque su utilización ya ha sido probada y resulta altamente eficaz en cualquier situación ambiental.

Regulando las zonas de interfase se puede redireccionalizar la forma global y contener el crecimiento impactante de la ciudad aluvional, ya que son estas las zonas de máxima información y también máxima tendencia a la entropía.

Así, el ecosistema urbano convive conflictivamente con su ecosistema vecino, el medio rural. Entre ambos existe una interfase que se puede denominar periurbana, en la cual no sólo se produce consumo de materia (suelo), sino descomposición o depredación: fértiles suelos rurales, bosques añosos o recursos y paisajes valiosos, son desplazados, destruidos o contaminados por la sobrecarga y el avasallamiento de la ocupación intensiva del suelo y las actividades urbanas. Se trata de una interfase entre ecosistemas predominantemente naturales y el ecosistema predominantemente artificial urbano, donde el conflicto de intercambios logrados (o impedidos) es de tipo esencialmente económico y social.

No se trata entonces sólo de evitar los males manifiestos de la interfase peri-urbana (que como zona de frontera y de dominio incierto, posee carencias innegables: escasez de servicios, por falta de inversión pública y privada; descuido del paisaje, en estado de transición o tierra de nadie; falta de organización, etc.) sino también de

recuperar sus virtudes ocultas (la juventud social, la espontaneidad, la diversidad que aportan al sistema urbano consolidado, quizás demasiado estable en sus privilegios).

Por otra parte, el ecosistema urbano posee generalmente varias comunidades en su territorio, de diferente origen o, simplemente, de diferente experiencia humana; cada una tiene atributos propios (identidad local) que quiere y debe preservar; y atributos convergentes (identidad regional) que quiere y debe fortificar. Por ello en la ciudad, desde su origen, se inventaron ámbitos de convergencia, áreas de reunión pública, ya sea a escala de barrio comunitario o a escala de toda la ciudad.

Estos espacios son interfases intra-urbanas donde el concepto se vuelve de interpenetración y/o conflictualidad social antes que natural.

Una adecuada articulación de este sistema de interfases se expresa en la conformación histórica de las ciudades: sus calles y plazas, sus instituciones, sus barrios y su centro son las interfases donde se recrea cotidianamente la identidad social.

Las interfases se posibilitan la interacción entre dos o más microregiones, y si no lo hacen, produciendo interferencias, no permiten elaboración de información propia. Puede hablarse de un valor positivo si la interfase permite la elaboración de información (comunicación o interacción social) y uno negativo si sólo permite la transmisión de decisiones elaboradas fuera del ámbito social. La “negatividad” de la relación estriba en el carácter socio-cultural de la misma, que imposibilita toda elaboración o reelaboración y por ende cancela la participación y la autogestión en la toma de decisiones. Mientras las interfases sólo sean negativas, la institución urbana sólo provocara dependencias, marginalidad geográfica y alienación social.

De lo antedicho se desprende que la interfase radica en el encuentro e interrelación (positiva o negativa) entre dos o más nodos o entre éstos y el centro institucional. Y depende de que existan interfases y de la mayor o menor “positividad” de las mismas, que el sistema sea culturalmente creativo y social y económicamente justo.

Son casos en los cuales, el espacio físico *“vuelve disponible el ambiente para la imaginación de la sociedad”*, como sostuvo Vittorio Gregotti. Es decir que el espacio físico no produce información propiamente dicha (aunque sus mensajes históricos, estéticos o funcionales inducen una u otra significación) pero su disponibilidad social permite elaboraciones libres y espontáneas que pueden superar las informaciones “funcionales” o parciales que los grupos sociales o individuos no congregados tenían por separado.

En estudios anteriores hemos llamado Espacios Abiertos a estos ámbitos de autogestión, en contraposición a Espacios Cerrados o ámbitos de gestión individual y producción de información no reelaborable por todo el cuerpo social. La dominancia progresiva de los espacios cerrados sobre los abiertos en la ciudad moderna, tanto en cantidad como en calidad (en la periferia todo tiende a ser espacio cerrado, de lujo o pobreza) quita posibilidad comunicacional a sus habitantes.

En síntesis, no sólo son necesarias las instituciones urbanas multifocalizadas y eficientes (de interfases positivas de interrelación igualitaria y pluralista), sino también los espacios albergantes o posibilitantes de las mismas, que llamamos Espacios Abiertos y que a escala intraurbana se vuelven cotidianamente apropiables y por ende cotidianamente usables para generar autogestión, comunicación, toma de decisiones y cultura local.

### **Lectura de síntesis**

La lectura de los sistemas de interfases urbanas, tanto naturales como sociales, permite abordar un nivel aún más profundo en la interpretación de la ciudad, estructurando la misma en 2 “macrosistemas” referidos a su “Ecoforma” y su “Socioforma”, considerando además el tiempo en que ello necesita suceder, y las Formas de Gestión para llevarlo a la realidad y a su sustentabilidad y continuidad.

*Se entiende por Ecoforma, la forma ecosistémica profunda, integral y compleja, que genera una respuesta a los condicionantes naturales y a la identidad del paisaje cultural tanto en macroescala, como en las escalas intermedias y micro. Y por Socioforma, la forma de la deseabilidad social de la ciudad sobre la base del desarrollo local, la generación de empleos, y la calidad de vida e inclusión de todos los sectores.*

¿Cuáles son las premisas principales para esta ansiada sustentabilidad urbana?

### **ECOFORMA SUSTENTABLE**

#### **El sistema de unidades naturales a proteger**

Este aspecto refiere a una profunda interpretación del diálogo de la ciudad con su entorno inmediato y específicamente con los **VALORES** de ese entorno;



comprendidos en una visión **DIACRONICA** del proceso de desarrollo urbano y la paulatina alteración de ese sistema natural por la acción antrópica. Esto conduce a la interpretación de la implantación de la ciudad y a la caracterización de sus principales rasgos morfogenéticos.

### **Los flujos de materia y energía de forma cíclica**

Concepto que alude a la ciudad como sistema de flujos. Los flujos de materia, energía, y de transporte, son problemas gravísimos de las ciudades actuales, que pueden condicionar la calidad de su socioforma y su deseado funcionamiento multipolar. Porque Multipolaridad no es fragmentación, sino muchos polos interactuando. Se corresponde con un principio ecosistémico, de articulación y homeostasis (autorregulación), y para su buen funcionamiento es necesario que los flujos emulen el circuito circular de los procesos naturales siendo cíclicos, re-internalizando el sistema, no lineales y creador de desechos.

### **El hábitat sustentable**

Señala una preocupación por el tejido urbano en general (las fases urbanas), sus áreas residenciales como forma dominante de ocupación del suelo, en las cuales se suele adoptar tipologías arquitectónicas y soluciones frecuentemente muy depredadoras y por consiguiente poco sustentables. También es el caso de la exagerada apetencia por la vivienda individual, tipo “chalet” o ciudad-jardín, que consume enormes cantidades de suelo y encarece enormemente los servicios, tornándolos poco rentables en términos empresariales. Para gobernar esta situación, es conveniente propiciar:

- el manejo de densidades de uso del suelo compatibles con la disminución de demanda de un bien tan escaso;
- la agrupación de unidades de vivienda, que disminuyan la cantidad de servicios;
- la utilización de materiales y tecnologías que ahorren energía y mejoren las condiciones de salud del hábitat;
- definición de patrones arquitectónicos y urbanísticos, que coadyuguen al modelo de ciudad deseado;
- la autosostenibilidad económica y ecológica, mediante la producción de alimentos frescos en huertas familiares o a escala de condominio;
- protección de la cantidad de espacio verde y la existencia de suelo absorbente (“recargador” de acuíferos);
- etc.

### **Multipolaridad y el sistema de atractores socio-económicos y culturales**

Se basa en la idea de crear o reforzar macro-interfases sociales, que conciben a la ciudad como focos de vida asociada. La **multipolaridad** permite:

1. aumento de la vida asociada y la atracción cultural;
2. roles diversos, y complementariedad. Aumento de focos productivos y de empleos;
3. generación, en síntesis, de más interfases entre culturas, y mayor diversidad y tolerancia en la ciudad en general.

### **Desarrollo local e inclusión social**

En momentos de alarmante concentración de recursos económicos y financieros en los sectores de mayor poder, no puede ser solo el Estado paternalista, distribuidor de riquezas, quien se supone remediará los males del desarrollo. Es necesario encontrar un modo de desarrollo social, altamente creativo, para que surjan iniciativas locales, y se conjuguen recíprocamente, de modo de disponer propuestas factibles, realistas, consensuadas, imaginativas, que puedan entrar en una sinergia productiva y generadora de empleos, también de abajo para arriba.

Es necesario para ello, del nucleamiento de todas las asociaciones intermedias, con el objeto de detectar las ideas, proyectos y acciones que permitan el desarrollo local, posibilitando la generación de empleos, el fortalecimiento de la autoestima y el mejoramiento de la calidad de vida en todas sus facetas, y que invita al sector público local, provincial y nacional a integrarlo, para garantizar así la concurrencia de interés y efectos benéficos.

La formación y puesta en marcha de modelos de producción social, público-privado, como Agencias de Desarrollo o Incubadoras de Empresas (micro, pequeñas y medianas), posibilitarán el necesario desarrollo económico local con inclusión social.

### **La urbanidad y los espacios abiertos**

Refiere a la necesidad de conservar (o crear si no existen) las microinterfases dentro de la trama urbana: o las condiciones para el fortalecimiento de los puntos de convergencia social, de cultivo de la urbanidad (la "civis"), tanto de fuertes atributos construidos cuanto naturales, que son en realidad "espacios abiertos" por su posibilidad de apropiación social generalizada. Son ellos entre otros los centros

culturales, los parques deportivo-recreativos, las asociaciones vecinales, los clubes, y la recuperación de lugares y calles de encuentro social espontáneo.

### **Los flujos de información**

La ciudad se conecta no solamente a través de sus flujos de materia y energía. Tan fuertes e importantes como ellos son también los flujos de información, aquellos generados por la sociedad y la cultura y que provocan información, comunicación, toma de decisiones.

Muchos estudios realizados al efecto, de investigaciones sobre ecología urbana, consideran que estos flujos suelen ser condicionantes de aquellos de materia y energía, y de allí su decisiva importancia

### **La participación social**

La ciudad “es” para todas sus microculturas y subculturas emergentes, en diversidad, libertad y democracia; o “es” sectaria, marginadora y antidemocrática; por lo tanto deben todos sus ciudadanos “sentirse partícipes de sus cambios” y sus grandes decisiones. En este sentido los procesos de participación social implican ante todo un reclamo de legitimidad en toda acción de transformación de la ciudad.

Los procesos experimentales puestos en marcha evidencian algunos matices a estos procesos, se hace hincapié en la expresión “sentirse partícipes” pues la participación puede ser **directa** o **indirecta**. La primera alude a un proceso de intervención directa, a menudo utópico y riesgoso, pues no siempre se aplican los saberes y destrezas específicos necesarios para la resolución de los complejos problemas urbanos. Y la segunda intenta ser consultiva, de respeto y reconocimiento a través de la indagación técnica y el diálogo hacia la concertación de demandas y percepciones sectoriales, pero donde la modelación final vuelve a ser técnica. Lo que interesa ante todo es la legitimidad de las decisiones, incorporándoles toda la diversidad de necesidades y aspiraciones del cuerpo social de esa ciudad, recuperando así la idea de cultura urbana, que integra diferencias y marginalidades, y exalta la diversidad y su evolución a través de la historia. En síntesis, lograr que los ciudadanos pasen de “actores” a “autores”.

### **La producción concertada de la ciudad**

Una ciudad multifocal, de interfases, de espacios abiertos, de flujos cíclicos, hábitat ecológico, y participativa, no se puede producir como la de hoy, monopolizada por dos extremos de poder: la producción comercial especulativa y la producción de las clases

marginadas, mediante ocupaciones ilegales de tierra o barrios populares de escasa calidad. Ambos extremos son formas de violencia. Se debe apuntar a la concertación de la producción, articulando intereses y prioridades. Un sistema urbano manejado no solamente a través de grandes operaciones duras, sino de un control permanente “on-line”, de una renovación permanente. Los planes reguladores son estáticos. Las grandes infraestructuras, como un sistema de transporte duro, son demasiados rígidos, porque la ciudad va cambiando.

Sólo sistemas estratégicos, «on-line», «soft-ware», basados en procesos de concertación, comunicación y gestión, pueden neutralizar los dominios monopólicos o especulativos, en aras del bien común.

## TIEMPOFORMA Y FORMA DE GESTION

La primera cuestión está en la misma línea de “dar forma”, pero referida al modelado de **la forma del proyecto en el tiempo**.

¿Cómo lograr que el proyecto incluya etapas, que levemente se vayan instalando, con factibilidad aceptable, con inversiones deseadas y consensuadas?

Debemos introducir instrumentos de evaluación de prioridades según el grado de factibilidad técnica, económica, institucional o social, ecológica o institucional.

Pero además, debemos evaluar qué cambios se producirá en la realidad, aplicando secuencialmente el proyecto. Llamamos **escenarios** a estos horizontes temporales.

Dentro de un Plan de Desarrollo Sustentable podemos seleccionar por ejemplo 3 proyectos prioritarios para el Escenario Temporal 1, y otros 3 para el Escenario Temporal 2. Debemos verificar esos Escenarios en relación a los presupuestos disponibles año por año o según sean los planes presupuestales habituales, cuatrinales, quinquenales, etc.

Modelar el tiempo implica a veces ajustar el mismo proyecto, que en sus metas pudo haber sobrepasado la capacidad de endeudamiento disponible. A veces es aconsejable realizar etapas experimentales del proyecto, proyectos piloto, que prueben sus prestaciones y permitan ajustarlo.

Claramente se trata también en este caso de procesos proyectuales adaptativos, isomorfos a los sistemas ambientales.

Para ello, dar forma a un viaje temporal leve, adaptable, como el viaje en velero, es mucho más sensato y sustentable que un diseño temporal cerrado y unívoco (el viaje del Titanic).

**La forma de gestión** del proyecto es otra dimensión semejante, por su delicadeza e importancia. En realidad, si la forma de gestión es concertada y adaptable, el manejo del tiempo se vuelve más dúctil.

¿Qué es la gestión? El proceso de negociación social, institucional y económico que instala un proyecto en la realidad.

Solemos enfatizar que la gestión sin proyecto es sólo movimentismo o politiquería, en advertencia a aquellos que salen a hacer gestión apenas comienza su proyecto. Y por ello hacemos una capital distinción entre “el proyecto de la gestión” y “la gestión del proyecto”. El primero es necesario cuando el proyecto está definido -el qué, dónde, cómo, con quién- y se lo necesita instalar. La segunda es vital a partir del momento de diseño y cuando se debe llevar a la práctica.

¿**La finalidad?**: que se afiance el proyecto, que tenga aprobación y consenso social, institucional, legal, político.

¿**La meta?**: que pueda continuar el proyecto, y que alcance sus fines de manera regulada.

En ocasiones, el propio andar del proyecto configura una agenda de educación, y la transformación social que ello conlleva puede ser más importante que el proyecto mismo. En otras, la propia meta del proyecto es tan relevante -ante un riesgo, una crisis, una catástrofe-, que se justifica acelerar los tiempos y asumir decisiones abruptas.

De todos modos, este modelado de las **formas de gestión**, (pues suelen ser varias y variadas) es también una parte no sólo vital sino muy creativa de todo el proceso proyectual.

Si vemos la gestión sólo como la forma jurídica del proyecto (público o privado; con fines de lucro o sin fines de él; de naturaleza exclusiva o múltiple; etc.) puede resultar tardía dicha resolución, que se superpone forzosamente a un diseño proyectual que no la tuvo en cuenta.

Si la gestión es en realidad el propio modelado del proyecto, acompañará todo el proceso, modelándolo en lo atinente a cuestiones legales, políticas e institucionales.

Una mirada más transdisciplinaria de esta cuestión nos conduce hacia la idea de empresa proyectual.

Efectivamente, el diseño de la gestión pone en evidencia si contamos con la institución o el grupo social o técnico para el cometido propuesto. ¿Desde dónde hacemos el proyecto, con cuál sustentabilidad legal, presupuestaria y técnica?

Es allí que la formación de instituciones proyectuales (un consejo, una agencia de desarrollo, una ONG, una fundación o asociación civil, un grupo especial de trabajo) suele ser un desafío vital, una condición central para el logro del proyecto.

## **B.2- DIAGNÓSTICO PERCEPTIVO PRELIMINAR DE LA SITUACIÓN DE COMODORO RIVADAVIA EN EL MARCO DE LAS PRINCIPALES TENDENCIAS DE DESARROLLO**

En la primera etapa de ejecución del Plan se formó el Grupo de Trabajo Ampliado y se realizaron las primeras reuniones participativas. Esto permitió recolectar y estudiar una cantidad importante de información que posibilitó llegar a un diagnóstico perceptivo o preliminar y a unos primeros bosquejos de interpretación espacial. De esta manera fue posible orientar desde el inicio una mirada tan legítima como abarcativa, para poder desarrollar las subsiguientes etapas.

Para la percepción diagnóstica preliminar, se aplicó el marco conceptual de la ecoforma, la socioforma, el tiempoforma y las formas de gestión, según fue antes explicado, dando lugar a estas caracterizaciones:

### **B.2.1- Desde el punto de vista de la ecoforma**

- **La ciudad marítima**, una ciudad que surge como puerto de exportación de la producción agrícola de Colonia Sarmiento, pero sufre a posteriori el impacto de la actividad petrolera que interfiere y la escinde de la costa marítima, desvirtuando el vínculo con su principal referente paisajístico y recurso natural.

#### **«El Puerto y la ciudad, una sociedad con historia y proyección de futuro...»**

*El Sr. **Presidente de la Agencia Marítima Feijoo SRL Eudaldo Feijoo Rivas**, en su carácter de representante de la Cámara de Servidores Portuarios, afirmó de manera enfática la necesidad de reconvertir el actual Puerto en un sistema potente que integre el desarrollo pesquero, turístico, comercial e industrial, con el objeto de dar respuesta a la futura producción diversificada que se pretende proyectar a escala global. Recordó que toda ciudad marítima se desarrolla asociada a su puerto y que ambas se fortalecen de manera recíproca.*

- **La ciudad petrolera**, una actividad que ocupó muchos espacios aptos para expansión urbana, imponiendo coercitivas pautas de crecimiento como emergentes de su fuerte impacto territorial, que han creado un sobreuso de la costa y un desborde interno que no dialoga con sus formas naturales.

- **La ciudad dispersa**, la convivencia mal avenida entre la urbanidad y la actividad extractiva y la generación de “pseudo ciudad” a partir de la radicación de los campamentos petroleros a requerimientos de esta actividad y no de requerimientos espaciales originados en un fuerte diálogo con sus formas y actividades urbanas.

#### **«Los campamentos petroleros y la decisión de un proyecto de ciudad inclusiva»**

*El Sr. Ministro de la Producción de de la Provincia de Chubut Martín Buzzi, se atrevió a soñar con una ciudad diferente que promueva el desarrollo integral del área central urbana pero incluya también cada uno de los barrios que nacieron como producto de la explotación petrolera. Afirmó que la ciudad debe tener como desafío la proposición de alternativas productivas diversificadas que ayuden a la construcción de una sociedad más equitativa y terminen con el patrón crítico productivo del petróleo y el modo de ocupación que generan en el territorio.*

- **La ciudad “ventosa”**, que lo identifica como fuente de conflicto para el desarrollo de sus actividades.

- **La ciudad que desestima el árido**. La condición dominante del paisaje y clima se percibe como desestimada, desdeñada, prescindida como valor patrimonial.

Es evidente que desde el punto de vista de la ecoforma, existe una fuerte disociación con su escenario natural, producto de su dualidad intrínseca (**“urbe: arraigo” / “explotación: campamento”**). Sin embargo, se deberán considerar especialmente estas dos últimas condiciones, ya que son sin lugar a dudas, conflictos que dificultan la lectura de potencialidades y el sello de una identidad propia para Comodoro en el que es esencial anclar un “modelo territorial propio” que resuelva las externalidades negativas del particular proceso de desarrollo socioeconómico que aún hoy la sustenta, mientras el recurso no renovable aún subsista.

## **«La necesidad de compartir la cultura del paisaje del árido y el viento en la sociedad comodorense»**

*La falta de manifestaciones locales, relacionadas con el valor del árido y el viento como forma del paisaje cultural de la identidad de Comodoro Rivadavia, queda evidenciada cuando verificamos que la ciudad se fue produciendo sobre la base de patrones urbanísticos y arquitectónicos disociados con dicho paisaje.*

**Arq. Ricardo Trovant - Presidente H. Consejo Deliberante, C.R.**

### **B.2.2- Desde el punto de vista de la socioforma:**

- **La sociedad fractal, la dispersión, la exclusión territorial**, una sociedad que se refleja en su expresión espacial.

La ciudad dispersa tiene un fuerte correlato en la sociedad fragmentada entre quienes están vinculados a la actividad petrolera y quienes tienen otros vínculos laborales (por ejemplo, con instituciones públicas o el comercio local), situación que se refleja en las abismales diferencias en las remuneraciones que se perciben entre el ámbito del petróleo (movido por los precios internacionales) y el resto de las actividades (con la depreciación general del salario relativos al mercado nacional); uno más de los hechos que denuncian el alto grado de dificultad de una “eventual conciliación”.

- **La política de vivienda social, que demanda y consume gran cantidad de espacio**, que no llega a asumir condiciones necesarias y suficientes para el desarrollo de microcentralidades, manifestándose como un extenso “continuo” de muy baja densidad, altamente consumidor del escaso suelo urbanizable, sin calidad espacial y sin características de urbanidad, dada la alta concentración de los equipamientos en el área central. En este marco, debe considerarse con alta preocupación que existe una gran demanda actual de viviendas de interés social, que alcanzan las 5.000 unidades (y que requeriría urbanizar unas 250 hectáreas), pero que esa demanda puede duplicarse en el horizonte de 20 años que se propone este Plan (lo que requeriría urbanizar hasta 500 hectáreas), o cambiar notablemente las políticas respectivas, aumentando densidad, ocupando vacíos urbanos, etc.

- **Lógica y sería problemática en el sector transporte y en la accesibilidad a los equipamientos urbanos**, si se tienen en cuenta las dificultades que plantean los emergentes de las características geomorfológicas, para las vinculaciones y fluidez de



los flujos urbanos de esta ciudad dispersa. Hechos que en su conjunto conllevan anomía y alto compromiso identitario de la población de sus barrios.

- **El retiro del Estado**, un pesado remanente recibió la ciudad de Comodoro Rivadavia como consecuencia del proceso de privatización de la empresa estatal, miles de empleados indemnizados en una “monoeconomía” basada en la extracción del petróleo, que los dejaba sin oportunidad de reinserción en el proceso productivo (con una drástica reducción de 5000 puestos de trabajo a 500 aproximadamente según datos de los referentes municipales). Situación de un alto grado de complejidad adicional, si se considera la gran cantidad de prestaciones sociales que la empresa brindaba en su perfil de “cobijo y resguardo” respecto de sus planteles técnicos y obreros<sup>1</sup>.

Esta situación pretendió ser interpretada por el municipio, con la creación de una “Agencia de Desarrollo Local”, que intentó sin demasiado suceso conducir la inversión de los excedentes (producto de las indemnizaciones generalizadas que recibió la ciudad). Entre los motivos se cuentan, la disociación entre los supuestos nuevos inversores, la falta de capacitación en nuevas actividades, las falencias de los propios proyectos de inversión en un mercado altamente deprimido.

- **La multiculturalidad**, históricamente Comodoro nace en 1901, como un puerto, era la salida marítima de la producción agrícola-ganadera de la colonia Sarmiento ubicada a 120 km de distancia. El hallazgo del petróleo (primer descubrimiento en suelo argentino) en 1907 cambia el rumbo de la producción y la ciudad adquiere un gran dinamismo. Entre 1907 y 1930 se construye el modelo operacional de la explotación petrolera estatal. Se construyeron núcleos habitacionales en la cercanía de los lugares de producción, denominados “campamentos petroleros”, se sumaban al generado por YPF los pertenecientes a compañías privadas (Diadema Argentina, Royal Dutch Shell, Km 27, Astra, y Compañía Ferrocarrilera del Petróleo). Es así que en las primeras décadas de vida de la ciudad, arribaron contingentes de inmigrantes europeos de las más diversas procedencias. Políticas posteriores implementadas durante el período

---

<sup>1</sup> A partir del año 1920, el estado Nacional, por medio de YPF, generó políticas sociales tendientes al bienestar de los trabajadores petroleros. Esto generó contraste entre la situación de los trabajadores de los “campamentos petroleros” y el resto de la sociedad, que se tradujeron en conflictos que se trasladaron a la organización institucional de la ciudad. El conflicto fue un estímulo para el establecimiento de nuevas reglas, normas e instituciones, convirtiéndose en un agente de socialización entre ambos grupos. Esta política es reforzada con la realización de importantes obras públicas para la ciudad (como el Mercado Regional y el Frigorífico), que convirtieron a la ciudad en polo de atracción para la actividad petrolera y para la construcción. Esta dinámica continúa pasando por el momento histórico de la provincialización del territorio de Chubut y por el “boom” petrolero entre los años 1958 y 1963 además con diversificación de industrias textiles, plásticas, pesqueras y madereras. El fin de este modelo estatal comenzó a evidenciarse a comienzos de los años 70, con el repliegue de la empresa estatal y la retirada de algunas formas de prestación de servicios. Este quiebre se acentuó en la década del 80, y en la década de los 90 encontró a Comodoro en un proceso de reestructuración de su perfil productivo orientado a la explotación petrolera, aparecen alternativas de desarrollo regional en proyectos como Zona Franca, el Corredor Bioceánico y obras de infraestructura de magnitud como el Puerto y el Acueducto. (Extractado de “Comodoro Rivadavia Ciudad Abierta al Mundo”, IMEP 1997).

del Coronel Mosconi posibilitarán la migración de argentinos fundamentalmente catamarqueños y riojanos para sumarse a la actividad petrolera<sup>2</sup>.

**- La ciudad de los fuertes impactos espaciales, por condicionamientos externos a su propia dinámica.** Después de la segunda guerra mundial el Estado Argentino se asegura la protección de la explotación petrolera y crea en 1944 la Gobernación Militar con capital en Comodoro Rivadavia. En esta etapa se realizaron importantes proyectos de obras públicas. Más tarde en el año 1958 y por efectos de la Ley de Promoción Industrial, la ciudad se vio desbordada por efectos del crecimiento no planificado, quizá poco capitalizado desde los niveles locales de gobierno ante la presión de los intereses nacionales sobre los recursos propios de Comodoro, que agudizan la magnitud de los impactos de toda ciudad industrial.

**- La vivacidad de la población.**

\* la conciencia de la potencia económica de los recursos propios, en alto contraste con el bajo valor agregado local, y el bajo retorno de los excedentes de la actividad;

\* la presencia influyente de importantes instituciones culturales;

\* el vigor del paisaje con la presencia de una oportunidad de comunicación de ultramar;

\* el desborde de las instituciones del gobierno, en el intento de asegurar la distribución más equitativa del ingreso.

---

<sup>2</sup> En Comodoro Rivadavia se ha conformado la "Federación de Comunidades Extranjeras", en un proceso iniciado en 1989, y que ha logrado integrar las voluntades de los representantes de las siguientes colectividades:

1. Asociación Alemana «Deutscher Verein» de Comodoro Rivadavia;
2. Asociación Croata «HRVATSKI DOM»;
3. Asociación Búlgara de Comodoro Rivadavia «KIRIL Y METODII»
4. Asociación Brasileña de Comodoro Rivadavia
5. Asociación Cultural Argentino-Árabe - ACARA
6. Asociación Helénica San Nicolás «La más Austral del Mundo»
7. Asociación Italiana de Socorros Mutuos
8. Asociación Portuguesa de Beneficencia y Socorros Mutuos de Comodoro Rivadavia
9. Asociación Euskal Echea de Socorros Mutuos
10. Asociación Polonesa DOM POLSKI
11. Asociación de la Colectividad Sudafricana del Chubut
12. Asociación Civil de Residentes Bolivianos,
13. Casa de Andalucía
14. Asociación Nás Domov de Checos y Eslovacos
15. Colectividad de Estados Independientes Ex - Soviéticos
16. Asociación Irlando-Escocesa
17. Asociación Civil Centro de Residentes Chilenos
18. Centro de Residentes Paraguayos

\* sumado al aporte de una conciencia social e ideológica multicultural aportado por las distintas colectividades inmigrantes, han contribuido evidentemente a la consolidación de una comunidad con un carácter despierto, perspicaz y con elevadas aspiraciones.

Si se consideran los escasos avances ya referidos luego del arduo proceso que significó el Plan Estratégico, cabe concluir, que este rasgo identitario, encuentra limitaciones no sólo operativas e instrumentales para la concreción de las deseabilidades; para lo cual es una componente importante la debilidad en logro de los acuerdos básicos necesarios para el sostenimiento requerido por todo proceso transdisciplinario e intersectorial.

### **«La oportunidad de liderazgo regional en el mundo global»**

*El Sr. Secretario de Hidrocarburos de la Provincia de Chubut Sergio Bohe, presentó a Comodoro Rivadavia en el marco de una visión global y política como una ciudad estratégica para el desarrollo regional. Sustentó tal afirmación en la potencialidad del conocimiento tecnológico derivado de la producción de petróleo, con énfasis especial en la variable “metal-mecánica” y en la oportunidad de formación de un polo del conocimiento articulador de las necesidades tecnológicas de los sistemas de producción de los países petroleros de Latinoamérica.*

### **B.2.3- Desde el punto de vista del tiempo-forma**

#### **- La desconfianza en el futuro (por la presión de los “lobbys” petroleros)**

Los precios del petróleo sufren fuertes vaivenes internacionales, que se trasladan inmediatamente a la producción local. Los momentos de baja rentabilidad generan fuertes crisis económicas y financieras y desalientan las inversiones. Por lo tanto un planeamiento de mediano y largo plazo es una práctica cultural escasa en la región y requiere de un proceso de diversificación productiva para ir hacia una cultura de la previsión a lo largo del tiempo.

#### **- Una historia de necesidad de concertación continua, casi “inacabable”**

La misma cultura cortoplacista de la actividad petrolera lleva a la realización de negocios rápidos y previsiones de corto plazo, lo cual exige un proceso de concertaciones continuas y permanentes.

### **«La coincidencia en acuerdos concertados por todos los sectores ciudadanos»**

*El Sr. Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Producción, Guillermo Schneider, junto a integrantes de su Comisión Directiva manifestaron su preocupación por el deterioro ambiental de la ciudad, lo que motivó a esa organización a trabajar en la constitución de una multisectorial en temas de salud – seguridad e infraestructura urbana, sin perder de vista la oportunidad que se presenta para Comodoro para ser puerta de entrada del Golfo San Jorge y capitalizar las alternativas que se presentan desde la producción energética, de la pesca como del turismo cultural y científico.*

#### **- La discontinuidad en las políticas**

Las políticas de Estado suelen también desconocer el mediano y largo plazo y quedar atrapadas en el cortoplacismo electoralista, lo cual se suma al cortoplacismo e inestabilidad de la producción petrolera.

#### **- El cortoplacismo de la “sociedad campamento”**

Como consecuencia de las prácticas tecnológicas y culturales de la producción petrolera y su formato de “campamento”, también la sociedad se ha adecuado a ese cortoplacismo. Son mayoría los que llegan a Comodoro con perspectiva de volver lo antes posible a su terruño natal y ello dificulta las políticas habitacionales, de organización social, de desarrollo cultura, etc.

### **B.2.4- Desde el punto de vista de la forma de gestión**

#### **- Burocratización de la gestión del Plan Estratégico**

La escasa cultura de la planificación para el mediano y largo plazo, ha llevado a una crisis de aplicación al Plan Estratégico recientemente realizado, que si bien llegó a formalizarse como una oficina específica de gobierno, en la práctica está acotada a los ritmos de la gestión pública.

#### **- La Ingerencia del Estado Nacional**

Habiendo sido Comodoro esencialmente un gran campamento de la empresa pública YPF, recibió importantes acciones subsidiadas de infraestructura, social y de servicios, y también el abandono casi total de otras políticas de desarrollo urbano y cultural, como correspondía a una ciudad de este porte, pero que no resultaban importantes desde la explotación petrolera.

Aunque quizás el principal daño en este sentido fue causado por la creación de una cultura en los pobladores altamente dependiente de la mono explotación productiva y el empleo estatal.

#### **- Política petrolera y concesiones**

Los criterios antes expuestos sufrieron un verdadero crack con la instalación de la política de privatización de la explotación petrolera a partir de 1990. La privatización masiva de las actividades de YPF realizada en aquellos años dio término a la vida de campamentos y el subsidio recibido hasta entonces y pasó a modalidades mucho más agresivas de gerenciamiento y empleo, que fueron cambiando por completo la cultura del hábitat y las relaciones sociales. Nuevas formas de gestión han ido tomando el lugar de las antiguas, pero el proceso de re-culturalización no ha encontrado aún un camino cierto.

#### **- La gestión pública**

En una ciudad de explotación minera estatal, el Estado provincial estuvo siempre alejado y algo ausente. Hace pocas décadas que se ha iniciado el fortalecimiento de la cultura pública municipal, y con ella del planeamiento de la ciudad. Existe poca conciencia popular de la importancia y la fuerza del planeamiento.

#### **- Fiscalización**

Como consecuencia del criterio anterior, resultó claro que existe poca cultura de la fiscalización de la cosa pública, y menos si ésta se refiere al planeamiento urbano y ambiental, por lo tanto es difícil para los ciudadanos concebir algún tipo de plan que pueda llegar a su éxito apoyándose en una adecuada fiscalización de su aplicación.

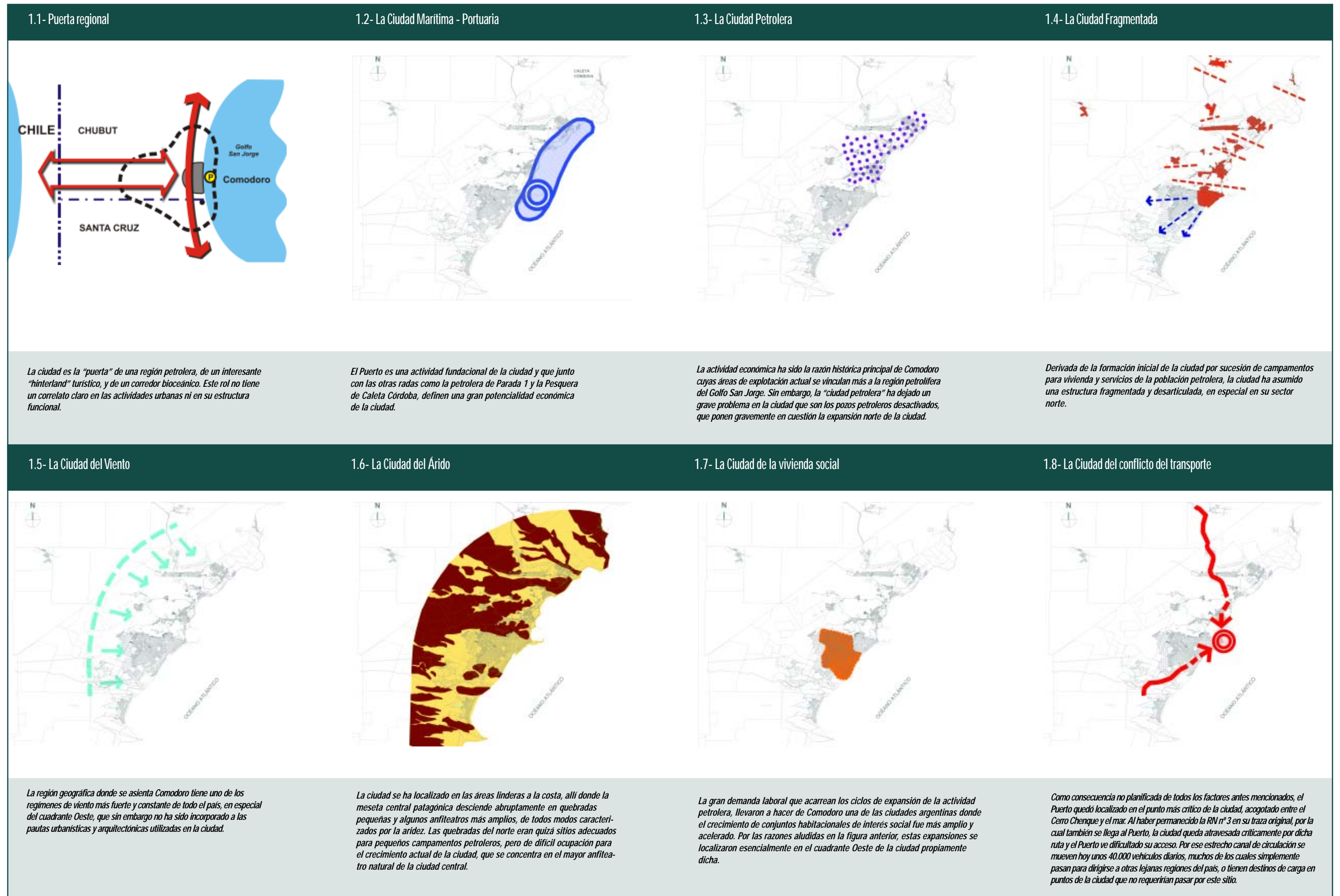
### **«El deseo de diseñar un nuevo Modelo de Desarrollo Sustentable para la ciudad»**

*El Gerente General de la Zona Franca del Puerto, Cdor. Eduardo Alzani, reconoció el avance de la ciudad sobre el puerto que obligaría a la necesidad de una transformación futura del mismo como parte integral de un sistema de movilidad en crisis. Producto de ello, definió al área que administra como un "híbrido" con un bajo flujo de materia productiva, debido al uso casi exclusivo del recurso petróleo y a la carencia de diversidad de alternativas de productos comercializados; identificando la necesidad de un proyecto de reconversión productiva para la ciudad, que sea capaz de compatibilizar los actores económicos con las necesidades de la ciudad: diálogo con el mar, certeza económica, articulación social.*

### **B.2.5- Mapa Cognitivo (Fig 1)**

Las cuatro miradas perceptivas aplicadas, la ecoforma, la socioforma, el tiempo forma y la forma de gestión, tienen un correlato espacial en la forma (en cada caso) de un pequeño mapa cognitivo que resume las percepciones anotadas.

Figura 1: Mapa cognitivo



### **B.3- PREMISAS PARA COMODORO**

Las premisas teóricas de la sustentabilidad urbana son un riquísimo material de trabajo, que lógicamente, deben adaptarse a la ciudad de que se trate. En este caso, el diagnóstico perceptivo antes expuesto orientó el ajuste de las premisas para el caso específico de Comodoro.





SOCIOFORMA SUSTENTABLE

Premisas	Descripción	Palabras claves	
<p><b>SUSTENTABILIDAD DE LA ARTICULACIÓN SOCIAL</b></p>	<p>La necesidad de entender a la ciudad como un sistema de articulación social multifocal, capaz de potenciar las relaciones humanas y la desconcentración de usos y funciones, potenciando relaciones de urbanidad, en lugar de la dispersión urbana y la fragmentación barrial actual.</p>	<p><i>Morfogénesis del Sitio – Riesgo – Matriz del Lugar</i></p>	<p>Los flujos sociales y de la Información</p> 
<p><b>SUSTENTABILIDAD EN LAS OPORTUNIDADES ECONÓMICAS Y EL EMPLEO</b></p>	<p>La utopía de presentar a Comodoro Rivadavia como Centro Regional proyectado al mundo global como Incubadora de Empresas del conocimiento en la producción de tecnologías apropiadas para el ambiente; y también una alternativa turística marítima de carácter científico.</p>	<p><i>Consumo Domiciliario del Agua / Consumo para Riego Residencial Reciclaje de uso del Agua / Disponibilidad para Riego Productivo / Cultura sin Verde.</i></p>	<p>La city de Comodoro</p> 
<p><b>SUSTENTABILIDAD CULTURAL</b></p>	<p>La manera de potenciar la estructura social-cultural de la ciudad en todas sus escalas, capaz de fortalecer las relaciones humanas, valorizar el patrimonio físico-cultural como promover atractores referentes de la identidad local de ser patagónicos marítimos.</p>	<p><i>Percepción de la Identidad – Constructo Cultural</i></p>	<p>Festivales populares</p> 
<p><b>SUSTENTABILIDAD DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO</b></p>	<p>La determinación de promover multicentralidades complementarias que fortalezca una trama vincular de barrios integrados, evitando la congestión de las áreas más críticas.</p>	<p><i>Desierto – Viento - Frío</i></p>	<p>La red de infraestructura</p> 
<p><b>SUSTENTABILIDAD DE LOS ESPACIOS ABIERTOS Y LA URBANIDAD</b></p>	<p>La intención de diseñar los espacios abiertos del hábitat de Comodoro Rivadavia como atractores de articulación socio-espacial y moderadores de las presiones climáticas en la escala barrial consolidada; entendida como el lugar de intercambio y participación social de carácter multifocal.</p>	<p><i>Dependencia - Costos</i></p>	<p>El paseo costanero</p> 



# CAPÍTULO C

## LA IMPORTANCIA DEL TRABAJO PARTICIPATIVO

## **C.1- LA MODALIDAD DEL GRUPO DE TRABAJO AMPLIADO**

Desde las primeras reuniones de trabajo del equipo de FLACAM en Comodoro Rivadavia, se inició la organización del Grupo de Trabajo Ampliado (GTA), en primer lugar convocando a representantes de la Secretaría de Planeamiento Municipal y otras áreas del Ejecutivo, y luego convocando a un núcleo más amplio de representantes de entidades y líderes comunitarios.

### **¿De qué se trata esta modalidad?**

Se concibe la participación como un método de trabajo esencial para brindar la más genuina información al trabajo técnico, pero esencialmente para dar dos contribuciones de alto valor:

- Legitimidad inicial a la formulación del Plan.
- Gobernanza en el mediano y largo plazo, mediante el control social de la aplicación del Plan.

Ahora bien, ¿Qué modalidad puede tomar esa participación para que se obtengan los fines deseados?:

- Que se trate de genuinos representantes de la sociedad, tanto del sector público como del privado, del sector académico y el sector productivo, de las organizaciones de base y de los centros profesionales.
- Que el número de representantes permita un trabajo bien articulado y profundo, en lugar de discusiones asamblearias y retóricas.
- Que ese número permita que cada actor convocado pase a ser un verdadero coautor del Plan, pasando de sus iniciativas superficiales a la modelación de las mismas.
- Que ese grupo quede bien capacitado, para que luego actúe en el monitoreo de la aplicación del Plan, y sea parte de las formas de gestión que al efecto se construyan.

Estos criterios fueron muy bien recibidos en Comodoro Rivadavia y la lista de co-autores (participantes reales en el Grupo de Trabajo Ampliado) lo demuestra.

Para facilitar la tarea del Grupo de Trabajo Ampliado se produjeron cartillas de convocatoria de los talleres, conteniendo el enfoque, las premisas y la forma de trabajo. Y también se fue informando al grueso de la comunidad mediante noticias periódicas y actas conclusivas de cada taller.

## C.2- EL PROCESO METODOLÓGICO

El proceso participativo fue articulado con el paradigma de sustentabilidad aplicado. En la figura 2 se describe el paso de las invariantes o principios generales de sustentabilidad urbana y su ajuste para Comodoro según el proceso proyectual participativo, figurado como una helicoide, pues se trata de un proceso de ajuste en el tiempo y abierto a las inclusiones necesarias.

En la figura 3 la helicoide se nutre de sus pasos sucesivos, donde los avances participativos son luego revisados y ajustados por el equipo técnico responsable del trabajo.

En la misma figura 3, se menciona los siguientes momentos participativos:

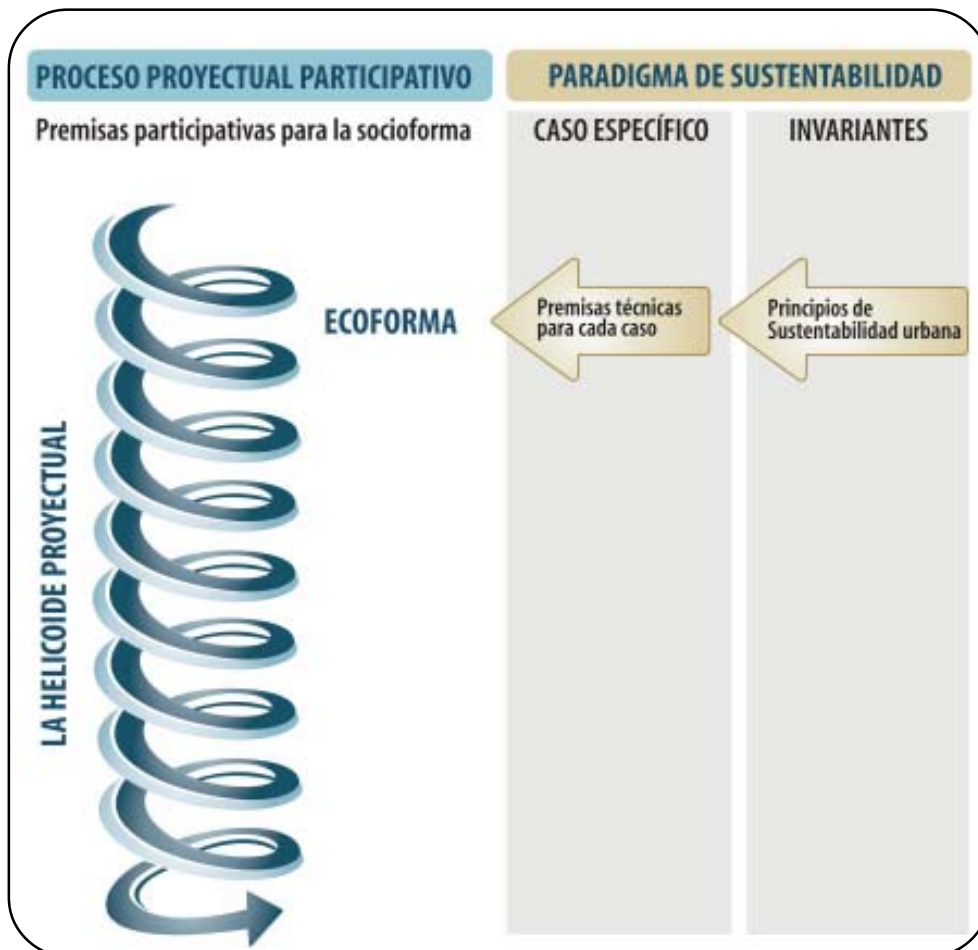
- El diagnóstico de conflictos y potencialidades.
- La identificación de los conflictos principales o decisivos.
- La identificación de potencialidades principales, o temas generadores para las soluciones buscadas.
- La propuesta preliminar de modelo de actuación en términos de ideas fuerzas, programas y proyectos.
- El modelo espacial preliminar con la manifestación en el territorio de los programas y proyectos que comportan ese tipo de manifestación.
- Definiciones sobre tiempo forma, identificando prioridades de inversión según corto, mediano y largo plazo.
- Definiciones sobre las formas de gestión del Plan, considerando el sector público en sus niveles local, provincial y nacional, así como el sector privado en sus distintas manifestaciones.

Estos 2 momentos (premisas y elaboración proyectual) se tornan más eficaces, porque se trata en cada paso de “acuerdos” o pactos que van legitimando el proceso.

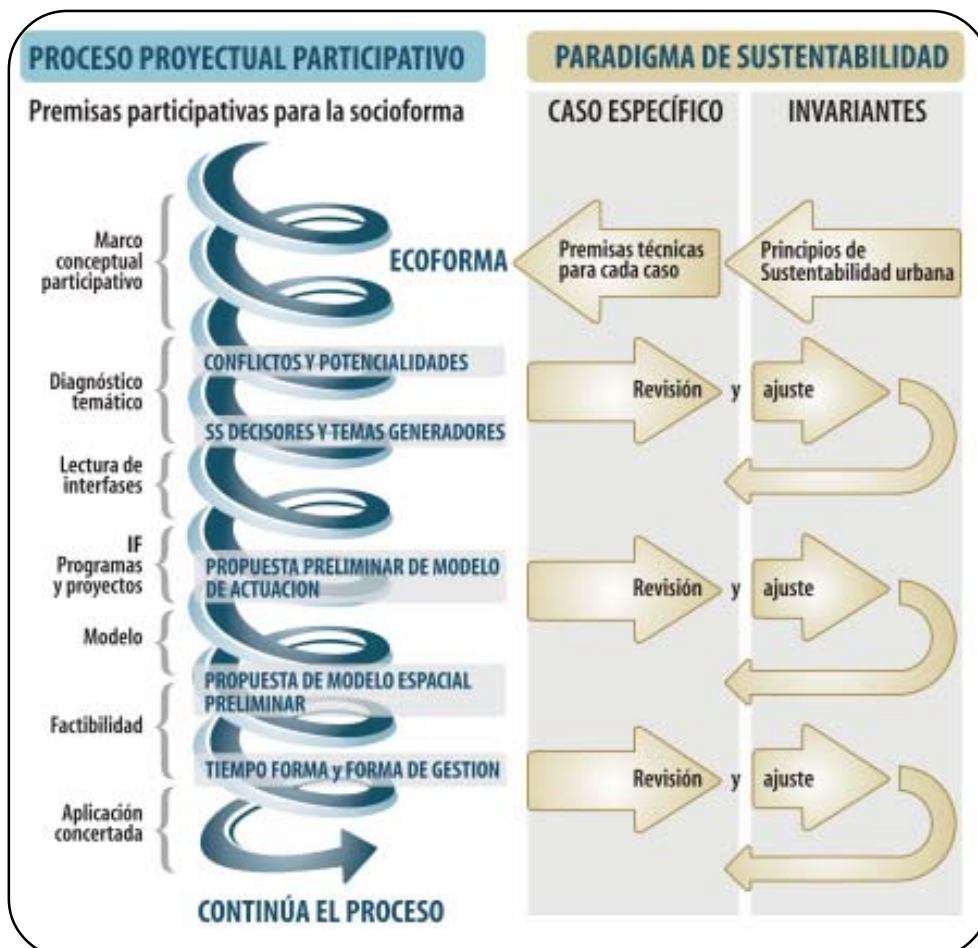
Por último, la figura 4 traduce esos criterios en el concreto flujo metodológico del Plan.

Otro aspecto a destacar es la preparación que se llevó al primer taller sobre los aspectos claves para la definición de conflictos y potencialidades, seleccionado como las variables y/o indicadores necesarios para diagnosticar el estado de las distintas premisas de sustentabilidad, tanto de la ecoforma como de la socioforma (cuadro 1).

El gran abanico de cuestiones tratadas refleja la importancia de la problemática.

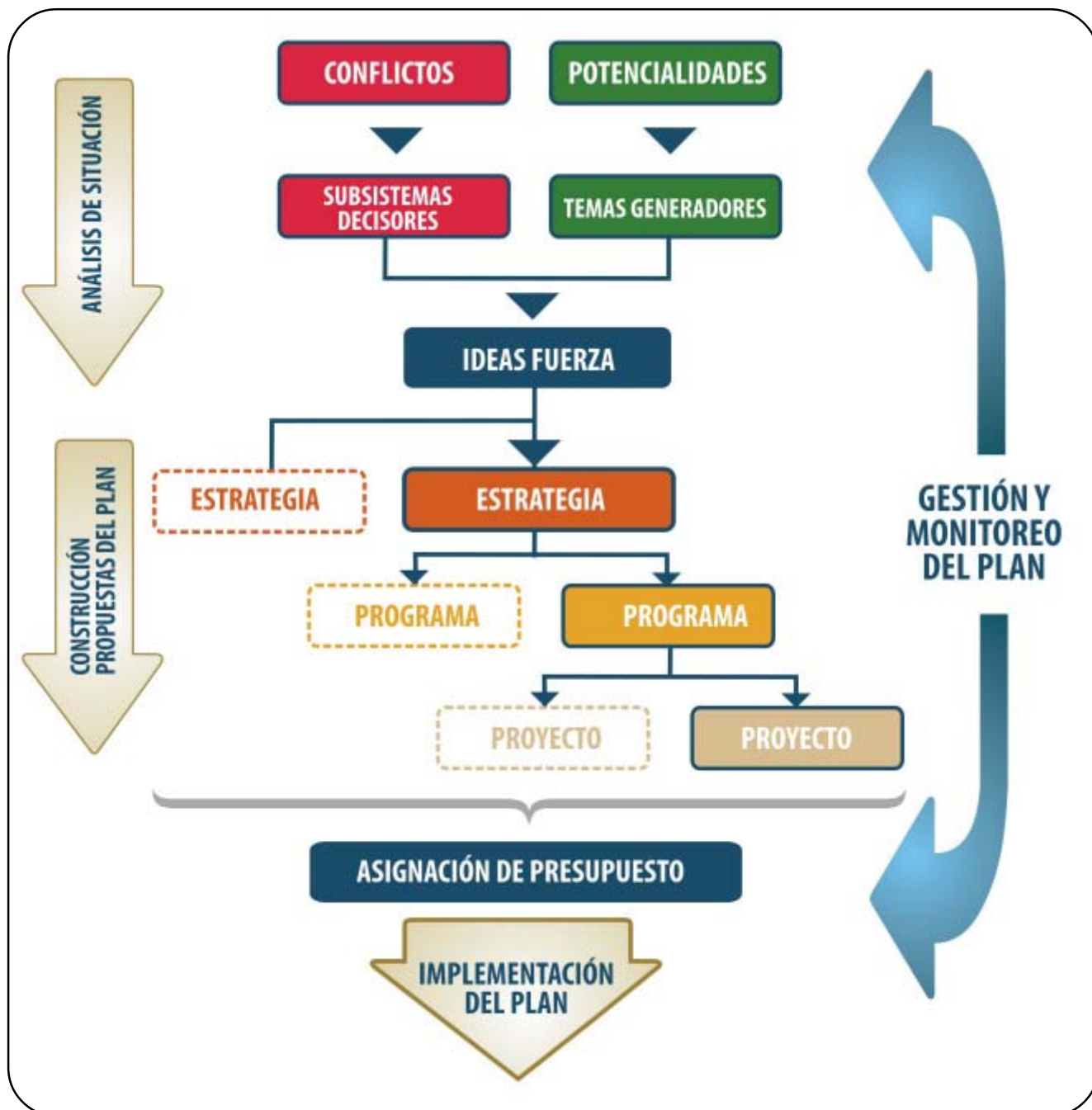


**Figura 2:** Principios de sustentabilidad urbana



**Figura 3:** Avances del proceso participativo y sus ajustes.

Figura 4: Flujo metodológico del Plan



**Cuadro 1:** Premisas y aspectos claves para el diagnóstico

**Aspectos claves para la definición de conflictos y potencialidades**

<b>ECOFORMA SUSTENTABLE</b>	<b>SUSTENTABILIDAD GEOLÓGICA</b>	<p>Grado de aptitud del suelo (áreas de arcillas expansivas).                      Límites por relieve (cota limitante + 200 msnm).                      Límites de inutilización de suelo por perforaciones abandonadas y estrategias de recuperación.                      Áreas de erosión marina.                      Ubicación y tratamiento de los cañadones .</p>
	<b>SUSTENTABILIDAD HIDROLÓGICA</b>	<p>Fuentes y tipos de aprovisionamiento de agua.                      Áreas con riego.                      Técnicas de riego.                      Relación costo-beneficio en relación con la actividad productiva.</p>
	<b>SUSTENTABILIDAD PAISAJÍSTICA</b>	<p>Definición de interfases naturales.                      Definir subunidades de paisaje: subáreas de la costa / Subáreas urbanas en su relación con el paisaje.                      Subáreas naturales.                      Definir tipos de vínculo con la interfase costera.                      Existencia de conflictos paisajísticos por molinos eólicos.</p>
	<b>SUSTENTABILIDAD CLIMÁTICA</b>	<p>Definir vientos dominantes y áreas de mayor exposición.                      Grado de influencia marina.                      Zonas de polvo en suspensión.                      Oportunidad de uso de los espacios abiertos.                      Relevamiento de situaciones urbanas de interés a potenciar.</p>
	<b>SUSTENTABILIDAD ALIMENTARIA</b>	<p>Red de Ingreso de alimentos. Costos comparativos.                      Análisis de experiencias de producción primaria.                      Existencia de oportunidades de establecer ciclos de producción y comercialización sustentable involucrando otras regiones patagónicas.                      Previsión de utilización de efluentes para riego.</p>
	<b>SUSTENTABILIDAD SANITARIA</b>	<p>Áreas servidas de agua y cloacas.                      Áreas con Proyectos de expansión de redes (cooperativa de servicios).                      Proyecto de construcción de planta de tratamiento cloacal.                      Avances en la Planta de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos.                      Horno Pirofítico.                      Traslado del actual vertedero sobre la costa.                      Contaminación del aire, suelo, aguas sup. y subter. por actividad minera.                      Análisis de calidad de aguas subterráneas (acuíferos: El Trébol, Manantiales Behr, La Corona) y superficiales.                      Existencia de fuentes de aprovisionamiento de agua alternativas a las actuales.                      Evaluación de impacto ambiental para recuperación del predio del basural.                      Problemática de la cadena de impactos ambientales por la pesca con red.                      Gran cantidad de basurales clandestinos.</p>
	<b>SUSTENTABILIDAD ENERGÉTICA</b>	<p>Expectativas de la producción petrolera.                      Análisis de oportunidades de aprovechamiento de energía eólica, gasífera y mareomotriz (amplitud de marea).                      Porcentaje que representa su uso actualmente.                      Expectativas reales de ejecutar proyectos de inversión eólica.                      Existencia de tierras aptas para colocación de molinos.</p>



## Aspectos claves para la definición de conflictos y potencialidades

### SOCIOFORMA SUSTENTABLE

<p>SUSTENTABILIDAD DE LA ARTICULACIÓN SOCIAL</p>	<p>Verificación del peso de las centralidades.  Identificación de barrios con dinámica urbana: nexo centro límite borde-complementario (completamiento urbano, área central, vacíos urbanos).  Nivel de accesibilidad y conectividad (flujo de movilidad y vínculos: transporte) de los barrios (mejoramiento caminos).  Identificación de I.F de encuentro (peatonalización).  Grado de confort en el hábitat barrial (identidad): Caleta Córdova.  Articulación con ciudades regionales (liderazgo regional).  Atractores – Expulsores.</p>
<p>SUSTENTABILIDAD EN LAS OPORTUNIDADES ECONÓMICAS Y EL EMPLEO</p>	<p>La condición del Puerto (repavimentación Puerto y rutas costeras).  Pavimentación Corredor B.O.  Transformación en ciudad marítima (como influye en el hábitat y el problema de la Ruta como IF borde negativa – traslado Ruta y Camino Alternativa O): Ciudad con Vocación y Competitiva (traslado de empresas fuera de la ciudad).  El flujo de la movilidad (transporte).  El mar como alternativa turística científica: Centro Biología Marina.  Incubadora Empresas Tecnologías Apropriadas p/ Amb. – Molino Viento.  Articulación con ciudades regionales (liderazgo regional).</p>
<p>SUSTENTABILIDAD CULTURAL</p>	<p>Flujo de Información Social.  Atractores de la identidad (el patrimonio urbano cultural y natural -el Puerto, Centros Culturales, Comercial o de Recreación y Deporte- Ámbito de la Educación).  Expulsores de la Identidad (fragmentación de barrios -Ruta Corredor- aislamiento de conectividad).  Creación de un Producto Genérico marca de la ciudad (capital del petróleo -energías limpias -colectividades -centro pesquero -ciudad de eventos -ciudad del viento -cabecera de corredor B.O).  Promoción Ferias Turísticas Centro de Convenciones.</p>
<p>SUSTENTABILIDAD DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO</p>	<p>Nivel y grado de equipamientos y servicios en los barrios (serv. básicos, transporte, salud, educación, comercio, administrativo, etc.).  Áreas congestionadas y las carentes a niveles, administrativo. Sanitario, productivo.  Complementariedad entre los barrios (confort – conectividad usos).  Sedes de descentralización Administrativa (problema de traslado).  Proy. Desarrollo Turístico (Servicio Hotelero).  Boureau de Convenciones. Centro de Convenciones, eventos científicos, feria turística).</p>

### **C.3- TALLERES REALIZADOS Y SUS REPERCUSIONES**

Para la concreta participación buscada, se realizaron 5 talleres, uno preparatorio y 4 de trabajo.

El preparatorio, como ya se describió, llegó a formar el GTA y a definir las premisas.

Los restantes 4 talleres permitieron definir participativamente:

- Los conflictos y potencialidades.
- Las ideas fuerzas, programas y proyectos.
- El modelo espacial preliminar.
- Y las prioridades de inversión, así como las formas preferidas de gestión.

Sus resultados serán objeto de descripción en los apartados D a G de esta publicación. Sin embargo, es muy interesante destacar aquí la excelente producción que se obtuvo en dichos talleres, gracias a la activa participación del GTA con un número de entre 30 a 50 participantes permanentes y de alta representatividad, y la forma en que la prensa escrita, oral y televisiva registró estos avances, que fueron ampliamente divulgados y en forma muy proactiva.

# Presentan las propuestas para el Modelo de Ocupación Territorial

FOTOS R. ARTURO

Empezó ayer el tercer taller destinado a la elaboración de un Modelo de Ocupación Territorial en instalaciones del Austral Hotel. La actividad se extenderá hasta el viernes y tiene por objetivo central presentar las conclusiones de los talleres previos con la interpretación del arquitecto Rubén Pesci, presidente de la Fundación Latinoamericana de Ciencias Ambientales.

tendrá el proyecto para consultarlo luego de más de un año de trabajo.

## Del diagnóstico a las propuestas

Pesci comentó que con este taller "pasamos del diagnóstico a las propuestas". Su tarea consistió en "darle sustento técnico a las cosas que se fueron diciendo en los talleres".

La presentación de la primera jornada hizo énfasis en la reconstrucción de una ciudad, desde el conocimiento y el aprovechamiento de "lo que algunos ven como factores negativos".

Entre otras cosas, se habló de la diversidad no sólo productiva sino cultural y científica para "agregar un horizonte de posibilidades de largo plazo, además de la importantísima actividad petrolera", dijo el arquitecto.

De la misma manera, comentó que se busca lograr "una alta calidad de vida, lo que supone un reordenamiento urbanístico y am-



Taller. Los participantes son referentes políticos y de la comunidad, participan junto a equipos técnicos que elaboraron los primeros ejes y lineamientos durante 2006.

"bastante utópico", pero confía en que Comodoro Rivadavia podrá imitar los ejemplos

de otras ciudades del exterior e incluso argentinas -dónde paso a Rosario como

ejemplo- que lograron ese consenso más allá de quién esté al frente de Gobierno.

Las participantes son referentes políticos y de la comunidad junto a equipos técnicos que elaboraron los primeros ejes y lineamientos durante 2006. Luego, se prevé la materialización de los patrones urbanísticos acordados para elaborar un modelo que deberá contar con el consenso social y político.

El presidente provisional del Consejo, Ricardo Trevant, está en los próximos meses el cuerpo legislativo

## Continuidad necesaria

El trabajo supone una puesta en común de ideas fuerza que luego "se deberán introducir en una concertación entre Nación, Provincia y Municipio para llevar adelante el Modelo, con continuidad no de aquí a octubre sino a veinte años", subrayó Pesci.

Por supuesto, admitió que por momentos esta suena

Reordenar el tránsito automovilístico y revalorizar el sector costero local fueron algunos de las ideas que se elevaron dentro del plan de propuestas de planificación de la ciudad que se trabajó desde el Consejo Federal de Inversión (CFI). Los ejes de los proyectos serán transformados posteriormente en un proyecto de ordenanza y a partir de allí se buscará financiamiento para las obras.

ENTRE LAS INICIATIVAS PARA PROYECTAR LA CIUDAD DEL FUTURO, SE RECOMIENDA EMPLEARLO MÁS QUE EN LA ACTUALIDAD

## El camino Roque González como punto estratégico



Ayer se presentaron los primeros resultados del estudio urbanístico efectuado sobre la ciudad.

Ayer se dio por concluida la primera etapa del estudio que se realiza para

El estudio se realizó teniendo como base tres patrones clásicos de la ciudad: por un

que ver con el asentamiento, los edificios, la horizontalidad y el tiempo del desarrollo.

rón entre comercio, industria, recreación y turismo, una ciudad que multiplica sus oportu-

na por atrás y no por delante. Nunca recomendaré que se tome más en cuenta el camino de circunvalación (por el Roque González), lo que creemos que también va a cambiar la vida entre de Comodoro. En la política sería muy fácil porque el camino ya está hecho y cuando se termine la obra, hay que desarrollar arrendadas que lleguen a ella. Con eso todo se convertiría en una sucesión de pines que prevalece luego a cualquier sector de la ciudad distribuyendo el tránsito. Es la más lógica y sensata para lo que hace falta muy poco trabajo".

Desde el punto de vista del responsable del presente, añadió que son los barrios que hoy tal vez están desarticulados,

que pensar a 20 años. No hay una solución y lo digo desde ya porque si que es utópico, pero no hay otro modo. Tampoco hay transformación de una ciudad sin inversiones", indicó.

El taller de ayer estuvo coordinado por el presidente del Consejo Deliberante, Ricardo Trevant. "El desafío es pasar de la ciudad-campesino a una de un modelo integrador con alta sostenibilidad ambiental y con un proceso de integración económica y social que nos dé una alta calidad de vida", apuntó.

El día que fue el tercer taller que se realizó con el mismo objetivo. Participaron representantes de organismos oficiales e instituciones de la ciudad. "El modelo de ciudad que estamos viene

4 - Viernes 13 de abril de 2007

INFORMACION GENERAL

Crónica

Culmina hoy la Jornada Modelo de Desarrollo Urbano Territorial y Sustentable

## El IV Taller discutirá los proyectos prioritarios y su forma de inversión

El intendente Raúl Simoncini inauguró ayer en el hotel Austral el "IV Taller, Modelo de Desarrollo Urbano Territorial, Sustentable de Comodoro

Rivadavia, la ciudad se automodela para proyectarse al futuro", con el apoyo financiero del Consejo Federal de Inversiones.

de inaugurar la jornada y advirtió que "una ciudad a desarrollarse y tendiente hacia el futuro hay que hacerla y para ello debemos tener un pacto político, hay que acordar para que esto sea una política de Estado, porque los hombres se van y las gestiones siguen porque este no es un problema de un partido sino que debe ser un problema de Estado".

## miento

Uno de los coordinadores Rubén Pesci destacó que "fue muy importante el último taller, por ahí quedaron plasmadas las grandes líneas y en función de eso, ahora traemos el documento casi listo para ser aprobado por el Taller y discutir dos aspectos fundamentales".

Al respecto señaló que "hay



Mirando hacia el futuro. El intendente inauguró ayer el "IV Taller, Modelo de Desarrollo Urbano Territorial, Sustentable de Comodoro Rivadavia, la ciudad se automodela para proyectarse al futuro".

FOTOS R. ARTURO

PARA LA ULTIMA JORNADA ESTA PREVISTO APLICAR EL METODO FODA A DISTINTOS MODELOS DE GESTION

# Se realiza el cuarto taller del "modelo de ocupación territorial"

**H**oy en el Hotel Austral culminará la segunda y última jornada de trabajo del Plan Participativo para determinar el «modelo de ocupación territorial» de Comodoro Rivadavia, actividad organizada por el municipio, el Concejo Deliberante, el Gobierno provincial y el Consejo Federal de Inversiones.

La apertura de las jornadas estuvo ayer a cargo del intendente Raúl Simoncini y del presidente del Concejo Deliberante, Ricardo Trovati, quienes dieron su opinión en cuanto a los proyectos urbanísticos que aplica o tiene pensado poner en marcha el Estado municipal.

Las exposiciones de ayer se realizaron en las instalaciones del salón Patagonia del Hotel Austral y contaron con la presencia



Ayer se realizó el último taller del plan participativo para determinar un modelo de ocupación territorial.

canzados a través de los análisis e iniciativas propuestas a partir del taller y les deseó a los participantes que «sigan con la misma potencia, la misma fuerza y el mismo optimismo que Ricardo (Trovati) siempre le pone».

Por otra parte el arquitecto de la entidad latinoamericana de medio ambiente, Rubén Pesci puntualizó que en la jornada «se aprobará el documento elaborado por el taller y se discutirán todas estas iniciativas de desarrollo que tienen que ver con una reconversión de muchas actividades como turísticas, culturales y recreativas, las cuales favorecen nuevas oportunidades de empleos».

También se refirió a una «reorganización de la ciudad» donde uno de los puntos centrales propuestos está vinculado con

el camino Roque González.

Pesci señaló que en esa instancia también se abordará cómo se gestionan y en qué consisten los modelos de gestión territorial más modernos que se desarrollaron en nuestro país así como en otras provincias de la Argentina y países de Latinoamérica.

Además de las palabras de Pesci, ayer se habló del modelo territorial acordado, de los criterios para la priorización de proyectos de inversión y las experiencias de otros modelos de gestión.

En tanto para hoy de 14:30 a 19:30 está prevista la realización de un taller participativo donde se aplicará el método FODA a distintos modelos de gestión del plan y de los proyectos de inversión.

## MODELO TERRITORIAL

# Mejores ingresos para una ciudad pensada a futuro

Tiempo de conclusiones en el plan participativo para determinar el "Modelo de Ocupación territorial".



EL ENCUENTRO SE EFECTÚA EN LAS INSTALACIONES DEL HOTEL AUSTRAL

**E**l cierre de las jornadas de elaboración de un modelo territorial para la ciudad se efectúa en las instalaciones del Salón Patagonia del Hotel Austral con la presencia de representantes de diversas áreas del Municipio, empresas petroleras que operan en la zona, además de autori-

los análisis e iniciativas propuestas a partir del taller.

El arquitecto de la entidad latinoamericana de Medio Ambiente, Rubén Pesci, anticipó que en esta instancia se analizarán los modelos de gestión, las prioridades y, especialmente, los métodos de financiamiento.

Un hecho particularmente destacado fueron las actas de conclusión, que se acordaron entre todos los participantes y que rubricaron positivamente los alcances aprobados.

Como se observará, la primera aprueba los rasgos fundamentales del modelo espacial propuesto, y la segunda, las prioridades de inversión y las formas de gestión acordadas. En su conjunto, las actas testimonian los acuerdos fundamentales del Plan.

En los apartados E, F y G se hará una descripción pormenorizada de estos contenidos.

## **Acta Acuerdo I**

*Acuerdos Urbanísticos Prioritarios de la Comunidad representada*

*Encuadrar el Modelo de Desarrollo Urbano Territorial de la ciudad en los principios urbanísticos de sustentabilidad urbana y las premisas de su aplicación, respecto de la Eco y Socioforma.*

*Convalidar el diagnóstico urbano de la situación actual mediante el aporte de los actores locales.*

*Convalidar la propuesta general de actuación realizada en términos de Ideas fuerza, Programas y Proyectos que definen a Comodoro Rivadavia como:*

*Ciudad del Conocimiento,*

*Ciudad Multipolar,*

*Ciudad del Árido, el viento y el Mar,*

*Ciudad de los Flujos Cíclicos y*

*Ciudad de Remediación Ambiental.*

*Convalidar los patrones espaciales propuestos en el taller tanto para la escala del ejido como para el área central:*

*Escala del Éjido:*

*Ciudad del Conocimiento: centro de negocios con visión urbana multifocal localizada en el Frente Costero, nuevo Parque de Actividades del Cordón Forestal, Parque Eólico y Centro de las Energías.*

*Estructura de Movilidad: la proposición de un by pass a la Ruta n° 3 con sistema de peines que vincule los centros y subcentros urbanos y los grandes equipamientos de escala regional.*

*Mejora del aprovechamiento del agua: creación de consenso para la instrumentación de un Plan Director del Uso Sustentable del Agua domiciliaria y de riego.*

*Escala del Área Central:*

*Patrón de Movilidad: sobre el eje del este, el desarrollo de la franja costera fortaleciendo la interacción de la ciudad con el mar, a través de atractores y focalidades entre norte y sur.*

*Sobre el eje oeste, la proposición del camino Roque Gonzalez como corredor de acceso a la ciudad mediante el sistema de peines.*

*Cordón Forestal: sobre zona alta, se proponen atractores deportivos de alto rendimiento y tecnología del árido.*

*Sobre zona media, el desarrollo de actividades turísticas y de esparcimiento.*

*Sobre zona baja, el impulso de tierras para la promoción de residencias de alta calidad.*

*Paisaje: aprovechar la oportunidad del nuevo sistema de acceso a la ciudad por el oeste para fortalecer la interacción de la misma con el árido y el mar, generando una nueva escenografía de ese paisaje cultural.*

*Sistema de Recurso Hídrico: sobre el oeste, el fortalecimiento de un sistema de captación de efluentes de los nuevos emplazamientos urbanos, con destino al riego del futuro Parque Central de Actividades.*

*Sobre la costa, el tratamiento de esos efluentes urbanos para riego del frente costero y zona de influencias.*

*Comodoro Rivadavia, 8 de marzo de 2007.*

## **Acta Acuerdo II**

*Acuerdos Básicos Emergentes de la Comunidad representada.*

***Avanzar con el proceso de formulación del Plan de Desarrollo (modelos urbanos y de actuación propuestos), según lo definido en el Acta Preliminar I.***

***Priorización de los programas y proyectos resultantes, según su grado de pertinencia con el modelo, con su grado de factibilidad de gestión institucional – técnica y demanda de inversión:***

*Estrategia de la Ciudad del Conocimiento: se priorizó el Programa del Centro Patagónico del Eco-Diseño.*

*Estrategia de la Ciudad del Árido, el Viento y el Mar: se priorizaron todos los proyectos pertinentes con el modelo propuesto.*

***Proposición de un Modelo de Gestión del Plan para transformar la ciudad:***

*De la implementación: jerarquización de los órganos consultivos, deliberativos y ejecutivos.*

*De la ejecución: creación de una organización civil mixta que contenga la Ciudad del Conocimiento y la Ciudad del Árido, con la alternativa de intervención de un órgano ejecutivo jerarquizado.*

***Reafirmación de la metodología para la construcción colectiva de las ideas que permitan que la comunidad destinataria del proyecto adhiera y comprenda el mismo como parte de la búsqueda del bien común y del desarrollo.***

*Comodoro Rivadavia, 13 de abril de 2007.*



---

# CAPÍTULO D

---

**DEL DIAGNÓSTICO A LAS IDEAS FUERZA,  
POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS**

## D.1- DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

### De los conflictos a los temas generadores

La implementación del proceso metodológico participativo al que se hizo referencia en el Apartado C de esta publicación, articulado con los principios de sustentabilidad urbana, constituyó el sustento que permitió compartir las aspiraciones sociales de los actores locales, provocando un sentido de pertenencia y de apropiación del proyecto.

En el marco descripto es que se determinaron los campos de actuación referidos a la “Ecoforma” -*estética del paisaje*-, y a la “Socioforma” -*ética de la ciudad*-, como así también fueron identificadas las premisas conceptuales -*deseabilidad futura*-. Conceptos ya descriptos en el Apartado B) “Del Enfoque del Proyecto”.

Así como fue importante definir el enfoque conceptual de sustentabilidad urbana, se consideró necesario rescatar los principales ejes acordados en el proceso del Plan Estratégico Municipal (1997-2002) que se encuentran contenidos en proyectar a Comodoro como una ciudad con vocación de desarrollo y liderazgo regional.

De este modo, se comenzó a transitar el camino del proceso proyectual orientado en la identificación de un diagnóstico socio-ambiental y espacial de la ciudad, con la finalidad de definir su “modelo territorial” como expresión tangible de su sociedad.

A partir de esta definición detallada sobre los aspectos de sustentabilidad urbana para Comodoro Rivadavia, es que se desarrolló el proceso participativo llegando a conclusiones muy importantes en lo que se refiere a la identificación de las bases del diagnóstico socio-ambiental de la ciudad.

La actividad participativa orientada a la construcción de consensos sirvió para definir la primera aproximación al diagnóstico acorde al nivel perceptivo técnico e institucional.

A partir del trabajo de **taller** en términos de aportes realizado en los dos grupos, se identificaron **conflictos y potencialidades** de la ciudad vinculados con la forma social y natural de la ciudad (cuadros 2 y 3):



Organización de los talleres

**TALLER 1: Proceso a seguir y obtención de resultados**

GRUPO 1: ECOFORMA - GRUPO 2: SOCIOFORMA

> **Listado de Conflictos**

> **Listado de Potencialidades**

> **Subsistema Decisor: desde los conflictos**

> **Tema Generador: desde las potencialidades**

> **Ideas Fuerzas, Programas y Proyectos**

**Cuadro 2:** Identificación de conflictos y potencialidades

## **ECOFORMA SUSTENTABLE**

### **Identificación de Conflictos**

1. La superposición de la actividad petrolera con el asentamiento urbano
2. Modificación de interfases costeras, las laderas y extracción de áridos para la incorrecta ocupación humana
3. Alto consumo de agua en relación a los estándares internacionales y al costo del aprovisionamiento inadecuado (domiciliario, riego) y disponibilidad del agua - uso irracional. Alta salinización.
4. Falta de identidad y pertenencia con el paisaje
5. Inadecuada respuesta urbana y arquitectónica al factor viento
6. Insustentabilidad en el sistema de tratamiento cloacal por falta de disposición final adecuada (sectores parcialmente tratados y otros sin tratamiento, así como los industriales).
7. Inadecuada disposición de residuos sólidos
8. Aprovechamiento parcial del potencial energético renovable
9. Desperdicio de energía por inadecuadas formas del hábitat

### **Identificación de Potencialidades**

1. Reparación histórica del pasivo ambiental, de la explotación de las áreas petroleras aledañas a la ciudad en función de seleccionar sectores de interés urbano

2. Disponibilidad de tierras de uso potencial urbano y con aptitud de sustentabilidad (pública y privada)
3. Oportunidad de diseñar un nuevo proyecto de ciudad respetando las condiciones geomorfológicas y climáticas
4. Técnicas disponibles para eficientizar el uso del agua incluyendo formas sustentables de gestión alternativa
5. La valoración del paisaje y el clima como atractivo turístico
6. Existencia de iniciativas y mercados para emprendimientos alimentarios
7. Existencia de tecnologías y sistemas alternativos para completar los ciclos de tratamiento de los residuos
8. Amplia receptividad juvenil para programas de educación y monitoreo ambiental
9. Comodoro como centro de producción de tecnologías energéticas sustentables

## **SOCIOFORMA SUSTENTABLE**

### **Identificación de conflictos**

1. Crisis de patrón de uso y ocupación del territorio (abandono de campamentos a patrón ciudad)
2. Deficiente articulación social del área central por desajustes de oferta y demanda, no complementadas con centralidades barriales
3. Baja diversidad productiva por falta de cultura de alternancias que conviva con el petróleo
4. Falta de políticas y de conciencia del valor de uso del Corredor Bioceánico como oportunidad de generación de recursos
5. Crisis de identidad producida por el impacto migratorio ocasionado por la monoproducción del petróleo
6. Patrón de transitoriedad que manifiesta una falta de interés común a la población
7. Exclusión por falta de conectividad física y de relaciones grupales que producen fragmentación social
8. Falta de acceso socialmente equitativo de los servicios y equipamientos vinculada con la cultura del petróleo
9. Falta de espacios abiertos protegidos, originados por carencia de respuestas técnicas adaptadas al clima
10. Negación a la cultura del desierto como valor estético de belleza.

## Identificación de Potencialidades

1. Democratización social de la ciudad provocada por el fin del feudo de empresas petroleras
2. Ciudad cosmopolita con liderazgo regional
3. Aprovechamiento del conocimiento de la tecnología del petróleo aplicada a las energías alternativas
4. La oportunidad regional del turismo diversificado en servicios y patrimonio natural y cultural
5. La identidad desde la multiculturalidad, el patrimonio histórico y natural y los atractores generadores de conocimientos
6. Disponibilidad de equipamiento a gran escala de características diversificada
7. Coyuntura económica favorable para la resolución de espacios abiertos
8. El mar como generador de recursos diversos
9. Abastecimiento de servicios básicos en toda la escala intermedia
10. Disponibilidad de áreas para equipamiento en escala intermedia (zona costera y zona oeste y norte).

Luego, la información clasificada fue trabajada en matrices utilizadas para el trabajo participativo de percepción analógica, donde se interactuó la información obtenida con la finalidad de definir dos variables claves. Es importante destacar que la verificación de valor analógico a que se hace referencia fue posible a partir del uso de una herramienta metodológica como son las matrices:

Se trata de estructuras de doble entrada que permiten interactuar a la información incorporada y además poder clasificarla y categorizarla. Se diferencian de otras matrices participativas de tono más clásico como el FODA, justamente por su valor de interrelación e interacción dinámica entre los datos trabajados desde la inducción que permite la percepción analógica; o sea capitalizando el valor de la experiencia y la comparación entre casos, cuyos resultados se detallan a continuación.

### Matriz tipo

		CONFLICTOS											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
POTENCIALIDADES	1	0										0	0.00
	2		0									0	0.00
	3			0								0	0.00
	4				0							0	0.00
	5					0						0	0.00
	6						0					0	0.00
	7							0				0	0.00
	8								0			0	0.00
	9									0		0	0.00
	10										0	0	0.00
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Este trabajo permitió la identificación de los principales **conflictos alteradores de la ciudad y potencialidades capaces de generar las posibles soluciones**, según el siguiente detalle:

**Cuadro 3:** Priorización de conflictos y potencialidades

### **ECOFORMA**

**Principales conflictos alterantes:**

- 1- *Falta de identidad y pertenencia con el paisaje*
- 2- *Superposición de la actividad petrolera con el asentamiento urbano*
- 3- *Inadecuada respuesta urbana y arquitectónica al factor viento.*

**Principales potencialidades ponderantes:**

- 1- *Comodoro como Centro de Producción de Tecnologías energéticas sustentables.*
- 2- *Oportunidad de diseñar un nuevo proyecto de ciudad respetando las condiciones geomorfológicas y climáticas.*
- 3- *Técnicas disponibles para efficientizar el uso del agua incluyendo formas sustentables de gestión alternativa.*
- 4- *Valoración del paisaje y el clima como atractivo turístico.*

### **SOCIOFORMA**

**Principales conflictos alterantes:**

- 1- *Crisis del Patrón de uso y ocupación del territorio (del campamento a la ciudad)*
- 2- *Falta de espacios abiertos protegidos, originados por carencias de respuestas técnicas adaptadas al clima.*
- 3- *Crisis de identidad producida por el impacto migratorio ocasionado por la monoproducción del petróleo.*
- 4- *Exclusión por falta de conectividad física y de relaciones grupales que producen fragmentación social.*

**Principales potencialidades ponderantes**

- 1- *El mar como generador de recursos diversos.*
- 2- *La oportunidad regional de turismo diversificado en servicios y patrimonio natural y cultural.*
- 3- *Disponibilidad de equipamiento a gran escala de características diversificadas.*

#### *4- Aprovechamiento del conocimiento de la tecnología del petróleo aplicada a las energías alternativas.*

Lo manifestado permite reconocer cuales son las cuestiones más importantes a resolver y a partir de que estructuras potenciadoras se podrán diseñar las directrices para la elaboración de un nuevo Modelo de Desarrollo Urbano Territorial Sustentable para Comodoro Rivadavia.

Es importante destacar cómo las temáticas se vinculan en los dos grupos, encontrando coincidencias fuertes en la identificación de las bases del diagnóstico; a pesar de haberse abordado desde diferentes miradas, conforme al enfoque teórico conceptual de la ecoforma y la socioforma.

En tal sentido, se pueden resaltar conceptos unificadores en lo evaluado, tanto en los conflictos como en las potencialidades, que permitirán, la identificación de los **Subsistemas Decisores** y la definición de los **Temas Generadores**.

#### **ECOFORMA**

- El **Subsistema Decisor** a resolver es la falta de identidad y pertenencia con el paisaje, evidenciado en la superposición entre la actividad petrolera con el asentamiento urbano.

Esos conflictos actúan debilitando la oportunidad potencial para diseñar un nuevo proyecto de ciudad que respete las condiciones geomorfológicas y climáticas del paisaje.

- El **Tema Generador** de las soluciones será la oportunidad de diseñar un nuevo proyecto de ciudad que respete las características de su ambiente natural; potenciando a Comodoro como un Centro de producción de Tecnologías energéticas Sustentables.

Desde la estrategia expresada se pretenderá construir una identidad y pertenencia con el paisaje y con una nueva forma de producción y economía más sustentable en el medio y largo plazo.

#### **SOCIOFORMA**

- El **Subsistema Decisor** a resolver es la crisis de identidad del patrón de uso y ocupación del territorio (del campamento a la ciudad), manifiesta en la exclusión por falta de conectividad física y social.

Lo identificado afecta principalmente al mar como generador de recursos y a la oportunidad regional del turismo diversificado como a la ciudad cosmopolita.

- El **Tema Generador** responde a considerar al mar como generador de recursos diversos en conjunción con la posibilidad de turismo diversificado (disponibilidad de equipamiento diverso a gran escala) y el aprovechamiento del conocimiento de la tecnología del petróleo aplicada a las diferentes cadenas productivas.

Se intentará encontrar un nuevo patrón alternativo en el uso y ocupación territorial que sea capaz de modelar nuevos espacios protegidos de articulación social.

#### **D.1.1- La verificación del diagnóstico en las interfases urbano-territoriales**

Continuando con la modalidad participativa del diagnóstico, se realizó un ejercicio de verificación de interfases tanto para la ECOFORMA como para la SOCIOFORMA, construyendo mapas de carácter colectivo que integraron los saberes de todos los asistentes, desde un punto de vista operativo y conducente a la síntesis integral (ver cap. B).

Se hace necesario aclarar que las interfases pueden ser de carácter:

- **activo**, cuando es manifiesto el flujo de información, materia y/o energía que pasa por ellas, como es el caso de las interfases sociales;

- **pasivo**, cuando dichos flujos no se evidencian o se encuentran en estado de pasividad, como es el ejemplo de las interfases naturales.

También se pueden categorizar dependiendo del valor con que interactúan en el entorno, ya sean de manera **positiva** o **negativa**.

Se aplicó este concepto para cada uno de los campos: Ecoforma y Socioforma, y se pudo obtener un diagnóstico aplicado muy revelador:

#### **Interfases en la ECOFORMA (gráfico 1)**

Las interfases de carácter físicas fueron identificadas conforme a las condicionantes naturales de la ciudad, posibles de intervenir en las cuestiones vinculadas con la identidad del paisaje cultural.

El paisaje cultural de Comodoro Rivadavia es muy específico, casi con factores únicos tanto en lo natural como en lo social: se está en presencia del árido y el mar, con una ocupación urbano-territorial muy condicionada con la explotación del petróleo,

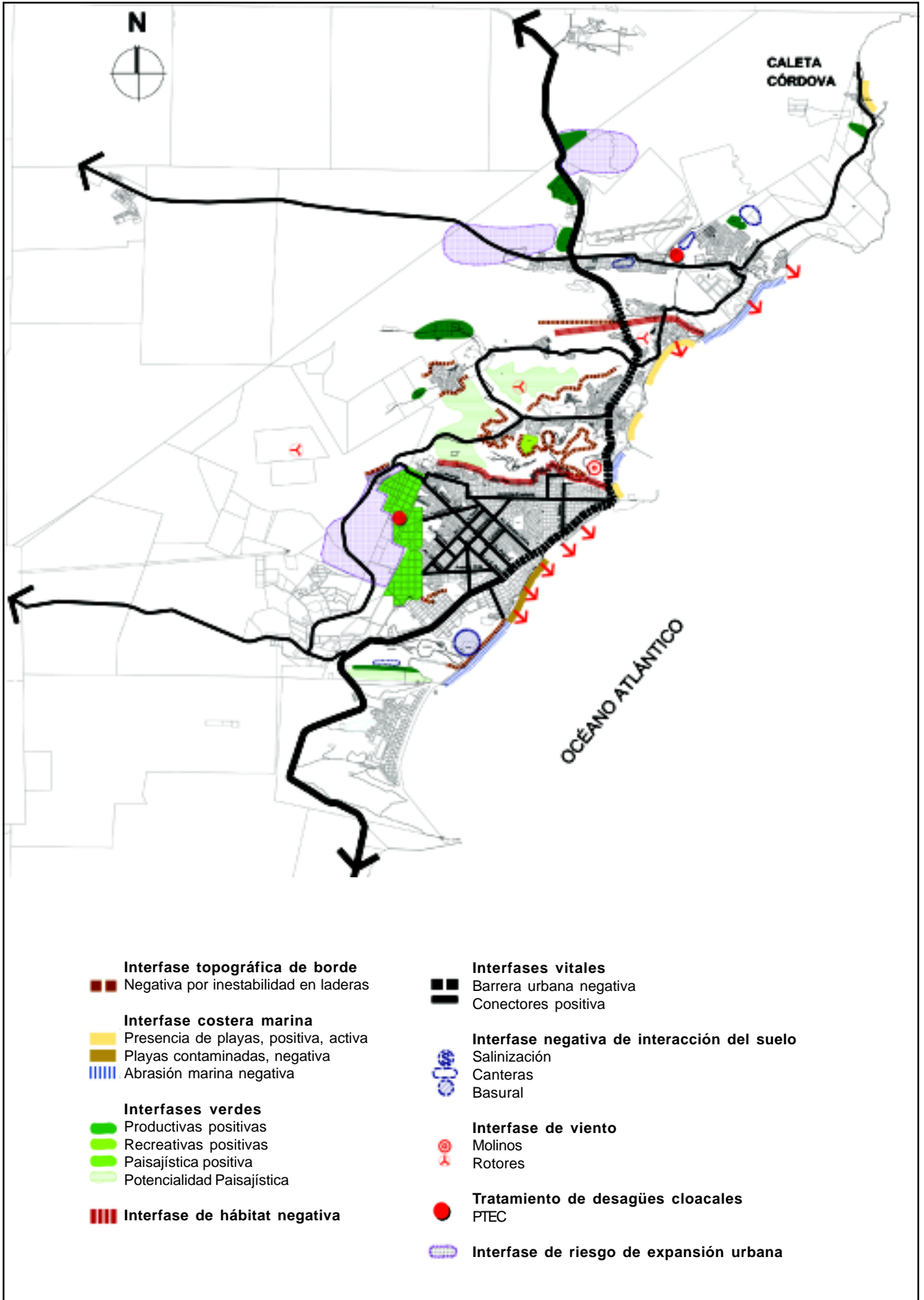
manifestada en un tipo de ocupación que se torna insustentable en relación a su ecoforma.

*Conforme a lo manifestado se destacan las siguientes interfases:*

- Interfase Topográfica de Borde*
- Interfase Costera Marina*
- Interfase de Hábitat Negativa*
- Interfase Negativa de Alteración del Suelo*
- Interfase de Viento*
- Interfase de Riesgo de Expansión Urbana*

En varios casos se identifican interfases físicas de valor negativo, ya que inciden perturbando al territorio, como lo es un hábitat disociado con el árido y el viento o la negación de la cultura del desierto y del mar; cuestiones que no favorecen a la construcción de un paisaje cultural asociado.

Gráfico 1: Interfases en la Ecoforma





## **Interfases en la SOCIOFORMA** (gráfico 2)

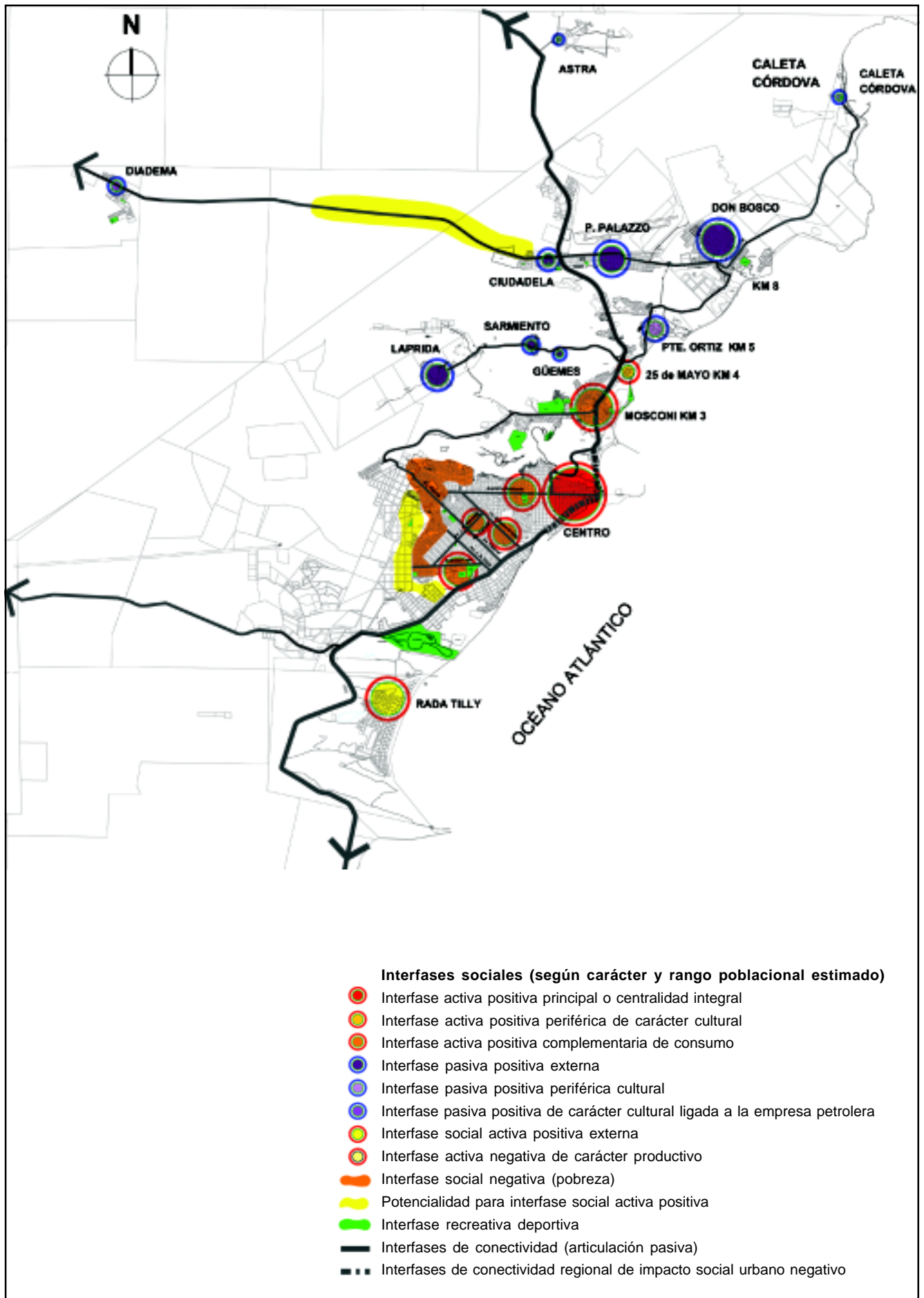
Las interfases de carácter social fueron identificadas según las características de las **centralidades** que se constituyen en cada uno de los barrios de la ciudad.

Es de recordar que Comodoro Rivadavia tiene una conformación urbano territorial de centralidades producto del uso y ocupación vinculada con la explotación del petróleo, lo que generó un patrón ocupacional denominado de “campamento” y luego otro de tipo urbano más compacto denominado de “ciudad”.

- *Interfase Positiva Principal o Centralidad Integral*
- *Interfase Activa Positiva Periférica de carácter Cultural*
- *Interfase Activa Positiva Complementaria de Consumo*
- *Interfase Pasiva Positiva de carácter Cultural ligada a la Empresa Petrolera*
- *Interfase Activa Negativa de carácter productivo*
- *Interfase Social Negativa (pobreza)*
- *Interfases de Conectividad (articulación activa)*
- *Interfase de Conectividad Regional de Impacto Social Urbano Negativo*

En grandes rasgos se pudo reconocer un territorio conformado por centralidades diversas, producto del sistema de campamento que convive con el patrón de ciudad donde se identifica la centralidad urbana de la ciudad. Lo manifestado se evidencia cuando se verifica la interconectividad existente entre las centralidades dispersas que terminan de conformar un paisaje cultural coincidente con las características definidas en las interfases naturales.

Gráfico 2: Interfases en la Socioforma

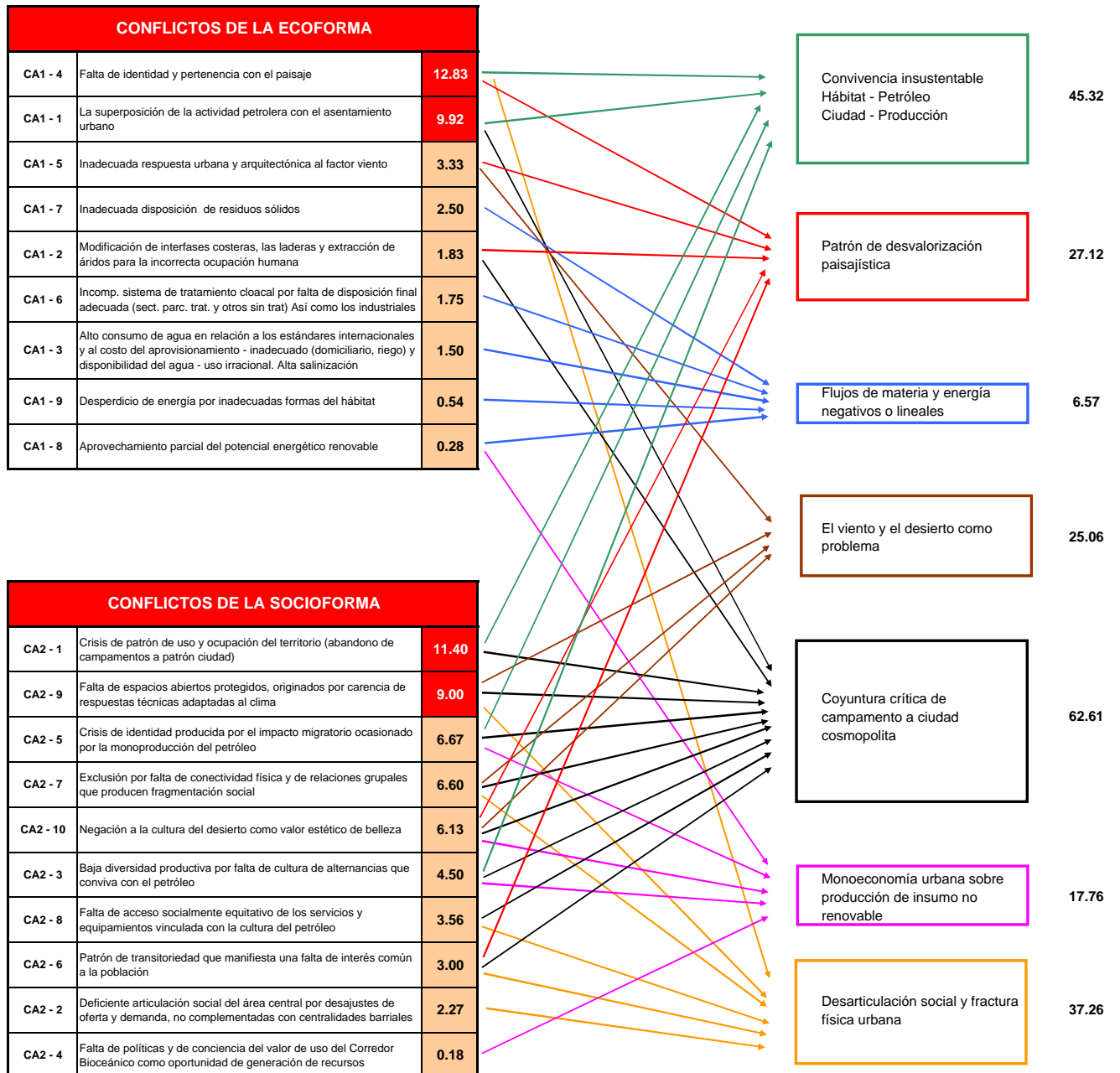


### **D.1.2- Del proceso participativo del diagnóstico socio ambiental al primer ajuste de gabinete**

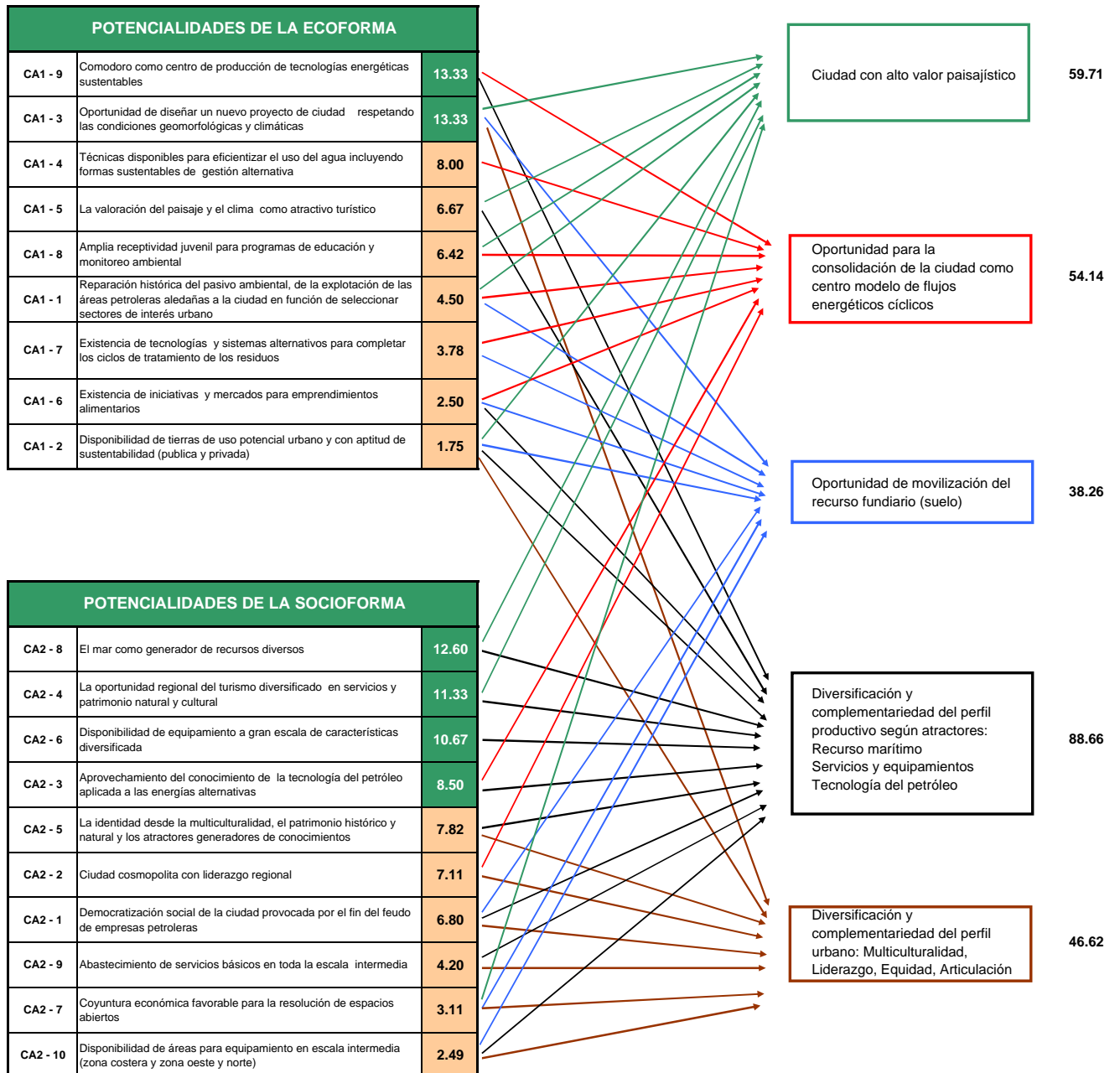
Después de haber llegado a contundentes conclusiones de carácter socio ambiental, construidas con la participación activa de todos los referentes locales, en el marco del enfoque metodológico de Flacam basado en construir una representación de la realidad en términos de percepción analógica y de interfases; se realizó el primer ajuste en gabinete, de carácter más técnico y detallado.

En ese sentido, se presentan los gráficos de unificación de grupos de conflictos y potencialidades, según criterios de conformación de conjuntos más sistémicos y sistemáticos (ver cuadro 4), donde la sumatoria de valores marca la relevancia de cada conjunto.

**CUADRO 4.1: CONJUNTOS PRIORITARIOS DE CONFLICTOS (BASE DE LOS SUBSISTEMAS DECISORES)**



**CUADRO 4.2: CONJUNTOS PRIORITARIOS DE POTENCIALIDADES (BASE DE LOS TEMAS GENERADORES)**



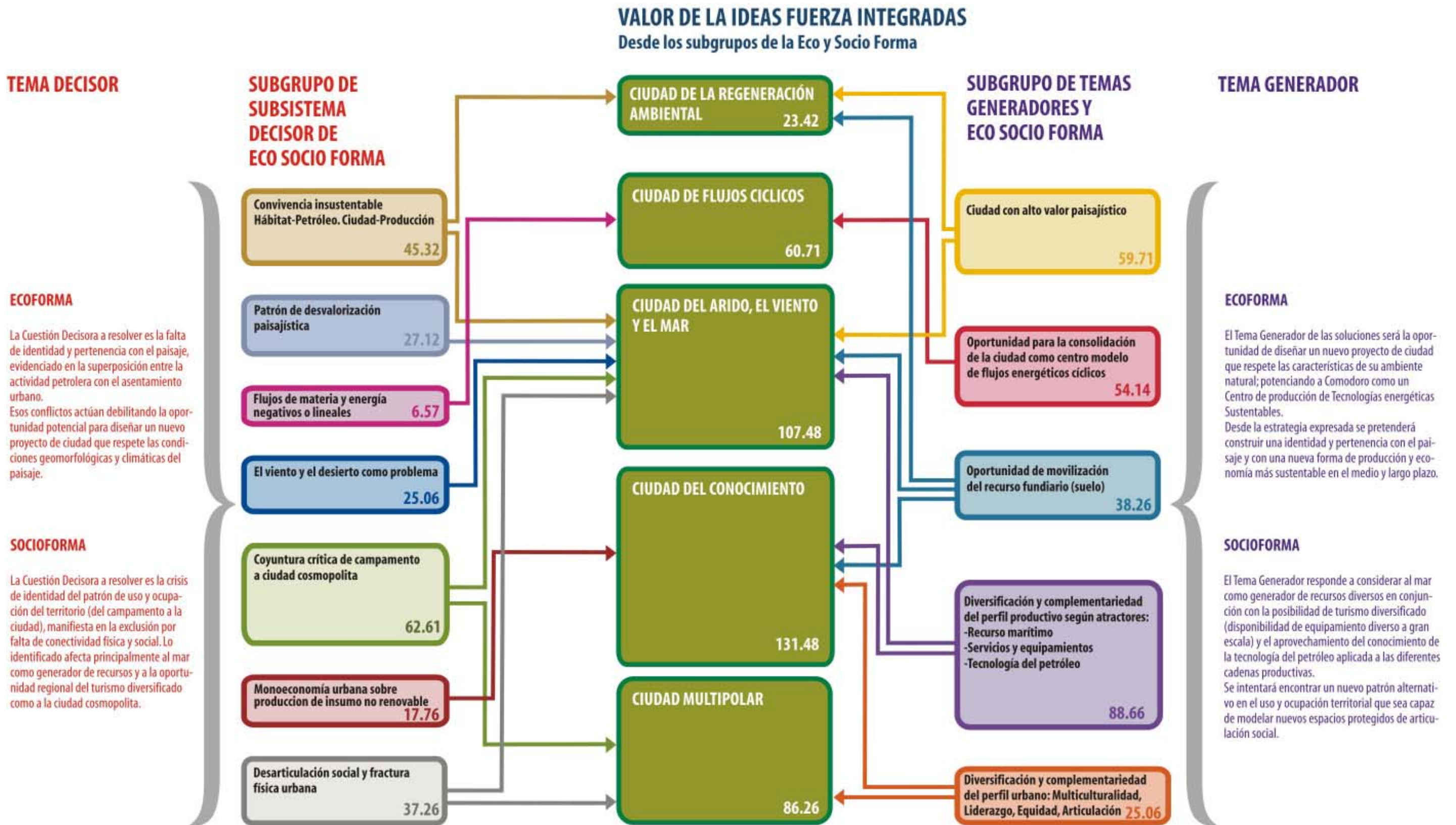
## D.2- IDEAS FUERZA, POLÍTICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS

A partir del escenario diagnosticado, se llega al momento más creativo del proceso participativo, para posibilitar la construcción del modelo de actuación integral para la ciudad, según el itinerario fijado:

- *De los Conflictos a los Subsistemas Decisores*
- *De las Potencialidades a los Temas Generadores*
- *De los Temas Generadores a las Ideas Fuerza*
- *De las Ideas Fuerza a los Programas y Proyectos*

Dicho proceso permitió identificar **cinco ideas fuerzas**, concebidas como los ejes estratégicos para la definición de los programas y proyectos, capaces de generar el cambio para solucionar los principales conflictos y encauzar las potencialidades detectadas (cuadro 5). Obsérvese la valoración alcanzada para cada Idea Fuerza, según el puntaje asignado en los talleres:

Cuadro 5: Del taller a la reorganización por Ideas Fuerza



Esas Ideas Fuerza fueron trabajadas en Taller para reconocer mejor su contenido e identificar las Políticas, Programas y Proyectos capaces de llevarlas a la realidad.

***¿Qué fue lo esencial de esa tarea?***

*a- Reclasificar las Idea Fuerza incluyendo la consideración de las áreas de gestion en que se pueden llevar adelante*

*b- Incorporar una Idea fuerza de tipo de gestión, incluyendo la participación del sector privado (y una real descentralización funcional y económica) y darle continuidad como política de estado, (tema este que estuvo frecuentemente demandado en los talleres, y que luego se verificó en el taller de gestión, (ver capítulo G) para hacer posible semejantes desafíos*

*c- Convertir las ideas fuerza en políticas y estrategias, en el tono necesario para una instrumentación fáctica en el marco de las políticas públicas.*

*d- Colocar los programas y proyectos detectados participativamente en esta nueva estructuración, de manera de lograr una organización final mas sistémica y sistemática.*

Como ya se ha referido, el proceso a través del cual se llega a la identificación y ponderación de conflictos, potencialidades, subsistemas decisores y temas generadores fue de fuerte contenido técnico interdisciplinario local y alcanza su momento más álgido y creativo con la formulación de las Ideas Fuerza. Pero evidentemente el proceso no concluye allí. Uno de los desafíos esenciales del proceso de planificación, es la capacidad del Plan para transformarse en una “Política Pública”. Es decir, requiere atravesar con éxito el proceso por el cual una determinada cuestión es “tematizada” y “construída” como “problema integral” -en este caso el desarrollo del territorio y la ciudad de Comodoro Rivadavia- y así, el grado de desarrollo alcanzado por dicho “problema integral”, hace que adquiera la suficiente “entidad” para constituirse en un “problema público” o de estado público, (ver repercusiones en la prensa local).

Otro hecho fundamental que, evidentemente depende de la destreza en la “construcción” del problema, es la capacidad del Plan para ser asumido por la “Agenda de Gobierno”. Lo cual además de depender de la decisión política se vincula al grado de flexibilidad de las acciones y a la consideración de los requerimientos de gestión y



plan de priorización de inversiones (ver capítulos F y G), como demandas del propio Plan en sí mismo y como forma de articular con las actuaciones que los niveles municipales tienen previstas, conforme a las necesidades de previsión presupuestaria.

En este sentido, el conjunto de decisiones a tomar acerca de cada temática se han entendido como *“Política Pública”* y los instrumentos para lograrlo se concibieron como las *“Estrategias”* a implementar, estructuradas en *“Programas”* y *“Proyectos”*, cuya aplicación se recomienda acorde a los horizontes temporales previstos en F).

El cuadro 6 da cuenta de ese proceso, y en la planilla 1 se presenta el elenco completo, según su reorganización final.

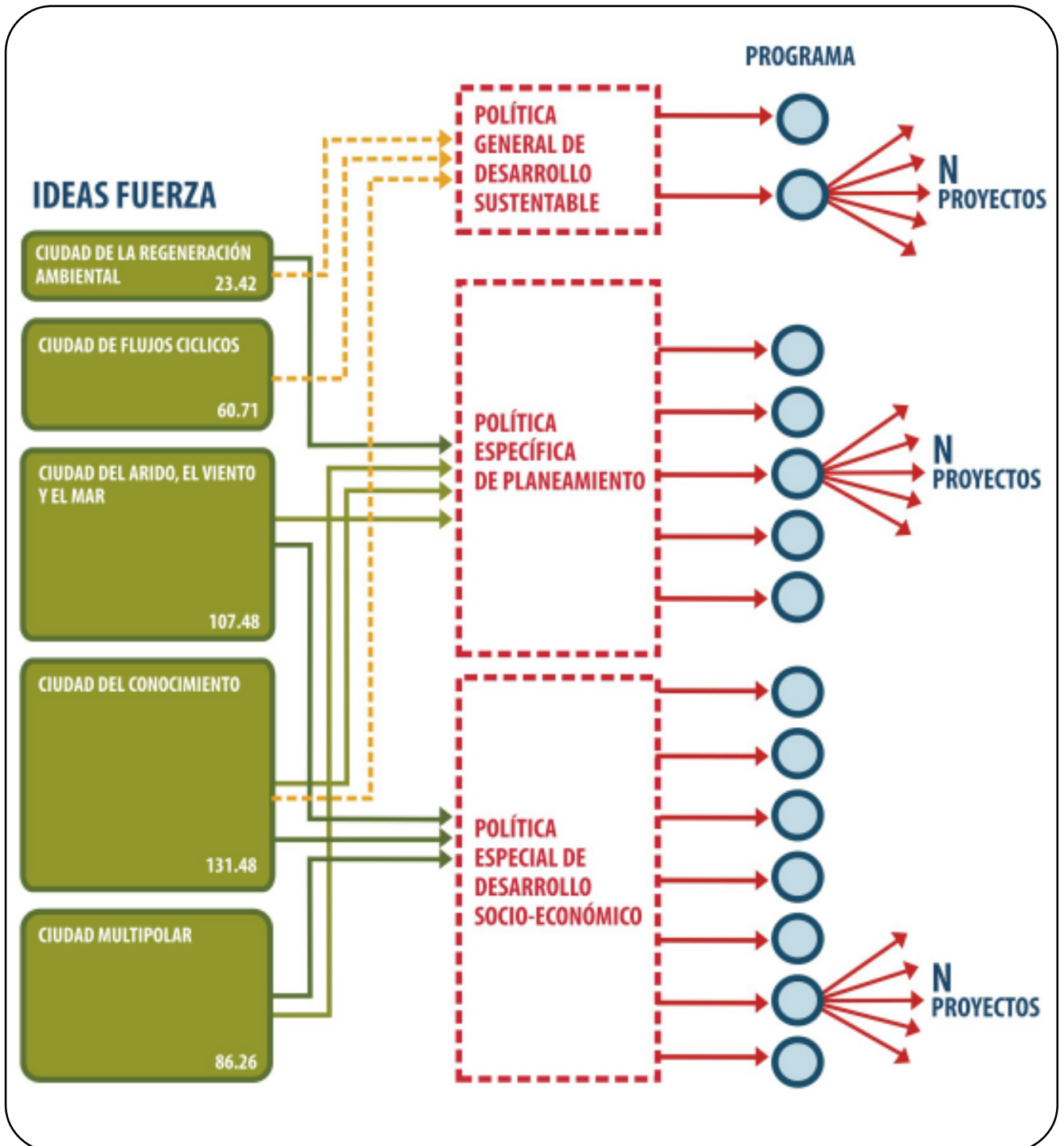
De su lectura se puede remarcar la abarcabilidad o integralidad que propone el Plan.

La demanda inicial fue lograr un Modelo de Ocupación Territorial, y ello se cumple claramente en los Programas y Proyectos de la Política Específica de Planeamiento Urbano, con 5 Programas y 16 Proyectos ya identificados.

Pero la perspectiva de sustentabilidad (y gobernanza) marcó participativamente otras dos dimensiones esenciales:

- La Política Especial de Desarrollo Socio-Económico, con 7 Programas y 47 Proyectos, sin la cual la anterior puede ser sólo un ordenamiento superficial o impracticable e inútil socialmente.
- La Política General de Desarrollo Sustentable, con 2 Programas indispensables: la creación y funcionamiento de un Ente descentralizado, y la comunicación permanente (educativa) del Plan.

Cuadro 6: De Ideas Fuerza a Políticas, Programas y Proyectos.



**PLANILLA 1: POLÍTICAS, ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS**

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS		PROYECTOS						
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	<b>GENERAL</b> de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente						
					1.2	Comunicación						
	<b>ESPECÍFICAS</b> Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	2.1.1	Manuales guía de Saneamiento Urbano para los organismos públicos				
							2.1.2	Diseño de herramientas fiscales para la promoción del aumento de densidades				
							2.1.3	Promoción de fideicomisos para viviendas				
							2.1.4	Diseño y propuesta de nuevos patrones habitacionales de carácter social (constructivos, arquitectónicos y ambientales)				
							2.1.5	Readecuación de redes de infraestructura básica acorde al Modelo espacial				
					2.2	Consolidación de centralidades urbanas	2.2.1	Redefinición del Rol de las centralidades existentes y nuevas				
							2.2.2	Redefinición integral de la interconectividad de las centralidades				
					2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	2.3.1	Sistema integral de Gestión de residuos sólidos urbanos.				
							2.3.2	Saneamiento de los actuales basurales clandestinos				
							2.3.3	Sistema integral de Gestión de Residuos Peligrosos.				
					2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	2.4.1	Optimización del funcionamiento de la hermeticidad de las redes.				
							2.4.2	Revisión y actualización del marco regulatorio del servicio				
							2.4.3	Gestión sustentable del agua para riego.				
					2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	2.5.1	Diagnóstico y propuesta socio-ambiental para el territorio afectado con actividad petrolera.				
							2.5.2	Acuerdo para la rehabilitación ambiental				
							2.5.3	Estrategia de comunicación a la comunidad y sus actores				
					<b>ESPECIALES</b> Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	3.1.1	Centro de Ecodiseño
											3.1.2	Transferencia de tecnología metalmecánica para el desarrollo de otras actividades productivas de innovación
3.1.3	Desarrollo de técnicas para el consumo alimentario conciente											
3.1.4	Intercambios para la investigación científica-tecnológica											
3.1.5	Desarrollo de tecnologías para la cría y engorde de recursos marinos comercializables											
3.1.6	Incorporación en la currículas de contenido de ciencia y técnica											
3.1.7	Generación de tecnología para producción de energías alternativas (de base recursos naturales renovables)											
3.1.8	Generación de industrias culturales y del conocimiento											

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS		PROYECTOS		
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.2 Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	3.2.1	Centro de Tecnologías apropiadas al árido	
						3.2.2	Manejo y conservación de los recursos naturales en el paisaje del árido	
						3.2.3	Uso racional del recurso hídrico	
						3.2.4	Tecnología aplicada para el tratamiento de aguas de recuperación secundaria	
						3.2.5	Aprovechamiento de RSU	
						3.2.6	Aprovechamiento del recursos hídricos	
						3.2.7	Viveros de especies nativas	
						3.2.8	Senderos de interpretación de flora nativa	
						3.2.9	Capacitación sobre especies aptas con fines paisajísticos	
						3.2.10	Sistema apropiado de riego para grandes extensiones	
						3.2.11	Interpretación y formación de la estética de la cultura del árido	
						3.2.12	Capacitación ética de los agentes multiplicadores	
						3.2.13	Articulación interinstitucional	
						3.2.14	Fortalecimiento del Sistema de Generación de Energía Eólica	
					3.3 Centro de desarrollo turístico	3.3.1	Promoción del turismo receptivo	
						3.3.2	Mejoramiento y desarrollo sustentable de la oferta turística (inversión pública)	
						3.3.3	Centro de información turística	
						3.3.4	Centro del patrimonio cultural	
						3.3.5	Parque temático submarino	
					3.4 Desarrollo de infraestructura y urbanismo	3.4.1	Franja Costera Central	
						3.4.2	Parque de Actividades sobre cordón Forestal	
						3.4.3	Consolidación del Parque Lineal del Chenque	
						3.4.4	Consolidación del Espacio Abierto Central de la Ciudad	
						3.4.5	Consolidación del Parque Industrial	
					Sistema Portuario	3.5 Nuevo sistema portuario	3.5.1	Ensanche Portuario (comercial industrial, turístico y pesquero)
							3.5.2	Pesca artesanal en Caleta Córdoba y Restinga Ali
							3.5.3	Area Complementaria al Puerto Central
					Ampliación urbana	3.6 Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	3.6.1	Ensanche urbano del O
							3.6.2	Ensanche urbano del S
							3.6.3	Nuevas Urbanizaciones del N
	Nueva estructura de movilidad	3.7 Red de movilidad apropiada al paisaje	3.7.1	By pass externo o nueva Ruta 3				
			3.7.2	Paseo Costanero				
			3.7.3	Sistema de Peines de ingreso				
			3.7.4	Nueva Av. urbana sobre actual Ruta Nacional 3				
			3.7.5	Articulación urbanística puerto - distribuidor Km 4				
			3.7.6	Nuevo Acceso a Puerto				
			3.7.7	Recorrido de interés paisajístico del N				
			3.7.8	Recorrido de interés paisajístico del área Sur				
			3.7.9	Estaciones de Transferencia Multimodal				

### **¿Qué son los programas?**

Representan un conjunto articulado de objetivos, alcances y proyectos que llevan adelante los aspectos de las “ideas fuerza” correspondientes. Responden a las políticas precisando un área temática o geográfica.

### **¿Qué son los proyectos?**

Organizan el sistema de las acciones que deben constituir un conjunto de inversiones, capaces de materializar los objetivos del programa al que pertenecen dando sustento a las primeras.

La mayor parte de estos Programas y Proyectos, responde a demandas de fuerte carácter espacial, aunque se han identificado algunos que requieren un alto contenido de gestión de políticas (especialmente públicas con acento en la concertación de horizontes y acciones con los sectores privados).

A partir de la definición de lo que se entiende por programa y proyectos, más la identificación ajustada que aparece en los gráficos anteriores, se está en condiciones de abordar sintéticamente cada uno de los programas definitivos (contenidos en las políticas definidas), y de enunciar los proyectos que se han identificado en el proceso de talleres<sup>3</sup>.

Esas políticas y programas, con la selección de sus proyectos más estratégicos, se describen a continuación:

## **POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE**

Apunta a realizar el Plan en todos sus aspectos y contiene dos Programas:

### **Programa de Funcionamiento del Plan**

Se refiere a la constitución de un organismo descentralizado, encargado de la gestión del Plan, que contenga las áreas municipales de planeamiento e incorpore toda la propuesta funcional innovadora descripta.

El Programa desarrollará e implementará la estructura de funcionamiento del Ente área o Ente a crear como organismo responsable de llevar adelante toda la política

---

<sup>3</sup> Para mayor información referida a la descripción de los Proyectos Estratégicos y complementarios de cada uno de los programas presentados, ver Anexo.

general de desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia, con la finalidad de garantizar un funcionamiento sistémico e integral.

### **Programa de Comunicación del Plan**

El propósito del programa es legitimar el proceso de adopción del Plan en la sociedad de Comodoro Rivadavia. Apunta a diseñar la estrategia de comunicación de todo el Plan y en particular por cada una de las agencias.

De esta política general dependen dos políticas particulares:

## **POLÍTICA ESPECÍFICA DE PLANEAMIENTO Y DESARROLLO URBANO/AMBIENTAL:**

Apunta a concretar las acciones y regulaciones normativas y presupuestarias generales. Contiene 5 programas:

### **Programa de Renovación y Urbana y Densificación**

El objetivo del programa es orientar el desarrollo de la ciudad hacia una trama completa, compacta, con densidades adecuadas, de modo de evitar la dispersión, muy costosa de servir a nivel de infraestructuras y equipamientos sociales. Se logrará a través de patrones habitacionales que reconozcan la realidad del paisaje del árido y su clima orientados a la construcción de un hábitat sustentable, según los lineamientos del modelo espacial propuesto.

*Proyectos identificados:*

- *Manuales guía de Saneamiento Urbano para los organismos públicos*
- *Diseño de herramientas fiscales para la promoción del aumento de densidades*
- *Promoción de fideicomisos para viviendas*
- *Diseño y Propuesta de nuevos patrones habitacionales de carácter social*
- *Readecuación de redes de infraestructura básica.*

### **Programa de Consolidación de las Centralidades Urbanas**

El objetivo del programa es favorecer un modelo de ciudad multipolar que permita el aumento de la vida asociada y la atracción cultural como el fortalecimiento de los roles diversos y complementarios de los subcentros, aumentando de esta manera los focos productivos y de empleos. Para ello se fortalecerá la Red de Centros y Sub-

Centros Urbanos existentes como de nuevas focalidades a través del desarrollo de atractores complementarios de articulación social.

*Proyectos identificados:*

- *Redefinición y fortalecimiento de las centralidades existentes y nuevas*
- *Redefinición y fortalecimiento integral de la interconectividad de las centralidades*

### **Programa de Sistema de Manejo Sustentable de RSU**

Plantea la formulación e implementación de una “Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos”, como parte de una visión sistémica del saneamiento urbano, que implica considerar una ciclicidad funcional en el manejo de un residuo, desde antes de su generación hasta su eliminación.

*Proyectos identificados:*

- *Sistema Integral de gestión y reciclaje de R.S.U*
- *Saneamiento de los actuales basurales clandestinos y traslado del relleno mayor*
- *Sistema Integral de gestión de R.P*

### **Programa de Sistema Integral de Manejo del Recurso Hídrico**

Planificación del manejo del uso sustentable del agua para riego productivo y forestal, que permita el reaprovechamiento de los efluentes producidos por el nuevo sector Oeste de la ciudad, con un grado de tratamiento suficiente como para ser reutilizado en riego destinados a riego productivo y forestal. También se plantea un tratamiento de efluente generado en el área central urbana y en los subcentros, con la finalidad de conducir su disposición final en el mar, evitando causar efectos ambientales posteriores.

Además del manejo sustentable del agua, propone el desarrollo de pautas de consumo adecuado (acciones de concientización sobre el valor del recurso en el mundo).

Por otra parte, el nuevo sistema deberá revisar y actualizar el marco regulatorio del servicio y fiscalizar la optimización del funcionamiento del sistema de distribución.

*Proyectos identificados:*

- *Gestión sustentable del agua para riego y modelo de reuso de las aguas servidas.*
- *Revisión y actualización del marco regulatorio del servicio.*

## **Programa de Acuerdo para la Rehabilitación de los Pasivos Ambientales del Petróleo**

El Programa propone concretamente, la promoción de un Acuerdo para la remediación y rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo, en términos de Responsabilidad Social Empresarial, para lograr la sustentabilidad territorial, con la finalidad de reservar la zona para usos futuros compatibles.

El desarrollo de los proyectos de explotación petrolera impacta contundentemente el territorio e influye además en los aspectos legales, sociales, políticos y administrativos de la ciudad. Amparada en la legislación vigente, origina un daño emergente, que produce un perjuicio al patrimonio de los propietarios de tierras (fiscales y privadas) o superficiarios afectados) transformándose este perjuicio en un crédito a favor de la ciudad.

La potencialidad de cambio se basa en el reconocimiento de la deuda que el país tiene con la ciudad y en la investigación de la posibilidad de una legislación capaz de revertir la situación. Es por eso que para el logro de una decisión de tal magnitud, se deberá construir un acuerdo básico y previo entre todos los actores intervinientes (oficiales, privados y comunidad) que permita establecer un mecanismo concertado para recuperar los pasivos ambientales del petróleo, en términos de responsabilidad social empresarial. Dicho acuerdo permitirá a posteriori lograr el instrumento legal que permita el resarcimiento, no sólo habilitando fondos especiales para la reparación del daño urbano-ambiental realizado en el pasado y evitando un daño potencial a futuro, sino también integrando la intervención local de modo que sea compatibilizada la actividad productiva con el desarrollo de la ciudad.

### *Proyectos identificados:*

- *Diagnóstico y propuesta socio-ambiental para el territorio afectado.*
- *Acuerdo para la rehabilitación ambiental*
- *Estrategia de comunicación*

## **POLÍTICA ESPECIAL DE DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO**

Apunta a concretar inversiones en infraestructura, equipamientos y servicios de alto porte, capaces de redireccionalizar el futuro de Comodoro. Contiene cuatro estrategias descentralizadas:



## **Estrategia 1: Ciudad del conocimiento**

Se propone reciclar a Comodoro, del monocultivo petrolero a una diversificación basada en el re-uso de su capacidad industrial metalmecánica y sus masa crítica de recursos humanos calificados, hacia el moderno concepto de Parque del Conocimiento, aprovechando la energía del viento y el mar, el turismo y la cultura de la sustentabilidad ambiental. Contiene 4 Programas:

### **Programa de Centro Patagónico del Ecodiseño**

El Programa propone propiciar y articular nuevas formas de emprendimientos de carácter innovador en los segmentos contenidos en el conocimiento derivado de la tecnología del petróleo y del ambiente, que promuevan el desarrollo sustentable.

La sinergia producida entre la tecnología del petróleo, sus industrias complementarias (metalmecánica) y de servicios, con el conocimiento derivado de las experiencias ambientales locales (sustentadas en la capitalización de las características paisajísticas y climáticas de la ciudad); presentan un escenario ideal para la producción y formación científico tecnológica y la transferencia de valores aplicados en esos campos.

El eco-diseño de las estrategias se convierte en la herramienta capaz de movilizar nuevas maneras de organización empresarial asociada, basada en sistemas de creación y desarrollo. La finalidad será crear el “Centro del Eco-Diseño”, incubadora de emprendimientos tecnológicos y del conocimiento, que posibilite una oferta de productos y servicios innovadores como de negocios competitivos.

El espacio a crear pretende también transformarse en una centralidad de articulación social, con equipamientos contenidos en espacios abiertos protegidos para la población, que permitan identificar a este nuevo polo como una oportunidad socio-cultural y de encuentro para la generación de negocios innovadores .

*Proyectos identificados:*

- *Centro de Eco-Diseño*
- *Transferencia de tecnología metalmecánica para el desarrollo de otras actividades productivas de innovación*
- *Desarrollo de técnicas para el consumo alimentario conciente*
- *Intercambios para la investigación científica-tecnológica*
- *Generación de Industrias Culturales y del Conocimiento*

- *Desarrollo de tecnologías para la cría y engorde de recursos marinos comercializables*
- *Incorporación en la currículas de contenido de ciencia y técnica*
- *Generación de tecnología para producción de energías alternativas (de base recursos naturales renovables)*
- *Generación de industrias culturales y del conocimiento*

### **Programa de Centro de Desarrollo de Tecnologías apropiadas al Árido**

El Programa promueve y articula el desarrollo de nuevas tecnologías de carácter productivo – climático y estético aplicadas al paisaje del árido con la finalidad de potenciar la ética de nuevas formas de emprendimientos de carácter innovador en beneficio de la estética de su territorio.

La presencia del paisaje del árido implica para la ciudad su capitalización, tanto desde la propia estética del mismo como también a partir de su ética. El desarrollo de nuevas tecnologías de carácter productivo aplicadas al paisaje del árido será considerado de forma estratégica, en lo que respecta al aprovechamiento de los suelos existentes y al desarrollo de técnicas potenciales para el riego productivo de las mismas.

La articulación entre la ciudad y el significado de la imagen del árido constituyen un aporte a los valores culturales de la población desde el significado de la propia identidad con el paisaje.

El escenario descrito se presenta como una oportunidad para la producción y formación científico tecnológica y la transferencia de valores aplicados en esos campos.

La propuesta de crear el Centro de Aplicación de Tecnologías Aplicadas al Árido como un nexo asociado al Centro del Eco-Diseño pero con carácter descentralizado, tiene la finalidad de promover proyectos y emprendimientos tecnológicos y del conocimiento, vinculados a la temática que se constituyan en un aporte de valor formativo y experimental de aplicación.

#### *Proyectos identificados:*

- *Centro de Aplicación de Tecnologías apropiadas al árido*
- *Manejo y conservación de los recursos naturales en el paisaje del árido*
- *Uso racional del recurso hídrico*
- *Tecnología aplicada para el tratamiento de aguas de recuperación secundaria*
- *Aprovechamiento de RSU*

- *Aprovechamiento de Recursos Hídricos*
- *Viveros de especies nativas*
- *Senderos de interpretación de flora nativa*
- *Capacitación sobre especies aptas con fines paisajísticos*
- *Sistema apropiado de riego para grandes extensiones*
- *Interpretación y formación de la estética de la cultura del árido*
- *Capacitación ética de los agentes multiplicadores*
- *Articulación interinstitucional*
- *Fortalecimiento del Sistema de Generación de Energía Eólica*

### **Programa Centro de Desarrollo Turístico**

Su objetivo central es propiciar un turismo de carácter sustentable, basado en la diversificación de la oferta productos que capitalicen las verdaderas potencialidades culturales y naturales de la ciudad y región, que la presenten como una gran fuente productora de conocimiento y de valor experimental.

Hoy, la gran movilización no sólo se da por motivos turísticos convencionales, sino también por causas laborales, culturales, científicas que producen una nueva manera de hacer turismo, a partir de diferentes modalidades: congresos, convenciones, etc. Esta opción es la que se pretende potenciar en Comodoro Rivadavia a partir de un turismo de carácter científico y cultural que produzca una oferta más equitativa e inclusiva de oportunidades de oferta turística, basada en la diversificación de sus productos.

Comodoro posee valores culturales concentrados en su patrimonio cultural (histórico y natural) y a su vez se trata de una ciudad que se proyecta como líder en la región, condiciones que la pueden presentar como una gran oportunidad para su desarrollo desde un punto de vista de manejo sustentable a partir del consumismo de la movilidad que se centre en el valor de los lugares y las experiencias humanas como de la identidad local.

Para el desarrollo de las directrices y estrategias relacionadas con la temática aplicadas en la ciudad y su paisaje, se creará el "Centro del Patrimonio Cultural (Histórico y Natural) y de las Colectividades", principal atractor de su valor formativo, de planificación y gestión; donde también se promueva el fortalecimiento de la infraestructura y los servicios de la oferta turística a nivel de negocios y recreación, de cultura y saberes, de valor ecológico, de carácter experimental y de entretenimientos.

*Proyectos identificados:*

- *Promoción del turismo receptivo*
- *Mejoramiento y desarrollo sustentable de la oferta turística (inversión pública)*
- *Centro de Información Turística*
- *Centro del Patrimonio Cultural*
- *Parque temático submarino*

### **Programa de Centro de Desarrollo de Polos Complementarios**

Se refiere a la manera de proyectar aquellos focos de carácter estratégicos del área urbana de la ciudad, a partir de una estrategia de complementación entre lo que significa el desarrollo y la investigación, la producción, el hábitat y sus espacios abiertos. Este Programa propone capitalizar la sinergia generada a partir del fortalecimiento de la propuesta del Polo Central de la Ciudad del Conocimiento como gran oportunidad de desarrollo del conocimiento tecnológico y de nuevos negocios sustentables, más el manejo articulado de espacios abiertos y productivos de la ciudad, en el marco de una asociatividad con el paisaje del árido y el mar.

*Proyectos identificados:*

- *Polo Central de la Ciudad del Conocimiento*
- *Parque de Actividades sobre el Cordón Forestal*

### **Estrategia 2: Nuevo sistema Portuario**

#### **Programa de Nuevo Sistema Portuario**

Promueve y articula el desarrollo de actividades económicas vinculadas con el mar, potenciando la diversidad de productos y servicios, tales como el turismo científico cultural, la explotación pesquera, el intercambio comercial y la producción industrial y tecnológica.

Capitaliza la oportunidad de pensar en un desarrollo de actividades económicas vinculadas al mar de carácter diversificado, a través de: la posibilidad de la explotación "off – shore" del petróleo, el posicionamiento de Comodoro como una ciudad del Conocimiento, (a partir de la tecnología derivada del petróleo) potencialmente atractiva para turismo científico cultural entre otras cosas, y también a la alternativa de recursos marinos disponibles en una ciudad justamente de características marítimas.

Se trata concretamente de aprovechar un potencial real a partir del Puerto existente y de su localización estratégica, desde el punto de vista regional y como alternativa para transformarse a futuro en una puerta marítima del Corredor Bioceánico del Sur Patagónico. Esto se presenta como una oportunidad para proyectar un Sistema Portuario de excelencia que ofrezca grandes oportunidades para el desarrollo de las actividades marítimas. Por ello, se entiende a ese nuevo esquema como el principal atractor productivo de la ciudad relacionado con la comunicación – el transporte y la logística. Por otra parte, ese espacio urbano pretende adquirir una concepción moderna adecuada a los nuevos tiempos; para transformarse en una centralidad de articulación económica como social, estructurada en una infraestructura de equipamientos y servicios diferenciados con tecnología de alta calidad, como punto de partida para la concreción de negocios innovadores.

*Proyectos identificados:*

- *Ensanche Portuario (logístico, comercial, industrial, turístico y pesquero)*
- *Área Complementaria al Puerto*

### **Estrategia 3: Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje**

#### **Programa de Desarrollo Urbano apropiado al clima y al paisaje**

Valoración y desarrollo de la cultura del árido que permita una apertura de la ciudad al mar, desarrolle patrones urbanísticos apropiados con el clima y la topografía, y establezca intervenciones en el territorio que permitan la edificación de un paisaje cultural sustentable.

Comodoro Rivadavia se implanta de una manera disociada desde lo urbanístico, en relación con el territorio que ocupa; manifestando una negación cultural del paisaje real del árido, el viento y el mar, cuyos patrones e intervenciones urbanas no responden al clima imperante ni a la topografía existente.

El perfil identitario de los habitantes provenientes de diferentes lugares del país, como también de otros sitios lejanos, reconstruye una representación de aquella realidad muy diferente al significado del verdadero paisaje del árido de Comodoro, actuando con tipologías urbanas y arquitectónicas disociadas con el paisaje.

Se está en presencia una crisis, tanto desde la propia estética como también desde el comportamiento ético que significa negar el paisaje real.

La proposición de nuevos patrones que generen intervenciones asociadas con el paisaje descrito, respetando las particularidades del mismo, interactuando e

interrelacionándose de modo de minimizar el clima y los vientos, como apreciar lo potencial del significado profundo del árido y el mar; podrá constituirse como una nueva forma de organización en el espacio, desde el uso como también de la ocupación del mismo.

Para ello, será necesario diseñar las principales directrices para la planificación y construcción de un hábitat que resista el impacto del viento, donde se planifique los espacios abiertos públicos protegidos, se desarrollen energías apropiadas compatibles con el clima imperante para promover un hábitat asociado, se proyecte un desarrollo de la franja costera que abra la ciudad al mar, se contemple un ordenamiento ambiental del borde periférico urbano y se establezcan nuevos patrones para la ciudad y sus espacios que representen la realidad del sitio y contribuyan a la construcción de una identidad local de pertenencia con el paisaje.

*Proyectos identificados:*

- *Ensanche Urbano del Oeste*
- *Ensanche Urbano del Sur*
- *Nuevas Urbanizaciones del Norte*

#### **Estrategia 4: Nueva estructura de movilidad**

##### **Programa de Red de Movilidad apropiada al paisaje**

Proyectar y desarrollar una estructura de movilidad basada en un sistema de peines sustentada en un patrón funcional asociado al paisaje del árido y el mar.

El reconocer un paisaje marítimo interactuando con el árido y su topografía, construyen una ecoforma que determina ciertas condicionantes naturales que la ciudad debe considerar, a la hora de definir su hábitat y por ende, la manera en que se realizará la interconectividad. La proposición de un sistema de ingresos “en regadera” para la distribución más equitativa de los flujos de movilidad configuran una estructura democrática para la ciudad, abasteciendo a cada uno de los barrios de forma equilibrada.

La oportunidad de fortalecer el camino alternativo del Oeste como nuevo acceso, permite descomprimir el área central y también proponer una interacción de reconocimiento del paisaje del árido.

El patrón propuesto para la movilidad se ve fortalecido con la disposición de atractores sociales, productivos, de logística y transporte que son funcionales a la propuesta.

*Proyectos identificados:*

- *El By pass externo o nueva Ruta 3*
- *Sistema de peines de ingreso*
- *Nueva avenida urbana sobre actual ruta 3*
- *Nuevo acceso a Puerto*
- *Paseo Costanero*

### **D.3- TIEMPO FORMA Y FORMA DE GESTIÓN**

Para que el Plan se convierta en un proceso transformador operable por los organismos de gestión, se hizo necesario tomar decisiones respecto de sus prioridades, con la finalidad de poder así estimar el plan de inversiones requeridas, tanto públicas y/o privadas, como la definición de la forma de gestión asociada a la propuesta .

Lo anterior llevó a la implementación del Taller de **Tiempo Forma** y Forma de Gestión.

#### **Tiempo Forma:**

Se refiere al modelado de la forma del proyecto en el tiempo. Es decir la dinámica que asumen sus acciones de concreción. Es la manera de lograr que el proyecto incluya etapas, que levemente se vayan instalando, con factibilidad aceptable, con priorización de inversiones deseadas y concertadas.

Del mismo modo en que fueron acordadas las deseabilidades para la Ecoforma y la Socioforma, se concibieron **premisas de sustentabilidad** del campo en consideración, que se incluyeron como variables:

**Sustentabilidad de gestión institucional:** define las condiciones de gobernabilidad política, necesidad de acuerdos multisectoriales, de continuidad de gestión político-institucional y de articulación con las demandas de la comunidad.

**Sustentabilidad económico-financiera de la inversión:** define la oportunidad de concreción de los proyectos según la deseabilidad social, la demanda de inversión y con ello el cronograma de inversiones posible.

**Sustentabilidad técnica:** define las condiciones técnicas intrínsecas de cada proyecto para hacer posible su factibilidad ejecutiva y operativa.

**Sustentabilidad de los procesos de seguimiento y monitoreo del plan:** define las condiciones del proceso proyectual de transformación urbana hacia la concreción del modelo de desarrollo sustentable.

Con dichas variables se construyó la matriz de priorización de Programas (ver planilla 2), primeramente evaluado en el Taller Participativo y luego sistematizada en gabinete. Los resultados alcanzados en cada uno de los Programas son:

Una primera parte de la evaluación sintetiza las valoraciones de los Programas acorde a dos comprobaciones esenciales respecto del modelo propuesto, ellos son: la pertinencia con los subsistemas del modelo urbano derivados de los patrones espaciales propuestos y con las premisas de sustentabilidad.

Esta primera parte de la evaluación permite construir en forma directa el valor C3 por simple sumatoria. Resulta así de máxima importancia la renovación de la estructura de gestión aunada a la comunicación, de modo de poder asumir el liderazgo local del proceso proyectual. Se destacan también programas sustanciales como: el centro patagónico del ecodiseño y la red de movilidad apropiada al paisaje; frente a los cuales el resto de intervenciones quedan ordenadas jerárquicamente respecto de la necesidad de ejecución que surge como demanda del propio modelo, notándose una incidencia para la política específica de planeamiento urbano de los programas de renovación urbana y densificación y de consolidación de las centralidades urbanas. Y respecto de la política especial de desarrollo socioeconómico, se destaca el centro patagónico del ecodiseño y la nueva estructura de movilidad, el desarrollo de infraestructura y urbanismo y el desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje.



El resultado de la segunda parte de la evaluación, condiciona la ponderación obtenida en la primera parte de la matriz, frente a la intervención de importantes variables vinculadas al proceso de gestión, como son: la factibilidad de gestión institucional (respecto de la sensibilidad de los programas ante los sectores públicos y privados); el grado de demanda de inversión para el corto, mediano y largo plazo; la factibilidad técnica en función de su complejidad. Es así algunos programas como por ejemplo la nueva estructura de movilidad, o el desarrollo urbano, el desarrollo de infraestructura y urbanismo, pierden un poco de peso relativo a la hora de la priorización ejecutiva pero no de importancia para el modelo.

De modo que, el ranking obtenido permite un ordenamiento de los programas acorde a la importancia de los mismos para el modelo (primera parte) y también a las oportunidades de llevarlos a cabo (segunda parte).

Estos valores se observan en la columna de valores totales alcanzados por cada programa y el porcentaje alcanzado por los mismos, referido al máximo valor posible de ser logrado.

La lectura del cuadro 7 es complementaria de la matriz de priorización y permite concluir:

Respecto del valor total de las políticas, es evidente la importancia que adquiere la política de inversiones, seguida de la política de organización territorial, cuyos programas aparecen como de acompañamiento de la política de inversiones y desarrollo urbano y por último la de gobernabilidad del sistema de desarrollo, evidentemente por su carácter instrumental al proceso.

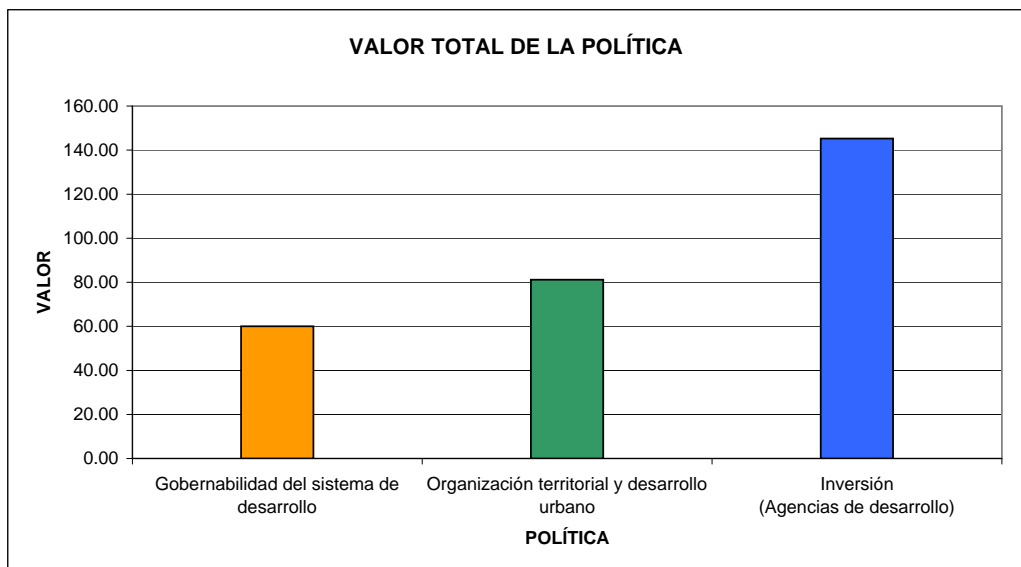
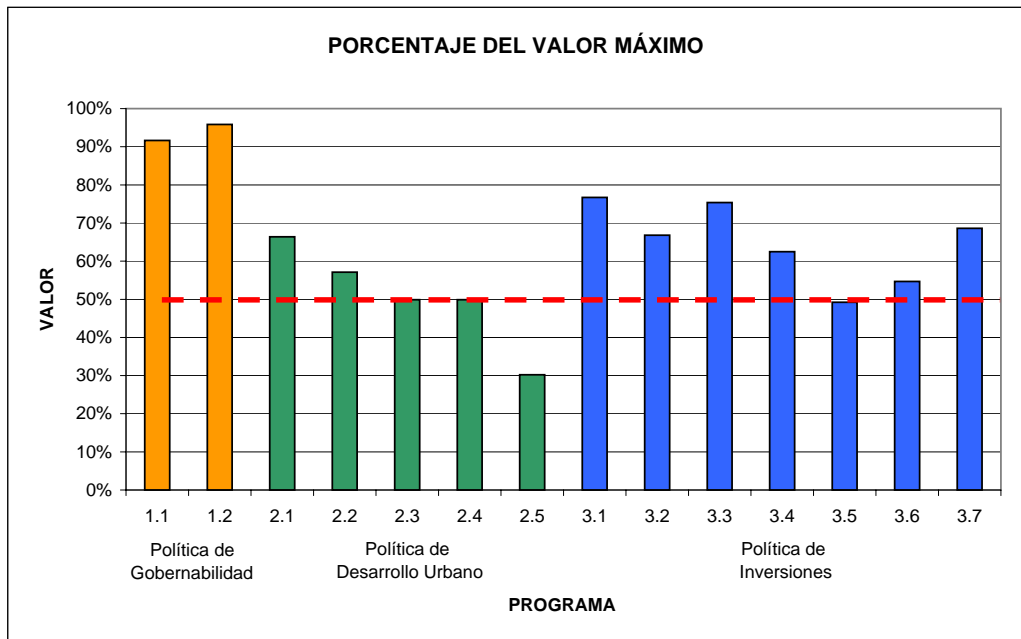
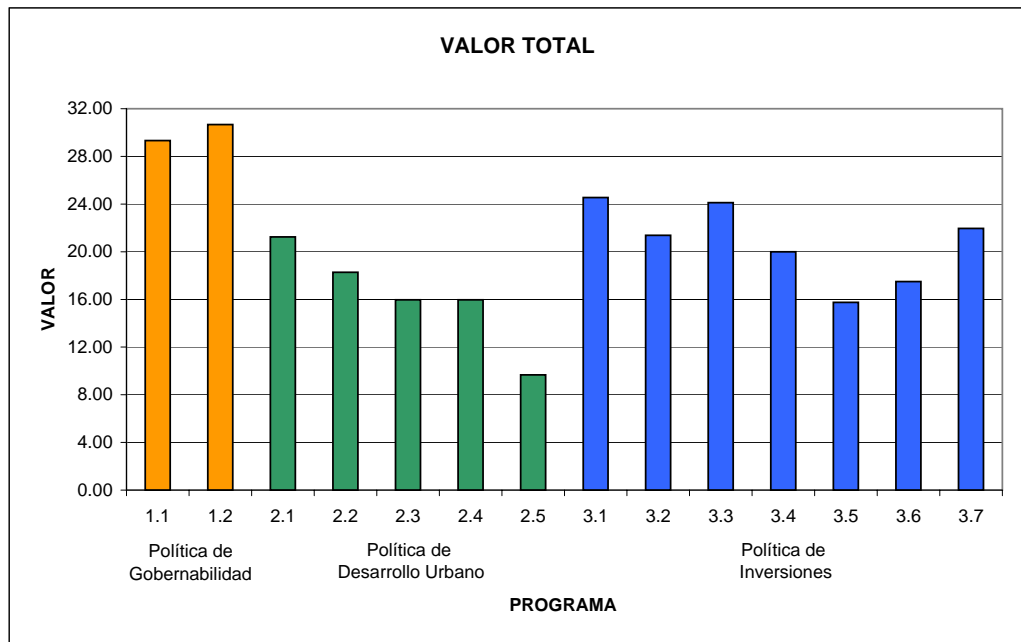
Respecto del porcentaje alcanzado del valor máximo, los programas de Funcionamiento del Ente y de Comunicación del Plan adquieren los máximos valores, bastante lejos de los demás, lo que indica la prioridad de la puesta en marcha de la gobernabilidad del sistema para poder dar curso operativo a las acciones, y ofrecer así una garantía de continuidad del proceso de transformación urbana.

**PLANILLA 2: MATRIZ DE EVALUACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROGRAMAS**

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS		PROGRAMAS		GRADO DE PERTINENCIA CON LOS PRINCIPALES SUBSISTEMAS DEL MODELO URBANO					GRADO DE PERTINENCIA CON LAS PREMISAS			C3: (C1+C2)	GRADO DE FACTIBILIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL			GRADO DE DEMANDA DE INVERSIÓN				GRADO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA	C4: $\frac{(g+h+i)}{3}$	TOTAL C3 x C4	% DEL VALOR MÁXIMO POSIBLE (32)		
					Subsistema Movilidad	Subsistema Atractores	Subsistema Paisaje	Flujos Cíclicos	Ponderación Urbanística	Sustentabilidad Ecoforma	Sustentabilidad Socioforma	Ponderación de Deseabilidad		Pu	Pri	g: $\frac{(Pu+Pri)}{2}$	CP	MP	LP	h: $\frac{(CP+MP+LP)}{3}$					i	
					a	b	c	d	C1: $\frac{(a+b+c+d)}{4}$	e	f	C2: $\frac{(e+f)}{2}$														
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	GENERAL de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente	4	4	4	4	4.00	4	4	4.00	8.00	4	2	3.00	4	4	4	4.00	4	3.67	29.33	91.67%
					1.2	Comunicación	4	4	4	4	4.00	4	4	4.00	8.00	3	4	3.50	4	4	4	4.00	4	3.83	30.67	95.83%
	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial y desarrollo urbano	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	4	3	4	3	3.50	4	4	4.00	7.50	3	2	2.50	3	3	3	3.00	3	2.83	21.25	66.41%
					2.2	Consolidación de centralidades urbanas	3	4	3	2	3.00	4	4	4.00	7.00	3	2	2.50	2	2	3	2.33	3	2.61	18.28	57.12%
					2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	0	1	4	4	2.25	4	3	3.50	5.75	3	1	2.00	3	3	4	3.33	3	2.78	15.97	49.91%
					2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	1	0	4	4	2.25	4	3	3.50	5.75	3	1	2.00	3	3	4	3.33	3	2.78	15.97	49.91%
					2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	0	0	4	4	2.00	4	4	4.00	6.00	2	1	1.50	1	1	2	1.33	2	1.61	9.67	30.21%
	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	4	4	4	3	3.75	4	4	4.00	7.75	4	3	3.50	2	3	4	3.00	3	3.17	24.54	76.69%
					3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	2	3	4	4	3.25	4	3	3.50	6.75	4	3	3.50	2	3	4	3.00	3	3.17	21.38	66.80%
					3.3	Centro de desarrollo turístico	2	4	4	2	3.00	4	4	4.00	7.00	4	4	4.00	3	3	4	3.33	3	3.44	24.11	75.35%
					3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	4	4	4	2	3.50	4	4	4.00	7.50	3	3	3.00	1	2	3	2.00	3	2.67	20.00	62.50%
				Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	4	4	3	2	3.25	3	4	3.50	6.75	3	3	3.00	2	2	2	2.00	2	2.33	15.75	49.22%
				Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	4	3	4	3	3.50	4	4	4.00	7.50	3	3	3.00	1	1	1	1.00	3	2.33	17.50	54.69%
				Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	4	4	4	3	3.75	4	4	4.00	7.75	3	2	2.50	1	4	4	3.00	3	2.83	21.96	68.62%

VALORES	MUY ALTO	4	ALTO	3	MEDIO	2	BAJO	1
---------	----------	---	------	---	-------	---	------	---

**CUADRO 7: PRIORIZACIÓN DE PROGRAMAS (GRÁFICOS DE BARRAS)**



## Forma de gestión

En el mismo Taller Participativo se aportaron elementos teóricos y metodológicos para comprender como conviene institucionalizar y gestionar este amplio Plan.

*Los participantes del Taller marcaron preferencias en relación a que:*

- Se fortalezca la estructura gubernamental para ejecutar la política específica de planeamiento y desarrollo urbano, con financiamiento acorde, con continuidad de política de Estado y genuinos procesos de control y monitoreo con participación del Consejo Deliberante y entidades de la comunidad.*
- Se otorgue autonomía a las estrategias de desarrollo socio económico, mediante asociaciones civiles sin fines de lucro o con fines de lucro, para involucrar el sector privado aunque sin perder el sector público su capacidad de contralor.*

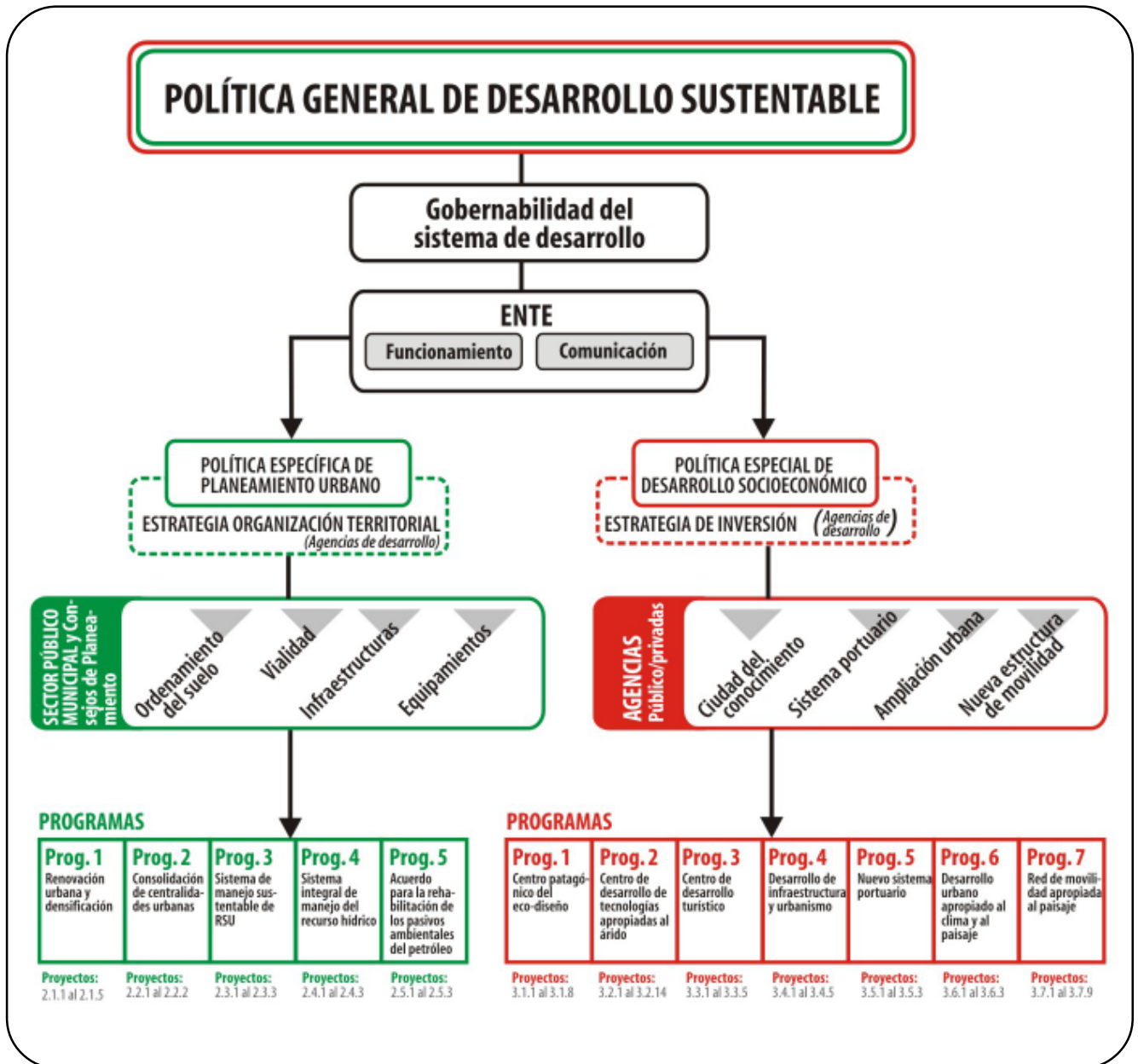
En síntesis, la figura 5 siguiente muestra el esquema de gestión y organización institucional propuesta, y la secuencia entre el origen de las ideas y su procesamiento hasta llegar a este resultado deseado.

Obsérvese que un organismo descentralizado, de gestión privada, ENTE o similar, sería el modo de gestión adecuado para dar continuidad y vigor a las actuaciones.

De dicha organización dependerán la política de organización territorial y la política de desarrollo socio-económico, cada una con sus Programas y Proyectos.

En el Cap. G se profundizarán sus objetivos y alcances.

Figura 5: Esquema de gestión





# CAPÍTULO E

## EL MODELO ESPACIAL PROPUESTO

## **E.1- PATRONES DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y SU ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL**

### **E.1.1- Propuesta de Modelo Espacial Urbano/Territorial**

Las políticas, los programas y los proyectos enunciados, integran el “Modelo de Actuación”. Este tiene necesariamente un correlato espacial que implica la forma de distribución de las actividades en el espacio, la forma que adoptan los flujos de materia, energía e información en la ciudad y alude a los significados que asume el conjunto en términos urbanísticos, constituyendo lo que denominamos Modelo Espacial Urbano-Territorial.

Este Modelo implica la interpretación profunda de la eco y de la socioforma de la ciudad actual y de su vocación urbana proyectada a futuro. Se estructura sobre claras improntas espaciales que hacen referencia a las grandes pautas organizacionales de los principales subsistemas urbanos, que denominaremos “**patrones**”. Estos patrones de organización, tienen una referencia en cada una de las escalas que se analizaron en la ciudad.

### **E.1.2- Patrones Espaciales que integran el Modelo Espacial**

El modelo espacial propuesto para Comodoro responde a ideas medulares propuestas por el equipo técnico, y profundizadas en forma participativa para cada uno de los principales aspectos o subsistemas.

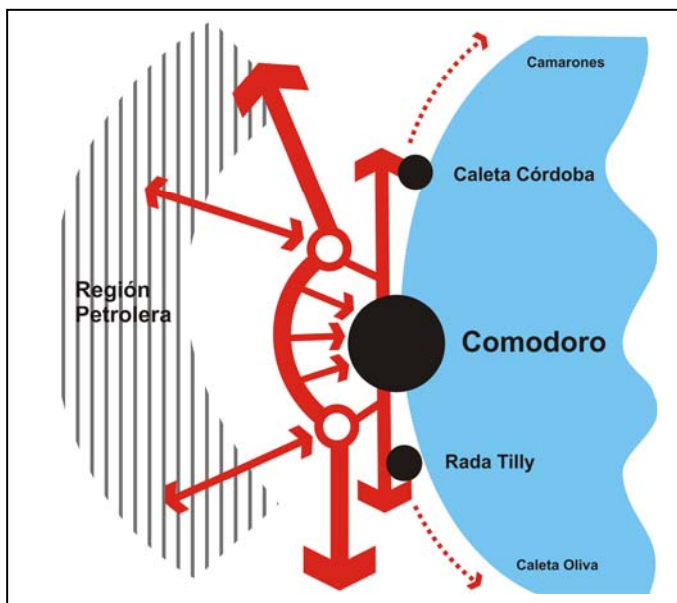
Estos patrones están constituidos por los siguientes aspectos, identificados durante el proceso como los conjuntos más relevantes de cuestiones espaciales a intervenir:

- a) Sistema regional
- b) Estructura de Movilidad
- c) Atractores de Desarrollo Urbano
- d) Valorización Paisajística
- e) Manejo Sustentable de los Recursos Naturales: Hídrico
- f) Estructura Urbana

La estructura de movilidad determina el movimiento de bienes y personas que habilita el territorio, dado por el carácter de sus canales y sus flujos en función de los atractores funcionales de la actividad de la ciudad. La forma que adoptan ambos en el espacio hace evidente la valorización del paisaje que subyace en el gesto urbano como también sus efectos sobre la sustentabilidad de los flujos urbanos. Este conjunto de factores interactivos determina la síntesis de la estructural de la ciudad.

Para mayor claridad, se presentarán agrupados según escala regional, escala macro y escala micro.

### **Escala regional**



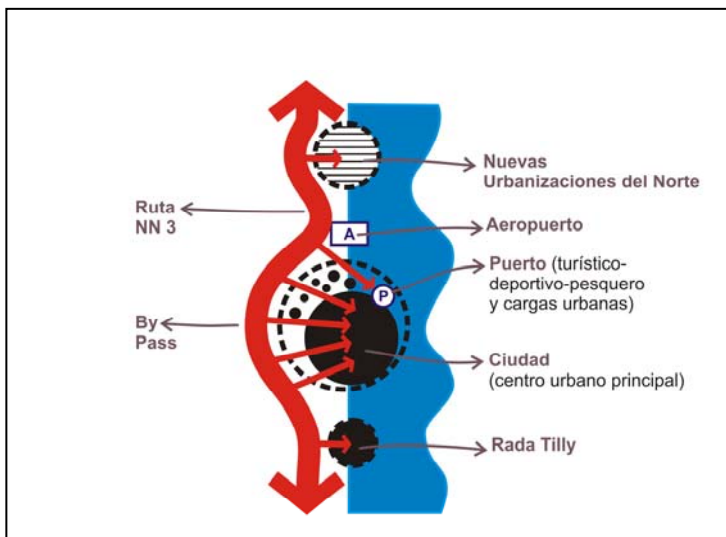
*La escala regional implica ver Comodoro como parte de la región petrolera del Golfo San Jorge, así como en la continuidad costera urbano-portuaria y turística.*

*El área puede volverse un sistema complejo pero bien organizado si se consigue estimular la linealidad costera y por otro lado si se realiza un «by-pass» de la Ruta Nacional 3 para administrar los flujos internos, así como el empalme con el Corredor Atlántico-Pacífico.*



## Escala metropolitana

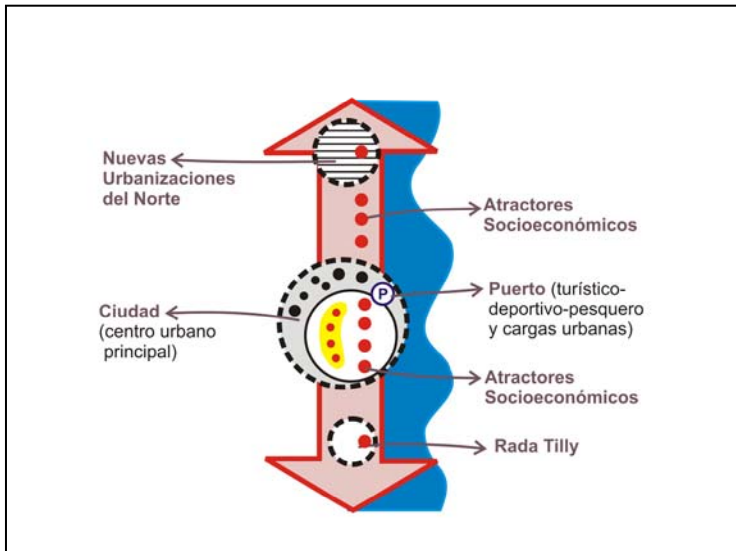
### Estructura de Movilidad



*Este patrón revaloriza la conexión de envergadura nacional (cuya traza hoy se presenta en situación costera), pero propone despejar el frente urbano marítimo y aprovechar la existencia del proyecto del by pass externo, que por sobre la meseta articula derivaciones en peine tanto en el centro urbano principal como en los subcentros externos y los principales equipamientos de transporte multimodal aéreo y marítimo, hasta que en dirección sur se produce un importante empalme que conecta con los flujos del sentido oeste hacia el pacífico, y que integrará a futuro el potencial Corredor Binacional con Chile.*

*Es decir que la propuesta es invertir concretamente el sistema de ingresos a la ciudad, descendiendo desde la Ruta Nacional hacia el frente costero y redistribuyendo las presiones de los flujos de transporte en el tejido urbano, generando una situación más equitativa desde el punto de vista urbanístico, dinamizando el tejido urbano que atraviesan sus peines, de modo de tener la oportunidad de fortalecer la red de centros y subcentros, generando una trama de multifocos, descentralizando la excesiva concentración actual de funciones, promocionando la diversidad social sobre nuevos atractores, creando nuevas oportunidades de relaciones socioeconómicas y espaciales sobre nuevas centralidades; respondiendo de este modo a la idea fuerza de una ciudad marítima lineal de carácter multipolar.*

## Atractores de Desarrollo Urbano

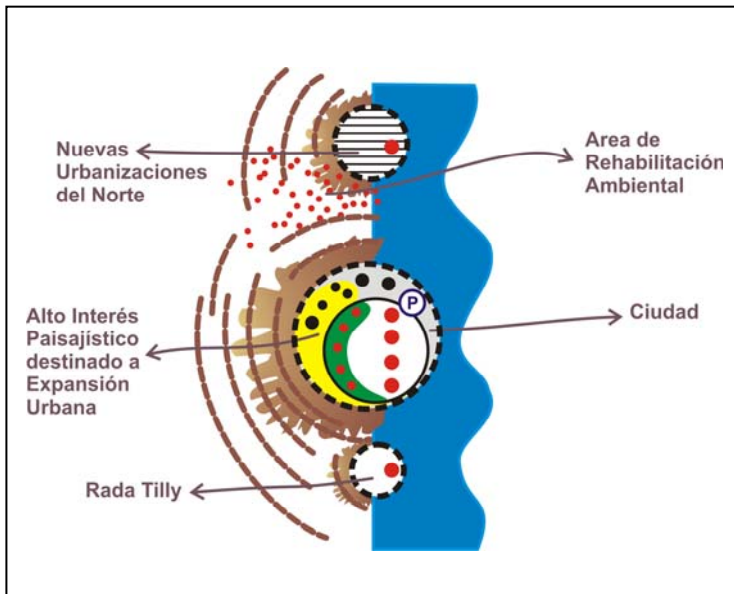


*Está íntimamente relacionado con el patrón del subsistema de movilidad, dado que al evitar los flujos pasantes, la ciudad recupera su frente marítimo como espacio de alto significado urbano para todo el conjunto (centro principal y centros externos).*

*Propone una sucesión rítmica de elementos significantes discontinuos sobre la costa, que destaca el carácter lineal de las relaciones del complejo urbano que se desarrolla entre la meseta árida y el mar.*

*Las actividades a desarrollar en estas centralidades están vinculadas a la IF de la ciudad del conocimiento.*

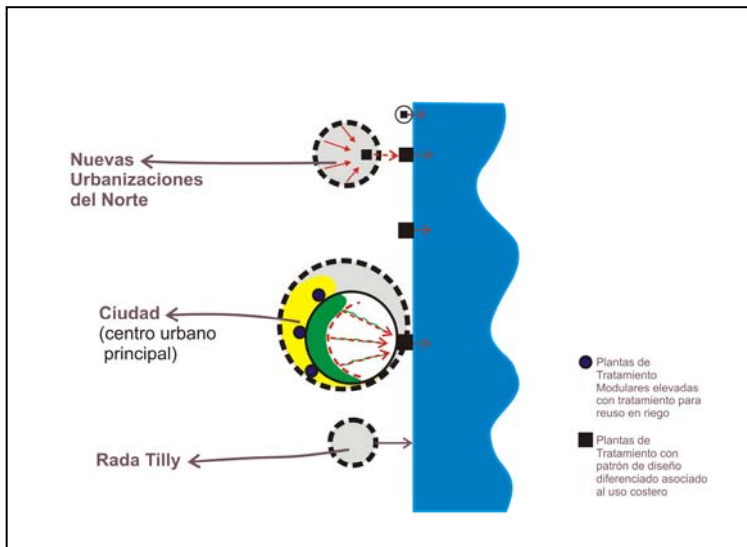
## Valorización Paisajística



*El patrón propone un nuevo gesto urbano de carácter prácticamente escenográfico orientado a una revalorización del “infinito patagónico” manifestado en la ciudad en sus dos paisajes fundamentales: la meseta árida y el inmenso mar.*

*Se sinergiza con la tensión que propone la estructura de movilidad que, al optar por el acceso a la ciudad desde la meseta, habilita el re-descubrimiento de los centros urbanos (al atravesarlos) descendiendo en busca del paisaje marítimo. También en la definición de bordes naturales del centro urbano principal y de las “nuevas urbanizaciones del norte”. Ubicadas mas allá del área de rehabilitación ambiental afectada por la explotación petrolera.*

## Manejo Sustentable del Recurso Hídrico

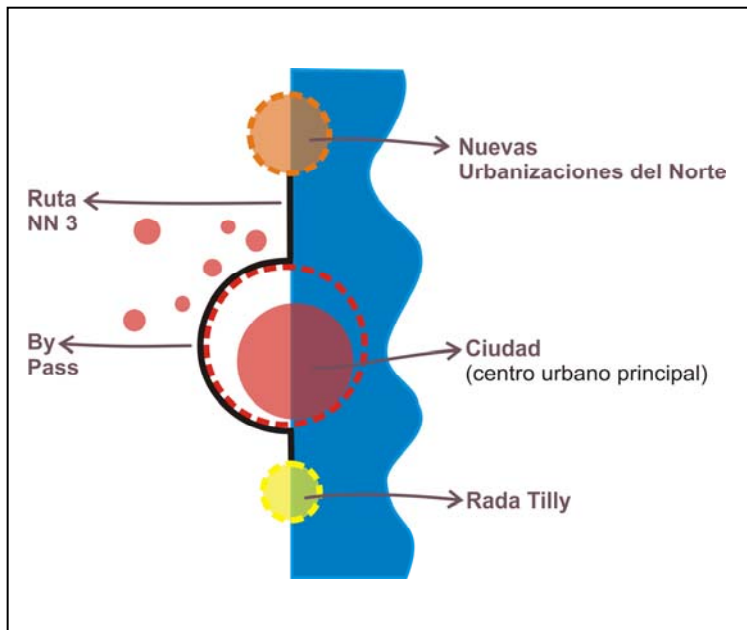


*Este patrón refiere fundamentalmente al manejo del agua dada la importancia que reviste en la ciudad de Comodoro Rivadavia. A efecto de un uso sustentable, el mismo plantea el aprovechamiento de la geformas naturales con el objeto de disminuir el consumo de energías. El mismo promueve:*

- Plantas modulares en los externos existentes y nuevos. Dichas plantas tendrán un tratamiento de efluentes hasta la condición de riego, para que esté en condiciones de ser redistribuido por gravedad por sobre las avenidas de ingreso a los centros a modo de vías verdes.*
- En los casos convenientes se proponen plantas de tratamiento costero en los centros existentes, con diseño arquitectónico con tratamiento morfológico particularizado acorde al espacio abierto urbano costero.*

*Para el completamiento total del sistema propuesto, y con vistas a un aprovechamiento total del recurso hídrico, debiera evaluarse la posibilidad del bombeo de estos líquidos hasta las partes más altas en los casos posibles para sumarse al agua a ser utilizada en riego.*

## Estructura Urbana

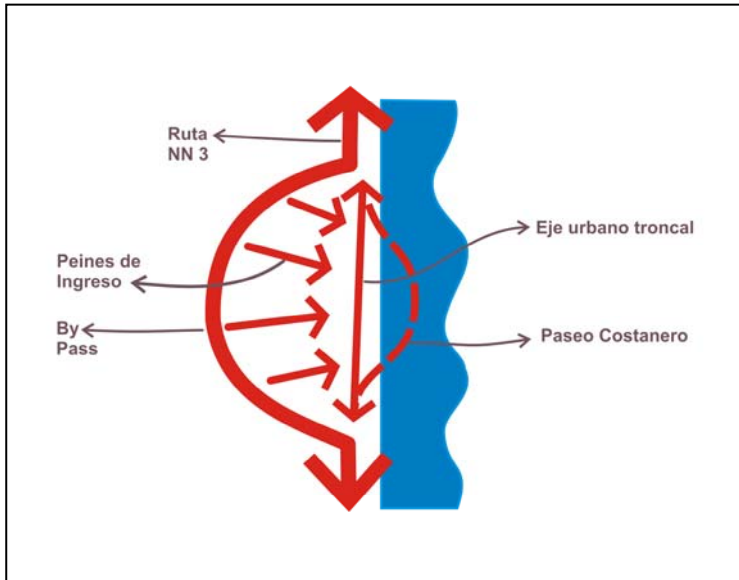


*El patrón identifica el complejo urbano de Comodoro Rivadavia, constituido por un gran centro urbano principal consolidado. Este prevé una subárea de expansión hacia el SE, con subcentralidades internas consolidadas, que a su vez interactúa con una nueva área de expansión urbana en el Norte hacia el interior de la línea de costa. Hacia el Sur se articula francamente con el centro externo de Rada Tilly.*

*Acorde con el principio de sustentabilidad urbana de la ciudad multipolar, se propone que la ciudad conserve esta estructura multipolar apropiada, y detenga el proceso de invasiones sobre el área petrolera y también sobre áreas inestables de la meseta, cualificando con las infraestructuras y equipamientos necesarios a las mismas de modo de fortalecer las centralidades y evitar el continuo sin calidad espacial, que permite una ciudad de gran escala social pero con calidad en los niveles locales.*

## Escala de la ciudad central

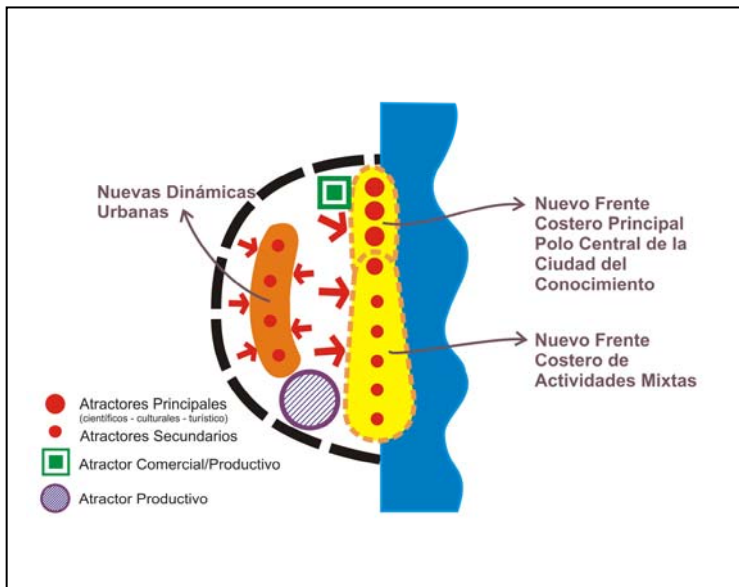
### Estructura de Movilidad



*A escala micro, este patrón deviene del esquema general planteado a escala macro, y propone una circunvalación de accesos urbanos desde la meseta, con derivaciones a la trama urbana de la ciudad central en lo que se denomina “regadera de ingresos”, constituyendo un esquema de movilidad secundario. Este sistema permite la distribución de flujos en forma más equitativa de modo de no perturbar la ciudad concentrando los flujos en un único ingreso, de modo de permitir el fortalecimiento de las centralidades ya existentes y crear nuevas oportunidades de urbanidad.*

*El primer peine lo constituye el ingreso al puerto desde el intercambiador del km 4 y otros cuatro lo hacen conectando la circunvalación mencionada con la actual ruta, reconvertida a avenida urbana. El esquema secundario (de avenidas urbanas principales) se completa con la valorización del frente costero con un paseo costanero.*

## Atractores de Desarrollo Urbano



*El patrón de desarrollo urbano estrechamente vinculado al esquema de movilidad propuesto, plantea la resignificación de la ciudad como ciudad costera marítima con la localización de elementos generadores de nuevas dinámicas urbanas, ubicadas sobre el frente marítimo, y además en la nueva interfase activa con el área de expansión urbana, en el microcentro y en la zona industrial.*

*Se propone en estas interfases activas (nuevas centralidades) la localización de importante equipamiento con:*

*Atractores principales:*

*- el polo central de la ciudad del conocimiento,*

*Atractores secundarios:*

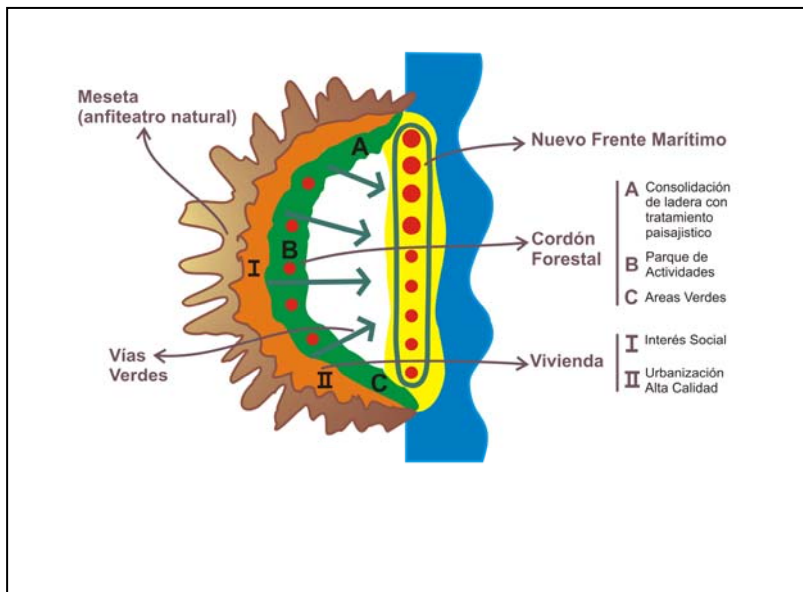
*- en el nuevo frente costero de actividades mixtas,*

*- en el área microcentro con una infraestructura a modo de espacio social protegido,*

*- en el atractor productivo de actividades industriales, y*

*- en la localización de centralidades secundarias en el antiguo Cordón Forestal reconvertido en Parque de Actividades.*

## Valorización Paisajística

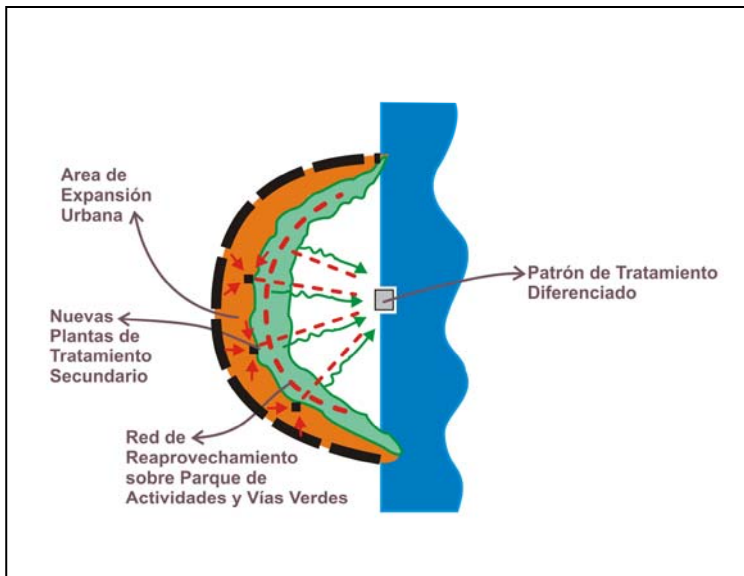


La valorización del anfiteatro natural que representa la meseta albergando a la ciudad, se potencia reforzando la idea de una gran interfase natural a modo de borde urbano interno extendiendo el área del cordón forestal (que aunque con otras características, se concibe como espacio abierto urbano). Este se convierte en su sector central en "Parque de actividades" con la localización de "atractores secundarios", hacia el Norte representa el sistema de consolidación de laderas con tratamiento paisajístico del cerro Chenque y hacia el Sur se concibe como una extensión del área verde.

Entre este nuevo espacio (que adquiere nueva relevancia social) y el anfiteatro natural de la meseta, se propone la oportunidad de una renovada actuación para la política de vivienda social recreando sus patrones habitacionales en relación con las restricciones del árido y el viento y se destina un espacio más cercano al mar para la creación de oportunidades inmobiliarias con viviendas de alta calidad que aportarán nueva dinámica al corredor costero. La redefinición integral del sistema de ingresos a la ciudad está acompañada de una concepción de revalorización total del paisaje tanto del árido como del marítimo. Desde el árido, en una situación de muy alto valor paisajístico dada por su altura (que enmarca ricas visuales contrastantes entre ambos ecosistemas) se desciende al mar atravesando la trama urbana a través de situaciones de ingreso jerarquizadas, concebidas como avenidas urbanas forestadas con especies apropiadas, creando un microclima de alta resignificación antrópica sobre el soporte territorial.



## Manejo Sustentable del Recurso Hídrico

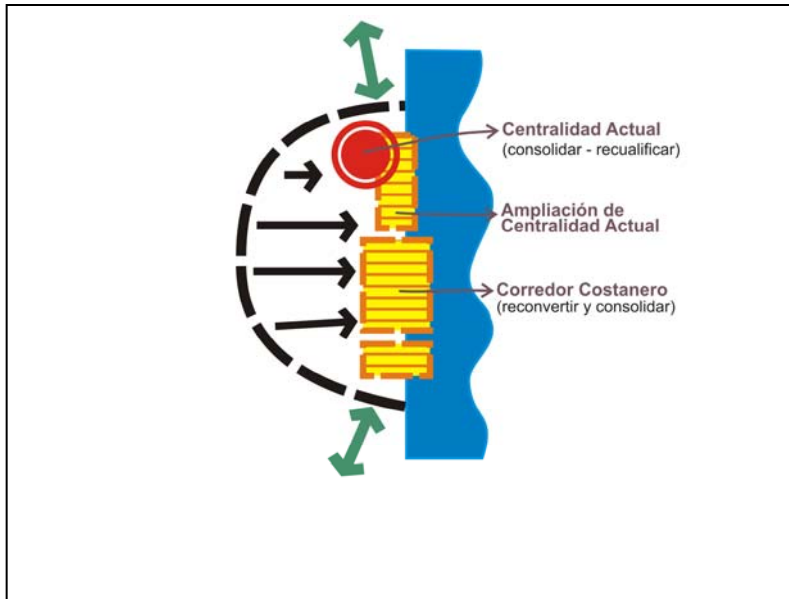


*Este patrón refiere fundamentalmente al manejo del agua dada la importancia que reviste en la ciudad de Comodoro Rivadavia. A efecto de un uso sustentable, el mismo aprovecha la geoformas naturales con el objeto de disminuir el consumo de energías. El mismo promueve (en las escalas del ejido y de la ciudad central):*

- Plantas modulares sobre la ciudad alta para el área urbana de expansión urbana de interés social. Dichas plantas tendrán un tratamiento de efluentes hasta la condición de riego, para que esté en condiciones de ser redistribuido por gravedad por sobre las avenidas de ingreso del peine urbano a modo de vías verdes.*
- Plantas de tratamiento costero para la ciudad existente, con diseño arquitectónico con tratamiento morfológico particularizado acorde al espacio abierto urbano costero.*

*Para el completamiento total del sistema propuesto, y con vistas a un aprovechamiento total del recurso hídrico, se debería evaluar la posibilidad del bombeo de estos líquidos hasta la parte alta de la ciudad para sumarse al agua a ser utilizada en riego.*

## Estructura Urbana



*El patrón identifica el complejo urbano de Comodoro Rivadavia, con un gran centro urbano principal, consolidado con una subárea de expansión hacia el SE, con subcentralidades internas consolidadas, que a su vez interactúa con una nueva área de expansión urbana en el Norte hacia el interior de la línea de costa. Hacia el Sur se articula francamente con el centro externo de Rada Tilly.*

*Para que la ciudad conserve esta estructura multipolar apropiada deteniendo el proceso de invasiones sobre el área petrolera y también sobre áreas inestables de la meseta, cualificando con las infraestructuras y equipamientos necesarios a las mismas de modo de fortalecer las centralidades que se sustentan en el principio de sustentabilidad urbana de una ciudad multipolar.*

*El patrón reconoce la principal centralidad urbana de Comodoro Rivadavia y la reconoce recualificada y consolidada, pero plantea una "extensión" de las funciones de la misma hacia la costa marítima a modo de Corredor Costanero, en dirección a Rada Tilly reconvirtiendo los usos industriales y mixtos actuales del área urbana sur de modo de recuperar para el uso público el frente marítimo como espacio más significativo de la ciudad.*

## E.2- UN MODELO ESPACIAL EN 5 ESCALAS

Los patrones antes expuestos facilitaron el debate participativo de la concepción general, procurando un primer correlato espacial de las políticas, programas y proyectos, mediante su concreta verificación en mapas.

Dicho trabajo y su posterior ajuste en gabinete han dado lugar a un perfeccionamiento del modelo de **ocupación territorial propuesto** y una ampliación de escala y detalle para el mismo, proponiéndose componer ese modelo en 5 escalas territoriales:

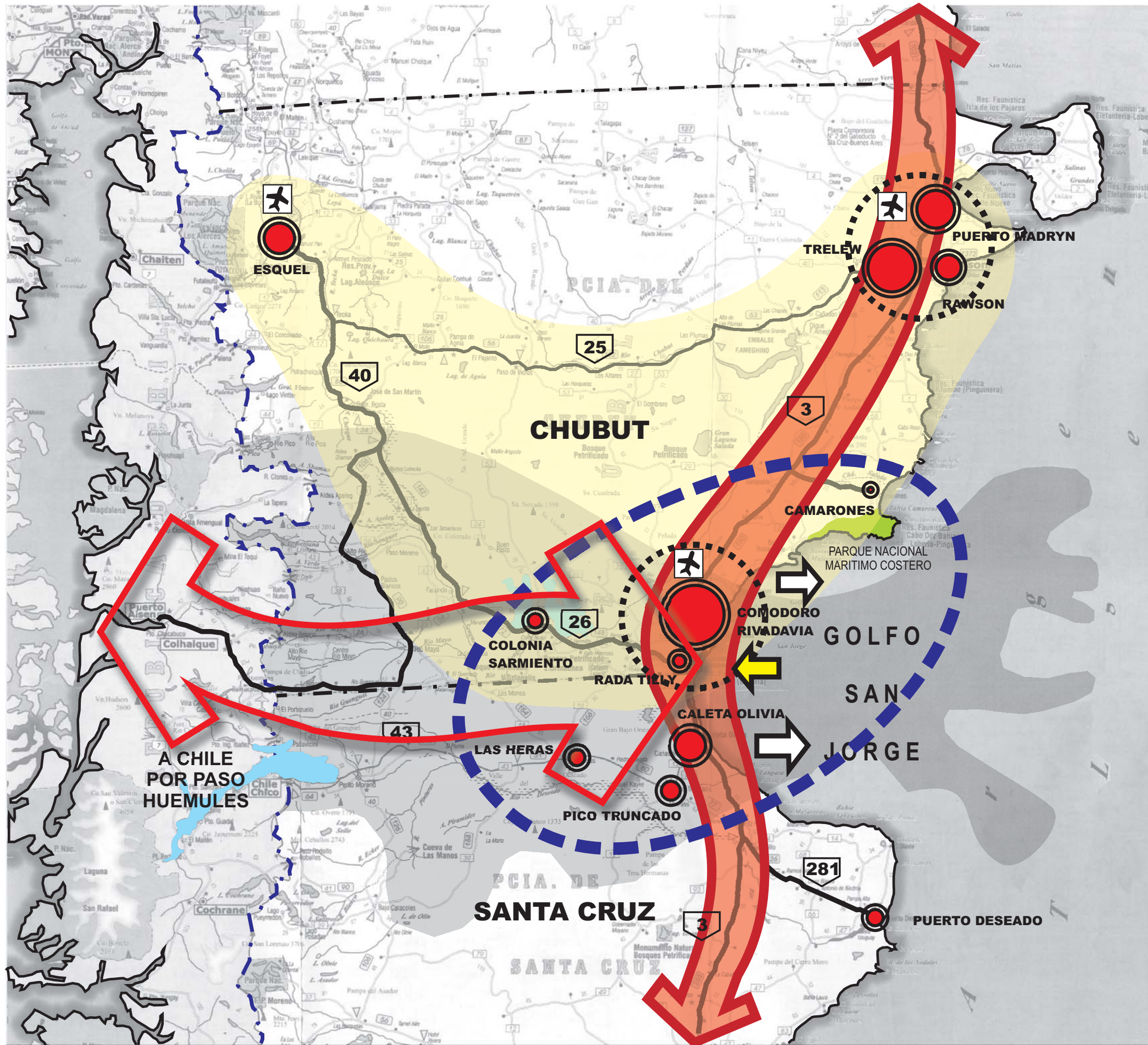
### E.2.1- El contexto regional

Dos problemáticas urbanísticas de Comodoro llevan a una clara contextualización regional de la ciudad (ver mapas 1 y 2):

- La cuestión de la explotación petrolera y sus consecuencias en el territorio.
- La cuestión de la movilidad regional y su afectación a la ciudad.

En cuanto a la primera, el rol primacial de Comodoro en la región del Golfo San Jorge y como “base” de un potencial corredor de desarrollo interoceánico y de varios corredores turísticos (ver mapa 3), hacen pronosticar la concentración de actividades económicas de base petrolífera en la misma ciudad y la multiplicación de otras actividades económicas y de servicios, en otras áreas vinculadas de la región. Entre estas últimas pueden destacarse: la relación con Colonia Sarmiento, principal fuente de productos alimentarios frescos, así como de provisión de agua potable traída por un acueducto desde el Lago Munster; y el rol de Comodoro como “Puerta” turística y puerto de cruceros transoceánicos.

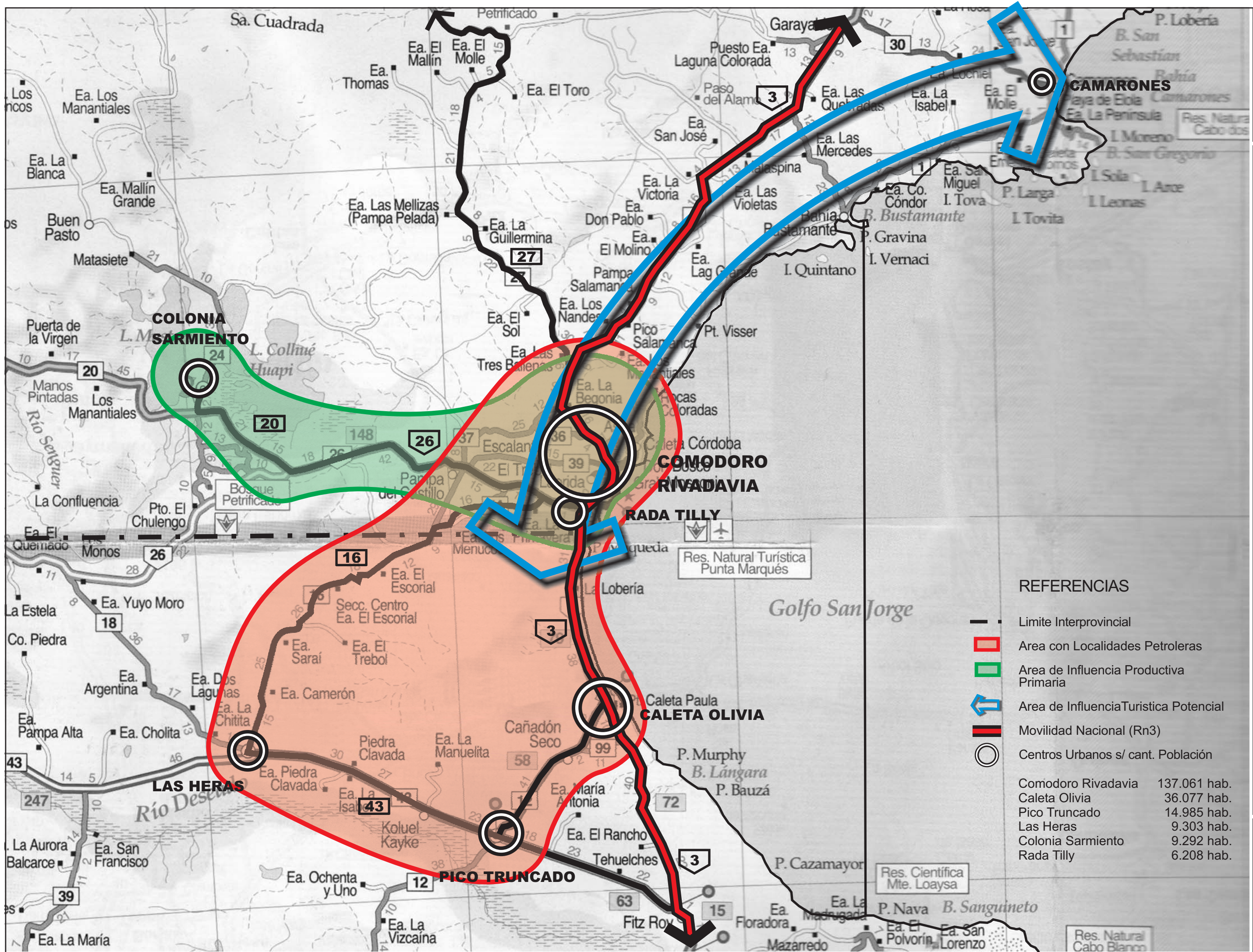
En cuanto a la segunda, el paso de la RN nº 3 por el centro urbano de Comodoro no resiste más análisis, y las propuestas alternativas ya se están haciendo sentir, donde en todos los casos coincide la necesidad de que los flujos pasantes de la ruta 3 no interfieran la ciudad, y por otra parte, que se atienda mejor al arco de alto interés petrolero que pasa por Pampa del Castillo.



REFERENCIAS

- Limite Interprovincial
- Limite Internacional
- Principal Sistema Urbano Provincial
- Area de Influencia Externa de C. R
- Cuenca Petrolera del G. S. J.
- Corredor de Movilidad Nacional (RN3)
- Corredor Bioceánico
- Aeropuerto
- Salida de Crudo
- Entrada de Combustible
- Centros Urbanos s/ cant. Población

Comodoro Rivadavia	137.061 hab.
Trelew	89.547 hab.
Puerto Madryn	57.791 hab.
Esquel	36.077 hab.
Caleta Olivia	36.077 hab.
Rawson	26.183 hab.
Pico Truncado	14.985 hab.
Puerto Deseado	10.237 hab.
Las Heras	9.303 hab.
Colonia Sarmiento	9.292 hab.
Rada Tilly	6.208 hab.
Puerto San Julián	6.143 hab.
Camarones	1.079 hab.



**REFERENCIAS**

- Limite Interprovincial
- Area con Localidades Petroleras
- Area de Influencia Productiva Primaria
- Area de Influencia Turística Potencial
- Movilidad Nacional (Rn3)
- Centros Urbanos s/ cant. Población

Comodoro Rivadavia	137.061 hab.
Caleta Olivia	36.077 hab.
Pico Truncado	14.985 hab.
Las Heras	9.303 hab.
Colonia Sarmiento	9.292 hab.
Rada Tilly	6.208 hab.

**Mapa 3:** Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable, Secretaría de Turismo de la Nación, 2005. Obsérvese a Comodoro como «puerta» de la región y nodo donde pasan corredores muy importantes.



## **E.2.2- El encuadre microregional**

Es en esta escala que la cuestión requiere de una rápida decisión estructural. Atendiendo a las dos cuestiones mencionadas anteriormente, el escenario de exploración petrolera resultaría con una expansión atendible para un arco de tiempo de al menos dos décadas, y esto va a motivar flujos de transporte automotor y portuario de fuerte incidencia en el territorio.

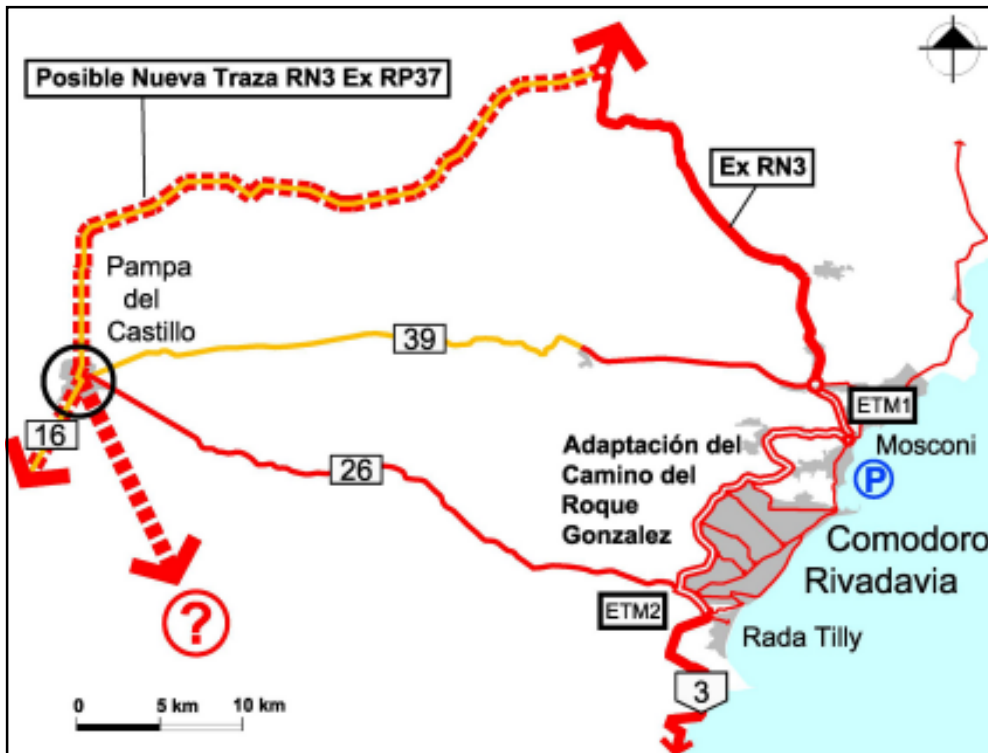
Se puede avizorar, por un lado, un escenario 1 (grafico 3), para el cual es posible que el arco territorial que pasa por Pampa del Castillo deba pavimentarse y enlazar mejor la zona de explotación petrolera del sur de Chubut y el norte de Santa Cruz (Pico Truncado y Las Heras).

Vialidad Nacional está atenta a esta demanda.

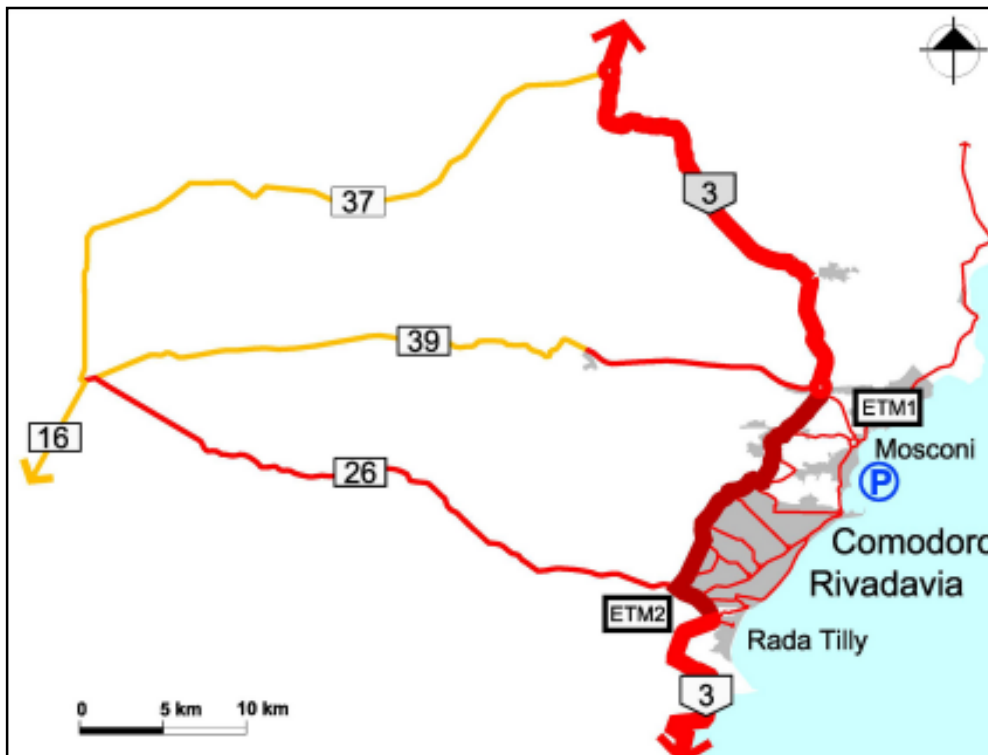
Sin embargo, se considera que esa posible alternativa de nueva traza de la RN nº 3 no serviría a los efectos del eje rutero norte-sur propiamente dicho (por su excesivo desvío hacia el oeste) y tampoco soluciona los flujos “metropolitanos” del ejido de Comodoro y la contigua ciudad de Rada Tilly.

El escenario 2, que aparece como de alto interés local y provincial (y el mismo gobierno provincial está estudiando esa traza, grafico 4) es convertir en nueva traza de la RN nº 3 al camino Roque González, ajustando sus facilidades viales. En esta alternativa se resolvería de manera excelente el tránsito pasante norte-sur y la vinculación con Caleta Olivia, así como la función de circunvalación de Comodoro. No debe olvidarse que otra dimensión de la explotación petrolera con gran potencialidad de crecimiento es la modalidad de “off-shore”, para la cual disponer de un claro acceso al Puerto de Comodoro es una dimensión inexcusable, y esta alternativa de circunvalación admite perfectamente la consideración de un ingreso directo a Puerto, a la altura del distribuidor de km. 5.

En síntesis, se deberán mirar las cuestiones regionales interactivamente con las locales y de allí tomar la decisión por uno u otro de estos 2 escenarios o por una complementariedad de ambos, aunque desde la perspectiva local resulta mucho más ventajosa la del escenario 2.



**Gráfico 3:**  
Nueva traza RN n° 3.  
Alternativa Vialidad Nacional



**Gráfico 4:**  
Nueva traza RN n° 3.  
Alternativa Vialidad Provincial



### **E.2.3- El modelo a escala del ejido y la ciudad multipolar**

Es en esta escala donde se definen con más claridad los grandes componentes de desarrollo y ordenamiento territorial del modelo, que son:

#### **a) Linealidad costera** (ver mapas 4.1 y 4.2)

Es el rasgo dominante que ha tomado el desarrollo metropolitano de Comodoro, como un factor positivo a apoyar por las ventajas paisajísticas y funcionales que ese corredor ofrece. El fortalecimiento de la identidad con el mar puede ser la marca paisajística esencial para el futuro. Y ello conduce a repensar la ciudad en continuidad desde Caleta Córdoba a Rada Tilly, y fortalecer sus mejores actividades en esa continuidad lineal.

#### **b) Ampliación del Puerto** (ver mapa 4.1)

Dentro de aquella identidad se debe asumir la importancia decisiva del Puerto en la historia y en el futuro de la ciudad, así como la necesidad de su ampliación y modernización hacia un Puerto multifuncional (petrolero, pesquero, turístico, deportivo y de cargas generales). Dicha ampliación puede darse tal como fue previsto inicialmente en dirección al norte de su emplazamiento actual, y la nueva estructura de movilidad permite acceder al Puerto directamente desde el km 5 y el intercambiador existente, y de allí mediante una avenida portuaria al nivel del mar se accede por dentro a los distintos lugares de trabajo del Puerto. Se desconfliktará así el tan mentado cuello de botella entre el cerro y el Puerto.

#### **c) Ciudad multipolar** (ver mapa 4.2)

Un tercer componente es el reconocimiento de la ciudad organizada en múltiples polos, que se precisan fortalecer para mejorar su vida propia y evitar innecesarios viajes al centro (“a Comodoro”, como suelen decir sus pobladores); pero también es necesario fortalecer sus vínculos, para que la red multipolar funcione adecuadamente.

La propuesta es contener por ahora grandes expansiones urbanas en el norte, en tanto se afronta definitivamente el tema de la anulación de los pozos desactivados (pues hoy ofrecen un gran riesgo para todo tipo de asentamiento).

Sin embargo, se entiende el valor de estos polos y se propone su consolidación en términos de:

- *Equipamientos y servicios, como parte activa de la red multifocal,*
- *Consolidación de su trama urbana actual, con custodia de su patrimonio y completamiento de sus infraestructuras,*
- *Cordones forestales de mejoramiento paisajísticos y para el reuso de aguas residuales.*

**d) Fortalecimiento de la ciudad central** (ver mapa 4.2)

Un cuarto rasgo es la conveniencia de fortalecer la consolidación y el crecimiento del área de la ciudad central o polo principal, pues es la que dispone de dos ventajas claras:

- Equipamientos y atractivos de escala regional, para cumplir con su rol de ciudad primacial en la región y de grandes oportunidades económicas, culturales y turísticas.
- Territorios para su ampliación y/o reconversión, sin problemas de pozos petroleros desactivados.

Las áreas actuales de este sector urbano, el más poblado y consolidado, deberán encarar un proceso de renovación y consolidación acorde a la importancia que la ciudad está cobrando:

- *reconversión de sus áreas más críticas,*
- *aprovechamiento del eje ruta nº 3 como corredor de centralidad,*
- *mejoras en áreas verdes y el manejo del agua,*
- *fortalecimiento de la plena ocupación del suelo,*
- *densificación de todas las áreas urbanas actuales.*

Estos aspectos se detallarán al tratar la escala central de la ciudad y el microcentro.

**e) Ciudad del Conocimiento y nuevo frente costero urbano** (ver mapa 4.1 y 4.2)

Esta propuesta aúna dos grandes aspiraciones para Comodoro. En lo social y económico, la creación de una Ciudad del Conocimiento, como parque de innovaciones que aprovecha la masa crítica, técnica y científica que la ciudad ha desarrollado, y la reorienta a actividades de investigación y desarrollo en energías renovables derivadas del viento y el mar, actividades culturales y científicas, recreativas y turísticas. Esta iniciativa genera un escenario de actividades económicas y de generación de empleo, que diversifica la economía de la ciudad y la hace más sustentable ante las variaciones de la actividad petrolera. Pero en lo urbanístico y en lo

ambiental, la propuesta se encuentra con la ambición de abrir la ciudad hacia el mar, generando un frente costero de gran uso social, desde el Puerto hacia el sur. Y esa localización, mediante importantes rellenos que avanzan hacia el mar, ofrecerá un espacio generoso para las instalaciones de la Ciudad del Conocimiento y amplios paseos turísticos, deportivos y recreativos.

**f) Eje vial oeste** (ver mapa 4.3)

Este rasgo facilita la idea de generar una circunvalación o corredor vial oeste, como traza alternativa de la RN nº 3 y (de todos modos), “by-pass” de la ciudad.

Dicha traza permite acceder a la ciudad por una serie de ingresos en forma de “peines”, aprovechando en casi todos los casos las avenidas con trazas ya existentes. Mediante este criterio, la llegada a Puerto por el norte es uno de esos peines. Los datos de tránsito disponibles que indican un volumen de 40.000 vehículos de tránsito medio diario en la zona entre el Cerro Chenque y el Puerto, podrían distribuirse con esta solución de una manera mucho más efectiva y desconcentrando el mencionado embotellamiento:

- Algo más de 1.000 vehículos son camiones pasantes norte-sur, que no tienen por qué entrar a la ciudad.
- El tránsito de unos 5.000 vehículos de carga son provocados por la demanda de transporte urbano así como por los movimientos hacia y desde el Puerto. Estos se podrán desconcentrar por los diferentes peines de la ciudad, de manera de evitar sus movimientos transversales congestionadores (en especial, en el área central). Una medida complementaria en este sentido sería la instalación de dos estaciones de transferencias de cargas (ETC), una al norte vinculada al puerto y al aeropuerto, y una al sur, vinculada al parque industrial.
- Los restantes 34.000 vehículos estimados se refieren al tránsito automotor privado (autos) que también verán enormemente agilizados sus movimientos prefiriendo la circunvalación y los peines de entrada y salida cada vez que la distancia a recorrer lo justifique.

**g) Valorización del clima y el paisaje** (mapa 4.4)

Los rasgos descritos surgen de una revalorización paisajística del área del ejido, donde el mar al este y los cerros y quebradas al oeste, dan la ecoforma general y los escenarios más aptos para los asentamientos humanos. En esa consideración el clima es un factor fundamental, dada la fuerte presencia del viento y el árido que imprimen un exigente sello ambiental a la calidad de vida en el lugar.

Como criterio general se adopta una estrategia de cordones forestales en el entorno de todos los polos urbanos, en su triple rol de:

- *protección de vientos,*
- *humidificación y filtro natural para el reuso de aguas residuales,*
- *rasgo paisajístico atenuador (idea de oasis) de la omnipresente aridez.*

A partir de este criterio, la idea de la regulación bioclimática se torna un rasgo más dominante en la ciudad central, que es donde está el actual cordón forestal, y donde la magnitud del asentamiento hace más interesante y justificable aún el buen manejo del viento y la aridez. En el mapa 5.4.1 se pueden observar las sucesivas cortinas de protección de viento, algunas de carácter edilicio- grandes edificios cortina- otras de carácter forestal como el mencionado cordón, otras por la misma arborización de las avenidas, y finalmente por un paseo costanero protegido, que en el sector de la franja costera central, enlaza las distintas instalaciones de la Ciudad del Conocimiento.

Esas disposiciones para atenuar el viento, se alían con otras disposiciones para el reuso del agua residual, de tal manera de poder regar la forestación sin recurrir a un gasto excesivo del agua traída por acueducto desde 200 Km. de distancia. Se trata de una propuesta de saneamiento de los residuos cloacales domiciliarios (ver mapa 5.4.2) que lo bombea hacia arriba detrás del cordón forestal, donde se recibirán también los desagües del nuevo ensanche del oeste y el sur, lo cual permite luego filtrarlos en el cordón forestal, y con esos tratamientos ya realizados disponerlos como agua de riego en los parques y avenidas hacia abajo.

La importancia que se le da a la ciudad central, y el nuevo frente urbano que proveerá el eje vial al oeste con sus peines de interconexión, harán del cordón forestal (antigua iniciativa poco aprovechada hasta ahora), un área “abierta” (de gran interés social), casi un epicentro interior en este nuevo dimensionamiento de la ciudad.

Con nuevos usos de parque temático (de actividades de la Ciudad del Conocimiento vinculadas a la aridez y el agua) y manteniendo su ambicioso rol de barrera contra el viento, se reciclaría el cordón forestal a un nuevo y más ambicioso rol urbano.

Esta interfase se ve ampliada y completada hacia el norte por una franja de contención de riesgos geológicos del Cerro Chenque, donde se podrían realizar senderos peatonales de interés paisajístico y arqueológico. Y hacia el sur, considerando el autódromo y el aeródromo como parte de esta gran franja de alto interés ambiental y social.

Recuérdese que, como ya se mencionó, esta estrategia de cordones forestales se propone aplicar también a los otros nodos urbanos, mejorando las condiciones ambientales de los mismos. (ver punto E.2.4)

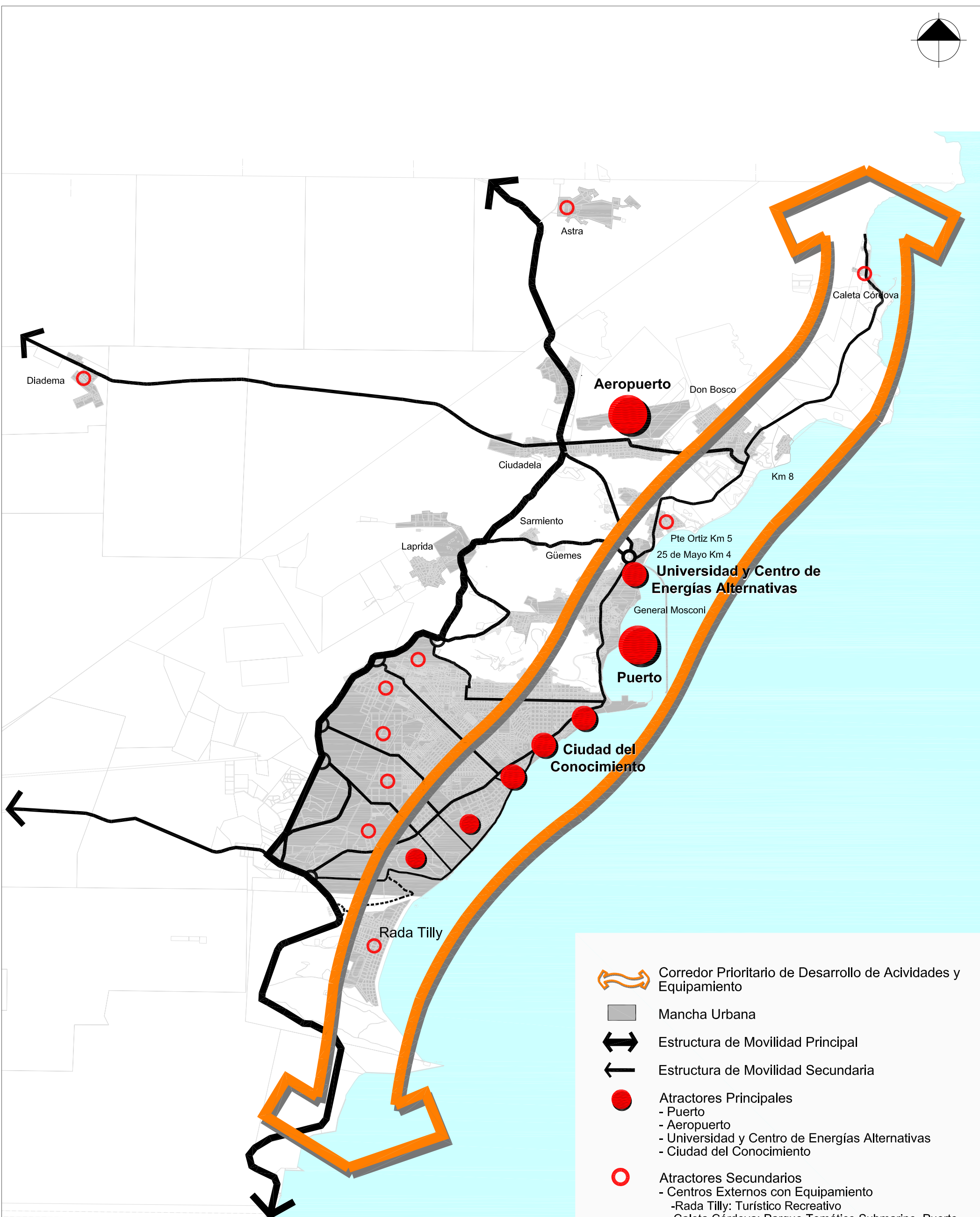
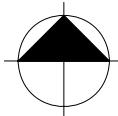
#### **h) Interfases de ampliación urbana oeste y sur (mapa 4.4)**







Entre el eje vial del oeste y el cordón forestal se ha concebido una zona de expansión urbana de aproximadamente 700 hectáreas, auspiciado por buena calidad de tierras para fundaciones, y por su localización en este nuevo y atractivo frente de la ciudad, con excelentes vistas hacia la ciudad y el mar.

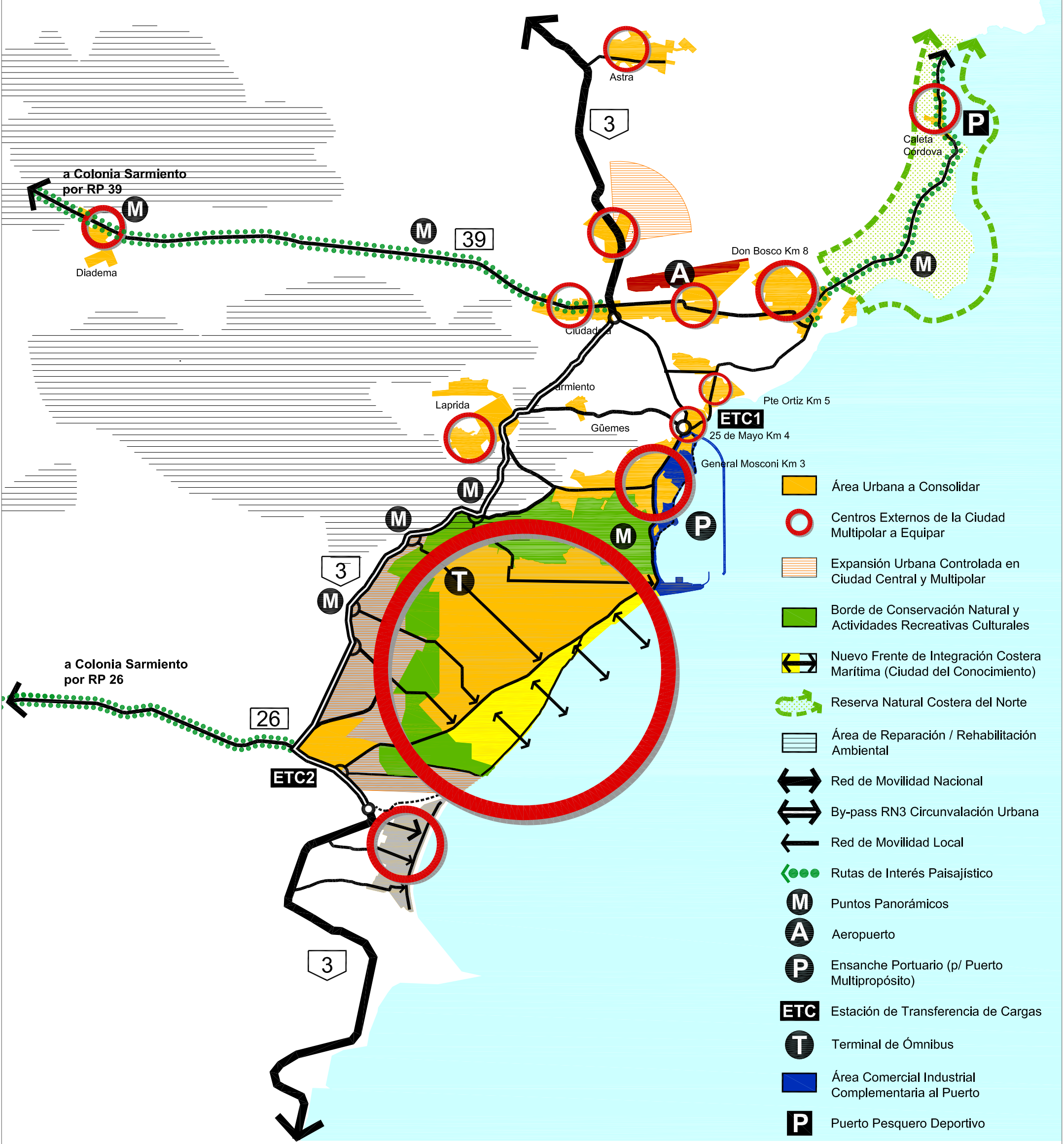
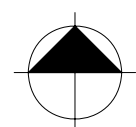
Esta área tiene capacidad para albergar unas 25.000 viviendas, considerando una densidad promedio de sólo 200 hab./ha., ya sea en la forma de una ciudad jardín o en condominios más agrupados (si se conforman como barreras contra viento).

En parecidas condiciones se encuentra la parte sur, como ampliación de la ciudad hacia un sector hoy inexistente, y en cual en cambio se puede dar una oferta residencial de alta calidad, por sus vistas y localización. Se trata de unas 180 hectáreas, donde es posible generar una urbanización de 2500 residencias.

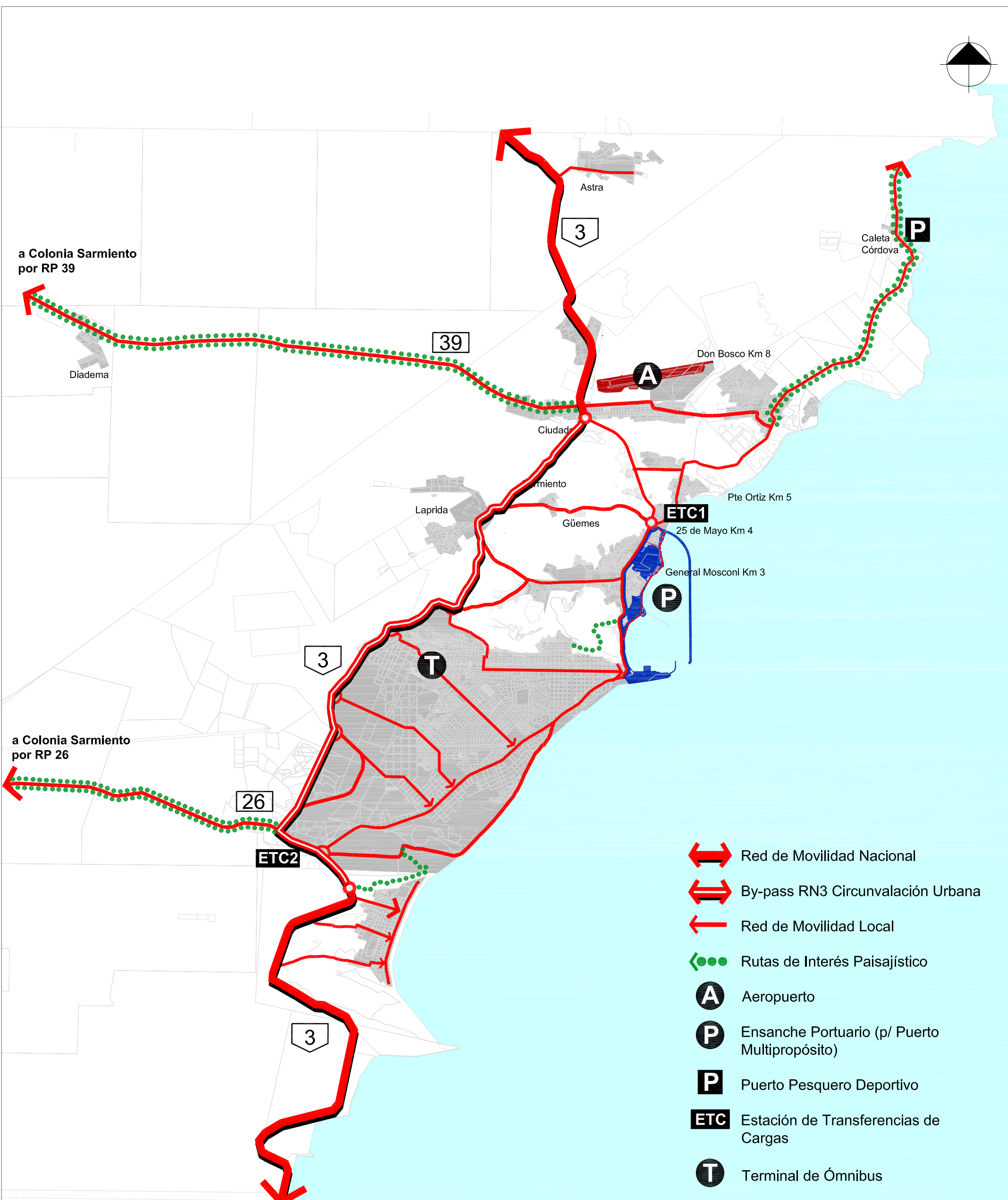
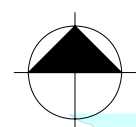
Este sector sería destinado a la inversión privada de riesgo, y también genera una interfase positiva con Rada Tilly.



-  Corredor Prioritario de Desarrollo de Actividades y Equipamiento
-  Mancha Urbana
-  Estructura de Movilidad Principal
-  Estructura de Movilidad Secundaria
-  Atractores Principales
  - Puerto
  - Aeropuerto
  - Universidad y Centro de Energías Alternativas
  - Ciudad del Conocimiento
-  Atractores Secundarios
  - Centros Externos con Equipamiento
  - Rada Tilly: Turístico Recreativo
  - Caleta Córdova: Parque Temático Submarino, Puerto Náutico Deportivo y Centro Científico de Maricultura.
  - Diadema: Turismo Cultural
  - Astra: Turismo Cultural
  - Extensión del Centro del Patrimonio del Ferrocarril en km 5
  - Parque de Actividades / Cordón Forestal.

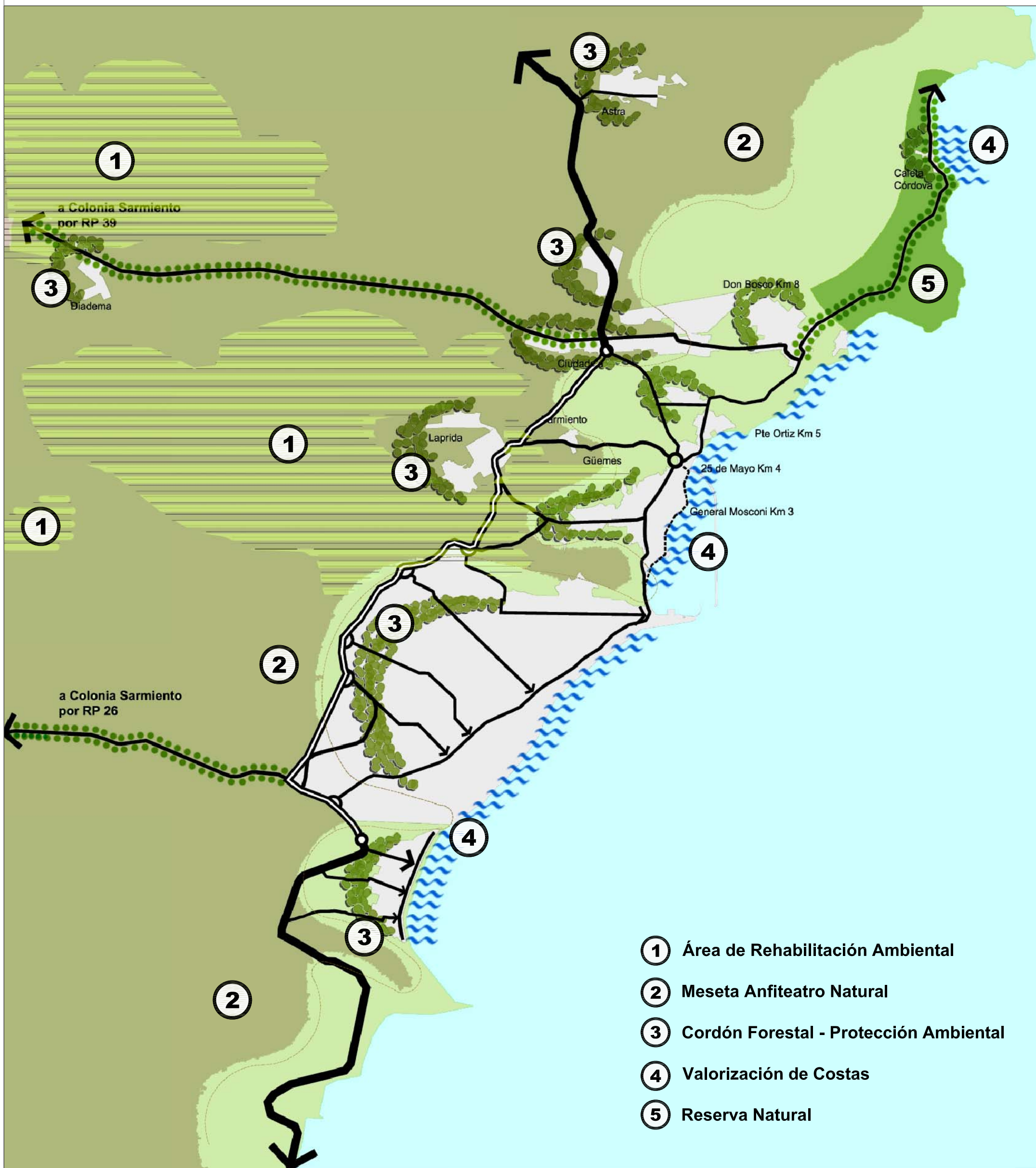
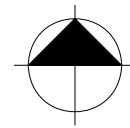


-  Área Urbana a Consolidar
-  Centros Externos de la Ciudad Multipolar a Equipar
-  Expansión Urbana Controlada en Ciudad Central y Multipolar
-  Borde de Conservación Natural y Actividades Recreativas Culturales
-  Nuevo Frente de Integración Costera Marítima (Ciudad del Conocimiento)
-  Reserva Natural Costera del Norte
-  Área de Reparación / Rehabilitación Ambiental
-  Red de Movilidad Nacional
-  By-pass RN3 Circunvalación Urbana
-  Red de Movilidad Local
-  Rutas de Interés Paisajístico
-  Puntos Panorámicos
-  Aeropuerto
-  Ensanche Portuario (p/ Puerto Multipropósito)
-  Estación de Transferencia de Cargas
-  Terminal de Ómnibus
-  Área Comercial Industrial Complementaria al Puerto
-  Puerto Pesquero Deportivo



- Red de Movilidad Nacional
- By-pass RN3 Circunvalación Urbana
- Red de Movilidad Local
- Rutas de Interés Paisajístico
- Aeropuerto
- Ensanche Portuario (p/ Puerto Multipropósito)
- Puerto Pesquero Deportivo
- Estación de Transferencias de Cargas
- Terminal de Ómnibus





- ① Área de Rehabilitación Ambiental
- ② Meseta Anfiteatro Natural
- ③ Cordón Forestal - Protección Ambiental
- ④ Valorización de Costas
- ⑤ Reserva Natural

#### **E.2.4- El modelo a escala de las polaridades urbanas (ver mapas 5.5.a,b,c,d,e,f,g)**

En esta escala el modelo comienza a entrar en un grado de detalle significativo por la cantidad de funciones y los rasgos urbanísticos que aquí se acumulan. Y cabe enfatizar, que a pesar de ser un modelo de 5 escalas de lo más macro a lo más micro espacial, y que en la escala del ejido es donde se ponen de relieve las soluciones integrales, las polaridades urbanas son las que albergan la población y dónde se concentra la problemática.

Los rasgos generales ya están en el ejido: el eje lineal costero, con los atractores socio-económicos principales, el eje vial del oeste y sus peines de ingreso, valorización del clima y el paisaje, con el reuso del agua servida y las cortinas contra viento, etc. Pero para mayor detalle se dividirá la descripción en 3 grandes subsistemas: de definición paisajística, de estructura urbana y de unidades urbano-ambientales homogéneas.

- **De definición paisajística:** se propone el patrón paisajístico del cordón forestal, expandido a un arco paisajístico-recreativo rodeando la polaridad central, o sea la ciudad de Comodoro. Ese mismo patrón se propone adoptar para el resto de las polaridades urbanas, aún las más pequeñas. De esta manera, la decisión más categórica desde el punto de vista urbano-ambiental, tanto para la ciudad central como para las demás polaridades, puede sintetizarse en:

- Definir y consolidar el equipamiento de la zona central de cada una de estas polaridades.
- Consolidar el área urbana ya existente, con todos los servicios e infraestructura correspondientes.
- Instalar un cordón forestal en cada una de esas micropolaridades, adoptando el mismo patrón paisajístico, de protección de vientos y de reuso de aguas servidas que se propone para la ciudad central (ver mapas 5.4.1 y 5.4.2).

- **De estructura urbana:** donde todos los rasgos ya presentados a escala del ejido se vuelven aferrables en su más concreta expresión espacial.

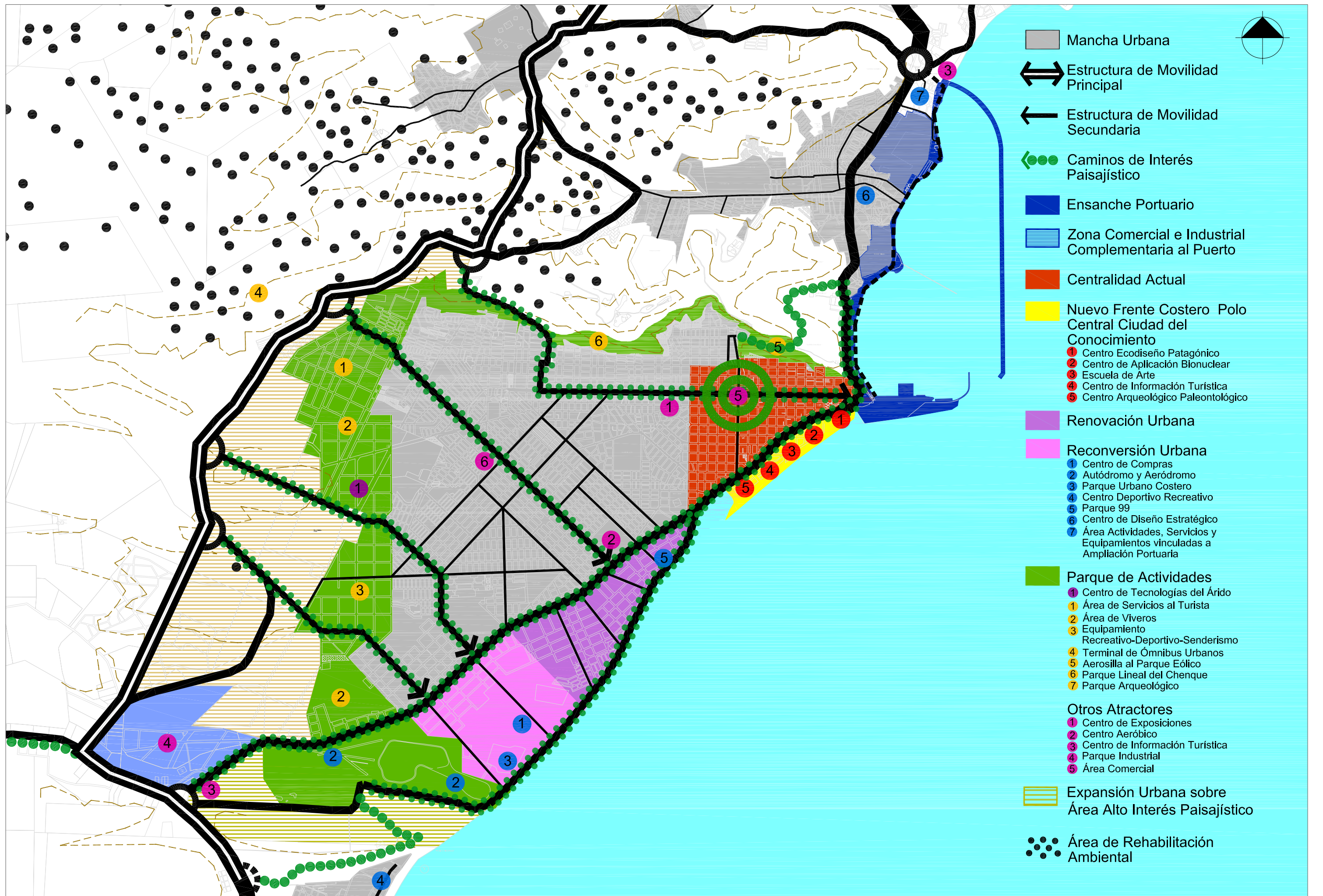
**Para el área de la ciudad central (ver mapas 5.1, 5.2 y 5.3):**

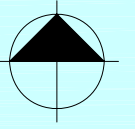
- la ampliación del Puerto y sus nuevos accesos.
- La franja costera central con la Ciudad del Conocimiento.

- La nueva avenida costanera y la reconversión de la actual traza de la RN nº 3 como gran eje vertebrador urbano.
- El cordón forestal y sus parques temáticos abrazando toda la ciudad, ya comentados en el apartado anterior.
- El arco de ampliación urbana oeste-sur.
- Las avenidas de ingreso desde el by-pass al oeste, etc.

**Para las restantes polaridades urbanas:**

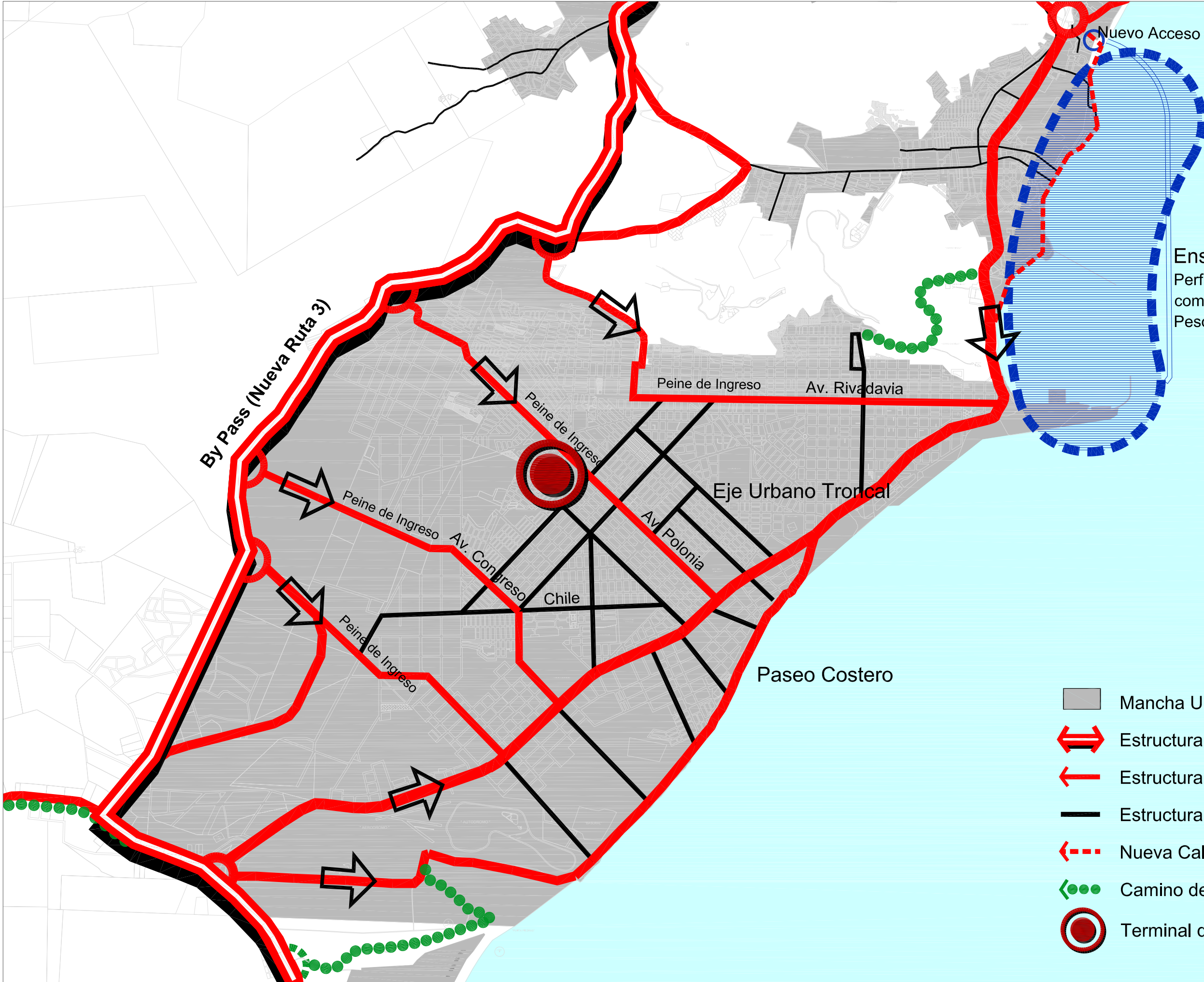
- Fortalecimiento de espacios abiertos de urbanidad y centralidad.
- Definición de un camino o senderos de paseo peatonal, definiendo el perímetro de la localidad y el cordón forestal.





Nuevo Acceso a Puerto

Ensanche Portuario  
Perfil Productivo Regional (industrial comercial), Deportivo, Turístico y Pesquero



By Pass (Nueva Ruta 3)








Peine de Ingreso Av. Rivadavia

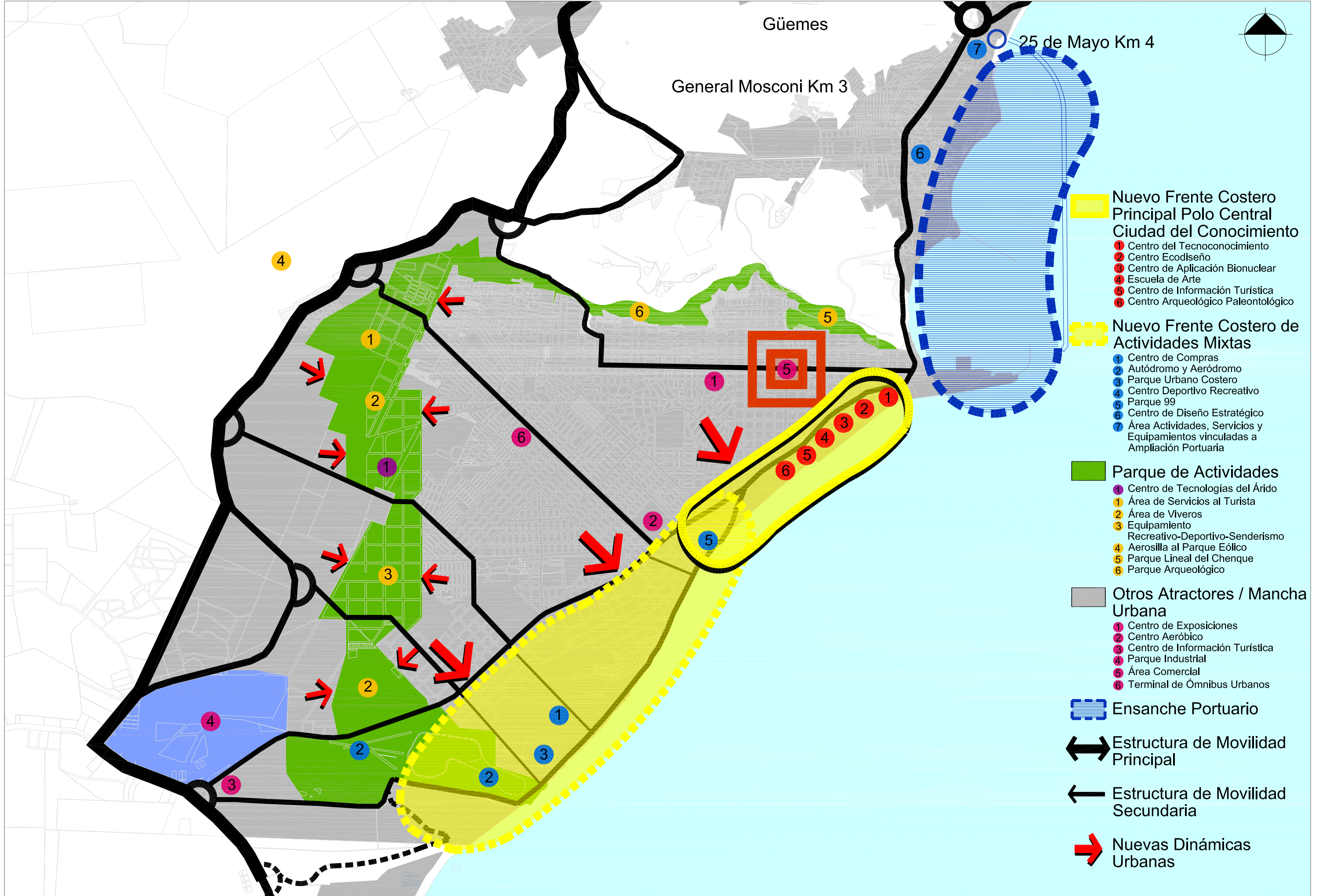
Eje Urbano Troncal

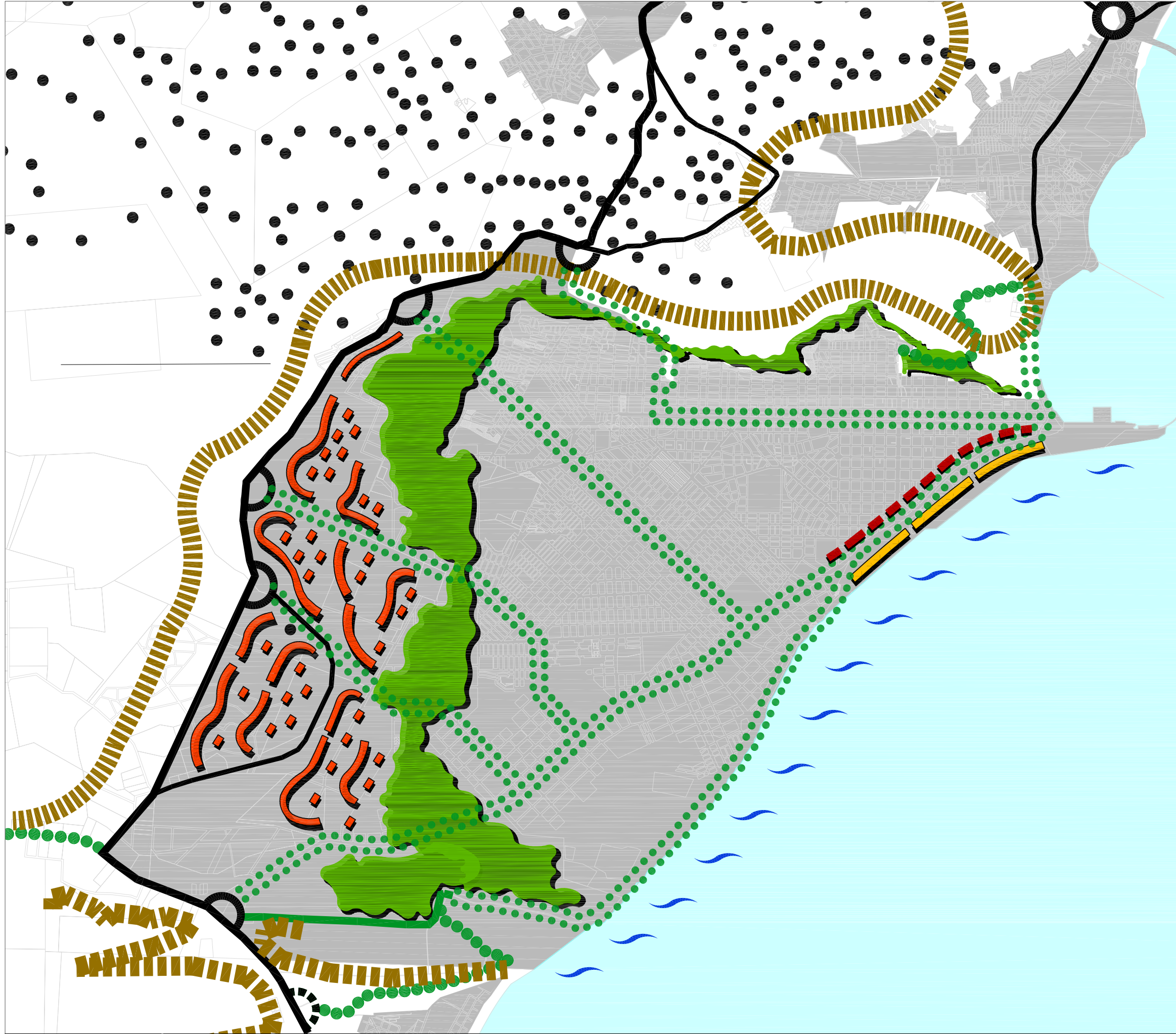
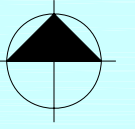
Av. Congreso Chile

Av. Polonia

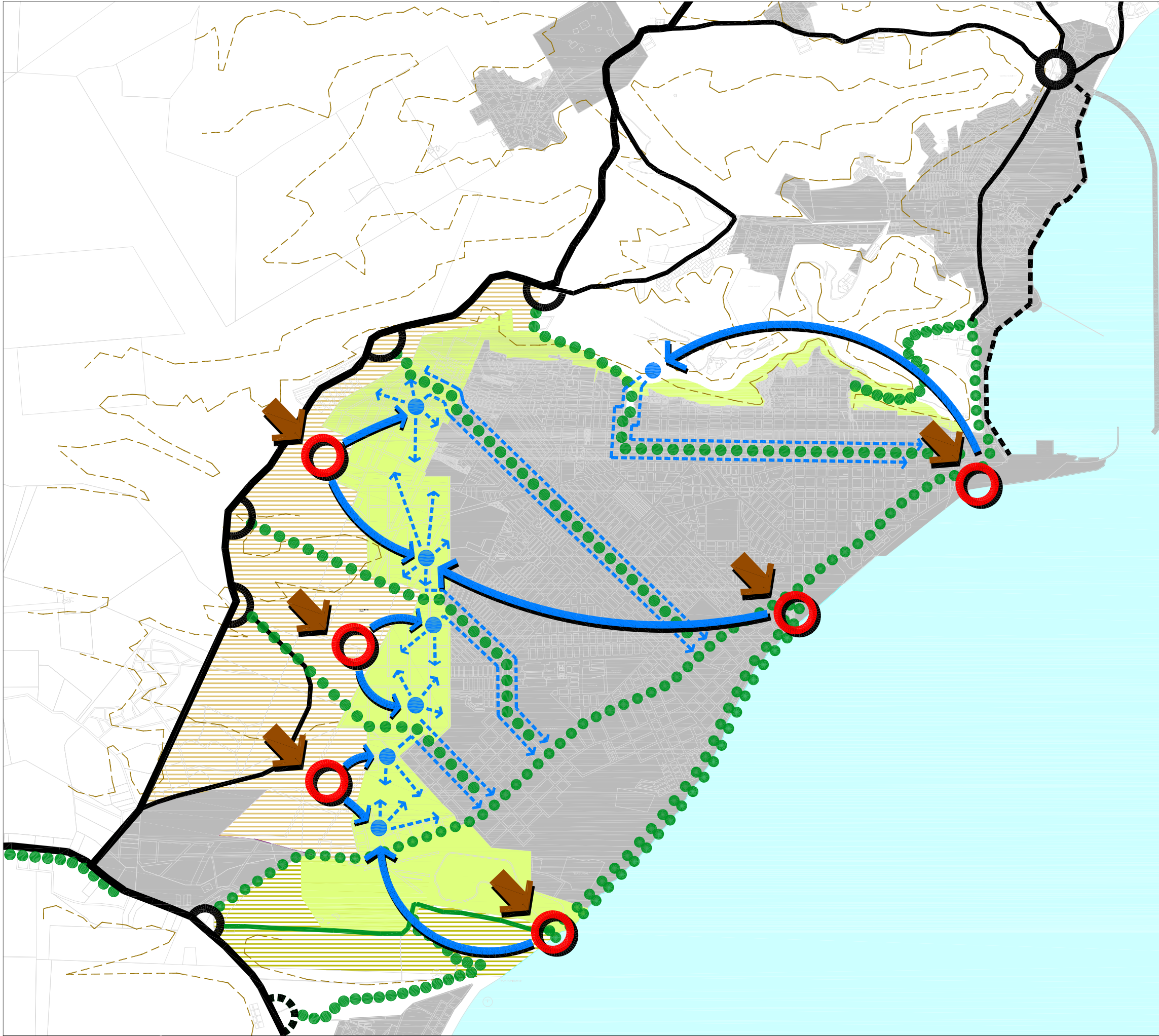
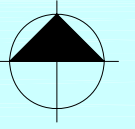
Paseo Costero


-  Mancha Urbana
-  Estructura de Movilidad Principal
-  Estructura de Movilidad Secundaria
-  Estructura de Movilidad Interna
-  Nueva Calle de Acceso a Puerto
-  Camino de Interés Paisajístico
-  Terminal de Ómnibus



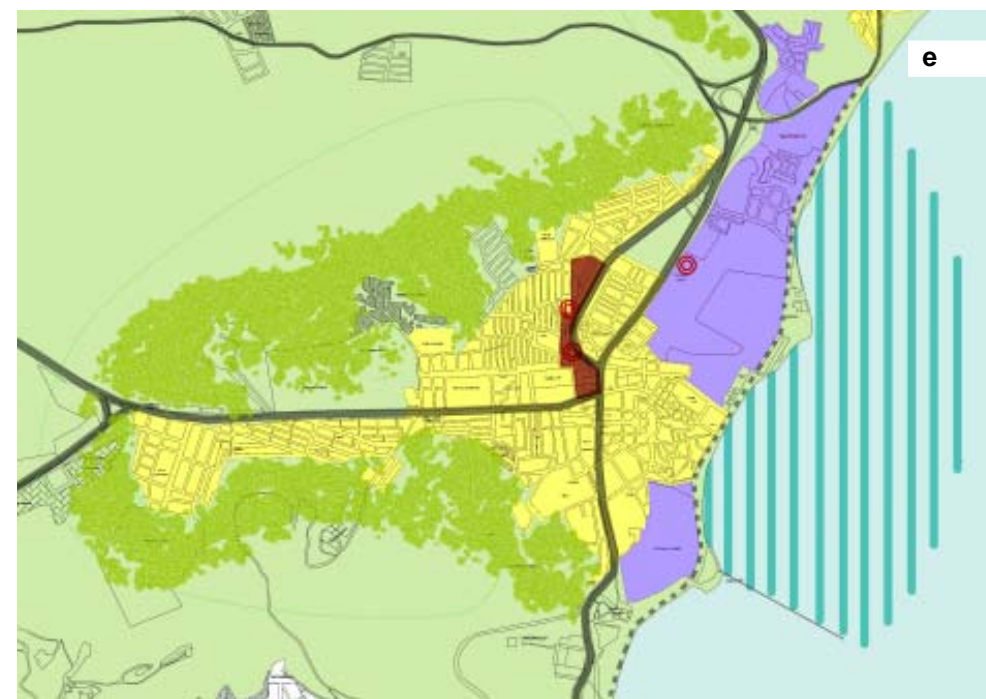
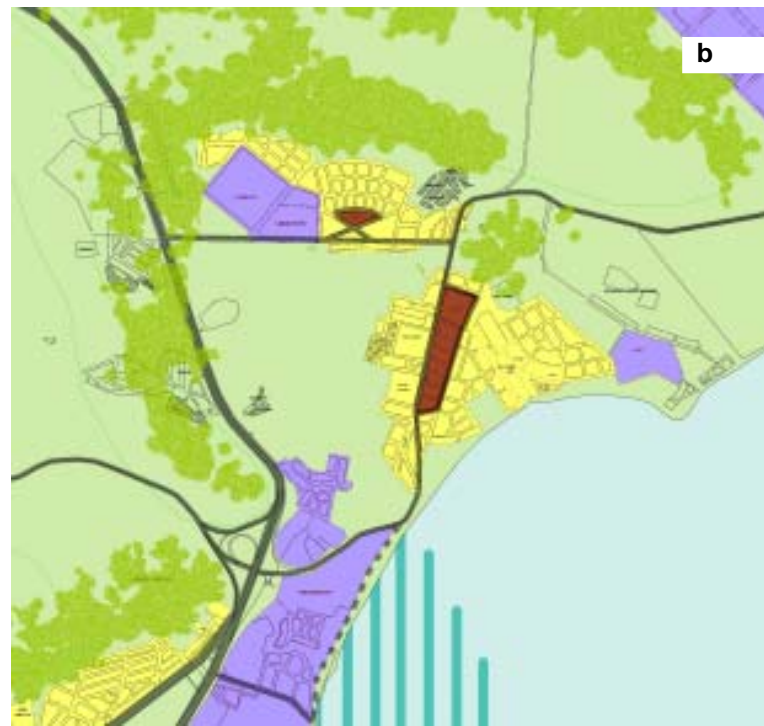


-  Barrera / Ladera
-  Edificios Pantalla
-  Bosque Protector
-  Avenidas Forestadas
-  Balcón
-  Edificios Pantalla
-  Valorización del Mar



-  Puntos de Recolección de Efluentes
-  Plantas de Tratamiento
-  Bombeo Agua Tratada
-  Centros de Almacenamiento y Distribución Agua de Riego
-  Canales de Riego
-  Parque de Actividades / Bosque
-  Expansión Urbana





**Mapa 5.5.a:** Modelo propuesto para C. Córdoba

**Mapa 5.5.b:** Modelo propuesto para Km. 5

**Mapa 5.5.c:** Modelo propuesto para Diadema











**Mapa 5.5.d:** Modelo propuesto para Laprida

**Mapa 5.5.e:** Modelo propuesto para Gral. Mosconi

**Mapa 5.5.f:** Modelo propuesto para Astra

**Mapa 5.5.g:** Modelo propuesto para Km. 8 y Pallazo

**Referencias**

-  Área central a equipar
-  Área a consolidar
-  Área de amortiguación: bosque protector
-  Estructura de movilidad
-  Rutas de interés paisajístico
-  Fase natural
-  Grandes equipamientos
-  Punto panorámico
-  Recuperación de playas
-  Ensanche portuario

Perspectivas aéreas esquemáticas, donde se advierte la reorganización de la ciudad, mediante la circunvalación al Oeste y el arco paisajístico del cordón forestal y los cerros.



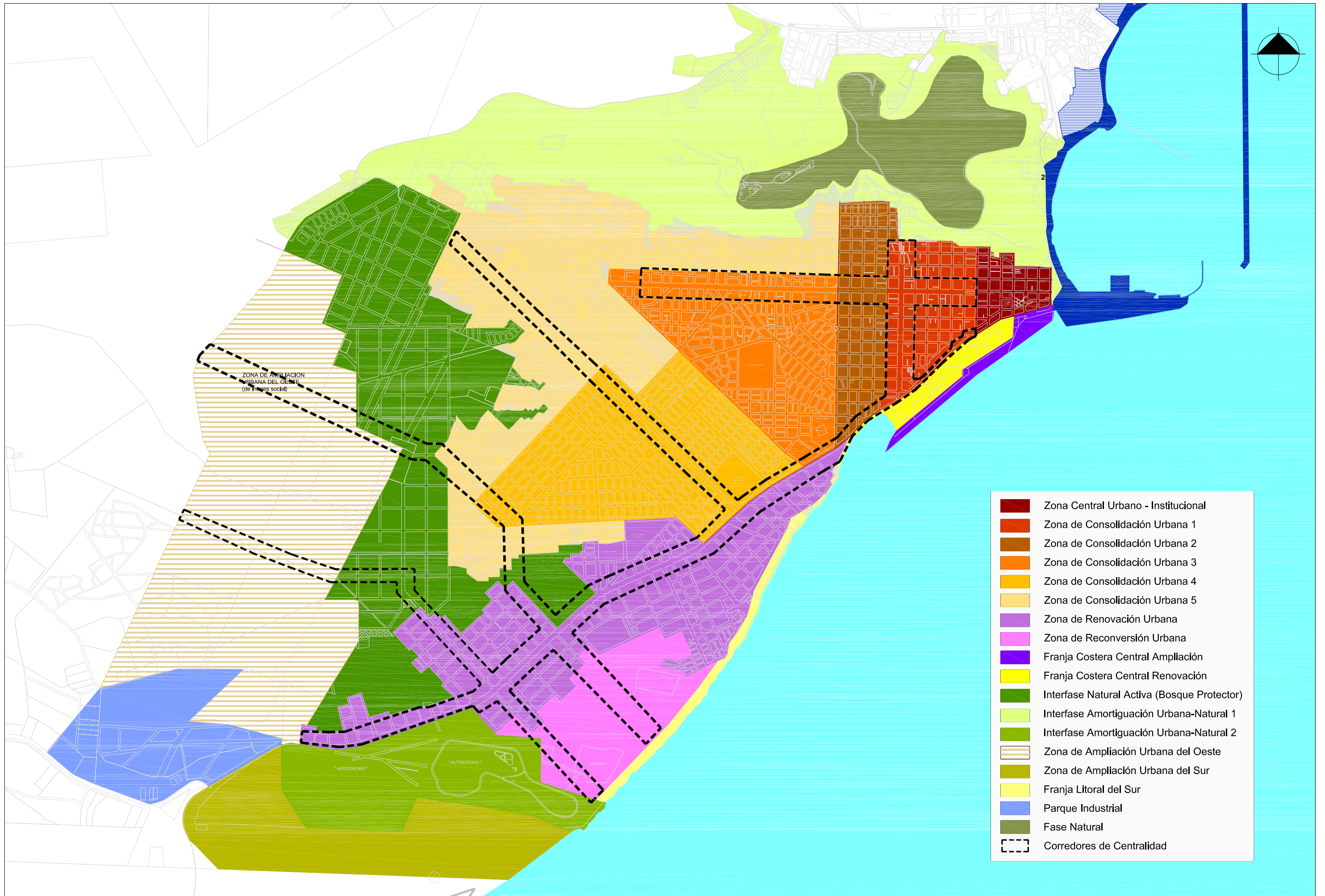
- **De unidades urbano-ambientales homogéneas:** (ver mapa 6)

En este aspecto se ha avanzado hasta una zonificación preliminar más detallada, potenciando los rasgos homogéneos actuales, y generando interfases de mayor densidad, altura edilicia y en coincidencia con los ejes de la estructura urbana. Esta concepción da lugar a la Planilla 3 de uso del suelo, que con la aplicación de las densidades máximas deseables, pueden conferirle a la ciudad un potencial de crecimiento demográfico de unos 600.000 habitantes. Es esencial considerar estas cifras, pues están por arriba de la tendencia del aumento poblacional esperable en los 20 años previstos para este Plan, que llevaría a un incremento del 150 % o sea unos 375.00 habitantes esperables. En consecuencia no se justificaría ninguna otra ampliación urbana, evitando así las habituales especulaciones de tierra o de imprudencia en la localización de barrios habitacionales y otras urbanizaciones.

Este mismo criterio, como ya se anticipó se propone también para las restantes localidades del área metropolitana de Comodoro, pero donde las unidades ambientales homogéneas se pueden resumir en 4 principales: zona central de equipamientos y servicios, área residencial mixta, zonas de grandes equipamientos e industrias y el cordón forestal. La planilla 3 sugiere una zonificación preliminar para las mismas.

Ese potencial de crecimiento se obtendrá en un área urbana total bruta de unas 6.200 has., a una densidad media de 100 hab./Ha.

Si se calcula las áreas netas de ocupación urbana, unas 5300 has, ello daría una densidad neta promedio de sólo 113 hab/ha. Se trata una densidad muy amable, que una vez más resguardará la calidad de vida y la sustentabilidad, permitiendo que el área central sea densa y diversificada, y existan áreas barriales de tipo «ciudad-jardín».



PLANILLA Nº 3 : PROPUESTA PRELIMINAR DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO

UNIDADES	DENOMINACIÓN (EN FUNCIÓN DEL USO PROPUESTO)	MORFOLOGÍA DOMINANTE	SUPERFICIE BRUTA (Ha)	SUPERFICIE NETA (Ha)	DENSIDAD PROM. PROP. (hab/ha bruta, nocturna)	POBLACIÓN POTENCIAL	
CIUDAD CENTRAL	A	ZONA CENTRAL URBANO-INSTITUCIONAL	Cuerpos de torre	42	35	500	17689
	B	ZONA DE CONSOLIDACIÓN URBANA 1	Manzana compacta	111	94	500	47177
	C	ZONA DE CONSOLIDACIÓN URBANA 2	Manzana compacta	108	91	350	32004
	D	ZONA DE CONSOLIDACIÓN URBANA 3	Ciudad jardín	251	213	150	31969
	E	ZONA DE CONSOLIDACIÓN URBANA 4	Ciudad jardín	325	276	150	41448
	F	ZONA DE CONSOLIDACIÓN URBANA 5	Ciudad jardín	541	460	150	68979
	G	ZONA DE RENOVACIÓN URBANA	Manzana compacta	429	365	300	109411
	H	ZONA DE RECONVERSIÓN URBANA	Grandes equipamientos y viviendas de alta calidad	160	136	200	27128
	I1	FRANJA COSTERA CENTRAL AMPLIACIÓN	Bloques compactos con espacios cubiertos aclimatados	24	20	300	6027
	I2	FRANJA COSTERA CENTRAL RENOVACIÓN	Cuerpos de torre y basamentos	34	29	300	8712
	K	INTERFASE NATURAL ACTIVA (BOSQUE PROTECTOR)	Bloques aislados	598	508	(1)	
	K1	INTERFASE DE AMORTIGUACIÓN URBANO-NATURAL (RECREACIÓN-CULTURA)	Bloques aislados	218	185	(1)	
	K2	INTERFASE DE AMORTIGUACIÓN URBANO-NATURAL (RECREACIÓN-CULTURA)	Bloques aislados	903	858	(1)	
	L	ZONA DE AMPLIACIÓN URBANA DEL OESTE	Edificios cinta rodeando bloques más bajos	713	678	200	135528
	M	ZONA DE AMPLIACIÓN URBANA DEL SUR	Ciudad jardín	182	154	80	12359
	N	FRANJA LITORAL DEL SUR	Cuerpos de torre	32	27	250	6828
	O	PARQUE INDUSTRIAL	Bloques aislados	174	148	(1)	
P	FASE NATURAL				(2)		
<b>TOTAL</b>			<b>4844</b>	<b>4279</b>		<b>545258</b>	
CENTROS EXTERNOS	Q	ÁREA CENTRAL A EQUIPAR	Manzana Compacta	53	45	250	11173
	R	ÁREA RESIDENCIAL MIXTA A CONSOLIDAR	Ciudad jardín	906	770	100	77036
	S	ÁREA DE GRANDES EQUIPAMIENTOS E INDUSTRIA	Bloques aislados	504	428	(1)	
	T	BOSQUE PROTECTOR	Bloques aislados	700	665	(1)	
<b>TOTAL</b>			<b>2163</b>	<b>1908</b>		<b>88209</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>7006</b>	<b>6187</b>		<b>633467</b>	

(1) No se computa la densidad por haber solamente actividades recreativas

(2) No se computa la densidad por no haber residencia

### E.2.5- Microcentro (mapa 7 y perspectivas aéreas)

Esta es la escala de mayor aproximación espacial a la que puede llegarse a este nivel del Plan. Sin embargo, agrega algunas informaciones o rasgos proyectuales de gran interés:

- **El nuevo frente costero central** (siguiendo algunos rasgos de ampliación urbana sobre el mar y sobre la restinga que habían sido concebidos para facilitar aún más la llegada de la RN nº 3, al pleno centro urbano y acceso portuario). El uso de este amplio sitio para la localización de la Ciudad del Conocimiento, genera una enorme oportunidad de renovación urbana, y desplaza el epicentro de toda esta zona, desde el cuello de botella en el actual ingreso al Puerto, a una amplia zona de frente litoral marítimo. Esta franja costera tiene un ancho máximo de 100 metros, para no generar exagerados rellenos sobre la restinga marítima, y para lograr una medida conveniente para los edificios y paseos a instalar allí.

*En la perspectiva aérea se puede observar la formación de 2 paseos peatonales longitudinales:*

- *Una rambla descubierta, con miradores protegidos del viento para paseo turístico- recreativo*
- *Una galería cubierta de enlace entre los edificios, de manera de generar un verdadero escaparate de comunicación, interacción social, comercio y recreación, necesario para las condiciones de uso de la Ciudad del Conocimiento.*

- **Eje Cívico-Recreativo:** este sector está apoyado tierra adentro por la utilización de la estrecha calle que por encima de la barranca marca actualmente su borde, como un eje cívico recreativo de extraordinario interés, con amplias visuales sobre el mar y la Ciudad del Conocimiento. Este eje podrá ser peatonal o semipeatonal y da cabida e interligación a un posible centro direccional municipal y otros grandes equipamientos que hoy precisan ser renovados.

- **Avenidas principales:** observando la zona ahora en el área de su trazado original, se podrán reforzar los ejes de las avenidas principales, con la Catedral como uno de los puntos focales culminantes, y también se propone regular las densidades y los

tipos de ocupación del suelo, para una renovación urbana paulatina, ya más de índole privada.

*En esta visión aproximada del microcentro, no deben olvidarse:*

- la custodia de los bordes del Chenque, como circuitos o senderos de interés cultural y protección geológica*
- las nuevas posibilidades de expansión del Puerto hacia el norte con su nuevo acceso al nivel del mar*
- la nueva estructura de movilidad general de la que resaltan en esta escala el Paseo Costanero y el nuevo rol de la multitrocha, convertida en gran avenida urbana.*

En síntesis, se propone para Comodoro un microcentro y un macrocentro muy destacados y articulados entre sí, con la jerarquía necesaria para una ciudad de primer nivel en la Patagonia argentina, y que elude del mejor modo posible toda hiperconcentración o congestión, por la diversidad de vías de acceso que ahora se plantean, así como por el énfasis en el reforzamiento del modelo multipolar general.

En esta apretada síntesis también cabe remarcar las medidas ambientales: el reuso del agua servida, comentado en la descripción del ejido, que facilita la forestación de los principales rasgos urbanos introducidos; y las cortinas de defensa contra el viento, concretadas mediante la mencionada galería de paseo y los miradores sobre el mar protegidos por el viento. Y por último, en la propuesta de consolidación de la barranca entre el centro y la franja costera, con altura de edificación mínima de 3 pisos lo cual genera otro gradiente de protección.



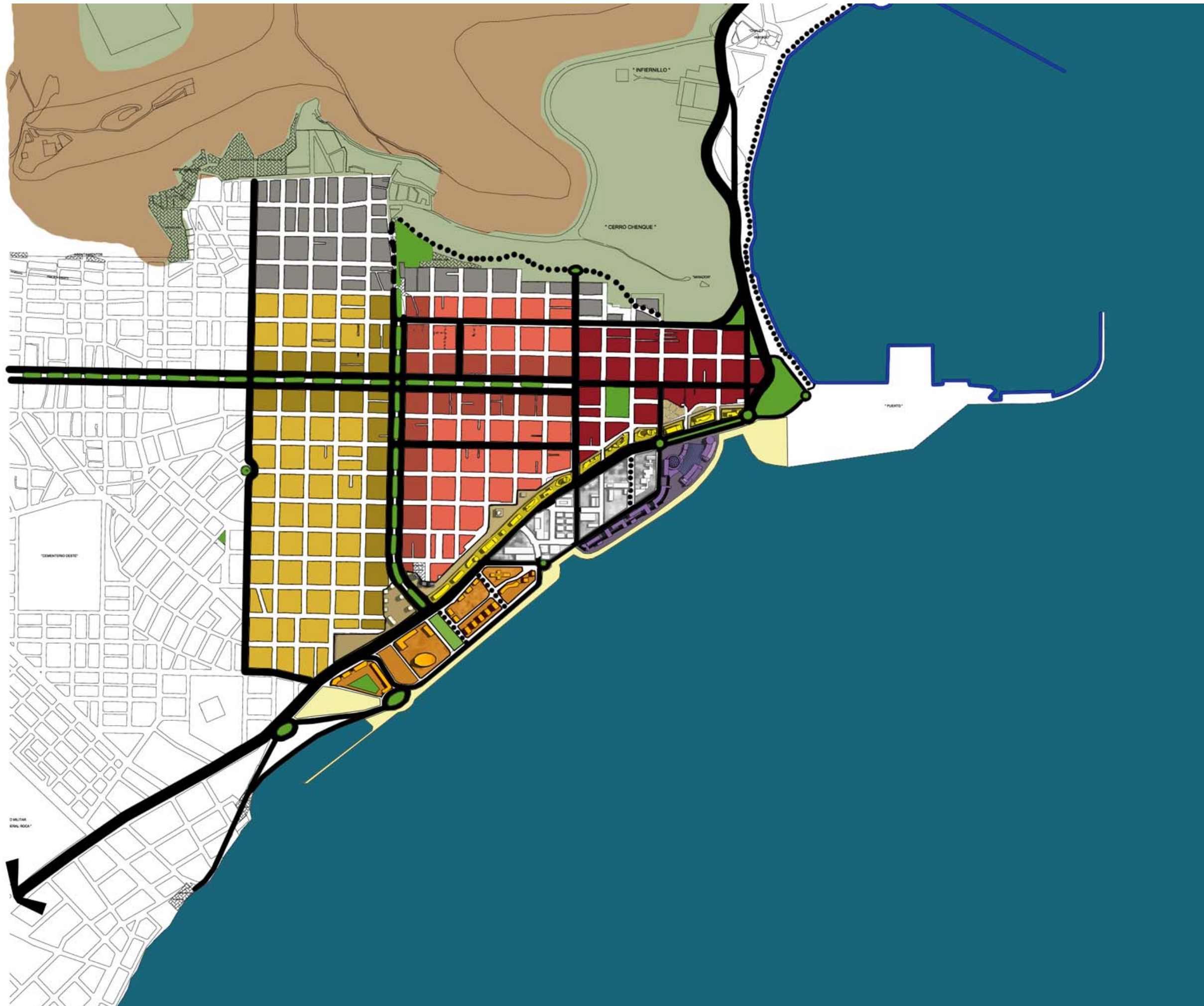
Corte esquemático por la ciudad central

La posibilidad de ir realizando esta gran transformación en varias etapas y niveles de inversión (ver capítulo F), facilita aún más el logro de los resultados esperados.

En el marco de estas estrategias socio-económicas y urbano-ambientales, son perfectamente imaginables otros énfasis más monumentales o artísticos. El propio rol que en la nueva estructura urbana del microcentro se asigna a la Catedral, es una de esas posibilidades. El gran frente costero central que se propone es un área monumental en sí misma. En el mapa 7, figuran 3 centralidades que son en sí mismas otras 3 oportunidades:

- *El centro administrativo gubernamental, denominado A en el mapa 7, como una oportunidad de reciclaje de una amplia zona central y de integración de funciones de carácter público.*
- *El atractor de urbanidad, denominado B en el mapa 7, que articula la ciudad y el frente costero y culmina el nuevo paseo semipeatonal sobre al barranca, que puede ser un epicentro de cultura y recreación.*
- *Y el atractor de urbanidad C que puede ser un parque barrial y un excelente acceso a la exploración científica y recreativa del Cerro Chenque.*





Mapa 7: Uso y ocupación del suelo en el microcentro.





# CAPÍTULO F

## PLAN DE INVERSIONES

## **F. 1- LISTADO GENERAL DE ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS**

Retomando los argumentos expuestos en el apartado D, la síntesis de este Plan de Desarrollo Sustentable se encuentra (demostrada por su presencia en los mapas del Modelo de Ocupación Territorial) en el conjunto de estrategias, programas y proyectos en que finalmente se concretó el proceso participativo y su ajuste técnico.

En la planilla 4 se advierte la amplitud y diversidad de este accionar, donde nada menos que 3 grandes políticas, con sus correspondientes 6 estrategias de aplicación dan lugar a un Plan muy ambicioso en el tiempo. Los 14 programas que contiene y sus decenas de proyectos plantean un gran esfuerzo de realización y de muy abarcativa naturaleza. Claro que el horizonte de 20 años en que se plantea el Plan lleva también a tranquilizar la preocupación por el volumen y la dificultad de las realizaciones necesarias, que se podrán realizar secuencialmente.

En la planilla 5 se observa el mismo conjunto de programas con la estimación de su desarrollo temporal, que permitió hacer las asignaciones por plazo y por año que figuran en la planilla 4.

### **F.2- PROGRAMAS Y SU INVERSIÓN ESTIMADA (Planilla 4)**

En la mencionada planilla aparecen los 14 programas en que se estructuró el Plan, con una inversión total de 1.245 millones de pesos, y una estimación de inversión para cada uno de los mencionados programas.

Una primera reflexión se refiere a la comparación entre el conjunto de programas de la política específica de planeamiento urbano, que requerirá aproximadamente 124 millones de pesos de inversión (incluyendo los recursos necesarios para el funcionamiento de un ente de desarrollo sustentable, ver apartado g). Ello daría un promedio de 6 millones anuales a lo largo de todo el Plan, que no resultaría muy elevado para una ciudad de este porte (unos \$ 40 por habitante por año). Esa magnitud es mucho mayor en el rubro de las políticas especiales de desarrollo económico, que ascienden en cambio a unos 1.121 millones de pesos debido a la enorme magnitud de inversiones fundamentalmente de desarrollo de urbanizaciones y vivienda de interés social, lo cual daría unos \$187 por habitante por año.

Debe considerarse para estas últimas cifras, que se está atendiendo a una demanda estimada de 10.000 viviendas de interés social (5.000 actuales y 5.000 proyectables a mediano y largo plazo) y sus infraestructuras urbanísticas, restando capacidad para

otras 15.000 viviendas, que podrán atender el horizonte futuro, más allá de este Plan. Y así mismo, a una transformación global del sistema de movilidad de la ciudad.

Otras cuestiones a destacar es que este planteamiento involucra a los sectores municipal, provincial, nacional e incluso al sector privado, en una clara demostración de la amplitud de actores previstos y la amplitud de metas propuestas. Puede observarse que el sector privado está absorbiendo \$103 millones, un 9% del total, y claramente debe entenderse estas cifras no sólo como un modo donde el privado puede apoyar las soluciones globales, sino como una gran oportunidad de inversión de dicho sector.

También merece comentarse la concurrencia de aportaciones de provincia y municipio, donde en particular la provincia cumple un gran papel en términos de las inversiones en la ampliación del Puerto y en la misma red de movilidad.

Y en cuanto al municipio, sus aportaciones principales van también a la red de movilidad (sistema vial municipal) y a algunas relevantes cuestiones como son el manejo del equipamiento de las centralidades urbanas y los servicios.

Por último, la Nación, como ya se ha dicho interviene fundamentalmente en términos de financiamiento del Instituto Provincial de la Vivienda, cuyos fondos provienen de la Secretaría de Vivienda de la Nación.

Es importante ver como se distribuyen en el tiempo estas aportaciones. Las inversiones privadas crecen predominantemente con las facilidades de infraestructura, en especial del nuevo frente costero. Las inversiones municipales se han programado de manera prudente, unos 8 Millones de pesos anuales promedio, para que se pueda hacer frente a ellas con el presupuesto anual previsto. Las inversiones provinciales se van distribuyendo a lo largo de 20 años. Y las inversiones nacionales se proyectan para el corto y mediano plazo, toda vez que se refieren a ampliaciones urbanas de interés social (el lado oeste de la ciudad), cuya demanda ya existe en la actualidad y se acrecienta día a día.

PLANILLA 4: PREVISIÓN DE INVERSIONES POR POLÍTICAS Y PROGRAMAS

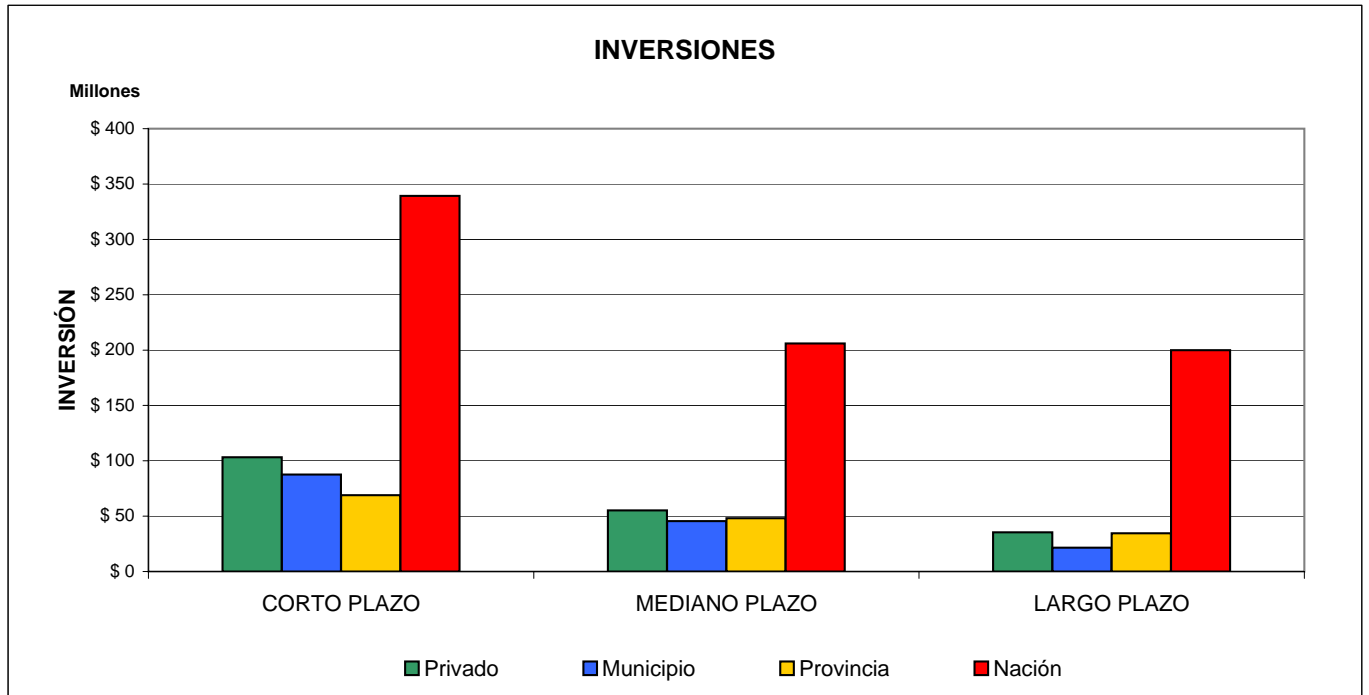
POLÍTICAS	ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA													
					CORTO PLAZO (AÑOS 1 a 5)				MEDIANO PLAZO (AÑOS 6 a 10)				LARGO PLAZO (AÑOS 11 a 20)					
					Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac		
GENERAL de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0
				1.2	Comunicación	\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 0
<b>SUBTOTAL</b>						<b>\$ 30 000 000</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 7 500 000</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 7 500 000</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 15 000 000</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 0</b>
ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	\$ 20 380 000	\$ 1 600 000	\$ 3 530 000	\$ 3 250 000	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 3 200 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 800 000	\$ 1 600 000	\$ 1 600 000	\$ 0
				2.2	Consolidación de centralidades urbanas	\$ 40 000 000	\$ 2 500 000	\$ 8 500 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 8 500 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0
				2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	\$ 20 200 000	\$ 7 200 000	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 7 200 000	\$ 1 800 000	\$ 0	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0
				2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	\$ 12 750 000	\$ 1 300 000	\$ 5 450 000	\$ 0	\$ 0	\$ 800 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 400 000	\$ 1 600 000	\$ 0	\$ 0
				2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	\$ 1 300 000	\$ 250 000	\$ 950 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>SUBTOTAL</b>						<b>\$ 94 630 000</b>	<b>\$ 12 850 000</b>	<b>\$ 20 430 000</b>	<b>\$ 9 300 000</b>	<b>\$ 50 000</b>	<b>\$ 12 100 000</b>	<b>\$ 16 700 000</b>	<b>\$ 9 200 000</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 2 800 000</b>	<b>\$ 6 600 000</b>	<b>\$ 4 600 000</b>	<b>\$ 0</b>
ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	\$ 16 800 000	\$ 2 690 000	\$ 2 410 000	\$ 500 000	\$ 0	\$ 6 560 000	\$ 2 640 000	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
				3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	\$ 13 750 000	\$ 2 616 667	\$ 2 666 667	\$ 100 000	\$ 1 966 667	\$ 3 200 000	\$ 2 800 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
				3.3	Centro de desarrollo turístico	\$ 18 500 000	\$ 435 000	\$ 1 215 000	\$ 750 000	\$ 1 500 000	\$ 1 240 000	\$ 4 360 000	\$ 3 000 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
				3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	\$ 76 000 000	\$ 23 000 000	\$ 21 333 333	\$ 15 833 333	\$ 15 833 333	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
			Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	\$ 88 000 000	\$ 3 900 000	\$ 900 000	\$ 22 500 000	\$ 0	\$ 3 600 000	\$ 600 000	\$ 22 500 000	\$ 0	\$ 4 000 000	\$ 0	\$ 30 000 000	\$ 0
			Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	\$ 800 000 000	\$ 42 857 143	\$ 0	\$ 0	\$ 300 000 000	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 200 000 000	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 200 000 000
			Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	\$ 108 000 000	\$ 14 800 000	\$ 31 200 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 11 000 000	\$ 11 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
<b>SUBTOTAL</b>						<b>\$ 1 121 050 000</b>	<b>\$ 90 298 810</b>	<b>\$ 59 725 000</b>	<b>\$ 59 683 333</b>	<b>\$ 339 300 000</b>	<b>\$ 43 171 429</b>	<b>\$ 21 400 000</b>	<b>\$ 38 900 000</b>	<b>\$ 206 000 000</b>	<b>\$ 32 571 429</b>	<b>\$ 0</b>	<b>\$ 30 000 000</b>	<b>\$ 200 000 000</b>
<b>TOTAL 1</b>						<b>\$ 1 245 680 000</b>	<b>\$ 103 148 810</b>	<b>\$ 87 655 000</b>	<b>\$ 68 983 333</b>	<b>\$ 339 350 000</b>	<b>\$ 55 271 429</b>	<b>\$ 45 600 000</b>	<b>\$ 48 100 000</b>	<b>\$ 206 000 000</b>	<b>\$ 35 371 429</b>	<b>\$ 21 600 000</b>	<b>\$ 34 600 000</b>	<b>\$ 200 000 000</b>
<b>TOTAL 2</b>						<b>\$ 1 245 680 000</b>	<b>\$ 599 137 143</b>				<b>\$ 354 971 429</b>				<b>\$ 291 571 429</b>			

PLANILLA 5: LOS PROGRAMAS Y SU DESARROLLO EN EL TIEMPO

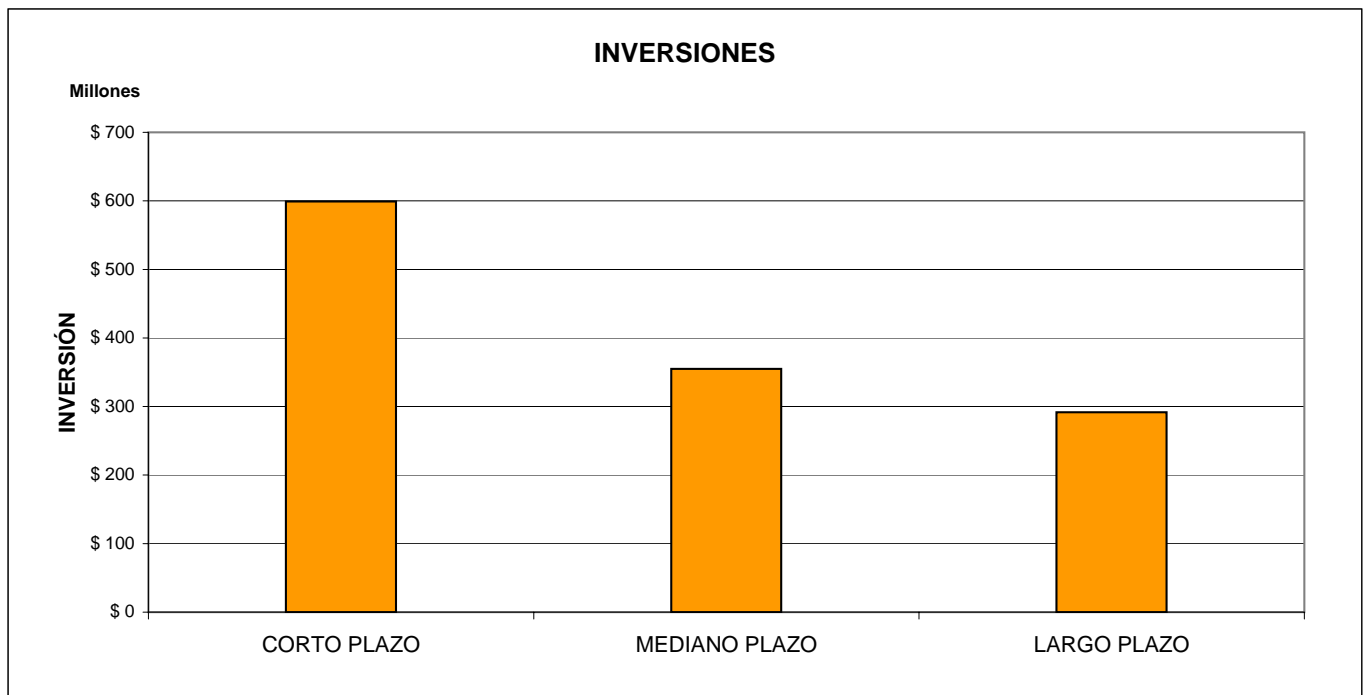
POLÍTICAS	ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	CORTO PLAZO (AÑOS 1 a 5)					MEDIANO PLAZO (AÑOS 6 a 10)					LARGO PLAZO (AÑOS 11 a 20)												
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	GENERAL de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente	→																			
					1.2	Comunicación	→																			
	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	→										→									
					2.2	Consolidación de centralidades urbanas	→										→									
					2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	→		→						→											
					2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	→		→						→											
					2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	→																			
	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	→					→														
					3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	→					→														
					3.3	Centro de desarrollo turístico	→					→														
					3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	→																			
				Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	→		→						→											
				Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	→		→						→											
				Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	→					→														

## PLANILLA 6: RELACIÓN ENTRE TIPOS DE INVERSIÓN

### a. SEGÚN SU ORIGEN: PRIVADAS, MUNICIPALES, PROVINCIALES O NACIONALES



### b. SEGÚN SU TEMPORALIDAD: CORTO, MEDIANO O LARGO PLAZO





### F.3- EVALUACIÓN GENERAL

Esta enunciación de programas y proyectos y sus estimaciones preliminares de inversión y aplicación en el tiempo, son sólo una aproximación inicial. Su objetivo es aterrizar las políticas y estrategias en un marco concreto de actuación presupuestaria.

No hay Plan sin decisión de inversiones, y es muy peligroso que hubiera decisión de inversiones sin Plan.

Pero es el momento de enfatizar que muchos de estos programas y proyectos requieren verdaderos estudios de factibilidad para su dimensionamiento ajustado. Estudios de base, indagaciones de mercado, evaluaciones de impacto ambiental, marco jurídico y otros, son algunas de las cuestiones que se deberán desarrollar a la hora de comenzar la implementación.

De todos modos estas aproximaciones aquí contenidas dan una idea general con los siguientes puntos a destacar:

- *Se trata de un Plan muy ambicioso, que resulta así por haber abarcado, tanto desde la voluntad de los sectores públicos como privados participantes, un enorme abanico de actuaciones que Comodoro se merecía ya desde hace algunos decenios y que serán objeto de reclamos sociales, a no dudar, para un mejor futuro cercano de esta dinámica ciudad.*
- *La inversión total, asignada en forma promedio en los 20 años previstos, ronda los \$62 millones anuales, de los cuales 13% del sector municipal, 12.7% del sector provincial y 60.5% del sector nacional, generando a su vez, oportunidades de inversión privada por el 13.8% restante.*
- *La inversión anual municipal estimada no supera un promedio de 8 millones, como ya se dijo anteriormente, lo cual no llega al 4% del presupuesto actual del municipio.*
- *Con estas ambiciones el Plan atiende a una reconversión económica y cultural poco menos que integral para la ciudad y su microregión, y a un desarrollo de equipamiento y servicios urbanísticos y ambientales, que la colocarán en un primer nivel de calidad.*
- *Mil otras oportunidades económicas y de empleo se desencadenarán a partir de la aplicación de este Plan, con una sinergia que puede multiplicar por cuatro o cinco veces el Plan de Inversiones aquí contenido.*



# CAPÍTULO G

## MODOS DE GESTIÓN

Como se vio en los capítulos de Principios y Metodología (ver B.1 y B.2), “la forma de gestión” es un componente esencial para garantizar la real aplicabilidad de los planes y su control de gestión a lo largo del tiempo.

El cuarto Taller Participativo se concentró en buena parte de su desarrollo en presentar y debatir los instrumentos jurídicos e institucionales que deben dar sustento a las políticas y estrategias del Plan. Asimismo se debatió sobre los distintos modos de participación del sector público y del privado, asegurando mecanismos de concertación y de compromiso.

Como resultado del taller hubo una clara manifestación de los participantes en 2 direcciones centrales (que ya fueron presentadas en el capítulo D.2):

- *La voluntad de jerarquizar el área de aplicación de este Plan, para obtener mayor vigor y potencia de actuación, así como la continuidad necesaria, descentralizando actuaciones para promover que se convierta en una verdadera política de Estado.*
- *La voluntad de descentralizar y ganar en autonomía de las políticas y estrategias de inversión, como modo de involucrar al sector privado y de generar mayores oportunidades de desarrollo y sustentabilidad.*

Con estas recomendaciones, fue más contundente el enfoque dado al Plan en términos de instrumentos y formas de gestión, cuyos lineamientos se explican a continuación.

## **G.1- FUNDAMENTOS PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL PROCESO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO**

La **Carta Orgánica del Municipio de Comodoro Rivadavia** contiene diversas disposiciones que jerarquizan al planeamiento, con participación de la comunidad, como el proceso del cual han de emerger las políticas públicas.

Así por ejemplo, el **artículo 21** establece como **deber del Municipio**, promover la **planificación integral**, concebida ésta como un instrumento flexible orientado a establecer las estrategias de desarrollo local.

El mismo artículo enumera los **principales objetivos** del referido planeamiento integral; para lograr una **ciudad**:

- *funcionalmente equilibrada*
- *integrada y articulada con su entorno metropolitano*
- *ambientalmente sustentable*
- *socialmente equitativa, metas a lograr «con una participación efectiva de sus vecinos»*

Tanto cuando el articulado de la Carta Orgánica se refiere al **desarrollo urbano** (art. 30) como cuando aborda el **tema ambiental** (art. 31) opta por la planificación como proceso apto para la gestación de las políticas municipales.

El citado **art. 31** establece, por ejemplo, que el Municipio “...desarrolla una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural...” e “...instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente...”

Otra de las disposiciones que demuestran la filosofía insita en el plexo normativo de la Carta Orgánica es el **artículo 29 cuando establece que:**

*“El Municipio procura y promueve el desarrollo humano y comunitario, el progreso económico con equidad, la productividad de la economía local, la generación de empleo, la formación y capacitación de sus trabajadores, la reconversión de la mano de obra, la **investigación y el desarrollo científico y tecnológico, su difusión y aprovechamiento**, así como el crecimiento armónico de la Ciudad y políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo a sus distintos sectores y zonas y a la mejor calidad de vida...”*

El **principio general de gobierno** establecido en el **artículo 19** fija las pautas que deberán guiar la gestión municipal, disponiendo:

*“El poder en el Municipio lo delegan los vecinos y se reconoce a la vida municipal como un hecho técnico conducido políticamente. Se ejerce promoviendo la convergencia, las relaciones de solidaridad, la cooperación de los vecinos, de las asociaciones de interés municipal, de técnicos y de operadores culturales, y **tiende a una eficiente descentralización ejecutiva**”*

Correlativamente, entre los deberes de los vecinos enumerados en el art. 16 se incluyen:

- *participar en la vida ciudadana.*
- *conservar y proteger los intereses y el patrimonio histórico cultural de la ciudad.*
- *preservar el ambiente, evitar su contaminación, participar en la defensa ecológica de la Ciudad y reparar los daños causados.*
- *preservar los espacios y bienes del dominio público y privado.*
- *actuar solidariamente en la vida comunitaria.*

El precedente análisis del plexo normativo vigente legitima el actual proceso de planeamiento para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia así como los productos que, en términos de ideas fuerza, programas, proyectos y acciones surgen de la tarea llevada a cabo por funcionarios y vecinos en sucesivos talleres y constituyen éstos el eje troncal para la futura gestión del gobierno local por ser expresión de las aspiraciones de la comunidad.

Algunas de sus acciones pueden cumplirse en el corto plazo, otras en el mediano o largo plazo. Pero más allá de la temporalidad diversa para la concreción de sus objetivos, y de la flexibilidad y actualización periódica que requieren estos procesos, todas las metas se encuentran imbricadas ya que responden a una visión de futuro hacia donde la comunidad se ve proyectada.

Puede afirmarse que para el Municipio de Comodoro Rivadavia, la promoción del desarrollo de sus habitantes constituye una “Política de Estado”.

Calificar una actividad como “política de estado” implica considerarla, fundamentalmente, como eje central de la Gestión Gubernamental a la cual deben concurrir coordinadamente los distintos actores públicos y privados, orientando hacia su concreción los recursos humanos y económicos necesarios para otorgarle sustento.

Es por tal motivo que es el Concejo Deliberante el órgano que debe contemplar, en una Ordenanza, tanto el proceso de planeamiento estratégico como forma de participación consensuada en el diseño de las políticas municipales, como los productos de la primera etapa que se cumpla, con descripción de las ideas fuerza, metas y proyectos a los que se haya alcanzado. También se requiere especificar la periodicidad de la actualización y la forma de monitoreo de la implementación.

La Ordenanza, que con tal contenido se apruebe será, nada más ni nada menos que el instrumento directo de aplicación de la Carta Orgánica.

A la luz de sus normas no sólo se ordenan las funciones y la estructura municipal, sino que, -y así debe expresarse-, se han de aplicar los recursos municipales mediante la asignación específica en los sucesivos presupuestos.

## **G.2- LA GESTIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS**

Tipos jurídicos usuales en la configuración de los organismos a cargo de la gestión.

### **G.2.1- Disposiciones de la Carta Orgánica**

La Carta Orgánica Municipal prevé la **descentralización de la gestión** a través de dos normas:

\* **“Artículo 153.-** *El Municipio coordina y promueve la descentralización de la gestión como instrumento para propender a un gobierno eficiente y fortalecer la participación vecinal, garantizando su profundización con reafirmación del principio de unidad del Municipio.”*

\* **“Artículo 154.-** *Por ordenanza, a iniciativa exclusiva del Poder Ejecutivo, el Municipio crea organismos territoriales de gestión descentralizada, estableciendo su organización, funciones y competencias.”*

A su vez, el **artículo 155** regula las denominadas **Juntas de Participación Vecinal** a insertarse en el ámbito territorial de cada organismo de gestión.

Entre las **competencias del Concejo Deliberante** expresamente se lo faculta a *“...sancionar las ordenanzas que regulen el régimen jurídico de los organismos descentralizados autárquicos, empresas o sociedades de economía mixta y municipalizaciones...”* (Art. 73 inc. 16)

El **artículo 87** dispone el procedimiento de **doble lectura** para crear entidades descentralizadas autárquicas, empresas municipales y de economía mixta.

Cabe destacar que el **art. 149** crea el **Consejo Económico y Social de la Ciudad**, de una amplísima integración, con funciones de consulta y asesoramiento. En materia de desarrollo económico su consulta es de consideración obligatoria pero no vinculante.

## G.2.2- Tipos jurídicos

Antes de describir las diversas tipologías jurídicas que pueden adoptarse para la gestión del proceso de planeamiento estratégico y de los programas y proyectos emergentes de su desarrollo, se requiere formular algunas advertencias:

**2.2.1-** Una gestión exclusivamente apoyada en el sector público corre peligro de burocratizarse y caer en la permanente coyuntura a la que dicho sector se ve sometido.

**2.2.2-** Poner el acento sólo en el sector privado puede someter las decisiones a la lucha de intereses contrapuestos de índole preponderantemente económica.

**2.2.3-** Por lo tanto, parece aconsejable combinar para la gestión la participación pública y la privada. Para ello es necesario encontrar la receta adecuada a cada comunidad, en función de los condicionantes:

- jurídico institucionales
- políticos
- sociales
- económicos, relacionados con el objeto que se pretenda gestionar.

**2.2.4-** En este punto, se requiere efectuar algunas observaciones:

a) Si bien el plan es uno, han resultado claramente diferenciadas dos políticas:

- de ordenamiento urbano y territorial
- de desarrollo socio-económico

Cada una con programas diferenciados aún cuando articulados.

b) Participar implica un costo, que se mide en horas hombre y de exposición pública.

Por lo tanto, **para asegurar que no se diluya en el tiempo esa participación** y no ocurra el caso de lo que los americanos llaman “el polizante” (me presento y participo pero cuando veo que hay mucha gente me quedo tranquilo y a la próxima reunión no voy), **es necesario:**

- claridad respecto de las ventajas concretas que reporta esa participación
- generar lazos de solidaridad en la comunidad, verdaderos y genuinos

- un permanente proceso de difusión de la información que haga la gestión, transparente para todos
- actuar fuertemente sobre todo respecto de la generación joven que constituirá el reaseguro de la participación dándole un espacio relevante.

c) Las **funciones incluidas en una unidad de gestión del plan** contienen temas diversos:

- etapas e instrumentos del proceso para la continuidad y actualización del plan y sus objetivos
- ejecución de los proyectos
- fiscalización y monitoreo
- formas de control social de las acciones.

Tanto la Constitución de la Provincia como la Carta Orgánica contienen disposiciones relativas a la Indelegabilidad de las facultades que se confieren al poder público, por lo tanto, las regulaciones que deban dictarse, las autorizaciones, así como la fiscalización o el mal llamado poder de policía deben quedar en cabeza del sector público.

No obstante la participación del sector público en un ente mixto lo compromete a llevar adelante las propuestas, los resultados de consultas públicas, los asesoramientos, etc. que surjan de la participación del sector privado y sus organizaciones.

d) Tal como antes se precisó los programas y proyectos del plan deben alcanzar la jerarquía de política de estado del Municipio a cuyo fin no sólo deben ser aprobados por Ordenanza sino que tienen que tener su correlato por lo menos en el corto plazo (5 años) en los compromisos presupuestarios respecto de todas aquellas acciones que requieren erogaciones del municipio, sea que se trate de infraestructura o servicios.

**2.2.5-** Se pueden conocer y analizar otras experiencias de gestión, pero debe quedar claro que cada comunidad, sobre la base de su propia realidad social, debe encontrar el propio diseño para su gestión.

**2.2.6-** A continuación se describen las tipologías jurídicas que permiten la asociatividad entre el sector público y privado.



## **A. SIN FINES DE LUCRO**

### **1. Asociación Civil – Personería Jurídica – Derecho Privado**

*El Poder Ejecutivo del lugar donde se constituya debe autorizar su existencia. Esta autorización le otorga “personería jurídica” y permite que la entidad tenga un patrimonio propio y que su responsabilidad se soporte con dicho patrimonio. Se trata de una organización democrática en la que los socios, -cuyas características deben estar bien especificadas- resuelven en Asamblea los destinos de la Asociación (dentro de los fines que se le atribuyan) y eligen las autoridades.*

### **2. Asociación Civil – Sujeto de Derecho – Derecho Privado**

*También pueden ser “sujetos de derecho” cuando su constitución y la elección de sus autoridades se realizan por escritura pública o por instrumento privado autenticado por escribano público. En este caso tienen similar capacidad que las asociaciones con personería, pero no pueden recibir bienes por herencia, legado o donación. Responden con su patrimonio, pero si este no es suficiente, el acreedor puede cobrarse, en forma mancomunada, de sus fundadores, administradores o socios.*

### **3. Asociación Civil – Simple Asociación – Derecho Privado**

*Se denomina “simple asociación” a aquella que no tiene calidad de sujeto de derecho. Sus integrantes son frente a terceros solidariamente responsables con sus patrimonios.*

### **4. Fundación – Personalidad Jurídica Privada**

*Están regidas por la ley 19836. Son personas jurídicas, para cuya existencia requieren autorización del Poder Ejecutivo del lugar a constitución. Los fundadores deben realizar un aporte patrimonial inicial que posibilite razonablemente el cumplimiento de sus fines. Se constituye por instrumento público o privado con firmas certificadas por escribano público. El gobierno y administración está a cargo de un Consejo de Administración. La designación de sus miembros puede ser conferida a entidades públicas y a entidades privadas sin fines de lucro. Puede crearse un Comité Ejecutivo integrado por miembros del Consejo de administración, al que se le deleguen facultades. Generalmente son controladas en forma más exigente por el Poder Ejecutivo que autoriza su existencia.*

### **5. Ente Autárquico – Personalidad Pública**

*Es una persona jurídica pública, que, no obstante en su gobierno puede contar con representantes del sector privado. Su patrimonio es totalmente público.*

### **6. Persona Pública no Estatal – Derecho Público y Privado**

*Es pública por tener competencias que obligan al sector público que la integra, pero su patrimonio es preponderantemente privado. Su constitución es similar a la anterior.*

## **B. CON FINES DE LUCRO**

### **1. Sociedad Anónima**

#### *a) Común*

*El/Los Estados suscriben acciones junto con el sector privado. Puede asignarse al Estado derecho de veto. También disponerse una venta progresiva de su participación hacia el sector privado.*

#### *b) Especial*

*Estatal con participación mayoritaria. El Estado, por estatuto debe tener el 51%; cuando esta situación cambia implica un nuevo estatuto y otra tipología societaria. Está prevista en la ley general de sociedades.*

## **C. FIDEICOMISOS**

*Patrimonios de afectación sin personalidad jurídica*

*Pueden constituirse para fines específicos (infraestructuras, garantías de acceso al crédito) y vincularse con otras figuras.*

Para la aplicación de estas tipologías jurídicas para la gestión de un plan, programa o proyecto concreto es necesario conocer la **complejidad institucional que ofrece la realidad socio económica**.

Para la determinación de los **grados de complejidad institucional** se requiere en primer término realizar una profunda y exhaustiva **identificación de los actores** (públicos o privados) que en **forma directa** (impulsores-beneficiarios o detractores-perjudicados o titulares de proyectos competitivos) o **indirecta** se relacionarán con la implementación del emprendimiento de que se trate.

Una vez identificados **ponderar** (por información surgida de talleres o conocida por informantes clave o exposición pública) su **peso político, económico o social** (personas involucradas).

La **complejidad** surgirá de ponderar numéricamente cada caso y puede clasificarse en **Alta, Media o Baja**.

### **G.3- LOS RESULTADOS DEL PROCESO PARTICIPATIVO DE PLANEAMIENTO Y LAS INSTITUCIONES A CARGO DE LA FUTURA GESTIÓN DEL PLAN**

La siguiente síntesis está basada en los documentos conclusivos de los diferentes talleres llevados a cabo por el equipo de Flacam y el Grupo de Trabajo Ampliado de la ciudad de Comodoro Rivadavia así como en las Actas Acuerdo Preliminares N° I y II.

Del trabajo realizado se derivan dos grandes líneas: una referida a cuestiones de **política general** del Municipio y otra de **futuras estrategias de inversión** de gestión público-privada.

Por tal motivo, la **estructura de gestión** que se acuerde, debe tomar en cuenta las características de las acciones o implementar, **diferenciando** aquellas **cuestiones de competencia primaria municipal** de otras que constituyen **emprendimientos redituables para la inversión privada** aún cuando beneficiosos para el desarrollo de la ciudad y respecto de las cuales el Municipio tiene un rol fundamentalmente de promotor de la iniciativa privada controlando su desarrollo para garantizar su adecuación a la proyección del futuro de Comodoro Rivadavia expresado por la comunidad.

En ambos casos, el contenido del Plan de Desarrollo Sustentable presente y sus actualizaciones periódicas, será el marco de referencia de la acción gubernamental y privada, por ello se prevé una correcta articulación entre los órganos y entes que han de participar en la estructura de gestión.

#### **G.3.1- Política General. Estructura de Gestión**

Se trata de fortalecer y dar continuidad en el tiempo al proceso de planeamiento iniciado, a cuyo fin y teniendo en cuenta la especificidad técnica de la tarea, se aconseja la creación de un **ente autárquico municipal** que podrá denominarse:

**«Ente de Desarrollo Sustentable de Comodoro Rivadavia»** (ENDESCOM) con las siguientes funciones:

- *Intervenir y conducir el proceso de planeamiento municipal con participación de la comunidad de Comodoro Rivadavia.*
- *Organizar y dirigir la realización de talleres, audiencias públicas y toda forma de consulta a los habitantes y a las organizaciones intermedias del municipio tanto para la actualización periódica del contenido del plan como con relación a proyectos puntuales y emprendimientos con alto impacto urbano.*
- *Elaborar y proponer proyectos orientados a la mejora del transporte urbano de pasajeros, saneamiento cloacal, manejo eficiente de residuos, reaprovechamiento del recurso hídrico, edificabilidad y toda otra cuestión incluida en las metas del plan estratégico y requerido para su implementación.*
- *Elaborar y proponer los proyectos de normas a ser sancionadas por los órganos municipales que sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos del plan.*
- *Contratar con expertos y con grupos de expertos de acreditada idoneidad los estudios, asesoramientos e informes requeridos para el mejor desarrollo de los proyectos y programas identificados como prioritarios en el plan estratégico de desarrollo.*
- *Realizar una difusión permanente de las acciones relativas al proceso de planeamiento y su implementación.*

Cabe señalar, analizando la actual estructura orgánica municipal, que la actual Secretaría de Desarrollo Urbano, debiera reconvertirse en Secretaría de Obras Públicas y Medio Ambiente, en virtud de que tanto la Dirección General de Planeamiento Urbano, como la Dirección General del Hábitat y Ordenamiento Urbano serían incorporadas al Ente. Asimismo la actual Subsecretaría de Medio Ambiente, conservaría las competencias relativas a Fiscalización y Servicios Ambientales, subsumiéndose en las funciones del nuevo Ente, el rol asignado a su Dirección General de Evaluación de Impacto Ambiental y Formulación de Proyectos.

Con este reordenamiento propuesto, las funciones municipales relativas a obras y servicios públicos y policía de los emprendimientos particulares quedarían en cabeza de la línea jerárquica del Municipio, sin perjuicio de la necesaria coordinación de sus acciones con el cometido del futuro Ente.

El Ente debiera integrarse con:

- **Un Directorio** integrado por un Concejal por la mayoría y otro por la primera minoría y dos representantes del Poder ejecutivo, elegidos entre los Secretarios Municipales.

- **El Presidente** del Directorio designado por el Poder Ejecutivo y con funciones permanentes y exclusivas en el Ente.

- **Un Consejo Asesor** con funciones de asesoramiento y consulta no vinculante integrado por representantes de las organizaciones intermedias de la comunidad local. Este rol lo podría cumplir el Consejo Económico y Social de la Ciudad (art. 149 de la Carta Orgánica).

- **Tres Gerencias:** dependientes del Presidente.

\* Técnica

\* Legal

\* Administrativa

Cada una con una dotación mínima de personal, pero con idoneidad técnica superior.

Tanto el Presidente como el resto del personal se aconseja sean designados con fundamento en sus antecedentes profesionales, académicos, experiencia laboral y de preferencia residentes en Comodoro y con reconocimiento moral por parte de la comunidad del municipio.

El Ente debe contar con un presupuesto propio y **entre sus facultades consignarse expresamente que podrá formar parte de Asociaciones Civiles y de Sociedades Anónimas conjuntamente con el capital privado**, en forma mayoritaria o no pero con privilegios especiales en la adopción de decisiones (acciones con privilegio de voto, cantidad de representantes en el Directorio, acción dorada que confiera veto frente a determinadas decisiones de alto impacto territorial, etc.).

Tal facultad vinculada con la futura implementación de concretas estrategias de inversión surgidas de los cuatro grandes conjuntos de proyectos emergentes del Plan que se aprobará mediante Ordenanza del Concejo Deliberante.

### G.3.2- Estrategias de Inversión

Estas son:

- **Ciudad de conocimiento:** conjunto de actividades recreativas, turísticas, culturales, científicas y productivas, tendientes a un verdadero reciclaje de las actividades de atracción económica y social de la ciudad, con la finalidad de diversificar la economía y el empleo. Centros de congresos y convenciones, centros de tecnología, de ecodiseño y de energías renovables, centros turísticos, industrias innovadoras, etc.

Sin perjuicio de que previo a llevar adelante este planteo renovador del rol de la ciudad de Comodoro Rivadavia se requiere un estudio de factibilidad que defina la secuencia de su implementación y las áreas territoriales a ser ocupadas, parece aconsejable para la gestión del proyecto, la conformación de una **Sociedad Anónima Común**, en la que participe el Municipio a través del Ente, las Universidades radicadas en la provincia y el sector empresario. El aporte del sector público puede ser mayoritario al comienzo para luego irse desprendiendo progresivamente de las acciones hacia el sector privado y conservando algún privilegio que le otorgue cierto control sobre el desarrollo del emprendimiento.

- **Nuevo puerto:** renovación y ampliación del puerto actual, hacia el norte del mismo, para abarcar una diversidad de funciones portuarias, tanto industriales cuanto comerciales, turísticas, pesqueras y deportivo-recreativas, mediante un ingreso especializado a producir desde el distribuidor del Km. 5 y a nivel de las calles costeras actuales.

También en este caso, la figura de la **Sociedad Anónima** es la adecuada, integrada por el Ente y el sector empresario, con características similares a la mencionada precedentemente.

- **Ciudad del árido y el viento:** un gran conjunto de actuaciones hacia el oeste de la ciudad actual, en el arco de mejores vistas panorámicas de la ciudad y el mar, y coincidente con tierras de buena calidad para los asentamientos humanos. En dicho arco deberá diseñarse e implantarse a través de un amplio período de tiempo lo que podría llamarse el “ensanche” o ampliación de la ciudad, con amplia disponibilidad de tierras para barrios de interés social y otro tipo de operaciones inmobiliarias de calidad. Esta iniciativa se apoya en la traza del actual Cordón Forestal, extendiéndolo y

revitalizándolo, y adoptando patrones urbanísticos y edificios adecuados al viento y a la aridez, y dotándolo de un sistema de reciclaje de aguas, que se hará extensivo a toda la ciudad de Comodoro Rivadavia.

En este caso, parece adecuado formar entre el Ente de Desarrollo Sustentable y el Instituto Provincial de la Vivienda una **Corporación del Desarrollo Urbano - Asociación Civil**- en la cual, el fruto que se obtenga en las operaciones inmobiliarias de calidad se reinvierta para facilitar el acceso de un sector de la población a barrios de interés social, en mejores condiciones.

- **Nueva estructura vial:** consistente en desviar hacia el oeste la traza de la ruta nacional N° 3, para evitar el ingreso de los grandes flujos de transporte atravesando el corazón de la ciudad. El camino Roque González es una parte esencial de esta propuesta, pues se transforma en una circunvalación de la ciudad con varias espigas de ingreso a través de las principales avenidas. Esta solución permite seleccionar el lugar de ingreso, permite el ingreso a puerto directamente desde Km. 5, y canaliza fuera de la ciudad el flujo pasante que conecta el norte y el sur del país. Vialidad nacional está estudiando una traza de la RN N° 3 más externa, por Pampa del Castillo, pero que de todos modos consideraría el camino Roque González como circunvalación externa urbana.

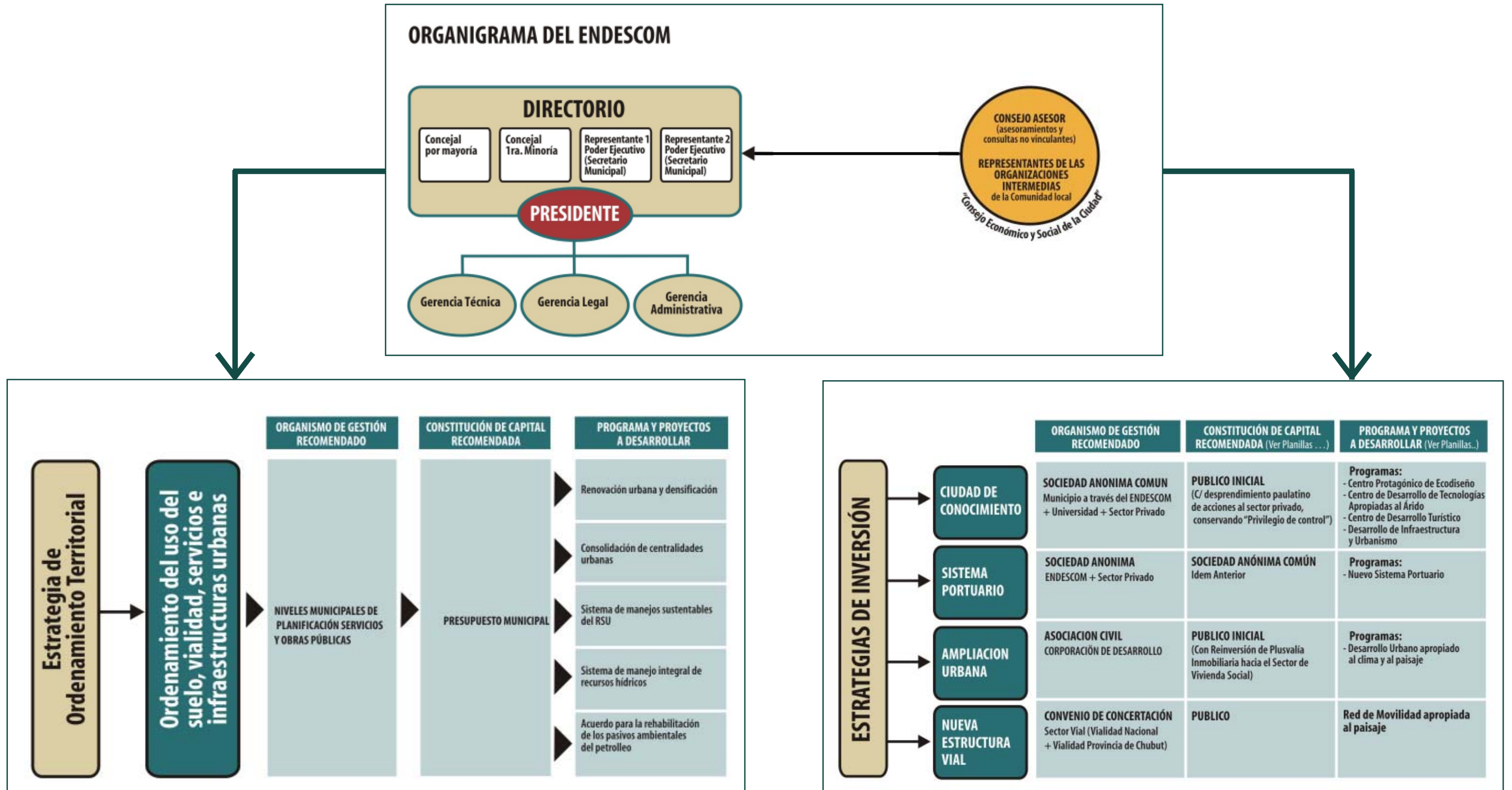
Esta nueva modalidad genera un segundo frente principal a la ciudad, además del costero sobre el mar, creando oportunidades hasta hoy inexistentes.

Para el desarrollo de este proyecto el **Ente** debe promover y ser parte en un **Convenio de Concertación y Complementación** entre **Vialidad Nacional** y **Vialidad Provincial** con el objeto de desarrollar el plan vial previsto y fijar los tiempos de su concreción. A tal fin es necesario contar con el proyecto ejecutivo de la trama y su presupuestación progresiva.

En síntesis:

El Ente Autárquico Municipal de Desarrollo Sustentable de Comodoro Rivadavia - ENDESCOM- tendrá por misión fundamental dar continuidad al proyecto de futura ciudad y al proceso de planeamiento iniciado y al mismo tiempo participaría en cada una de las entidades que en forma independiente pero coordinada y articuladamente desarrollarán las diversas estrategias de inversión (gráfico 5).

Gráfico 5: Estrategia de Gestión





#### **G.4- PROYECTO DE ORDENANZA APROBATORIA DEL PLAN**

Tal como se expresó en el punto 1, es el Concejo Deliberante de Comodoro Rivadavia, el órgano municipal con competencia para aprobar el Plan de Desarrollo Sustentable del Municipio y asegurar la continuidad de su implementación, en tanto éste es producto de una labor participativa con integrantes de los distintos sectores de la comunidad local.

Por tal motivo y teniendo en cuenta que la Ordenanza a sancionarse constituye el primer eslabón para la efectiva concreción del Plan se presenta un anteproyecto de la misma.

## **Anteproyecto de Ordenanza Municipal**

*Visto:*

*El proceso participativo de planeamiento llevado a cabo con el objeto de definir el modelo urbano ambiental para el desarrollo de Comodoro Rivadavia y*

**CONSIDERANDO:**

*Que la tarea contó con la asistencia financiera y técnica del Consejo Federal de Inversiones, concretada ésta última por el Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales -FLACAM-.*

*Que desde el comienzo de su asesoramiento el equipo de FLACAM trabajó con más de 50 referentes importantes de la ciudad -tanto del sector público como privado que- constituyeron el Grupo de Trabajo Ampliado para la discusión y propuesta de las estrategias, programas y proyectos resultantes de la tarea participativa.*

*Que los acuerdos alcanzados se encuentran sintetizados en el Plan de Desarrollo Sustentable para Comodoro Rivadavia, del cual surgen los lineamientos políticos y las estrategias de inversión plasmadas en macroyectos movilizadores de las fuerzas socio económicas y culturales de la comunidad local.*

*Que de conformidad con el artículo 21 de la Carta Orgánica vigente es deber del Municipio promover la planificación integral con participación de los habitantes que en el residen.*

*Que dicho mandato se encuentra plasmado en cada uno de los artículos del Capítulo II de la norma suprema municipal cuando se refiere a las Políticas Especiales.*

*Que si bien las facultades municipales son indelegables de conformidad con el artículo 9 de la Carta Orgánica es también un principio fundamental la descentralización de la gestión gubernamental como instrumento para el logro de mayor eficacia cuando así lo requiere la especificidad técnica de las funciones a cumplir.*

*Que asimismo se requiere promover la formación de organizaciones intermedias y la actuación conjunta con el sector privado en todos aquellos temas que por su naturaleza exigen esfuerzos e inversiones que redundarán en beneficios para sus protagonistas.*

*Que es atribución del Concejo Deliberante promover el bienestar común mediante ordenanzas sobre todo asunto de interés general propio del gobierno local (art. 73 inc. 25 de la Carta Orgánica), así como el establecimiento del régimen jurídico de los organismos descentralizados, autárquicos, empresas o sociedades de economía mixta (art. 73 inc. 16).*

*Por los precedentes fundamentos y en uso de sus facultades el*

**CONCEJO DELIBERANTE**

**SANCIONA**

*con fuerza de ORDENANZA.*

**CAPÍTULO I**

*Objetivos y principios generales*

**ARTÍCULO 1º:** *La política de Desarrollo del Municipio de Comodoro Rivadavia y la gestión pública con participación de la comunidad que la ejecuta, se basa en las estrategias, programas y proyectos definidos en el Plan de Desarrollo Sustentable que se aprueba por la presente y que se incorpora como Anexo formando parte de este artículo.*

*En el presupuesto municipal en cada ejercicio se deberán prever los recursos necesarios para la ejecución de los programas y proyectos incluidos en el Plan de Desarrollo Sustentable, sea que se trate de obras públicas, prestación de servicios, medidas promocionales, acciones de difusión, capacitación de recursos humanos y en general lo referido al monitoreo, fiscalización y actualización periódica del Plan.*

**ARTÍCULO 2º:** *La política de desarrollo del Municipio de Comodoro Rivadavia se establece de conformidad con los siguientes principios rectores:*

*a) Definir, las estrategias territoriales mediante procesos participativos que garanticen su sustentabilidad físico natural, socio económica, cultural y política.*

*b) Promover, la ejecución de programas y proyectos públicos, privados y de gestión mixta para la implementación y concreción en el corto, mediano y largo plazo de las estrategias de desarrollo.*

*c) Garantizar la función social del suelo urbano y rural, para que los desarrollos urbanísticos atiendan al saneamiento ambiental, minimizando los impactos negativos, con el propósito de proteger el patrimonio municipal.*

*d) Garantizar a todos los habitantes el derecho a una ciudad sustentable, que comprende el acceso a la tierra urbana, a la vivienda, al saneamiento ambiental, a la infraestructura urbana, al transporte y los servicios públicos esenciales, al trabajo y al descanso para las generaciones presentes y futuras.*

*e) Garantizar a los habitantes del municipio el libre disfrute de los recursos paisajísticos y en particular el acceso a las playas, los ríos y demás cuerpos de agua existentes, con fines de recreación y de abastecimiento, de conformidad con las normas legales y reglamentarias vigentes.*

*f) Gestionar los planes, programas y proyectos de desarrollo con la participación de la población del municipio y de sus asociaciones representativas estableciendo mecanismos y procedimientos que habiliten y aseguren dicha participación.*

*g) Promover la difusión permanente de los programas, proyectos y acciones de desarrollo territorial, promoviendo la educación ambiental y la máxima transparencia en la gestión pública y privada de la política de desarrollo.*

*h) Promover la integración regional e interjurisdiccional aprovechando las ventajas de la cooperación y complementariedad, tanto en lo referido a los ámbitos de actuación como a la generación de recursos aplicables.*

*i) Garantizar a los habitantes del municipio el libre disfrute de los recursos paisajísticos y en particular el acceso a las playas, los ríos y demás cuerpos de agua existentes, con fines de*

recreación y de abastecimiento, de conformidad con las normas legales y reglamentarias vigentes.

j) Gestionar los planes, programas y proyectos de desarrollo con la participación de la población del municipio y de sus asociaciones representativas estableciendo mecanismos y procedimientos que habiliten y aseguren dicha participación.

k) Promover la difusión permanente de los programas, proyectos y acciones de desarrollo territorial, promoviendo la educación ambiental y la máxima transparencia en la gestión pública y privada de la política de desarrollo.

l) Promover la integración regional e interjurisdiccional aprovechando las ventajas de la cooperación y complementariedad, tanto en lo referido a los ámbitos de actuación como a la generación de recursos aplicables.

Además de los establecidos en los incisos precedentes son principios rectores de la política de desarrollo las disposiciones de ese carácter contenidas en la Carta Orgánica Municipal.

## CAPÍTULO II

### Del proceso de planeamiento – Autoridad de Aplicación

**Artículo 3º.** La política de desarrollo del Municipio surge del proceso de planeamiento estratégico.

El planeamiento estratégico municipal se funda en el concepto de desarrollo sustentable y es un proceso participativo que integra la gestión del territorio, con el crecimiento socioeconómico, la equidad social e intergeneracional, la preservación de la diversidad cultural y el uso racional de los recursos naturales con el objeto de que los habitantes y el sector público se comprometan recíprocamente en la proyección actual y futura de las características del hábitat de su pertenencia para ellos y las próximas generaciones.

**Artículo 4º.** El Plan de Desarrollo Sustentable que se aprueba por el artículo 1º de la presente deberá actualizarse cada tres años con el objeto de adecuar las estrategias, programas, proyectos y acciones previstos a las nuevas realidades sociopolíticas y económicas que su progresiva implementación produzca como resultado.

Sin perjuicio de dicha actualización las acciones de ejecución del plan requieren la aplicación de métodos y formas de evaluación y control permanente sobre la base de la difusión de la información que transparente su gestión.

**Artículo 5º.** Crease el Ente Autárquico Municipal denominado “Ente de Desarrollo Sustentable de Comodoro” – ENDESCOM – como persona jurídica de derecho público que tendrá a su cargo la gestión del proceso de planeamiento estratégico de desarrollo sustentable para asegurar la ejecución de los programas y proyectos identificados en el documento anexo

al artículo 1º de la presente, la continuidad del proceso participativo, su difusión pública así como la actualización periódica del Plan vigente aprobado.

**Artículo 6º.** Son funciones del ENDESCOM:

a) *Intervenir y conducir el proceso de planeamiento municipal con participación de la comunidad de Comodoro Rivadavia.*

b) *Organizar y dirigir la realización de talleres, audiencias públicas y toda forma de consulta a los habitantes y a las organizaciones intermedias del municipio tanto para la actualización periódica del contenido del plan como con relación a proyectos puntuales y emprendimientos con alto impacto urbano.*

c) *Elaborar y proponer proyectos orientados a la mejora del transporte urbano de pasajeros, saneamiento cloacal, manejo eficiente de residuos, reaprovechamiento del recurso hídrico, edificabilidad y toda otra cuestión incluida en las metas del plan estratégico y requerido para su implementación.*

d) *Elaborar y proponer los proyectos de normas a ser sancionadas por los órganos municipales que sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos del plan.*

e) *Contratar con expertos y con grupos de expertos de acreditada idoneidad los estudios, asesoramientos e informes requeridos para el mejor desarrollo de los proyectos y programas identificados como prioritarios en el plan estratégico de desarrollo.*

f) *Realizar una difusión permanente de las acciones relativas al proceso de planeamiento y su implementación.*

g) *Celebrar acuerdos y convenios con entes y órganos del gobierno nacional y provincial, de otras provincias y municipios, con el objeto del mejor cumplimiento de sus funciones.*

h) *Constituir y participar con el sector privado y/o público y con situación jurídica privilegiada, en entidades sin fines de lucro y sociedades comerciales con el objeto de promover y asegurar la ejecución de aquellos proyectos identificados en el Plan que requieran una gestión mixta para garantizar su efectiva concreción. En este caso la participación debe ser autorizada expresamente por el Concejo Deliberante.*

i) *Desarrollar estudios e informes que proporcionen índices urbanísticos y ambientales, con el objeto de difundir periódicamente el estado de desarrollo de la ciudad así como las situaciones de riesgo probables.*

j) *Organizar seminarios y cursos de capacitación sobre temas relativos a los contenidos del Plan y otorgar becas de capacitación con el mismo objeto, celebrando convenios que garanticen la transmisión de conocimientos del becario hacia la comunidad.*

k) *Designar y remover a sus funcionarios y empleados.*

l) *Aprobar su estructura orgánica, misión y funciones.*

ll) *Dictar su reglamento interno de funcionamiento.*

m) *Elaborar su presupuesto anual y elevarlo a través del Poder Ejecutivo para su consideración y aprobación por el Concejo Deliberante. Dicho presupuesto deberá contener las*

previsiones anuales y plurianuales requeridas para la ejecución de los programas y proyectos aprobados por el Directorio e incluidos en el Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable. La previsión para gastos derivados de la administración del Ente no deberá superar el 10% del presupuesto aprobado.

n) *Elaborar anualmente la Memoria, Balance y demás documentos contables exigidos por las normas del Derecho Público provincial y municipal, para su elevación a través del Poder Ejecutivo al Concejo Deliberante.*

**Artículo 7º.** *La Dirección Superior del Ente de Desarrollo Sustentable de Comodoro está a cargo de un Directorio integrado por dos miembros del Concejo Deliberante: uno por la mayoría y otro por la primera minoría, dos representantes del Poder Ejecutivo designados de entre los Secretarios de dicho órgano y un Presidente designado por el Poder Ejecutivo, con función permanente y exclusiva en el Ente.*

*Las decisiones se adoptan por simple mayoría teniendo el Presidente doble voto en caso de empate.*

**Artículo 8º.** *El Directorio es asesorado por el Consejo Económico y Social como órgano de consulta obligatoria y no vinculante con relación a las funciones establecidos en los incisos b), c), d) y e) del artículo 5º de la presente.*

**Artículo 9º.** *El Presidente del Ente, así como su personal técnico superior, será designado con fundamento en sus antecedentes profesionales, académicos y su experiencia laboral en temas relativos a sus funciones. Deberán acreditar residencia permanente en la ciudad de Comodoro Rivadavia.*

*La resolución de designación deberá incluir en los Considerandos los antecedentes curriculares considerados y publicarse en periódicos locales de amplia difusión durante tres días.*

**Artículo 10.** *Son recursos del Ente:*

a) *La suma que le asigne el Presupuesto General de Gastos y Cálculo de Recursos de la Administración Pública Municipal.*

b) *Los aportes y subvenciones que hicieren el Estado Nacional y Provincial y las entidades públicas y privadas no afectados a finalidades específicas.*

c) *Los legados y donaciones de todo tipo.*

d) *El producido de la venta de publicaciones, informaciones y estudios especiales que fueran elaborados a solicitud del sector privado.*

e) *Los subsidios provenientes de entidades y organizaciones intermedias nacionales y extranjeras.*

f) *Las ganancias obtenidas por su participación en sociedades comerciales constituidas con el sector privado y/o público, con el objeto de ejecutar los proyectos incluidos en el Plan.*

g) Los recursos no invertidos al término de cada ejercicio, cuando causas debidamente fundadas hayan imposibilitado su inversión.

h) Los fondos provenientes de eventos, actividades o servicios que organice o preste el ENDESCOM.

Los recursos del Ente de Desarrollo Sustentable de Comodoro serán depositados en una cuenta especial a su nombre y son administrados de conformidad con las normas de derecho público municipal.

### **CAPÍTULO III**

*De los instrumentos de la política de desarrollo*

**Artículo 11.** El Ente de Desarrollo Sustentable de Comodoro está facultado para elevar al Concejo Deliberante los proyectos de ordenanzas que implementen medidas impositivas de promoción o disuasión mediante la aplicación de tasas ambientales, desgravaciones por saneamiento y recuperación de inmuebles, conservación de edificios históricos y bienes culturales, contribución de mejoras por desarrollo urbanístico, etc., respecto de áreas y zonas especialmente calificadas como prioritarias en el Plan.

**Artículo 12.** El Ente podrá celebrar convenios urbanísticos con organizaciones públicas o privadas para la realización de objetivos de renovación urbana en cualquier sector de la ciudad o en áreas de desarrollo prioritario.

**Artículo 13.** Cuando la realización de los proyectos requiera inversiones inmobiliarias a cargo del sector público y privado se podrán constituir fideicomisos, con el objeto de otorgar mayor transparencia a la administración de los fondos aplicados.

### **CAPÍTULO IV**

**Artículo 14.** El Poder Ejecutivo, dentro de los sesenta días de la promulgación de la presente, deberá proyectar el Estatuto del Ente de Desarrollo Sustentable de Comodoro creado por el artículo 5º de la presente para su aprobación por el Concejo Deliberante.

**Artículo 15.** Regístrese, publíquese, comuníquese al Poder Ejecutivo para su promulgación, y luego archívese.



# CAPÍTULO H

**UNA VENTANA AL FUTURO**



El diagnóstico jurídico y las propuestas jurídico- institucionales antes expuestas deberán ser objeto de un análisis de detalle por el Poder Ejecutivo y el Consejo Deliberante local, y en algunos casos se deberá tomar en cuenta la participación de la Provincia. Se deberán realizar los proyectos legislativos concretos, incluyendo la consideración de la sustentabilidad económica presupuestaria, que se ha indicado en el capítulo F.

De todos modos se tiene la convicción de haber llevado el desarrollo de este Plan hasta la etapa de pre-factibilidad necesaria incluyendo este trascendente tema de la gestión.

Se puede considerar que se cumple así un ciclo completo de proyecto, en la modalidad de proceso proyectual que se explicó desde las premisas y la metodología. Comodoro puede inaugurar así una nueva etapa, afrontando su vertiginoso crecimiento con un plan amplio y participativo para sustentarla.



# ANEXO

## PROYECTOS IDENTIFICADOS Y SU DESARROLLO EN EL PLAN

La identificación de 3 políticas, catorce programas y un amplio listado de 65 proyectos plantea evidentemente un Plan sumamente ambicioso. Este resultado es una consecuencia de varios factores:

- el enfoque integral desde la ecoforma, socioforma, tiempo forma y forma de gestión, y de las premisas de sustentabilidad urbana aplicadas al caso comodoro (ver capítulo A).
- la modalidad interactiva desarrollada en el proceso de talleres, base para futuras instancias de concertación a la hora de la implementación del Plan, (ver capítulo C).
- el alto nivel de aportes de la comunidad local, son una comprobación que el proceso fue percibido como una indudable oportunidad para dar curso a significativas demandas y propuestas sectoriales, demandas que son reinterpretadas en el presente proyecto, calibrando su importancia territorial en un modelo desarrollado en 5 escalas, dando cuenta del importante rol regional de la ciudad.

El presente Anexo es complementario de dos capítulos centrales del Plan Propuesto y que constan en el cuerpo central del Informe:

- Capítulo D, referido a las Ideas Fuerzas, Políticas y Estrategias: donde se presentan en modo sintético el elenco de actuaciones.
- Capítulo F, referido al Plan de Inversiones, donde se presenta a nivel de Programas.

Concretamente se aportan aquí, 3 planillas ampliatorias respecto del contenido del documento:

- 1. Planilla de Proyectos**
- 2. Planilla de Inversiones por Proyectos**
- 3. Planilla de Inversiones por Programas**

### **1. Planilla de Proyectos (ver Planilla 1):**

Este instrumento amplía la intención programática comentada en el capítulo D, resumiendo muy sintéticamente el contenido de los proyectos que integran los Programas.

Se trata de un importante material, fruto de un muy interesante nivel de aporte de las instituciones locales, producido en el taller 2, (referido a la identificación de Ideas Fuerzas, Programas y Proyectos).

Cabe aclarar que, todos los proyectos surgen como respuesta proactiva a los conflictos y potencialidades identificadas, pero lejos de ser un listado enunciativo responden en forma orgánica al esquema estratégico de abordaje, para que CR alcance las premisas de sustentabilidad previstas. Y son parte sustancial del modelo espacial propuesto para la ciudad. Este material fue ajustado en gabinete y organizado acorde a las políticas y estrategias finalmente estructuradas.

En la mencionada planilla, para cada proyecto se especifican sus objetivos y resultados concretos, los actores proponentes y la institución ejecutora potencial de los mismos. Teniendo de este modo una “hoja de ruta” fundamental como punto de partida, para el inicio de las operaciones de gestión del Plan por parte de los responsables identificados en el gráfico final del capítulo G, (para lo cual la planilla ofrece una discriminación de las áreas potencialmente intervinientes).

Nótese, que se trata de una amplísima gama de proyectos que exceden la problemática específica del planeamiento urbano (requerida inicialmente al proyecto). Sin embargo, su

proceso de análisis resultó sumamente enriquecedor a la hora de definir las distintas situaciones urbanas planteadas para la ciudad, superando de este modo una visión más “tradicional” de la planificación cuyo elemento central y casi excluyente es el “ordenamiento del uso del suelo”.

Así es que, el modelo de desarrollo urbano y territorial propuesto brinda un excelente marco para el progreso de estas iniciativas. Las mismas han sido consideradas desde el inicio (tanto en la fase espacial como en la referida a la gestión), siendo su nivel de desarrollo en esta instancia de nivel orientativo, debiendo ser profundizados en la fase de diseño de la normativa de uso del suelo.

Se aporta este desarrollo ampliatorio, porque la lectura de los resultados a que deben arribar los proyectos, constituye la base de factibilidad y operatividad de los Programas. A modo de ejemplo, puede decirse que:

El Programa de Renovación Urbana y Densificación se basa en una serie de resultados que deben ser producidos por los proyectos que lo integran, a saber:

- Manual guía para el saneamiento urbano
- Normativa específica para la promoción de la ciudad compacta
- Fideicomisos para el financiamiento de viviendas de interés social
- Manual guía para la planificación y construcción de nuevos patrones habitacionales según viento y riesgo geológico
- Plan de inversiones en infraestructura ajustado al modelo espacial.
- Desarrollo de nuevos atractores (complementarios y asociados al paisaje) compatibles a cada centralidad
- Nueva estructura de movilidad acorde al modelo espacial propuesto.

El Programa de consolidación de centralidades urbanas, depende del:

- Desarrollo de nuevos atractores compatibles a cada centralidad (de carácter complementario a la red urbana y asociados al paisaje), y del
- Desarrollo de una nueva estructura de movilidad acorde al modelo espacial propuesto.

El Programa Red de Movilidad apropiada al Paisaje, estará en condiciones de alcanzar su propósito a partir del logro de los resultados concretos de los proyectos que lo integran:

- Readequación y completamiento de la traza del Camino del Oeste Roque González
- Completamiento del Camino Costanero interconectando el foco central de la Ciudad del Conocimiento y el Camino de Interés Paisajístico del Sur.
- Acondicionamiento urbano de la estructura de movilidad de acceso a la ciudad: Avenidas Rivadavia, Polonia, congreso, del Sur, y avenidas de los principales centros complementarios externos.
- Acondicionamiento paisajístico y arquitectónico de la proyectada Avenida urbana central (ex RN N3).
- Proyecto y construcción del derivador de acceso al puerto desde el intercambiador del km 4.
- Construcción del camino al puerto por la restinga, (desde distribuidor del km 4).
- Construcción del Camino de interés paisajístico del Norte, (interconectado con la ruta provincial nº 1).
- Construcción del camino de interés paisajístico del sur, por laderas del cerro, interconectando con Rada Tilly.
- Localización y construcción de dos estaciones de transferencia de cargas multimodales (N y S) y una estación de Pasajeros multimodal en área urbana.

PLANILLA 1: DESCRIPCIÓN DE PROYECTOS

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS		PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE		1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia		1.1	Funcionamiento del Ente	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Ente para el Desarrollo Sustentable	Se refiere a la constitución de un organismo descentralizado, encargado de la gestión del Plan, que contenga las áreas municipales de planeamiento e incorpore toda la propuesta funcional innovadora descripta. OBJETIVOS:desarrollará e implementará la estructura de funcionamiento del Ente área o Ente a crear como organismo responsable de llevar adelante toda la política general de desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia, con la finalidad de garantizar un funcionamiento sistémico e integral <b>RESULTADO: Funcionamiento del Plan .</b>	
POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS		PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE		1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia		1.2	Comunicación	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Ente para el Desarrollo Sustentable	Apunta a diseñar la estrategia de comunicación de todo el Plan y en particular por cada una de las agencias. OBJETIVOS: legitimar el proceso de adopción del Plan en la sociedad de Comodoro Rivadavia <b>RESULTADO: Implementación de la Comunicación para los medios y la comunidad .</b>	
POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS		PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	2.1.1	Manuales guía de Saneamiento Urbano para los organismos públicos	Fernando Lebron (Sociedad Cooperativa Popular Limitada) Roberto Astete (Sub-Secretaría de Medio Ambiente de M.C.R)	Sub-Secretaria de Medio Ambiente de M.C.R	Pretende convertirse en una guía que regule las condiciones aplicables al sistema de saneamiento, en lo vinculado con las responsabilidades asignadas a los organismos públicos competentes en la materia . OBJETIVOS Definir directrices en la planificación y gestión del sistema integral de saneamiento urbano (agua, pluviales, residuos y efluentes) que garantice desde los organismos de competencia, estrategias y acciones que conduzcan a un manejo y aplicación sustentable. <b>RESULTADO: Manual Guía para el Saneamiento Urbano</b>
							2.1.2	Diseño de herramientas fiscales para la promoción del aumento de densidades	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Secretaría de Desarrollo Urbano	Apunta a encontrar mecanismos de carácter técnico jurídico que contribuyan a promover el aumento de las densidades, conforme al modelo espacial propuesto y en sintonía con la identidad del paisaje cultural que se proyecta para la ciudad. OBJETIVOS : Diseñar herramientas de valor técnico con sustento jurídico que promuevan el manejo de las densidades urbanas, a partir de la producción de la ciudad en el marco del nuevo modelo espacial. <b>RESULTADO: Normativa específica para la promoción de una ciudad compacta</b>
							2.1.3	Promoción de fideicomisos para viviendas	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Instituto Provincial de la Vivienda	Se refiere a la implementación de una nueva forma de gestión en la política habitacional pública, que pueda apoyarse en la herramienta jurídica del fideicomiso, como manera de promover un marco de generación de recursos asociado al interés común. OBJETIVOS Promover el fideicomiso como herramienta técnico jurídica capaz de desarrollar recursos que posibiliten la implementación de una política habitacional de interés público. <b>RESULTADO: Fideicomisos para el financiamiento de viviendas de interés social</b>
							2.1.4	Diseño y propuesta de nuevos patrones habitacionales de carácter social (constructivos, arquitectónicos y ambientales)	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Secretaría de Desarrollo Urbano	Es la proposición de patrones urbanísticos adecuados al clima y a la topografía que impliquen intervenciones desde la propia estética como también desde el comportamiento ético que significa el paisaje del árido, el viento y el mar OBJETIVOS Proposición de nuevos patrones técnico-normativos para el hábitat que permitan respuestas constructivas, arquitectónicas y ambientales asociadas con el paisaje del árido, el viento y el mar. Definir un marco y alcance de manejo técnico normativo que establezca mecanismos de respuesta para las cuestiones geológicas del territorio. <b>RESULTADO: Manual Guía para la planificación y construcción de nuevos patrones habitacionales según viento y riesgo geológico</b>
							2.1.5	Readecuación de redes de infraestructura básica acorde al Modelo espacial	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Secretaría de Desarrollo Urbano (Obras Públicas), y Cooperativa de Servicios	Readecuación de la infraestructura básica al nuevo modelo urbano. OBJETIVOS Asociar la red de infraestructuras al nuevo modelo de desarrollo socioeconómico y espacial de la ciudad. Definición de etapas de inversión basadas en las prioridades surgidas del plan. <b>RESULTADO: Plan de inversiones en infraestructuras ajustado al modelo</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN			
POLÍTICA GRAL. DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.2	Consolidación de centralidades urbanas	2.2.1	Redefinición del Rol de las centralidades existentes y nuevas	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Secretaría de Desarrollo Urbano	Integración de las centralidades existentes y nuevas en una trama multifocal, que potencie las identidades locales y descentralice los focos decisionales. OBJETIVOS: Promover una ciudad multifocal sustentable, a partir de la redefinición de un patrón territorial de complementariedad entre el eje marítimo y su interacción con la ciudad del árido, con usos asociados y complementarios, que termine con la realidad de exclusión (ciudad y campamento). <b>RESULTADO: Proposición de atractores compatibles a cada centralidad, de carácter complementario en la red urbana y asociados al paisaje.</b>
							2.2.2	Redefinición integral de la interconectividad de las centralidades	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Secretaría de Desarrollo Urbano (Planeamiento y Obras Públicas).	Representa uno de los desafíos centrales del Plan, a partir de una nueva estructura de movilidad urbana estructurada en dos ejes : la franja lineal costera de características multifocales y la ciudad del árido. Ambas articuladas a través de un subsistema conformado por el Camino Alternativo del Oeste y avenidas transversales entre el árido y el mar, que actúen en forma de peine.  OBJETIVOS Potenciar la focalidad de relaciones socio-económicas y espaciales, mediante una estructura de movilidad urbana asociada al paisaje del árido y el mar, de carácter equitativo ético y estético. <b>RESULTADO: Nueva estructura de movilidad acorde al modelo propuesto (sistema de ingreso con "regadera" de avenidas, articulado con corredores interbarriales, sistema eficiente y justo de transporte público, etc.)</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN			
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	2.3.1	Sistema integral de Gestión de residuos sólidos urbanos.	Roberto Astete (Subsecretaría de Medio Ambiente M.C.R)  Juan J. Magaldi Néstor Hirtz (INTA)	Sub-Secretaría de Medio Ambiente de M.C.R	Se refiere a todas las acciones relacionadas con el manejo de los residuos, en todas sus etapas: desde antes de su generación hasta su eliminación. Incluye: a) la instalación de una Planta de Tratamiento a localizarse en terrenos próximos al actual Parque Industrial. b) centro de disposición final de residuos c) Saneamiento del predio del actual basural OBJETIVOS Minimizar el riesgo que suponen los RSU para la salud de la población y el ambiente, a partir de una visión integral en su proceso de gestión. Promover acciones complementarias de participación ciudadana educativa. Propiciar el desarrollo de mercados eficientes y dinámicos para el manejo de los residuos, promoviendo el desarrollo de una cultura de minimización. <b>RESULTADO: Separación en origen, recolección diferenciada, clasificación, tratamiento final en planta, localización de relleno sanitario de disposición final</b>
							2.3.2	Saneamiento de los actuales basurales clandestinos	Roberto Astete (Subsecretaría de Medio Ambiente M.C.R)  Juan J. Magaldi, Néstor Hirtz (INTA)	Sub-Secretaría de Medio Ambiente de M.C.R	Implica sanear los pasivos ambientales producto de una disposición inadecuada en basurales clandestinos existentes. A través de la aplicación de una tecnología apropiada al paisaje que influya positivamente en el hábitat de la ciudad. OBJETIVOS Identificar las causas y efectos de la existencia de basurales clandestinos. Propiciar mecanismos de mitigación de los mismos que apunten al saneamiento, como a encontrar respuestas socioeconómicas de inclusión para los actores involucrados. <b>RESULTADO: Separación en origen, recolección diferenciada, clasificación, tratamiento final en planta, localización de relleno sanitario de disposición final</b>
							2.3.3	Sistema integral de Gestión de Residuos Peligrosos.	Roberto Astete (Subsecretaría de Medio Ambiente M.C.R)  Juan J. Magaldi, Néstor Hirtz (INTA)	Sub-Secretaría de Medio Ambiente de M.C.R	Apunta a fortalecer la gestión integral de los residuos peligrosos en su origen, a partir de sistemas de incentivo, por ejemplo con líneas de promoción que permitan generar disposiciones en origen. OBJETIVOS Reaprovechar las externalidades del sistema mediante la aplicación de tecnologías apropiadas con un manejo sustentable en la gestión. Promover incentivos oficiales que faciliten la disposición en origen de los residuos peligrosos. <b>RESULTADO: Sistema integral de disposición de seguridad.</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	2.4.1	Optimización del funcionamiento de la hermeticidad de las redes.	Fernando Lebron, Horacio García (SCPL)  Juan J.Magaldi (INTA)	Subsecretaría de Medio Ambiente y Cooperativa de Servicios	Significa la manera de optimizar el comportamiento de las redes de alimentación del agua y desagües cloacales.  OBJETIVOS Implementar una gestión que integre monitoreo, fiscalización y optimización del funcionamiento del sistema de infraestructura básica. De modo de evitar el agotamiento de las fuentes y reducir la contaminación.  <b>RESULTADO: Mecanismo técnico de comprobación y garantía de la hermeticidad de las redes de infraestructura básica.</b>	
								2.4.2	Revisión y actualización del marco regulatorio del servicio	Fernando Lebron, Horacio García (SCPL)  Roberto Astete (Subsecretaría de Medio Ambiente de M.C.R)	Subsecretaría de Medio Ambiente y Cooperativa de Servicios	Propone la revisión y actualización del marco regulatorio del servicio.  OBJETIVOS Regular el uso y potenciar el aprovechamiento sustentable de las redes.  <b>RESULTADO: Normativa ajustada para contribuir a la sustentabilidad del sistema.</b>
								2.4.3	Gestión sustentable del agua para riego.	Fernando Lebron, Horacio García (SCPL)	Subsecretaría de Medio Ambiente y Cooperativa de Servicios	Propone un sistema de manejo sustentable (con aporte de aguas residuales) para el uso del recurso agua: domiciliario y productivo  OBJETIVOS Generación y evaluación de información específica. Revertir el uso ineficiente del agua. Con desarrollo e implementación de una gestión de manejo sustentable del agua que incluya: consumo adecuado (acciones de concientización), reutilización de los efluentes, y mecanismos de monitoreo del riego de zonas verdes públicas y privadas.  <b>RESULTADO: Plan de manejo de agua para riego</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	2.5.1	Diagnóstico y propuesta socio-ambiental para el territorio afectado con actividad petrolera.	Marta Sosa Liliana García Leandro Madueño María D.Fernandez	Secretaría de Desarrollo Urbano MCR y Sector Privado	Identificación de la situación socio-ambiental de toda el área norte de la ciudad (Diagnóstico)  OBJETIVOS Investigación y elaboración de una propuesta de remediación e integración, desde la estética como la ética del paisaje cultural del árido. Análisis de factibilidad de aplicación de tecnología apropiada. Propuesta de rehabilitación del área para nuevos usos.  <b>RESULTADO: Diagnóstico Socio Ambiental del territorio petrolero y propuesta de remediación.</b>	
								2.5.2	Acuerdo para la rehabilitación ambiental	Marta Sosa Liliana García Leandro Madueño María D.Fernandez	M.C.R: Secretaria de Planeamiento y Subsecretaría de Gestión del Plan Estratégico. Sector Privado de C.R	Significa el desafío de encontrar los puntos de acuerdo entre los sectores privados responsables de la explotación petrolera y el estado, en lo referente a los pasivos ambientales que esa actividad generó y que afectaron el ambiente de manera integral. Promover una nueva forma de gestión como generadora de un acuerdo integral de rehabilitación ambiental para la zona afectada.  OBJETIVOS Concertar con las empresas consignatarias de la explotación las responsabilidades del sector público y privado proyectadas en aportes de capital que sirvan de base para la nueva propuesta. Establecer términos de un acuerdo basado en la responsabilidad social empresarial.  <b>RESULTADO: Acuerdo intersectorial para la rehabilitación de los pasivos petroleros.</b>
								2.5.3	Estrategia de comunicación a la comunidad y sus actores	Marta Sosa, Liliana García, Leandro Madueño (M.C.R: Secretaría de Planeamiento y Subsecretaría de Gestión del Plan Estratégico)  María D. Fernandez (Sector Privado de C.R)	M.C.R: Secretaria de Planeamiento y Subsecretaría de Gestión del Plan Estratégico.	Define la estrategia comunicacional del acuerdo en términos de compartir lo concertado (con los actores privados) con la sociedad de Comodoro Rivadavia.  OBJETIVOS Definir una estrategia comunicacional de carácter participativo. Establecer los mecanismos más pertinentes para compartir lo concertado con los actores claves de la comunidad.  <b>RESULTADO: Propuesta y diseño de la estrategia de comunicación a la comunidad</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	3.1.1	Centro de Ecodiseño	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	<p>Se trata de un <u>Parque de Innovación</u> para la promoción del desarrollo económico social - tecnológico y ambiental, constituido por un nexo central y áreas descentralizadas abastecidas con infraestructura y conjunto de servicios diferenciados que promuevan iniciativas innovadoras, proyectos, estrategias y emprendimientos para la diversificación del crecimiento económico – productivo de la región. en síntesis constituye un modelo innovador para el desarrollo y la capitalización del conocimiento de las tecnologías derivadas del petróleo y del ambiente.</p> <p><b>OBJETIVOS</b> Propiciar un ciclo continuo de innovación para nuevas formas de emprendimientos sustentables. El proyecto integrará la propuesta arquitectónica y el programa de actividades para el centro, a partir de una oferta atractiva para visitantes, clientes y residentes locales</p> <p><b>RESULTADO: Proyecto y construcción de las instalaciones del polo central del Centro del Ecodiseño y propuesta de funcionamiento</b></p>
							3.1.2	Transferencia de tecnología metalmecánica para el desarrollo de otras actividades productivas de innovación	Martín Bussi Ministerio de la Producción de la Provincia de Chubut	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	<p>Producción y formación científico tecnológica con transferencia de valores aplicados en los campos de la tecnología del petróleo, sus industrias complementarias (metalmecánica) y de servicios, articulados con las experiencias ambientales locales (sustentadas en la capitalización de las características paisajísticas y climáticas de la ciudad).</p> <p><b>OBJETIVOS</b> Promoción de la transferencia del conocimiento tecnológico aplicado a través de la implementación de Foros de Competitividad como instancia institucional mixta (provincia, municipio, las cámaras empresariales, empresas, sindicatos y organizaciones de la sociedad civil afines).</p> <p><b>RESULTADO: Consolidación del proceso de transferencia metodológica desde el sector petrolero hacia el sector metalmecánico</b></p>
							3.1.3	Desarrollo de técnicas para el consumo alimentario conciente	Graciela Stoyanoff Javier Tolosano Universidad Nacional de la Patagonia	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	<p>Se refiere al diseño de estrategias integrales para abordar las cuestiones de la producción, el consumo y la tecnología de alimentos, en todo su ciclo.</p> <p><b>OBJETIVOS</b> Promover líneas de investigación y desarrollo sobre el significado y alcances del consumo conciente. Formar y capacitar a las líneas intermedias de la sociedad para que se puedan convertir en agentes multiplicadores formadores de opinión.</p> <p><b>RESULTADO: Actividades de educación y promoción de emprendimientos productivos sustentables.</b></p>
							3.1.4	Intercambios para la investigación científica-tecnológica	Graciela Stoyanoff Javier Tolosano Universidad Nacional de la Patagonia	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	<p>Significa basar la construcción de saberes desde el valor analógico de la práctica y su comparación .</p> <p><b>OBJETIVOS</b> Orientar el aprendizaje de conocimientos científicos y tecnológicos sobre la base de la capitalización experimental</p> <p><b>RESULTADO: Becas-pasantías para la investigación científica</b></p>



POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN		
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	3.1.5	Desarrollo de tecnologías para la cría y engorde de recursos marinos comercializables	Graciela Stoyanoff Dirección del Instituto de Investigación de Recursos del Mar	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Significa el posicionamiento de la producción marina, potenciando una tecnología asociada a fines productivos en el mar a partir de un manejo ecológico del paisaje . <b>OBJETIVOS</b> Innovar tecnologías para la producción marina sustentable. Diseñar estrategias de comercialización de un producto diferenciado por su alta calidad. <b>RESULTADO: Proceso de promoción de tecnología experimental para el uso de recursos marinos.</b>
							3.1.6	Incorporación en la currículas de contenido de ciencia y técnica	Graciela Stoyanoff Javier Tolosano Universidad Nacional de la Patagonia	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	El desafío educativo de tratar los temas vinculados con la ciencia y la tecnología de forma integral y transversal. <b>OBJETIVOS</b> Priorizar la planificación curricular por competencias en el área de ciencia y tecnología. Considerar en el diseño modular de las temáticas, los aspectos de investigación, desarrollo e innovación, desde una visión global y compleja. <b>RESULTADO: Nueva currícula terciaria orientada a los sectores científicos y técnicos relativos al mar y al árido</b>
							3.1.7	Generación de tecnología para producción de energías alternativas (de base recursos naturales renovables)	Sergio Bohe (Secretaria de Hidrocarburos de la Provincia de Chubut)  Fernando Lebron (Sociedad Cooperativa Popular Limitada)	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere al aprovechamiento del conocimiento de la tecnología derivada del petróleo para poder ser aplicada para la producción de energías alternativas, sobre la base recursos naturales renovables .  En ese sentido se destaca un fuerte eje productivo centrado en la energía eólica y la capitalización del sector de metalmecánica . Ej1.: aerogeneradores eólicos de regulación de la potencia denominado Pitch Control que regula el paso de la pala (aspa) en función de la velocidad del viento. Ej.2: la torre del molino de un aerogenerador está compuesta de varias planchas de acero que deben ser curvadas con procedimientos tecnológicos propios del sector antes mencionado. <b>OBJETIVOS</b> Evitar Contaminates : anhídrido carbónico Ahorro de combustible: petróleo y gas natural Asociación al entorno paisajístico: aerogeneradores atracción turística Integración eléctrica regional , interprovincial e internacional para la provincia del chubut" . Abastecimiento gasífero a poblaciones aisladas con plantas paquetizadas". Abastecimiento energético a pobladores rurales dispersos. Exportación de energía eléctrica, que aportarán desarrollo de manufactura local. <b>RESULTADO: Implementación de un proceso de promoción de tecnologías apropiadas de base renovable</b>
							3.1.8	Generación de industrias culturales y del conocimiento	Abel Reyna (Área Cultural M.C.R)  Verónica Galardi (Estudio MEGA)	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Representa la estrategia para asistir a empresas, proyectistas y emprendedores de la patagonia, con el objetivo de mejorar su actual competitividad, a partir del proyecto y la innovación.  Será parte de un sistema articulado de instrumentos de asistencia técnica y financiera destinado a impulsar el tejido productivo conformado por pequeñas y medianas empresas locales y regionales, creando valor e incrementando su productividad de cara a la economía global. <b>OBJETIVOS</b> Crear el focos complementarios de diseño e innovación asociados al Centro Patagónico del Eco-Diseño con foco central de la Ciudad del Conocimiento. Proyectar e implementar acciones que permitan la creación y transferencia de know-how entre los diversos actores de la cadena de valor: productos diferenciados. Asistir y colaborar con aquellos emprendedores que quieran desarrollar empresas, e incubar las propuestas que demuestren mayor capacidad de crecimiento. <b>RESULTADO: Cadena de valor enriquecida.</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	3.2.1	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	La decisión de crear un ámbito que responda a los patrones urbanísticos, capaz de desarrollar una sinergia producida en el conocimiento, desarrollo y manejo del árido. OBJETIVOS: Responder a los patrones urbanísticos del Plan de Desarrollo Urbano Territorial. Desarrollar un ambiente que responda a las necesidades del capital social tanto en las áreas de investigación, extensión y producción: Parque de Actividades en el ex Cordón Forestal – vínculo con la Universidad Nacional de la Patagonia. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción de las instalaciones del polo central del Centro de las Tecnologías apropiadas al árido y propuesta de funcionamiento</b>
							3.2.2	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Tiene la intención de desarrollar el entorno natural a partir de un manejo ecológico, que permita potenciar sus potencialidades turísticas y culturales. OBJETIVOS: Promover un buen manejo ecológico del paisaje del árido. Alcanzar un desarrollo sustentable del paisaje . Preservar y recuperar el entorno natural. Controlar de la actual desertificación. <b>RESULTADO: Acciones de promoción de un manejo sustentable del paisaje</b>
							3.2.3	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Está relacionado con las optimización y eficiencia para el recurso agua, como con la mayor producción y calidad de vida con el menor uso del agua. OBJETIVOS: Promover la toma de conciencia que promuevan comportamientos asociados al uso racional del agua en el paisaje del árido para fines productivos. Gestionar prácticas racionales en el uso del agua para fines de riego productivo, primario o de explotaciones secundarias, en el arido de la meseta y de la franja costera. <b>RESULTADO: Acciones de promoción y pautas de fiscalización del riego racional</b>
							3.2.4	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Pretende recuperar mediante alta y costosa tecnología, el pasivo ambiental causado, a partir de inyectar agua potable previamente en la perforación de pozos. El agua recuperada será destinada a riego de áreas circundantes a la zona de explotación. OBJETIVOS: Reparación ambiental del daño causado. Rehabilitación gradual en el tiempo de las tierras afectadas por usos de explotación petrolero y petroquímico, para nuevos usos. Remediación de las áreas tratadas. lindantes con el hábitat de las localidades afectadas. <b>RESULTADO: Planta de desalinización y recuperación de aguas secundarias.</b>
							3.2.5	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere a la necesidad de utilización y aprovechamiento del compost orgánico derivado de residuos sólidos urbanos, como forma de promover un mecanismo de flujos cíclicos que beneficie los sistemas productivos de la ciudad. OBJETIVOS Obtener suelos mejorando su estructura física, para favorecer la retención de agua y la aireación. Incrementar la producción hortícola, frutícola, forestal y florícola, en términos cualitativos como cuantitativos. <b>RESULTADO: Suelos mejorados para cultivos</b>
							3.2.6	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Apunta a la capitalización de bio-sólidos derivados de plantas de tratamientos de aguas con la finalidad de desarrollar procesos de reciclaje. OBJETIVOS : Obtención de lodos orgánicos para su posterior compostaje con resultados de alta calidad. Obtención de mayor superficie (volumen) de suelos cultivables. <b>RESULTADO: Mejora de caudales de agua para el ciclo productivo local</b>
							3.2.7	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Pretende construir la idea de paisaje desde una mirada integral y dinámica que contenga la rehabilitación y también la innovación, a partir de una intervención asociada del hombre. OBJEIVOS Producción de especies nativas. Recuperación y remediación de áreas degradadas por la explotación petrolera. Proposición innovadora y formativa sobre áreas paisajísticas, a partir de un manejo ecológico. Mitigar el impacto ambiental producido por las empresas. <b>RESULTADO: Producción de flora nativa con aplicación en proyectos de mejoramiento paisajísticos local</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS		PROGRAMAS	PROYECTOS	PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN			
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	3.2.8	Senderos de interpretación de flora nativa	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Significa la definición de la representación del paisaje natural desde la interpretación de la flora nativa del mismo. Siempre con un sentido dinámico de construcción permanente del mismo.  OBJETIVOS: Identificación de la flora nativa. Planificación y construcción de senderos de interpretación . Desarrollar ámbitos naturales para la investigación y la innovación . <b>RESULTADO: Senderos de interés paisajístico urbano</b>
							3.2.9	Capacitación sobre especies aptas con fines paisajísticos	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Introduce el concepto de estética del paisaje urbano desde el reconocimiento y desarrollo de especies aptas que se asocien al clima y al viento .  OBJETIVOS: Capacitar a formadores sobre las especies aptas para el arbolado urbano y cortinas forestales protectoras del viento. Promover la idea de la estética del paisaje desde los valores significativos de la ética urbana. <b>RESULTADO: Arbolado urbano y cortinas forestales con utilización de nativas</b>
							3.2.10	Sistema apropiado de riego para grandes extensiones	Juan J.Magaldi INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere a reconocer el paisaje del árido y su topografía como potencialidades que pueden contribuir al desarrollo de los subsistemas de flujos de reaprovechamiento que permitan un riego productivo posible . OBJETIVOS Proyectar un sistema de riego productivo y forestal, aprovechando el aterazado por gravedad presente en la topografía . Posibilitar el reaprovechamiento de flujos líquidos urbanos para los fines antes señalados. <b>RESULTADO: Construcción de un sistema de riego por gravedad mediante aterazado.</b>
							3.2.11	Interpretación y formación de la estética de la cultura del árido	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se trata de entender al árido desde la representación estética de su paisaje, reconociendo su ética cultural a partir de la biodiversidad generada por la intervención del hombre. OBJETIVOS Fortalecer extensionistas en la materia, preparados para identificar y resolver cuestiones decisorias de la estética, funcionando como agentes multiplicadores, desde diferentes organizaciones público privadas . <b>RESULTADO: Diseño de Cursos apropiados</b>
							3.2.12	Capacitación ética de los agentes multiplicadores	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Representa la creación de un sentido de pertenencia hacia el paisaje del árido, optimizando la metodología de extensión y de transferencia a partir de valores que hacen a la ética de un paisaje cultural. OBJETIVOS Promover un proceso formativo de agentes multiplicadores para la construcción de la identidad de la cultura del árido como propia. <b>RESULTADO: Extensionistas capacitados en el manejo del ecosistema del árido.</b>
							3.2.13	Articulación interinstitucional	José Luis Cepeda Ximena Villafaña INTA	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere a la forma de gestión que posibilite una articulación funcional de la práctica de la extensión en los diferentes ámbitos institucionales . OBJETIVOS Establecer líneas organizacionales de carácter público privado, tendientes a la articulación de la gestión de la extensión. <b>RESULTADO: Acciones de coordinación intersectorial para la promoción de la cultura del árido</b>
							3.2.14	Fortalecimiento del Sistema de Generación de Energía Eólica	Fernando Lebron Horacio Garcia Sociedad Cooperativa Popular Limitada	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Pretende la consolidación de un proceso de producción limpia, renovable y no contaminante, basada en la potencialidad de la energía eólica. OBJETIVOS Fortalecer el actual Sistema de generación de Energía Eólica, potenciando la localización de nuevos emprendimientos. <b>RESULTADO: Estudio de localización y construcción de nuevos parques eólicos</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.3	Centro de desarrollo turístico	3.3.1	Promoción del turismo receptivo	Norma Galleguillo Torregino Dirección General de Turismo de la M.C.R	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Trata de educar para un turismo diversificado. En ese sentido, se destaca la importancia de promover una oferta de servicios de calidad que pueda satisfacer al visitante. OBJETIVOS Capacitar y sensibilizar a los sectores de la ciudad que producen actividades turísticas, con la finalidad de brindar un servicio de calidad Promocionar y difundir la oferta turística de la ciudad. <b>RESULTADO: Sectores vinculados a la cadena de valor agregado de la actividad turística sustentable con formación apropiada.</b>
							3.3.2	Mejoramiento y desarrollo sustentable de la oferta turística (inversión pública)	Ana Raymonda, Graciela Stoyanoff (Secretaría de Gestión Plan Estratégico) Norma Galleguillo Dirección General de Turismo de la M.C.R	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere a proyectar y priorizar la infraestructura y servicios necesarios para cada atractor turístico propuesto como productos diversificados, con la finalidad de convertir a Comodoro Rivadavia en un destino regional diferenciado. OBJETIVOS Desarrollar las potencialidades turísticas de valor cultural como paisajístico, a partir de la mejora de sus servicios e infraestructura. <b>RESULTADO: Atractores turísticos con infraestructura y servicios adecuados.</b>
							3.3.3	Centro de información turística	Norma Galleguillo Torregino Dirección General de Turismo de la M.C.R	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Representa la oportunidad de presentar a la ciudad en la región, a partir de sus fortalezas y potencialidades. OBJETIVOS Diseñar una estrategia de comunicación y gestión turística en el marco de la región de Patagonia Centro. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción de las instalaciones del centro de información y propuesta de funcionamiento (con localización acorde al modelo urbano)</b>
							3.3.4	Centro del patrimonio cultural	Hugo Perez Ruiz Abel Reyna Área Cultural de la M.C.R	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere a la creación de una red espacial de valor cultural, que contribuya en la construcción de la identidad de Comodoro Rivadavia. OBJETIVOS Puesta en valor de los ejes culturales de carácter productivo identitario con las representaciones de los comodorenses (petróleo – ferrocarril – el árido – el puerto y mar) <b>RESULTADO: Proyecto y construcción de las instalaciones del centro del patrimonio cultural y de las colectividades y propuesta de funcionamiento.</b>
							3.3.5	Parque temático submarino	Norma Galleguillo Torregino Dirección General de Turismo de la M.C.R y Secretaria de Gestión Plan Estratégico. Graciela Stoyanoff Universidad Nacional de Patagonia	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Pretende instalar a la actividad submarina como una gran oportunidad ecoturística que permita a los visitantes vivir el paisaje acuático. OBJETIVOS Construir un atractivo que permita ofrecer a los turistas un arrecife artificial, ecológicamente apto, que permita aumentar la productividad natural, el ecoturismo, la educación ambiental y la investigación científica. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción de las instalaciones del del parque temático y su propuesta de funcionamiento.</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	3.4.1	Franja Costera Central	Equipo Central de Coordinación Técnica FLACAM	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se refiere al estudio, proyecto y gestión de todo el foco central de la ciudad del conocimiento, localizada sobre la franja costera central que incluye la regeneración del frente industrial costero, potenciada como la alternativa de desarrollo socioeconómica para la ciudad.  OBJETIVOS Diseño, desarrollo y gestión del proyecto global para el foco central de la ciudad del conocimiento. Promover nuevas oportunidades de emprendimientos inmobiliarios destinados para el desarrollo del conocimiento y de negocios afines. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción de las instalaciones del conjunto urbanístico y su propuesta de funcionamiento.</b>
							3.4.2	Parque de Actividades sobre cordón Forestal	Equipo Central de Coordinación Técnica FLACAM	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Se propone el desarrollo innovador de un nuevo espacio de articulación social urbano de actividades recreativas, turísticas, de investigación aplicada que funcionen en asociación con el árido y la ciudad del conocimiento. OBJETIVOS Proyectar y desarrollar el nuevo Parque de Actividades , localizado sobre la expansión del actual Cordón Forestal. Promover usos y ocupaciones diversas asociadas con la ciudad del conocimiento y el paisaje del árido. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción de múltiples atractores (acorde al modelo urbano) en el Cordón Forestal y su propuesta de funcionamiento.</b>
							3.4.3	Consolidación del Parque Lineal del Chenque	Equipo Central de Coordinación Técnica FLACAM	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Apunta a encontrar acciones, usos y ocupaciones que reviertan la actual situación existentes sobre las laderas del Chenque y potencien su valor paisajístico. OBJETIVOS Proyectar y Gestionar la reubicación de los ocupantes irregulares que se encuentran en las laderas del Chenque. Promover nuevos usos y acciones para el sitio, tendientes a potenciar el valor del paisaje y patrimonial arqueológico. Forestación del área con mata nativa que contribuya a la fijación de las laderas. Regenerar el área para transformarla en el nuevo Parque Lineal del Chenque. <b>RESULTADO: Laderas del cerro Chenque consolidadas en su sector sur.</b>
							3.4.4	Consolidación del Espacio Abierto Central de la Ciudad	Equipo Central de Coordinación Técnica FLACAM	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Trata sobre la expansión de la banda verde del actual Cordón Forestal, con sentido sur este. Destinando el área para usos de esparcimiento y forestación como producción primaria menor. OBJETIVOS Promover el desarrollo de la expansión de actual Cordón Forestal sobre el sur, como completamiento de la banda verde que circulará la ciudad central, sobre el oeste desde el norte hacia el sur. Destinar usos y ocupaciones para el área, con fines recreativos, turísticos, forestales y productivos primarios menores. <b>RESULTADO: Proyecto Integral para la consolidación de Areas Verdes en el sector Sur, acorde al modelo urbano</b>
							3.4.5	Consolidación del Parque Industrial	Equipo Central de Coordinación Técnica FLACAM	Agencia de la Ciudad del Conocimiento	Pretende ser la oportunidad para organizar funcional y espacialmente los atractores productivos secundarios de la ciudad, con el fin de contribuir a su sustentabilidad. OBJETIVOS Consolidar la localización y el funcionamiento del Parque Industrial, fortaleciendo su razón de ser y promoviendo el traslado de la actual zona industrial a ese sitio. Propiciar la expansión del parque, con sentido noroeste, con el fin de ofrecer disponibilidad de tierras para relocalizar a las industrias existentes en la zona industrial. <b>RESULTADO: Incremento de la localización de Industrias compatibles en el Parque Industrial y modelo de gestión optimizado</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	3.5.1	Ensanche Portuario (comercial industrial, turístico y pesquero)	Olivera Feijou Administración del Puerto Cámara de Portuarios	Agencia de Desarrollo Portuario	Se propone aprovechar el escenario de esplendor socio-económico regional como forma de proyectar un desarrollo socio económico de actividades diversificadas vinculadas al mar. Significa posicionar al Puerto como puerta marítima del Corredor Bioceánico del Sur Patagónico. Habla sobre las obras ingenieriles para la logística marítima del nuevo puerto que responda a las nuevas necesidades productivas, comerciales y turísticas. OBJETIVOS Transformación del actual Puerto en un Sistema Portuario de carácter comercial y productivo diversificado de excelencia, que ofrezca grandes oportunidades para el desarrollo de socio económico. Entender al nuevo esquema como el principal atractor productivo de la ciudad, basado en la asociación de la comunicación – el transporte y la logística. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción del ensanche marítimo portuario. Ampliación y reconversión de las instalaciones portuarias del puerto actual a perfil comercial, industrial, turístico - deportivo y pesquero y previsión de su área complementaria</b>
							3.5.2	Pesca artesanal en Caleta Córdoba y Restinga Ali	Graciela Stoyanoff Javier Tolosano Universidad Nacional de Patagonia	Agencia de Desarrollo Portuario	El nuevo Sistema Portuario se completa con el fortalecimiento del foco complementario de Caleta Córdoba y Restinga Ali, a través de la explotación pesquera de carácter artesanal. OBJETIVOS Propiciar actividades de explotación marítimas de carácter complementario en Caleta Córdoba y Restinga Ali, basadas en los valores naturales del área. <b>RESULTADO: Actividades de promoción de la pesca artesanal vinculada a la actividad turístico-recreativa en la reserva del área norte.norte</b>
							3.5.3	Area Complementaria al Puerto Central	Equipo Central de Coordinación Técnica	Agencia de Desarrollo Portuario	Se refiere a la manera de dar respuestas operativas y de logística que complementen el funcionamiento de un puerto de características endo-marítimas. OBJETIVOS Promover nuevas oportunidades de emprendimientos de valor comercial y/o productivo funcionales al nuevo sistema portuario, <b>RESULTADO: Adecuada localización de los equipamientos complementarios a la actividad portuaria.</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	3.6.1	Ensanche urbano del O	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Pretende aprovechar la oportunidad del nuevo Camino del Oeste y la estructura de acceso de peines para promover una ampliación urbana destinada a políticas habitacionales de interés social. OBJETIVOS Desarrollar un hábitat sustentable que responda a patrones asociados al paisaje del árido y el viento. <b>RESULTADO: Aproximadamente 10.000 viviendas de interés social (50.000 habitantes) con infraestructura, equipamiento y tratamiento paisajístico.</b>
							3.6.2	Ensanche urbano del S	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Pretende aprovechar la oportunidad que brinda el nuevo modelo espacial para promover una ampliación urbana sobre el sur de alta calidad habitacional. OBJETIVOS Desarrollar un hábitat de alta calidad que potencie el valor paisajístico existente, proponga resoluciones de tecnología apropiada al clima del viento e interactúe con el mar. <b>RESULTADO: Aproximadamente 10.000 potenciales oportunidades denegocios inmobiliarios para hábitat de alta calidad con infraestructura, equipamiento y tratamiento paisajístico acorde.</b>
							3.6.3	Nuevas Urbanizaciones del N	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Apunta al estudio de nuevas alternativas de urbanización para la ciudad, a partir de la disponibilidad potencial de tierras aptas en el norte. OBJETIVOS Desarrollar estudios de factibilidad sobre la aptitud de las tierras localizadas sobre el norte de los campamentos, con la finalidad de destinarlas a nuevas urbanizaciones. Proyectar una alternativa potencial de urbanización y negocios inmobiliarios que responda a patrones de hábitat asociados con el paisaje del árido. <b>RESULTADO: Proyecto urbanístico para 50.000 habitantes asociado al paisaje del árido.</b>

POLÍTICAS		ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		PROPONENTE	INSTITUCIÓN EJECUTORA POTENCIAL	DESCRIPCIÓN	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	3.7.1	By pass externo o nueva Ruta 3	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Significa la estrategia de interactuar con el paisaje del árido, a partir de abordar a la ciudad desde el oeste; lo que posibilita fortalecer frente marítimo. OBJETIVOS Transformarse en la vía de acceso a la ciudad. Contener la carga del tránsito de cargas y pasajeros que circula en el eje norte sur del país. Posicionarse como nueva alternativa para la Ruta Nacional 3, o en su defecto como complemento de la misma. <b>RESULTADO: Readecuación y completamiento de la traza del Camino del Oeste Roque Gonzalez</b>
							3.7.2	Paseo Costanero	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Significa la oportunidad sobre el sur de interactuar con el paisaje del mar y desarrollar un espacio abierto de articulación social asociado a las características climáticas. OBJETIVOS Entender al recorrido propuesto como un paseo de escala espacial de valor socio-comerciales y turístico. <b>RESULTADO: Completamiento del Camino Costanero, interconectando el foco central de la Ciudad del Conocimiento y el sur.</b>
							3.7.3	Sistema de Peines de ingreso	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Tiene el significado de cambiar el sentido de acceso a la ciudad, proponiendo abordar a los barrios, a partir de una posición de equidad espacial y social OBJETIVOS Proponer una nueva estructura de movilidad más democrática. Permitir la descongestión del Área Central de la ciudad. Propiciar un sistema de transporte público asociado a la nueva estructura de movilidad. <b>RESULTADO: Acondicionamiento urbano de la estructura de movilidad de acceso a la ciudad : Avenidas Rivadavia, Polonia, Congreso , del Sur, avenidas de principales centros complementarios externos.</b>
							3.7.4	Nueva Av. urbana sobre actual Ruta Nacional 3	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Pretende transformar al recorrido de la actual Ruta Nacional 3, en una nueva avenida de carácter urbano, con una escala acorde con los usos y ocupaciones del nuevo modelo espacial. OBJETIVOS Transformar el recorrido urbano de la actual Ruta Nacional 3 como parte de un nuevo espacio de oportunidades que potencie la interacción con el paisaje del mar. <b>RESULTADO: Acondicionamiento paisajístico y arquitectónico de la proyectada avenida urbana central.</b>
							3.7.5	Articulación urbanística puerto - distribuidor Km 4	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Agencia de Desarrollo Portuario - Agencia de Desarrollo Urbano	Representa la obra complementaria de acceso al puerto, conectando el tramo desde el Distribuidor del Km 4 hasta el camino de la restinga. OBJETIVOS Resolver la conexión vial que haga posible el nuevo camino de acceso al puerto. <b>RESULTADO: Proyecto y construcción del derivador de acceso al puerto desde el intercambiador del KM 4.</b>
							3.7.6	Nuevo Acceso a Puerto	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	Agencia de Desarrollo Portuario - Agencia de Desarrollo Urbano	Propone un cambio estratégico de interconectividad con el nuevo Sistema Portuario, acorde a la escala espacial y temporal proyectada para un Puerto de dimensión regional. OBJETIVOS Descomprimir los flujos de circulación de carga pesada que actualmente circulan por la Ruta Nacional 3 hacia la ciudad. Facilitar y proponer una acceso exclusivo de carga pesada al Puerto. <b>RESULTADO: Construcción de Camino al Puerto por la restinga, desde distribuidor km 4.</b>
							3.7.7	Recorrido de interés paisajístico del N	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Se posiciona como una alternativa de interés paisajística en la zona norte que potencie el valor del mar y el árido. OBJETIVOS Potenciar la franja costera del norte como un paisaje cultural diferenciado . <b>RESULTADO: Construcción de Camino de interés paisajístico del norte, interconectado con Ruta Provincial 1.</b>
							3.7.8	Recorrido de interés paisajístico del área Sur	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Se refiere a una alternativa de interés paisajística sobre la zona sur , que aproveche el potencial de los recorridos y vistas estratégicas generadas en los cerros situados en ese lugar. OBJETIVOS Potenciar la posibilidad topográfica costera del sur sobre la base de su valor paisajístico. <b>RESULTADO: Construcción de Camino de interés paisajístico del sur, por laderas del Cerro interconectando con Rada Tilly</b>
							3.7.9	Estaciones de Transferencia Multimodal	Equipo Central de Coordinación Técnica (FLACAM)	AGENCIA DE DESARROLLO URBANO	Se refiere a la implementación de un sistema diversificado de transporte público de pasajeros y de cargas que funcione asociado a la nueva estructura de movilidad. OBJETIVOS Cambiar los patrones de traslado de pasajeros y de transporte de cargas, sobre la base de el nuevo sistema multimodal propuesto en el modelo espacial. <b>RESULTADO: Localización y Construcción de dos Estaciones de Transferencia de Cargas Multimodal (norte - sur) y una Estación de Pasajeros Multimodal (Área Urbana de la ciudad)</b>

## **2. Planilla de Inversiones por Proyectos ( ver Planilla 2)**

Cabe comentar que el proceso de diagnóstico del “tiempo forma”, realizado en el Taller 4, comprendió (dada la enorme cantidad de proyectos) un análisis cualitativo sólo a nivel de Programas. Estos resultados iniciales permitieron orientar una síntesis general (que a nivel de Programas), habilitó las reflexiones de tono más general, expuestas en el Capítulo F.

Con la finalidad de justificar el desarrollo del análisis cuantitativo realizado a nivel de Programas, (que constan en el referido capítulo), se aporta un desglose de la incidencia cuantitativa de cada uno de los Proyectos en los Programas respectivos.

En dicha planilla, nótese, que puede observarse el listado de proyectos y una estimación apriorística de sus costos, que sin perjuicio de meritar un análisis más profundo en instancias posteriores, permiten sopesar los pesos relativos de los proyectos dentro de cada Programa y Política, para el corto, mediano y largo plazo según sea una inversión con aportes municipales, provinciales nacionales u oportunidades de inversión privadas.

Al respecto caben las siguientes reflexiones (ver grafico 1):

### Respecto de la inversión estimada:

Los proyectos con mayor incidencia en el presupuesto global del proyecto son:

- Ensanches urbanos (del O, del S y nuevas urbanizaciones del N), con importantes desembolsos previstos para el rango nacional y el largo plazo y con oportunidades de inversión para el privado en el caso de las segundas. Puede decirse que representan en conjunto un 64 % del monto total estimado para el Plan. Obviamente se trata de una inversión de plazo diferido que integrará la nueva política de vivienda que demanda el plan para el horizonte establecido.
- Siguiendo en importancia, el ensanche portuario, inversión que se estima de nivel provincial con acciones diferidas en el corto, mediano y largo plazo, y representa un 7 % del total.
- Otra importante inversión es el proyecto de la Franja Costera Central, con acciones previstas para el corto plazo pero con gran convergencia desde los niveles municipales, provinciales, nacionales y privados. Representa un porcentaje aproximado del 4 % del total.
- Por último, otro proyecto de importante nivel de inversión es el “by pass” externo de la actual RN N3, consolidando una nueva traza, proyecto para el que se ha estimado (dadas sus características técnicas) una convergencia de los niveles de vialidad nacional y provincial, representa un 3.2% del total. Aunque bien vale agregar la reflexión, de la mayor importancia global que cobra la cuestión de la movilidad si se consideran el conjunto de proyectos a nivel de Programa.
- Más allá de estas importantísimas inversiones, cabe señalar que respecto del resto de proyectos la mayor cantidad (28 proyectos, el 43 % del total) corresponden a inversiones con valores menores a los \$500.000 y por consiguiente acciones posibles en el corto plazo que pueden facilitar la instalación del “Proceso del Plan”, aportando una sinergia positiva.



PLANILLA 2: INVERSIONES POR PROYECTO

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA												
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO				
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarr. sust. de Cro. Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente		\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 1.1							\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 1.1							\$ 10 000 000	\$ 2 500 000				\$ 2 500 000				\$ 5 000 000				

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA												
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO				
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarr. sust. de Cro. Rivadavia	1.2	Comunicación		\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 1.2							\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 1.2							\$ 20 000 000	\$ 5 000 000				\$ 5 000 000				\$ 10 000 000				

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA													
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO					
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac		
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	De organización territorial	2.1	Renovación urbana y densificación	2.1.1	Manuales guía de Saneamiento Urbano para los organismos públicos	\$ 100 000	\$ 0	\$ 100 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
						2.1.2	Diseño de herramientas fiscales para la promoción del aumento de densidades	\$ 50 000	\$ 0	\$ 50 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						2.1.3	Promoción de fideicomisos para viviendas	\$ 50 000	\$ 0	\$ 0	\$ 50 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						2.1.4	Diseño y propuesta de nuevos patrones habitacionales de carácter social (constructivos, arquitectónicos y ambientales)	\$ 180 000	\$ 0	\$ 180 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						2.1.5	Readecuación de redes de infraestructura básica acorde al Modelo espacial	\$ 20 000 000	\$ 1 600 000	\$ 3 200 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 3 200 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 800 000	\$ 1 600 000	\$ 1 600 000	\$ 0	
TOTAL PROGRAMA 2.1							\$ 20 380 000	\$ 1 600 000	\$ 3 530 000	\$ 3 250 000	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 3 200 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 800 000	\$ 1 600 000	\$ 1 600 000	\$ 0		
TOTAL PROGRAMA 2.1							\$ 20 380 000	\$ 8 380 000				\$ 8 000 000				\$ 4 000 000					

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA												
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO				
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	De organización territorial	2.2	Consolidación de centralidades urbanas	2.2.1	Redefinición del Rol de las centralidades existentes y nuevas	\$ 10 000 000	\$ 2 500 000	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						2.2.2	Redefinición integral de la interconectividad de las centralidades	\$ 30 000 000	\$ 0	\$ 6 000 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 6 000 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 2.2							\$ 40 000 000	\$ 2 500 000	\$ 8 500 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 8 500 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0	
TOTAL PROGRAMA 2.2							\$ 40 000 000	\$ 17 000 000				\$ 17 000 000				\$ 6 000 000				

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA															
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO							
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	De organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	2.3.1	Sistema integral de Gestión de residuos sólidos urbanos.	\$ 10 000 000	\$ 4 000 000	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 4 000 000	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0		
							2.3.2	Saneamiento de los actuales basurales clandestinos	\$ 200 000	\$ 0	\$ 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
							2.3.3	Sistema integral de Gestión de Residuos Peligrosos.	\$ 10 000 000	\$ 3 200 000	\$ 800 000	\$ 0	\$ 0	\$ 3 200 000	\$ 800 000	\$ 0	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 2.3								\$ 20 200 000	\$ 7 200 000	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 7 200 000	\$ 1 800 000	\$ 0	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0			
TOTAL PROGRAMA 2.3								\$ 20 200 000	\$ 9 200 000				\$ 9 000 000				\$ 2 000 000						

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA														
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO						
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac			
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	De organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	2.4.1	Optimización del funcionamiento de la hermeticidad de las redes.	\$ 2 500 000	\$ 500 000	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
							2.4.2	Revisión y actualización del marco regulatorio del servicio	\$ 250 000	\$ 0	\$ 250 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
							2.4.3	Gestión sustentable del agua para riego.	\$ 10 000 000	\$ 800 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 800 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 400 000	\$ 1 600 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 2.4								\$ 12 750 000	\$ 1 300 000	\$ 5 450 000	\$ 0	\$ 0	\$ 800 000	\$ 3 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 400 000	\$ 1 600 000	\$ 0	\$ 0		
TOTAL PROGRAMA 2.4								\$ 12 750 000	\$ 6 750 000				\$ 4 000 000				\$ 2 000 000					

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA														
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO						
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac			
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	De organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	2.5.1	Diagnóstico y propuesta socio-ambiental para el territorio afectado con actividad petrolera.	\$ 1 000 000	\$ 200 000	\$ 800 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
							2.5.2	Acuerdo para la rehabilitación ambiental	\$ 200 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
							2.5.3	Estrategia de comunicación a la comunidad y sus actores	\$ 100 000	\$ 0	\$ 100 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 2.5								\$ 1 300 000	\$ 250 000	\$ 950 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0		
TOTAL PROGRAMA 2.5								\$ 1 300 000	\$ 1 300 000				\$ 0				\$ 0					

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA																	
							CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO									
							Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac						
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	3.1.1	Centro de Ecodiseño	\$ 4 000 000	\$ 640 000	\$ 160 000	\$ 0	\$ 0	\$ 2 560 000	\$ 640 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0		
								3.1.2	Transferencia de tecnología metalmecánica para el desarrollo de otras actividades productivas de innovación	\$ 1 000 000	\$ 800 000	\$ 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.1.3	Desarrollo de técnicas para el consumo alimentario conciente	\$ 250 000	\$ 0	\$ 250 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.1.4	Intercambios para la investigación científica-tecnológica	\$ 250 000	\$ 0	\$ 250 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.1.5	Desarrollo de tecnologías para la cría y engorde de recursos marinos comercializables	\$ 500 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.1.6	Incorporación en la currículas de contenido de ciencia y técnica	\$ 300 000	\$ 0	\$ 300 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.1.7	Generación de tecnología para producción de energías alternativas (de base recursos naturales renovables)	\$ 10 000 000	\$ 1 000 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 0	\$ 4 000 000	\$ 2 000 000	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.1.8	Generación de industrias culturales y del conocimiento	\$ 500 000	\$ 250 000	\$ 250 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								TOTAL PROGRAMA 3.1									\$ 16 800 000	\$ 2 690 000	\$ 2 410 000	\$ 500 000	\$ 0	\$ 6 560 000	\$ 2 640 000	\$ 2 000 000
TOTAL PROGRAMA 3.1									\$ 16 800 000	\$ 5 600 000				\$ 11 200 000				\$ 0						

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA																
							CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO								
							Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac					
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	3.2.1	Centro de Tecnologías apropiadas al árido	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 600 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 2 400 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
								3.2.2	Manejo y conservación de los recursos naturales en el paisaje del árido	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.3	Uso racional del recurso hídrico	\$ 250 000	\$ 83 333	\$ 83 333	\$ 0	\$ 83 333	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.4	Tecnología aplicada para el tratamiento de aguas de recuperación secundaria	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.5	Aprovechamiento de RSU	\$ 250 000	\$ 83 333	\$ 83 333	\$ 0	\$ 83 333	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.6	Aprovechamiento del recursos hídricos	\$ 200 000	\$ 66 667	\$ 66 667	\$ 0	\$ 66 667	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.7	Viveros de especies nativas	\$ 250 000	\$ 83 333	\$ 83 333	\$ 0	\$ 83 333	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.8	Senderos de interpretación de flora nativa	\$ 500 000	\$ 166 667	\$ 166 667	\$ 0	\$ 166 667	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.9	Capacitación sobre especies aptas con fines paisajísticos	\$ 200 000	\$ 66 667	\$ 66 667	\$ 0	\$ 66 667	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.10	Sistema apropiado de riego para grandes extensiones	\$ 1 500 000	\$ 1 200 000	\$ 150 000	\$ 0	\$ 150 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.11	Interpretación y formación de la estética de la cultura del árido	\$ 200 000	\$ 66 667	\$ 66 667	\$ 0	\$ 66 667	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.12	Capacitación ética de los agentes multiplicadores	\$ 200 000	\$ 0	\$ 100 000	\$ 0	\$ 100 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.13	Articulación interinstitucional	\$ 200 000	\$ 0	\$ 100 000	\$ 0	\$ 100 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.2.14	Fortalecimiento del Sistema de Generación de Energía Eólica	\$ 5 000 000	\$ 800 000	\$ 100 000	\$ 100 000	\$ 0	\$ 3 200 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								TOTAL PROGRAMA 3.2									\$ 13 750 000	\$ 2 616 667	\$ 2 666 667	\$ 100 000	\$ 1 966 667	\$ 3 200 000	\$ 2 800 000
TOTAL PROGRAMA 3.2									\$ 13 750 000	\$ 7 350 000				\$ 6 400 000				\$ 0					

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA															
							CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO							
							Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.3	Centro de desarrollo turístico	3.3.1	Promoción del turismo receptivo	\$ 250 000	\$ 125 000	\$ 125 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.3.2	Mejoramiento y desarrollo sustentable de la oferta turística (inversión pública)	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 400 000	\$ 600 000	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 1 600 000	\$ 2 400 000	\$ 4 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.3.3	Centro de información turística	\$ 250 000	\$ 10 000	\$ 40 000	\$ 0	\$ 0	\$ 40 000	\$ 160 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.3.4	Centro del patrimonio cultural	\$ 3 000 000	\$ 300 000	\$ 150 000	\$ 150 000	\$ 0	\$ 1 200 000	\$ 600 000	\$ 600 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.3.5	Parque temático submarino	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 500 000	\$ 0	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 2 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 3.3									\$ 18 500 000	\$ 435 000	\$ 1 215 000	\$ 750 000	\$ 1 500 000	\$ 1 240 000	\$ 4 360 000	\$ 3 000 000	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
TOTAL PROGRAMA 3.3									\$ 18 500 000	\$ 3 900 000				\$ 14 600 000				\$ 0				

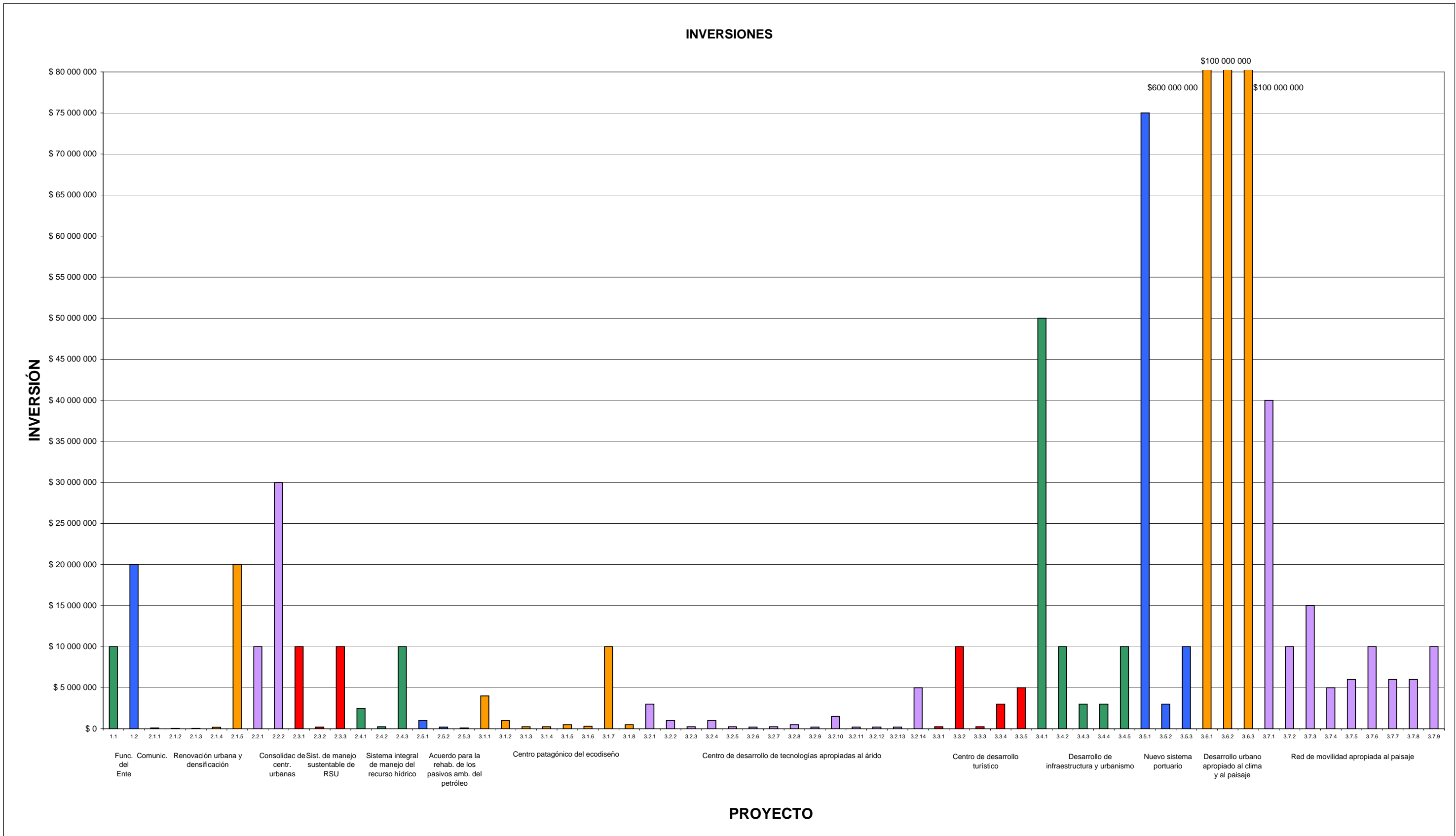
POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA															
							CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO							
							Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	3.4.1	Franja Costera Central	\$ 50 000 000	\$ 10 000 000	\$ 13 333 333	\$ 13 333 333	\$ 13 333 333	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.4.2	Parque de Actividades sobre cordón Forestal	\$ 10 000 000	\$ 5 000 000	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
								3.4.3	Consolidación del Parque Lineal del Chenque	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
								3.4.4	Consolidación del Espacio Abierto Central de la Ciudad	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
								3.4.5	Consolidación del Parque Industrial	\$ 10 000 000	\$ 8 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
TOTAL PROGRAMA 3.4									\$ 76 000 000	\$ 23 000 000	\$ 21 333 333	\$ 15 833 333	\$ 15 833 333	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
TOTAL PROGRAMA 3.4									\$ 76 000 000	\$ 76 000 000				\$ 0				\$ 0				

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS	NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA															
							CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO							
							Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	3.5.1	Ensanche Portuario (comercial industrial, turístico y pesquero)	\$ 75 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 22 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 22 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 30 000 000	\$ 0
								3.5.2	Pesca artesanal en Caleta Córdoba y Restinga Ali	\$ 3 000 000	\$ 900 000	\$ 900 000	\$ 0	\$ 0	\$ 600 000	\$ 600 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
								3.5.3	Area Complementaria al Puerto Central	\$ 10 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 4 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 3.5									\$ 88 000 000	\$ 3 900 000	\$ 900 000	\$ 22 500 000	\$ 0	\$ 3 600 000	\$ 600 000	\$ 22 500 000	\$ 0	\$ 4 000 000	\$ 0	\$ 30 000 000	\$ 0	
TOTAL PROGRAMA 3.5									\$ 88 000 000	\$ 27 300 000				\$ 26 700 000				\$ 34 000 000				

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA														
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO						
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac			
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	3.6.1	Ensanche urbano del O	\$ 600 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 257 142 857	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 171 428 571	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 171 428 571
								3.6.2	Ensanche urbano del S	\$ 100 000 000	\$ 42 857 143	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.6.3	Nuevas Urbanizaciones del N	\$ 100 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 42 857 143	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 28 571 429
								TOTAL PROGRAMA 3.6		\$ 800 000 000	\$ 42 857 143	\$ 0	\$ 0	\$ 300 000 000	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 200 000 000	\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 200 000 000
TOTAL PROGRAMA 3.6		\$ 800 000 000	\$ 342 857 143				\$ 228 571 429				\$ 228 571 429											

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS	PROYECTOS		NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA															
								CORTO PLAZO				MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO							
								Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac	Priv	Mun	Prov	Nac				
POLÍTICA GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE	ESPECIALES	Desarrollo Socioeconómico	3	De inversión (Agencias de desarrollo)	Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	3.7.1	By pass externo o nueva Ruta 3	\$ 40 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
								3.7.2	Paseo Costanero	\$ 10 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.3	Sistema de Peines de ingreso	\$ 15 000 000	\$ 0	\$ 15 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.4	Nueva Av. urbana sobre actual Ruta Nacional 3	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.5	Articulación urbanística puerto - distribuidor Km 4	\$ 6 000 000	\$ 4 800 000	\$ 1 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.6	Nuevo Acceso a Puerto	\$ 10 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.7	Recorrido de interés paisajístico del N	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.8	Recorrido de interés paisajístico del área Sur	\$ 6 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								3.7.9	Estaciones de Transferencia Multimodal	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
								TOTAL PROGRAMA 3.7		\$ 108 000 000	\$ 14 800 000	\$ 31 200 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 11 000 000	\$ 11 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
TOTAL PROGRAMA 3.7		\$ 108 000 000	\$ 86 000 000				\$ 22 000 000				\$ 0												

GRÁFICO 1



Respecto de la temporalidad de las acciones (ver gráfico 2):

El 62% de los proyectos se plantea para el **corto plazo**, sin embargo es importante considerar que representan el 48 % del monto presupuestado para el Plan completo.

Para el **corto plazo**, (sin perjuicio de las inversiones que sean necesarias para los mismos proyectos en otras instancias posteriores) se cuentan inversiones para:

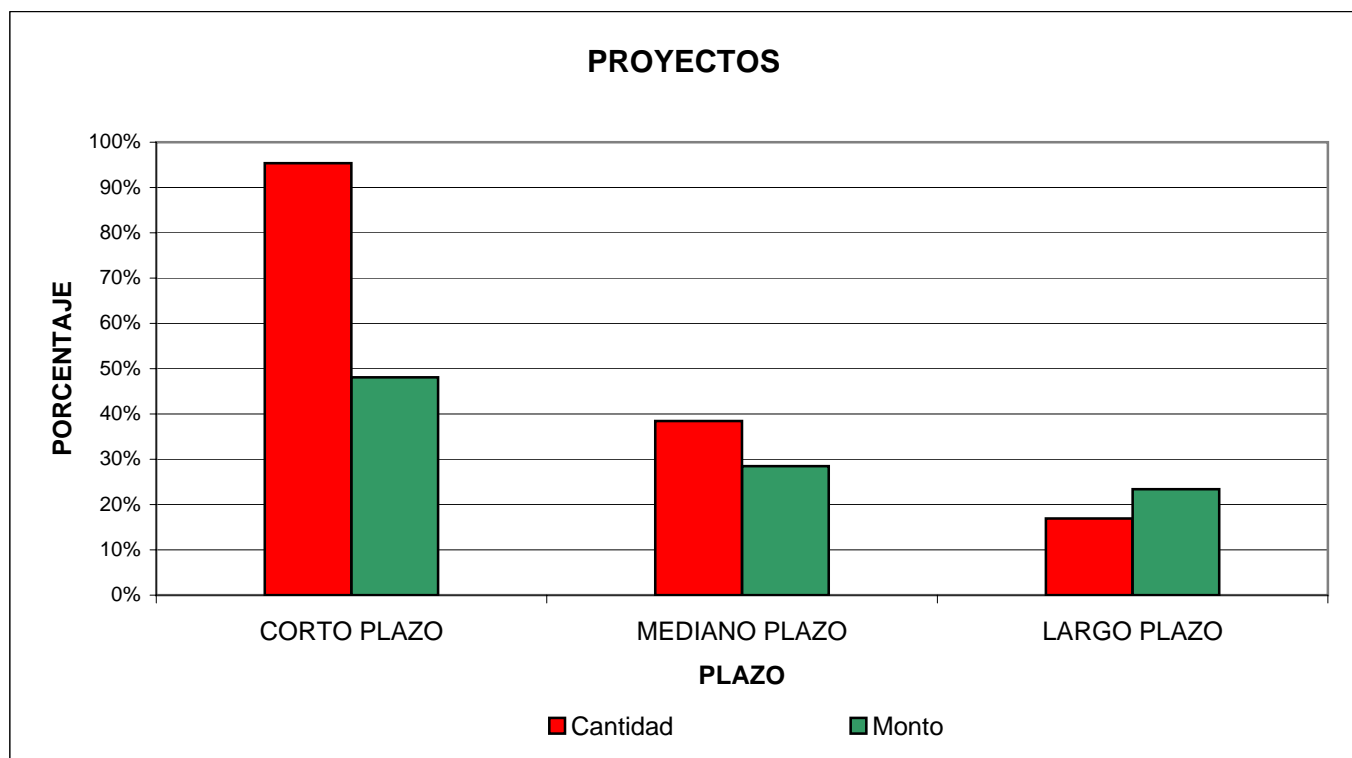
- Funcionamiento del Ente, a cargo del municipio
- Comunicación del Plan, a cargo del municipio
- Renovación Urbana y Densificación, con inversión en todos los proyectos de este Programa, sobresaliendo por su envergadura el Proyecto de Readequación de Redes de la Infraestructura Básica acorde al modelo espacial.
- Consolidación de Centralidades Urbanas, con inversiones relativamente importantes para el Desarrollo de Atractores Compatibles y para la Redefinición Integral de la Interconectividad de las Centralidades.
- Desarrollo de infraestructura y urbanismo, importantes inversiones en la Franja Costera Central (aunque con concurrencia de varios organismos e incluso el sector privado), Parque de Actividades sobre Cordón Forestal, Consolidación del Parque Industrial, Consolidación del Parque Lineal del Chenque, y Consolidación del Espacio Abierto Central de la Ciudad Central.
- Inicio de gestiones del Nuevo Sistema Portuario, siendo la más relevante la acción proyectual del ensanche portuario, aunque tiene inversiones diferidas en los plazos subsiguientes.
- Desarrollo Urbano Apropriado al Paisaje, si bien se trata del conjunto de inversiones más importantes del Plan, como se comentó con anterioridad, para el corto plazo sólo se prevé una participación del privado en el ensanche urbano del S, para vivienda de alta calidad.
- Red de movilidad apropiada al paisaje, respecto de este Programa se prevén para el corto plazo las inversiones referidas a: el By Pass Externo o Nueva RN N° 3, aunque con participación obviamente externa al municipio: el Paseo Costanero; el Sistema de Peines de Ingreso; la Nueva Av. Urbana, sobre la ex RN N° 3; y los Proyectos de Nuevo Acceso a Puerto y su articulación con el intercambiador del KM 4.

Respecto de las acciones del mediano y largo plazo, en líneas generales, puede decirse que representan el 38 y 17 % de la cantidad de proyectos incluidos en el plan, pero en conjunto suponen la mitad del presupuesto.

Los proyectos que prevén inversiones para el mediano y largo plazo son esencialmente las vinculadas a los ensanches urbanos de vivienda, aunque se estiman algunas acciones del ensanche portuario, el completamiento del sistema de movilidad vinculado al fortalecimiento de los centros externos y la continuidad de las acciones de comunicación y gestión del plan.

GRÁFICO 2

PLAZO	CANT DE PROYECTOS	INCIDENCIA	MONTO	INCIDENCIA
CORTO PLAZO	62	95.38%	\$ 599 137 143	48.10%
MEDIANO PLAZO	25	38.46%	\$ 354 971 429	28.50%
LARGO PLAZO	11	16.92%	\$ 291 571 429	23.41%





### Respecto del origen de la inversión

Tal como se evidencia en el gráfico 3, se prevé una participación de la inversión municipal casi en el 90 % de los proyectos, no obstante ello representa un 12,43% del monto de inversión. Situación que implica una gran cantidad de iniciativas multiplicadoras por parte del municipio. De estas inversiones municipales las más relevantes exclusiones están referidas a los ensanches urbanos para viviendas y las inversiones portuarias.

Respecto de las inversiones de origen provincial se plantean en 16 proyectos (casi el 25 %), y representan cerca de un 12 % del monto total de inversión. Se trata de inversiones de mayor envergadura y están referidas por ejemplo a: fideicomisos para viviendas, aportes en infraestructura básica y de movilidad, rehabilitación ambiental, tecnología para producción de energías alternativas, y fortalecimiento del sistema de generación eólica, mejoramiento de la oferta turística y cultural, aportes para el proyecto de Franja Costera Central y la consolidación del Parque Lineal del Chenque, y aportes para el Parque Industrial, Ensanche Portuario, aportes para el By Pass externo o nueva RN N° 3, conjuntamente con el nivel nacional.

Respecto de la participación nacional, se ha previsto una demanda de financiamiento en 20 proyectos (casi el 31%), pero se trata de inversiones que representan casi el 60% del monto de inversión total. Estos proyectos en que el nivel nacional podrá participar a través de diferentes organismos (p/e el INTA) están vinculados fundamentalmente a:

Manejo y conservación de los recursos naturales en el paisaje del árido; Uso nacional del recurso hídrico; Tecnología aplicada para el tratamiento de aguas de recuperación secundaria; Aprovechamiento de RSU; Aprovechamiento de recursos hídricos; viveros de especies nativas, y su aplicación en otros proyectos asociados; Sistema apropiado de riego; Interpretación y formación estética de la cultura del árido, Diversas capacitaciones y proyectos de articulación interinstitucional.

También se ha previsto participación nacional, referida a algunas acciones como: Desarrollo de la oferta turística; del Parque Temático Submarino; Parque de Actividades sobre el Cordón Forestal. Aunque las más importantes inversiones estarán seguramente vinculadas al desarrollo del Proyecto de: la Franja Costera Central, el By Pass externo o Nueva Traza de la RN N° 3 y a través de la inversión en vivienda en los Ensanches Urbanos del O y del N.

También se prevé una importante articulación, especialmente a nivel de gestión, en el proyecto de Acuerdos para la rehabilitación ambiental por los pasivos del petróleo, en virtud de la incumbencia nacional respecto de la temática.

El Plan también prevé importantes oportunidades de inversión para la Inversión Privada; dichas oportunidades están representadas por los proyectos de:

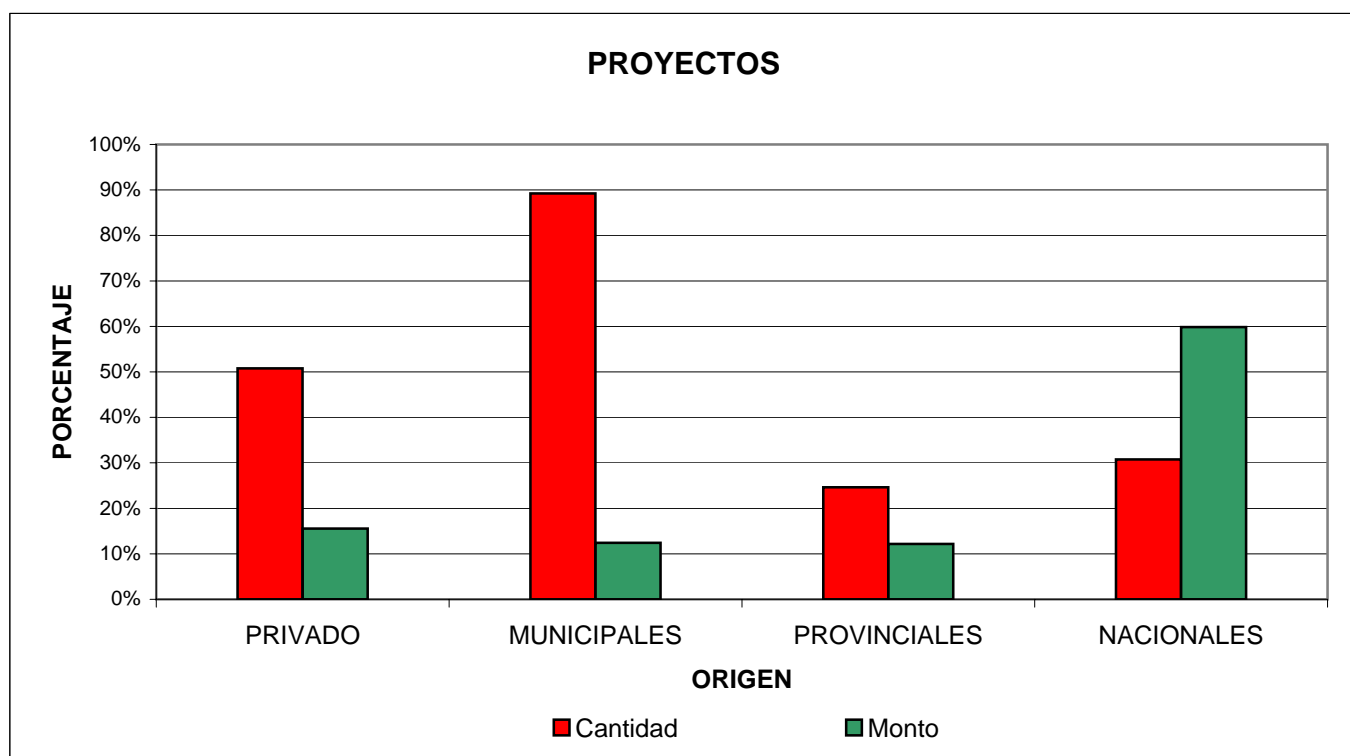
Infraestructura básica, a través de las cooperativas respectivas; inversión en Desarrollo de nuevos atractores en las centralidades complementarias, Sistema de gestión de RSU, y peligrosos, Sistemas de riego, en el Diagnóstico y propuesta socioambiental para el territorio afectado por la actividad petrolera (en términos de Responsabilidad Social Empresaria), inversiones en el Centro de Ecodiseño y en la transferencia de tecnología metalmeccánica para el desarrollo de otras actividades productivas de innovación; Generación de tecnología para producción de energías alternativas; Generación de industrias culturales y del conocimiento; Uso y aprovechamiento de recursos hídricos; y de RSU; Viveros de nativas, y otros proyectos vinculados a la Cultura del árido y Promoción del turismo receptivo.

Pero de todas las oportunidades de inversión privada sin dudas las más convocantes están constituidas por:

- el Ensanche Urbano del S, para viviendas de alta calidad.
- la Franja Costera,
- algunas instalaciones vinculadas al Sistema Portuario,
- y en menor medida el Parque de actividades del Cordón forestal y el Parque Industrial.

GRÁFICO 3

ORIGEN	CANT DE PROYECTOS	INCIDENCIA	MONTO	INCIDENCIA
PRIVADO	33	50.77%	\$ 193 791 667	15.56%
MUNICIPALES	58	89.23%	\$ 154 855 000	12.43%
PROVINCIALES	16	24.62%	\$ 151 683 333	12.18%
NACIONALES	20	30.77%	\$ 745 350 000	59.83%



### **3. Planilla de inversiones por Programas (ver Planilla 3)**

Esta planilla se integra con el aporte de lo ya detallado para cada uno de los proyectos en la Planilla 2 del presente Anexo.

Su síntesis, ya ha sido comentada en el cuerpo central del informe, (específicamente en el capítulo F Plan de Inversiones) aludiendo a la Planilla 4 (de dicho cuerpo) denominada Previsión de Inversiones por Políticas y Programas.

Nótese que a diferencia de la del cuerpo central, se ha realizado una apertura para cada plazo en un quinquenio, de modo de poder estimar la demanda de previsión presupuestaria apriorística que necesitan los Programas.

PLANILLA 3: INVERSIONES POR PROGRAMA

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		NIVEL DE INVERSION	HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA																								
							CORTO PLAZO (AÑOS 1 a 5)																								
							Priv					Mun					Prov					Nac									
							1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
GENERAL de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente	\$ 10 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
				\$ 0					\$ 2 500 000					\$ 0					\$ 0												
				1.2	Comunicación	\$ 20 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
\$ 0					\$ 5 000 000					\$ 0					\$ 0																
<b>SUBTOTAL</b>						\$ 30 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	\$ 20 380 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 706 000	\$ 706 000	\$ 706 000	\$ 706 000	\$ 706 000	\$ 650 000	\$ 650 000	\$ 650 000	\$ 650 000	\$ 650 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
				\$ 1 600 000					\$ 3 530 000					\$ 3 250 000					\$ 0												
				2.2	Consolidación de centralidades urbanas	\$ 40 000 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
				\$ 2 500 000					\$ 8 500 000					\$ 6 000 000					\$ 0												
				2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	\$ 20 200 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
				\$ 7 200 000					\$ 2 000 000					\$ 0					\$ 0												
2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	\$ 12 750 000	\$ 260 000	\$ 260 000	\$ 260 000	\$ 260 000	\$ 260 000	\$ 1 090 000	\$ 1 090 000	\$ 1 090 000	\$ 1 090 000	\$ 1 090 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0									
\$ 1 300 000					\$ 1 300 000					\$ 5 450 000					\$ 0																
2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	\$ 1 300 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 50 000	\$ 190 000	\$ 190 000	\$ 190 000	\$ 190 000	\$ 190 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000									
\$ 250 000					\$ 950 000					\$ 50 000					\$ 50 000																
<b>SUBTOTAL</b>						\$ 94 630 000	\$ 2 570 000	\$ 2 570 000	\$ 2 570 000	\$ 2 570 000	\$ 2 570 000	\$ 4 086 000	\$ 4 086 000	\$ 4 086 000	\$ 4 086 000	\$ 4 086 000	\$ 1 860 000	\$ 1 860 000	\$ 1 860 000	\$ 1 860 000	\$ 1 860 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000	\$ 10 000					
ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	\$ 16 800 000	\$ 538 000	\$ 538 000	\$ 538 000	\$ 538 000	\$ 538 000	\$ 482 000	\$ 482 000	\$ 482 000	\$ 482 000	\$ 482 000	\$ 100 000	\$ 100 000	\$ 100 000	\$ 100 000	\$ 100 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0					
				\$ 2 690 000					\$ 2 410 000					\$ 500 000					\$ 0												
				3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	\$ 13 750 000	\$ 523 333	\$ 523 333	\$ 523 333	\$ 523 333	\$ 523 333	\$ 533 333	\$ 533 333	\$ 533 333	\$ 533 333	\$ 533 333	\$ 20 000	\$ 20 000	\$ 20 000	\$ 20 000	\$ 20 000	\$ 393 333	\$ 393 333	\$ 393 333	\$ 393 333	\$ 393 333					
				\$ 2 616 667					\$ 2 666 667					\$ 100 000					\$ 1 966 667												
			3.3	Centro de desarrollo turístico	\$ 18 500 000	\$ 87 000	\$ 87 000	\$ 87 000	\$ 87 000	\$ 87 000	\$ 243 000	\$ 243 000	\$ 243 000	\$ 243 000	\$ 243 000	\$ 150 000	\$ 150 000	\$ 150 000	\$ 150 000	\$ 150 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000						
			\$ 435 000					\$ 1 215 000					\$ 750 000					\$ 1 500 000													
			3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	\$ 76 000 000	\$ 4 600 000	\$ 4 600 000	\$ 4 600 000	\$ 4 600 000	\$ 4 600 000	\$ 4 266 667	\$ 4 266 667	\$ 4 266 667	\$ 4 266 667	\$ 4 266 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667	\$ 3 166 667						
\$ 23 000 000					\$ 21 333 333					\$ 15 833 333					\$ 15 833 333																
Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	\$ 88 000 000	\$ 780 000	\$ 780 000	\$ 780 000	\$ 780 000	\$ 780 000	\$ 180 000	\$ 180 000	\$ 180 000	\$ 180 000	\$ 180 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0								
\$ 3 900 000					\$ 900 000					\$ 22 500 000					\$ 0																
Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	\$ 800 000 000	\$ 8 571 429	\$ 8 571 429	\$ 8 571 429	\$ 8 571 429	\$ 8 571 429	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 60 000 000	\$ 60 000 000	\$ 60 000 000	\$ 60 000 000	\$ 60 000 000								
\$ 42 857 143					\$ 0					\$ 0					\$ 300 000 000																
Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	\$ 108 000 000	\$ 2 960 000	\$ 2 960 000	\$ 2 960 000	\$ 2 960 000	\$ 2 960 000	\$ 6 240 000	\$ 6 240 000	\$ 6 240 000	\$ 6 240 000	\$ 6 240 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000	\$ 4 000 000								
\$ 14 800 000					\$ 31 200 000					\$ 20 000 000					\$ 20 000 000																
<b>SUBTOTAL</b>						\$ 1 121 050 000	\$ 18 059 762	\$ 18 059 762	\$ 18 059 762	\$ 18 059 762	\$ 18 059 762	\$ 11 945 000	\$ 11 945 000	\$ 11 945 000	\$ 11 945 000	\$ 11 945 000	\$ 11 936 667	\$ 11 936 667	\$ 11 936 667	\$ 11 936 667	\$ 11 936 667	\$ 67 860 000	\$ 67 860 000	\$ 67 860 000	\$ 67 860 000	\$ 67 860 000					
<b>TOTAL 1</b>						\$ 1 245 680 000	\$ 20 629 762	\$ 20 629 762	\$ 20 629 762	\$ 20 629 762	\$ 20 629 762	\$ 17 531 000	\$ 17 531 000	\$ 17 531 000	\$ 17 531 000	\$ 17 531 000	\$ 13 796 667	\$ 13 796 667	\$ 13 796 667	\$ 13 796 667	\$ 13 796 667	\$ 67 870 000	\$ 67 870 000	\$ 67 870 000	\$ 67 870 000	\$ 67 870 000					
<b>TOTAL 2</b>						\$ 1 245 680 000	\$ 103 148 810					\$ 87 655 000					\$ 68 983 333					\$ 339 350 000									
<b>TOTAL 3</b>						\$ 1 245 680 000	\$ 599 137 143																								

POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA																			
						MEDIANO PLAZO (AÑOS 6 a 10)																			
						Priv					Mun					Prov					Nac				
						6	7	8	9	10	6	7	8	9	10	6	7	8	9	10	6	7	8	9	10
GENERAL de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 2 500 000	\$ 0	\$ 0												
				1.2	Comunicación	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 1 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 5 000 000	\$ 0	\$ 0												
<b>SUBTOTAL</b>						\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 1 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 320 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 1 600 000	\$ 3 200 000	\$ 3 200 000																	
				2.2	Consolidación de centralidades urbanas	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 500 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 700 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 2 500 000	\$ 8 500 000	\$ 6 000 000																	
				2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 1 440 000	\$ 360 000	\$ 360 000	\$ 360 000	\$ 360 000	\$ 360 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 7 200 000	\$ 1 800 000	\$ 0																	
2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0				
		\$ 800 000	\$ 3 200 000	\$ 0																					
2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0				
		\$ 0	\$ 0	\$ 0																					
<b>SUBTOTAL</b>						\$ 2 420 000	\$ 2 420 000	\$ 2 420 000	\$ 2 420 000	\$ 2 420 000	\$ 3 340 000	\$ 3 340 000	\$ 3 340 000	\$ 3 340 000	\$ 3 340 000	\$ 1 840 000	\$ 1 840 000	\$ 1 840 000	\$ 1 840 000	\$ 1 840 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	\$ 1 312 000	\$ 1 312 000	\$ 1 312 000	\$ 1 312 000	\$ 1 312 000	\$ 528 000	\$ 528 000	\$ 528 000	\$ 528 000	\$ 528 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 400 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 6 560 000	\$ 2 640 000	\$ 2 000 000																	
				3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 640 000	\$ 560 000	\$ 560 000	\$ 560 000	\$ 560 000	\$ 560 000	\$ 80 000	\$ 80 000	\$ 80 000	\$ 80 000	\$ 80 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
						\$ 3 200 000	\$ 2 800 000	\$ 400 000																	
				3.3	Centro de desarrollo turístico	\$ 248 000	\$ 248 000	\$ 248 000	\$ 248 000	\$ 248 000	\$ 872 000	\$ 872 000	\$ 872 000	\$ 872 000	\$ 872 000	\$ 600 000	\$ 600 000	\$ 600 000	\$ 600 000	\$ 600 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000	\$ 1 200 000
						\$ 1 240 000	\$ 4 360 000	\$ 3 000 000																	
				3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
		\$ 0	\$ 0	\$ 0																					
Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	\$ 720 000	\$ 720 000	\$ 720 000	\$ 720 000	\$ 720 000	\$ 120 000	\$ 120 000	\$ 120 000	\$ 120 000	\$ 120 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 4 500 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
		\$ 3 600 000	\$ 600 000	\$ 22 500 000																					
Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	\$ 5 714 286	\$ 5 714 286	\$ 5 714 286	\$ 5 714 286	\$ 5 714 286	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 40 000 000	\$ 40 000 000	\$ 40 000 000	\$ 40 000 000	\$ 40 000 000			
		\$ 28 571 429	\$ 0	\$ 200 000 000																					
Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 2 200 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
		\$ 0	\$ 11 000 000	\$ 0																					
<b>SUBTOTAL</b>						\$ 8 634 286	\$ 8 634 286	\$ 8 634 286	\$ 8 634 286	\$ 8 634 286	\$ 4 280 000	\$ 4 280 000	\$ 4 280 000	\$ 4 280 000	\$ 4 280 000	\$ 7 780 000	\$ 7 780 000	\$ 7 780 000	\$ 7 780 000	\$ 7 780 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000
<b>TOTAL 1</b>						\$ 11 054 286	\$ 11 054 286	\$ 11 054 286	\$ 11 054 286	\$ 11 054 286	\$ 9 120 000	\$ 9 120 000	\$ 9 120 000	\$ 9 120 000	\$ 9 120 000	\$ 9 620 000	\$ 9 620 000	\$ 9 620 000	\$ 9 620 000	\$ 9 620 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000	\$ 41 200 000
<b>TOTAL 2</b>						\$ 55 271 429					\$ 45 600 000					\$ 48 100 000					\$ 206 000 000				
<b>TOTAL 3</b>						\$ 354 971 429																			



POLÍTICAS	ESTRATEGIAS			PROGRAMAS		HORIZONTE TEMPORAL / INCUMBENCIA																			
						LARGO PLAZO (AÑOS 11 a 20)																			
						Prov										Nac									
						11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
GENERAL de Desarrollo Sustentable	1	Gobernabilidad del sistema de desarrollo	Ente para el desarrollo sustentable de Comodoro Rivadavia	1.1	Funcionamiento del Ente	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
				\$ 0										\$ 0											
				1.2	Comunicación	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
SUBTOTAL						\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0		
ESPECÍFICAS Planeamiento Urbano	2	Organización territorial	Ordenamiento del suelo, vialidad y servicios e infraestructuras urbanas	2.1	Renovación urbana y densificación	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 160 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0		
				\$ 1 600 000										\$ 0											
				2.2	Consolidación de centralidades urbanas	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 300 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
				\$ 3 000 000										\$ 0											
				2.3	Sistema de manejo sustentable de RSU	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
				\$ 0										\$ 0											
2.4	Sistema integral de manejo del recurso hídrico	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0				
\$ 0										\$ 0															
2.5	Acuerdo para la rehabilitación de los pasivos ambientales del petróleo	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0				
\$ 0										\$ 0															
SUBTOTAL						\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 460 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0		
ESPECIALES Desarrollo Socioeconómico	3	Inversión (Agencias de desarrollo)	Ciudad del Conocimiento	3.1	Centro patagónico del ecodiseño	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
				\$ 0										\$ 0											
				3.2	Centro de desarrollo de tecnologías apropiadas al árido	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
				\$ 0										\$ 0											
			3.3	Centro de desarrollo turístico	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
			\$ 0										\$ 0												
			3.4	Desarrollo de infraestructura y urbanismo	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	
\$ 0										\$ 0															
			Sistema Portuario	3.5	Nuevo sistema portuario	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
\$ 30 000 000										\$ 0															
			Ampliación urbana	3.6	Desarrollo urbano apropiado al clima y al paisaje	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000			
\$ 0										\$ 200 000 000															
			Nueva estructura de movilidad	3.7	Red de movilidad apropiada al paisaje	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0			
\$ 0										\$ 0															
SUBTOTAL						\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 3 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000		
TOTAL 1						\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 3 460 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000	\$ 20 000 000		
TOTAL 2						\$ 34 600 000										\$ 200 000 000									
TOTAL 3						\$ 234 600 000																			