



UNIVERSIDAD			
INSTITUTO UNIVERSITARIO NACIONAL DE ARTE		UNIVERSIDAD NACIONAL DE LANÚS	X
UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES		UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOMAS DE ZAMORA	
UNIVERSIDAD NACIONAL ARTURO JAURETCHE		UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES	
UNIVERSIDAD NACIONAL DE AVELLANEDA		UTN - REGIONAL AVELLANEDA	
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA MATANZA		UTN - REGIONAL HAEDO	
UTN- REGIONAL BUENOS AIRES			

1 - DENOMINACION O TITULO DEL PROYECTO			
Transporte y vinculación mediante la navegación de la Cuenca Baja del Riachuelo			
SELECCION LINEA TEMATICA			
1 - Saneamiento ambiental		2 - Salud comunitaria	
3 - Necesidades productivas locales		4 - Promotores ambientales	
5 - Desarrollo de trabajos cooperativos, asociativos y comunitarios	X	6 - Mejoramiento de las viviendas populares y del hábitat	
7 - Patrimonio natural, histórico y cultural de la Cuenca Matanza Riachuelo		8 - Difusión de las actividades de la Cuenca Matanza Riachuelo	
9 - Establecimientos de espacios para deportes y recreación			

2 - RESPONSABLE/S DEL PROYECTO. ACOMPAÑAR CV ABREVIADO

3 - EQUIPO DE TRABAJO - ACOMPAÑAR CV ABREVIADO

4 - RELEVANCIA Y JUSTIFICACION DEL PROYECTO
4.1 - Enunciar sintéticamente el contexto social y/o cultural que da origen al proyecto

Argentina con su extenso litoral fluvial y marítimo presenta un limitado desarrollo de la navegación de hidrovías, la navegación como medio de transporte de cargas y pasajeros ha declinado a lo largo de su historia reciente. La disolución de ELMA, la privatización de los puertos, el caso del Delta del Paraná con el levantamiento de innumerables servicios de lanchas de pasajeros y la utilización casi excluyente de armadores de líneas extranjeras para su comercio exterior, representan la perduración de políticas públicas propias de la concepción neoliberal que ejerció sucesivos gobiernos hasta el año 2003.

No obstante, poco se ha revertido de este cuadro de situación que afectaba transversalmente a todo el sistema de transporte nacional, sostenido actualmente en el mantenimiento de la hidrovía Canal Mitre al puerto de Rosario con aplicación principal a la exportación a granel de granos de la pampa húmeda y el movimiento de contenedores con insumos y productos terminados de importación / exportación. Así como la vinculación con buques de servicio regular con la vecina Republica Oriental del Uruguay.

Este déficit presenta una oportunidad de desarrollo en la Cuenca por donde discurren los 64 km de extensión del sistema hídrico integrado por los ríos Matanza y Riachuelo

La zona cuenta con un territorio de aproximadamente 2.200 km², la zona más urbanizada e industrializada de Argentina, con una alta densidad poblacional. Los datos del último censo arrojan que son más de 8 millones de personas las que habitan la región.

La degradación y abandono de toda el área ha requerido la intervención de diversas instituciones del Estado a los efectos de contener la situación e intervenir para la recuperación del hábitat de la región. La presencia de múltiples jurisdicciones en el territorio Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 14 municipios de la provincia de Bs. As. ha resultado un complejo para las políticas proactivas tendientes a las soluciones necesarias.

En el sector de la Cuenca Media y Baja en particular desde la intersección del FFCC Roca Haedo –Temperley con el cauce del Riachuelo Puente de la Noria hasta la embocadura con el Río de la Plata se presenta una concentración sustancial de población y problemáticas sociales, que en el caso del transporte presentan picos álgidos de demanda insatisfecha sustentada excluyentemente el transporte automotor y ferroviario en menor cuantía. La dimensión del transporte y circulación de pasajeros y bienes resulta un disparador sustantivo para intervenir positivamente en la transformación de la CMR

4.2 - Identificar el o los problemas/situación/necesidad a resolver

Con el objeto de planificar e iniciar acciones para impulsar el transporte fluvial se propone realizar un Estudio de factibilidad para la recuperación de la navegación fluvial de la cuenca Riachuelo Matanza (sector medio/bajo) abarcando desde la localidad Ingeniero Oliverio Budge, entre los puentes ferroviarios, de Ferrocarril Belgrano Sur (antiguamente Ferrocarril Midland) y el Puente Colorado del Ferrocarril Provincial, antes del Oeste (1863 / 1890), el Riachuelo Rectificado, (meandro del Riachuelo antiguo curso) , núcleo de transferencia Puente de la Noria hasta el Puente Nicolás Avellaneda -Viejo Puente actualmente en desuso a través del Riachuelo, reemplazado en 1940 por el Nuevo Puente de tránsito ligero, no obstante, un grupo de boteros unen las dos orillas en un viaje corto desde el barrio de la Boca CABA a la Isla Maciel Pcia Bs. As..

La utilización del cauce para la navegación impactaría sobre la población de ambas márgenes promoviendo la sustentabilidad del Riachuelo comunicando puntos hoy de difícil o inexistente vinculación, promoviendo la circulación de cargas de bajas intensidad y flujo de pasajeros a lo largo de un derrotero altamente congestionado y promoviendo el desarrollando de actividades con la creación de empleos. La planificación de un futuro servicio regular de transporte fluvial mediante la navegación del Riachuelo en la traza señalada, debería tener carácter participativo involucrando a las poblaciones ribereñas y posibles usuarios.

Asimismo la gestión y operación del servicio mediante embarcaciones apropiadas para el transporte colectivo se postula como una organización a constituir conforme la Ley 26005 de Consorcio de Cooperación que posibilita a las personas físicas o jurídicas, domiciliadas o constituidas en la República Argentina, constituir por contrato "Consortios de Cooperación" estableciendo una organización común con la finalidad de facilitar, desarrollar, incrementar o concretar operaciones relacionadas con la actividad económica de sus miembros, definidas o no al momento de su constitución, a fin de mejorar o acrecentar sus resultados.

4.3 - Justificación del proyecto

La propuesta de intervención sobre la CMR tiene en este proyecto dos dimensiones relacionadas como un mismo proceso de dinamización del hábitat de la CMR, una faz mas técnica que aborda la situación del cauce con relevamiento de datos secundarios y un estudio particular de las márgenes, isobatas, caudal y escorrentía del tramo bajo de la cuenca, así como el estudio y promoverá selección del tipo de embarcación para la navegación del derrotero propuesto. Una dimensión asociada de diseño participativo con las comunidades y pobladores de la zona de influencia de la factibilidad de un servicio de transporte de pasajeros y pequeñas cargas mediante embarcaciones colectivas apropiadas gestionado y operado por un consorcio de cooperación publico privado que involucre a sociedades de fomento, clubes, cooperativas, asociaciones de usuarios y municipios, esto permitirá crear un novedoso sistema de transporte (hoy inexistente) que abra una vía alternativa para el transporte mediante la recuperación de una hidrovía degradada, este diseño en tanto proceso social deberá dar contener todos los requisitos exigibles para un sistema de calidad y seguridad sustentable. En resumen el proyecto postula la inversión de los términos del problema hoy el Riachuelo es una zanja vertedero presente en la cotidianeidad por su contaminación ambiental, aquí lo que presentamos son alternativas de uso y de incorporación útil para su valorización social y económica.

5 - OBJETIVOS

5.1 - Generales

Realizar un estudio de factibilidad para la navegación del Riachuelo cuenca media y baja mediante relevamiento de datos sobre la situación y posibilidades de la hidrovía.

Promover un proceso participativo en las instituciones y organizaciones sociales de la cuenca para el

establecimiento de un servicio regular de transporte colectivo fluvial

Impulsar y animar a los actores involucrados para construir un sistema de gestión democrática pública y sustentable sobre valores asociativos.

5.2 - Específicos

Establecer los parámetros actualizados sobre la navegabilidad del Riachuelo en su cuenca baja. Determinar que tipo de embarcaciones serian apropiadas para un servicio regular de pasajeros Puente de la Noria al puente Nicolás Avellaneda.

Relevar la demanda y predisposición para el uso de transporte publico fluvial en la hidrovía CMR

Establecer las acciones convocantes para la constitución de un consorcio de cooperación para la gestión y operación del servicio con las instituciones y autoridades de la CMR

5.3 - Identificación de los destinatarios

La población ribereña y los habitantes usuarios de medios de transporte en el eje de la CMR media y baja como principales usuarios participativos.

Las instituciones y organizaciones públicas y privadas que promuevan el Consorcio para la navegación de la hidrovía.

6 - METAS (indicadas en meses), RECURSOS HUMANOS Y DE INFRAESTRUCTURA

MES 1: Relevamiento técnico sobre el cauce y riberas.

Meta: Relevamiento de datos secundarios sobre la navegabilidad de la CMR.

Recursos Humanos: 4 integrantes de equipo de investigación. Una estación de trabajo PC.

MES 2: Relevamiento de datos primarios mediciones y observaciones directas en el derrotero seleccionado.

Meta: Tabulación de datos propios en recorridas de la CMR.

Recursos Humanos: 2 investigadores de campo y 2 coordinadores de actividades. Un gomón 4, 5 mts de eslora con motorización de 10HP fuera de borda, equipado con ecosonda. Una estación de trabajo PC. Una filmadora

MES 3: Relevamiento de datos primarios mediciones y observaciones directas en el derrotero seleccionado.

Meta: Elaboración de informe con datos propios en recorridas de la CMR.

Recursos Humanos: 2 investigadores de campo y 2 coordinadores de actividades. . Un gomón 4, 5 mts de eslora con motorización de 10HP fuera de borda, equipado con ecosonda. Una estación de trabajo PC. Una filmadora

MES 4: Planificación de contactos y agenda de reuniones con autoridades e instituciones de la zona.

Meta: Ciclo de reuniones con actores relevantes de la CMR para debatir la propuesta de implementación de un servicio de transporte. Un móvil para traslados, telefonía, papelería, Una estación de trabajo PC. Una filmadora

Recursos Humanos: 4 animadores culturales y 2 coordinadores de actividades.

MES 5: Realización de reuniones y actividades de vinculación con organizaciones de la zona CMR.

Meta: Elaboración de informe con las posiciones sustantivas presentadas por la comunidad y sus organizaciones.

Recursos Humanos: 4 integrantes de equipo de investigación. . Un móvil para traslados, telefonía, papelería, Una estación de trabajo PC. Una filmadora

MES 6: Realización de un Foro de evaluación comunitaria sobre la constitución de un consorcio de cooperación para el transporte fluvial en la CMR.

Meta: Elaboración de informe con las posiciones sustantivas presentadas por la comunidad y sus organizaciones.

Recursos Humanos: 4 integrantes de equipo de investigación 2 coordinadores de actividades. . Un móvil para traslados, telefonía, papelería, Una estación de trabajo PC. Una filmadora

7 - CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

MES 1: Relevamiento técnico sobre el cauce y riberas. Acceso a archivos y documentos públicos y privados. Redacción de informe

MES 2: Relevamiento de datos primarios mediciones y observaciones directas en el derrotero seleccionado. 4 recorridas por el tramo seleccionado.

MES 3: Relevamiento de datos primarios mediciones y observaciones directas en el derrotero seleccionado. 4 recorridas por el tramo seleccionado. Tabulación e informe documental

MES 4: Planificación de contactos y agenda de reuniones con autoridades e instituciones de la zona. 24 reuniones

con actores relevantes de la CMR para debatir la propuesta de implementación de un servicio de transporte.

MES 5: Realización de reuniones y actividades de vinculación con organizaciones de la zona CMR. . 24 reuniones con actores relevantes de la CMR para debatir la propuesta de implementación de un servicio de transporte fluvial. Elaboración de informe con las posiciones sustantivas presentadas por la comunidad y sus organizaciones.

MES 6: Planificación y convocatoria a un encuentro Foro de evaluación comunitaria sobre la constitución de un consorcio de cooperación para el transporte fluvial en la CMR. Elaboración de informe y documental fílmico con las posiciones sustantivas presentadas por la comunidad y sus organizaciones.

8 - EFECTOS ESPERADOS

8.1 - Enunciación de los resultados esperados

Dinamizar la zona mediante la intervención del proyecto. Motivar un debate concreto sobre el uso del Riachuelo para el transporte fluvial. Fomentar la constitución de una un grupo de trabajo con valores cooperativos para la gestión del servicio de transporte.

8.2 - Enunciación de los indicadores de medición

Cuantitativos: Obtención de datos sistematizados y actualizados sobre la navegabilidad de la CMR.

Ponderación del universo de usuarios para un servicio de transporte fluvial.

Cantidad de respuestas positivas institucionales para la creación de un consorcio de cooperación

Cualitativos: Identificación de organizaciones publicas y privadas con disposición a involucrarse, determinación de las actitudes frente al proyecto y su propuesta.

Sistematización de las posiciones expresadas y documentadas sobre la navegación y el transporte en la CMR

8.3 - Coherencia del proyecto

El Proyecto tiene una potencialidad que excedería el marco de la convocatoria, por lo tanto se acota a una aproximación sistemática a la cuestión y apunta más al proceso de dinamización sobre la posibilidad del uso de la CMR y la organización de la comunidad para asumir activamente esta posibilidad.

8.4 - Estrategias de sostenibilidad del proyecto a futuro

La conformación de un consorcio de cooperación como forma organizativa es la variable sustantiva para sostenibilidad de un servicio de transporte fluvial en la hidrovía Riachuelo. Ya que permitirá integrar concientemente usuarios comprometidos y activos con la gestión del servicio, apuntando a la constitución de una nueva identidad comunitaria con apoyos en el orden estatal en sus diversos niveles y jurisdicciones así como las organizaciones representativas de las poblaciones de la CMR y su zona de influencia. Las ventajas de un servicio alternativo se explican por si y el impacto en la región presenta una evaluación ex ante muy significativa.

9 – BIBLIOGRAFIA

10 - APORTES

Especificar los aportes comprobables que puedan realizar organizaciones gubernamentales o no gubernamentales u otros actores para la ejecución de la propuesta (Identificar y acompañar copia de la resolución o convenio existente, o nota de contraparte aportarte. Asimismo la inscripción de procesos de mayor escala (políticas, programas, campañas, etc.) explicando contextos, dimensión temporal, etc.

La creciente utilización de transporte colectivo fluvial (ejemplo Nordelta Puerto Madero, resulta una respuesta racional apropiada a la saturación del transporte terrestre, por lo que se inscribe en un campo en expansión.

11 - FINANCIAMIENTO.

Indicar rubro desagregado por cantidad y tipo de insumo solicitado (ej.: becas, capacitación, bienes de consumo, equipamiento, entre otros). Los fondos para mejora de equipamiento no podrán superar el 20% del monto total solicitado a la Secretaría de Políticas Universitarias.

- Recursos humanos: 4 Integrantes (\$4000 \$16000 por total del proyecto)	Total: \$16.000.-
2 Coordinadores (\$2500)	Total: \$5.000.-

- Equipamiento:	1 gomon motorfuera de borda equipado con ecosonda	Total: \$12.000.-
- Librería:	Insumos varios	Total: \$2.000.-
- Viáticos:	traslados	Total: \$3.000.-
- Viandas:		Total: \$2.000.-
		TOTAL: \$40.000.-

12 - AVAL DEL RECTOR/A Y DEL SECRETARIO/A DE EXTENSIÓN O EQUIVALENTE

--