

-CINYTEC-

Aportes desde la mirada del Colegio de Ingenieros y Técnicos de la Provincia de San Luis –  
Delegación Villa de Merlo

#### Diagnóstico General

Desde la mirada del Colegio de Ingenieros y Técnicos, entendemos que el centro de la Villa de Merlo presenta tensiones propias de un crecimiento acelerado y poco coordinado. No consideramos que exista una saturación absoluta, pero sí una saturación funcional en determinados horarios, temporadas y corredores específicos. Al mismo tiempo, observamos subutilización de áreas urbanas, vacíos territoriales y una concentración excesiva de actividades en pocos ejes.

#### Propuestas Proactivas

##### 1. Descentralización inteligente de actividades

Promover centralidades complementarias en distintos sectores de la ciudad, fomentando pequeños polos comerciales, administrativos y de servicios barriales para reducir la concentración excesiva de actividades en el área central.

##### 2. Incentivar el uso mixto del suelo

Promover normativas que permitan una convivencia equilibrada entre vivienda, comercio, servicios y oficinas, favoreciendo desplazamientos más cortos y una mejor distribución de actividades urbanas.

##### 3. Consolidación del tejido urbano

Realizar relevamientos de terrenos ociosos y áreas subutilizadas, incentivando la ocupación y consolidación de sectores ya urbanizados antes de continuar con la expansión dispersa.

##### 4. Código urbano claro y flexible

Desarrollar un Código de Ordenamiento Territorial con reglas claras, previsibles y técnicamente aplicables, contemplando criterios urbanísticos, ambientales y de transición entre zonas.

##### 5. Sistema permanente de información urbana

Crear herramientas de monitoreo y observación urbana que permitan contar con datos actualizados sobre crecimiento poblacional, movilidad, ocupación del suelo e infraestructura para mejorar la toma de decisiones.

Desde el CINYTEC, proponemos una estrategia territorial complementaria y más equilibrada.

Entendemos que los corredores R1 y R5 cumplen hoy un rol estratégico en el crecimiento urbano de la Villa de Merlo, particularmente como áreas de expansión residencial, conectividad y posibilidad de redistribución territorial del crecimiento.

Durante muchos años el crecimiento de Merlo se consolidó principalmente sobre un eje longitudinal norte-sur, generando una fuerte concentración lineal de actividades, servicios e infraestructura.

Creemos que el desarrollo futuro debería tender a equilibrar esa lógica mediante una expansión más integrada hacia el oeste, permitiendo desconcentrar tensiones urbanas y mejorar la distribución territorial.

#### Rol actual de R1 y R5

##### 1. Corredores de expansión urbana

Actualmente los corredores R1 y R5 funcionan como áreas naturales de expansión urbana y residencial, absorbiendo parte importante del crecimiento demográfico y habitacional.

##### 2. Conectores territoriales

Además de su función circulatoria, estos corredores comienzan a consolidarse como ejes de integración urbana y social entre distintos sectores de la ciudad.

##### 3. Espacios de oportunidad para nuevas centralidades

Estos corredores también representan oportunidades estratégicas para el desarrollo de nuevas centralidades, equipamientos y servicios descentralizados.

##### 4. Crecimiento este-oeste equilibrado

Desde nuestra mirada técnica, entendemos que Merlo debería avanzar hacia un crecimiento más equilibrado en sentido este-oeste, evitando continuar profundizando únicamente una expansión longitudinal.

Muy importante: Equilibrio territorial.

##### 5. Ordenanzas de transición urbana

Propuesta:

- regular gradualmente densidades
- evitar saltos bruscos
- compatibilizar vivienda, servicios y espacios verdes

El crecimiento no debería producir fragmentación urbana ni expansión desarticulada.

#### 6. Infraestructura previa al loteo

Propuesta: exigir infraestructura mínima, ej.

- conectividad (agua-luz)
- escurrimiento hídrico
- accesibilidad
- servicios básicos

Controlar que se cumpla la prohibición de PRE-VENTAS.

#### 7. Corredores con identidad urbana y no solamente vial

Los corredores R1 y R5 no deberían consolidarse únicamente como vías de circulación, sino como espacios urbanos estructurantes con calidad paisajística, conectividad y equipamiento.

- forestación
- bicisendas
- iluminación
- veredas
- espacios públicos, plazas.
- control de cartelería.

#### 8. Protección ambiental y geológica con criterios técnicos integrales

Las condiciones geológicas y ambientales deben ser consideradas dentro de una planificación integral, combinando estudios técnicos específicos con estrategias equilibradas de crecimiento urbano.

Creemos que los corredores R1 y R5 representan una oportunidad para construir una expansión urbana más equilibrada, integrada y planificada, evitando concentraciones excesivas y promoviendo una ciudad con mejor distribución territorial, conectividad e infraestructura.

## MOVILIDAD – CONECTIVIDAD – SEGURIDAD – TURISMO – CALIDAD URBANA - PLANIFICACION:

Actualmente la movilidad en la Villa de Merlo se encuentra fuertemente condicionada por el crecimiento disperso, la concentración de actividades en determinados corredores y una alta dependencia del vehículo particular.

### Diagnóstico actual

#### 1. Dependencia del automóvil

Gran parte de los desplazamientos diarios se realizan en automóvil, incluso para recorridos cortos.

#### 2. Saturación estacional

En temporadas turísticas o determinados horarios se producen tensiones circulatorias en accesos y corredores principales.

#### 3. Déficit de movilidad alternativa

Todavía existe baja integración entre movilidad peatonal, ciclovías, transporte urbano y conectividad barrial.

#### 4. Crecimiento urbano disperso

La expansión territorial genera mayores distancias entre vivienda, servicios y equipamientos, aumentando la necesidad de movilidad motorizada.

### Propuestas proactivas

#### 1. Plan Integral de Movilidad Urbana

Consideramos importante desarrollar un Plan Integral de Movilidad Urbana que articule circulación vehicular, movilidad peatonal, ciclovías, transporte público y accesibilidad.

#### 2. Jerarquización vial

##### Propuesta:

Entendemos que una ciudad no puede funcionar eficientemente si todas sus calles son tratadas de la misma manera. La estructura vial debería organizarse según distintas funciones urbanas, diferenciando corredores de circulación principal, accesos turísticos, calles barriales y espacios de convivencia. De esta manera, algunas vías pueden priorizar conectividad y fluidez, mientras que otras deben priorizar la calidad urbana, la seguridad peatonal, la integración barrial y la

permanencia de las personas en el espacio público. Del mismo modo, resulta importante consolidar circuitos peatonales y recorridos seguros que favorezcan una movilidad más accesible, ordenada y compatible con la identidad turística y residencial de la Villa de Merlo. No todas las calles deberían cumplir la misma función dentro de la estructura urbana.

#### 7. Red de movilidad peatonal y ciclista

La escala urbana de Merlo todavía permite potenciar desplazamientos peatonales y en bicicleta como alternativas reales de movilidad cotidiana.

bicisendas conectivas; senderos seguros; continuidad de veredas; accesibilidad universal; iluminación.

#### 8. Transporte interno y turístico

Sería importante evaluar sistemas de movilidad interna y turística que reduzcan presión vehicular sobre el centro y los corredores principales.

#### 9. Estacionamiento ordenado

playas disuasorias; regulación en zonas comerciales; áreas de carga y descarga.

#### 10. Movilidad vinculada al ordenamiento territorial

La movilidad no debería pensarse aislada del crecimiento urbano. La forma en que la ciudad crece condiciona directamente cómo las personas se desplazan.

#### 11. Ciudad de proximidad

Promover centralidades barriales y servicios distribuidos permitiría reducir desplazamientos innecesarios y mejorar la calidad urbana.

Tema importante: seguridad vial

cruces seguros (semáforos); velocidades; escuelas; accesibilidad; peatón.

La movilidad también debe entenderse como una política de seguridad y convivencia urbana.

## SERVICIOS FALTANTES

Entendemos que los servicios urbanos básicos son uno de los principales condicionantes del crecimiento territorial y que su planificación debe acompañar de manera anticipada el desarrollo urbano. En términos generales, existen servicios esenciales que ya forman parte de las exigencias mínimas para nuevos desarrollos, particularmente agua potable y energía eléctrica. Sin embargo, el desafío actual no pasa solamente por la existencia del servicio, sino por su capacidad, previsión y sostenibilidad frente al crecimiento futuro, como lo venimos manifestando en las distintas mesas de trabajo.

### Propuestas proactivas

#### 1. Infraestructura previa al crecimiento

El crecimiento urbano debería estar acompañado por planificación previa de infraestructura y no producirse de manera desconectada de la capacidad real de los servicios.

#### 2. Evaluación de capacidad instalada

agua; energía; escurrimiento; tránsito; residuos ; presión futura.

Resulta importante incorporar estudios de capacidad instalada antes de habilitar nuevos desarrollos o ampliaciones urbanas.

#### 3. Priorizar servicios esenciales

Consideramos prioritarios los servicios vinculados a agua potable, energía eléctrica, accesibilidad y conectividad básica como condiciones mínimas para consolidar nuevos sectores urbanos.

#### 4. Cloacas y gas como expansión progresiva

Otros servicios, como redes cloacales o gas natural, pueden incorporarse progresivamente en función de densidades, escalas urbanas y planificación territorial.

#### 5. Transporte público y conectividad barrial

La movilidad y el transporte también deben entenderse como servicios urbanos fundamentales, especialmente en sectores de expansión y nuevas centralidades.

#### 6. Equipamiento barrial

No solamente servicios técnicos: plazas; espacios públicos; salud; educación; cercanía.

Los barrios no deberían pensarse únicamente como áreas residenciales, sino también como espacios con acceso equilibrado a equipamientos y servicios urbanos.

#### 7. Ordenanzas vinculadas a factibilidad real

**Las futuras ordenanzas deberían vincular el crecimiento urbano con factibilidades técnicas reales y verificables.**

El verdadero problema no es solamente extender servicios, sino garantizar que el crecimiento urbano no supere la capacidad de sostenerlos adecuadamente.

Creemos que Merlo todavía tiene la oportunidad de crecer de manera planificada, vinculando expansión urbana con infraestructura, movilidad y calidad de vida, evitando que los servicios siempre lleguen después del crecimiento.

## DISTRIBUCION DE ACTIVIDAD ECONOMICA

Actualmente la actividad económica de la Villa de Merlo presenta una fuerte concentración sobre determinados corredores y sectores centrales, principalmente vinculados al turismo, el comercio y los servicios.

### Diagnóstico técnico

#### 1. Concentración lineal

La estructura urbana histórica generó una concentración económica sobre el eje norte-sur y determinados corredores principales, produciendo desequilibrios territoriales y mayores demandas de movilidad.

#### 2. Dependencia de pocos sectores

Gran parte de la actividad comercial y de servicios continúa dependiendo de áreas específicas, mientras otros sectores urbanos presentan menor integración económica.

#### 3. Crecimiento residencial sin acompañamiento económico

En muchos sectores el crecimiento habitacional avanzó más rápido que la incorporación de servicios, equipamientos y actividades económicas de proximidad.

### Propuestas proactivas

#### 1. Desarrollo de centralidades complementarias

Consideramos importante promover nuevas centralidades barriales y sectoriales que permitan distribuir comercio, servicios y equipamientos en distintos puntos de la ciudad.

#### 2. Incentivar actividad económica de proximidad

La distribución equilibrada de actividades económicas puede reducir desplazamientos innecesarios y mejorar la calidad urbana.

#### 3. Corredores con usos mixtos

Los corredores urbanos pueden consolidarse como espacios de integración entre vivienda, comercio, servicios y actividades profesionales, evitando zonas excesivamente mono-funcionales.

#### 7. Protección de identidad urbana y turística

El desarrollo económico debería acompañarse de criterios de identidad paisajística, calidad urbana y regulación visual compatibles con el perfil turístico y ambiental de la ciudad.

#### 8. Diversificación económica