

Alternativas  
para la localización  
de la  
nueva Estación  
Terminal de  
Omnibus



# ÍNDICE

01 INTRODUCCIÓN: EL ENCARGO DEL CAD 4

02 LA PROPUESTA DE TRABAJO ACORDADA

*Tareas preparatorias del taller*

*Algunas características generales del trabajo en Taller*

*Metodología de análisis*

03 LA ACTIVIDAD DESARROLLADA

*Participantes y modalidad de trabajo*

04 LOS RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD DE TALLER

05 EVALUACIÓN DE LOS PARTICIPANTES

06 ALGUNAS CONSIDERACIONES ACERCA DE LA ACTIVIDAD REALIZADA

*Acercas de las acciones en materia de ordenamiento urbanístico*

*Acercas de algunas cuestiones a tener en cuenta para la selección del sitio para la construcción de la nueva estación terminal de pasajeros*

ANEXOS

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



# 01

## INTRODUCCIÓN: EL ENCARGO DEL CAD 4

El presente informe da cuenta de los objetivos, metodología y resultados alcanzados por el trabajo conjunto desarrollado como taller en Cañada de Gómez, el día 23 de febrero de 2017, a efectos de evaluar en forma participativa posibles ubicaciones para la nueva Estación Terminal de Ómnibus en la ciudad, ante la voluntad de diálogo expresada en esta materia por el gobierno municipal.

Dicha actividad surgió a partir de la inquietud planteada por profesionales cañadenses matriculados en el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe Distrito 4 Casilda, referida a la localización de la nueva terminal de ómnibus, pero a su vez, a instancias de la propia Municipalidad, interesada en conocer la opinión de voces importantes de la ciudad sobre un tema de alto impacto en el desarrollo urbano local, como éste lo es.

Es así como, la Comisión Directiva del CAD4, en virtud del convenio suscripto con la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario, solicitó la colaboración para llevar adelante una actividad de taller con el objeto de discutir y formular apreciaciones respecto de diferentes sitios propuestos por la Municipalidad y por la propia entidad, planteándose el trabajo como una evaluación comparativa. El Colegio de Arquitectos se propuso, a través de esta actividad, conocer las distintas opiniones que la matrícula local tiene respecto del tema de la ubicación de la nueva estación terminal.

Como parte de la actividad, el jueves 16 de febrero se realizó una presentación previa, a cargo de la Secretaria de Obras Públicas y de la Directora del Área de Arquitectura y Urbanismo de la Municipalidad, quienes expusieron los lineamientos principales del Plan Estratégico Urbano - Territorial para la ciudad –hoy en discusión en el Concejo Municipal– y por parte de integrantes del equipo de la FAPyD a cargo de la organización y coordinación del taller, quienes plantearon los objetivos y describieron la modalidad de trabajo para la actividad a desarrollar en la actividad

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



prevista para desarrollar en la semana posterior.

Estas actividades se encuadran dentro del Convenio Marco firmado entre la FAPyD - UNR y el CAPSF D4 en el año 2016 para contribuir al perfeccionamiento y actualización de sus matriculados en temas de Urbanismo. Una primera actividad se concretó ese mismo año y consistió en un curso de capacitación técnica para profesionales y funcionarios municipales de ciudades y comunas pertenecientes a la jurisdicción del CAD4, que fuera realizado en varias jornadas y en forma alternada en las sedes de Casilda y Cañada de Gómez.

El equipo de trabajo abocado a la coordinación de la actividad y a la redacción del informe de conclusiones del taller está conformado por docentes - investigadores del Taller de Teoría y Técnica Urbanísticas a cargo del Dr. Arq. Oscar Bragos y que, en esta oportunidad, lo integraron los Mg. Arq. Alberto Ochoa, Silvina Pontoni y Omar Vassallo, y los Arq. Octavio Procopio y Mauro Latour.

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad  
Nacional de Rosario



## 02

## LA PROPUESTA DE TRABAJO ACORDADA

*Tareas preparatorias del taller*

Como tareas previas se llevó adelante un trabajo de campo y el estudio particular de las condiciones de la planta urbana del Municipio. Se realizaron recorridos, relevamiento fotográfico, análisis de las condicionantes físicas y ambientales del entorno de los terrenos propuestos para la localización de la terminal de ómnibus para, finalmente, determinar una serie de categorías de análisis a desarrollar en la tarea de evaluación de esos terrenos. Se contó, además, con una serie de documentos que puso a disposición la Dirección de Arquitectura y Planeamiento y la Secretaría de Obras Públicas de Cañada de Gómez.

Entre los documentos técnicos que aportó el Municipio se encuentran:

- Plano de ubicación de diez terrenos en estudio
- Encuesta a usuarios del transporte de larga distancia año 2015
- Cuadro sobre información de empresas que prestan servicios de transporte
- Planos de identificación de infraestructuras existentes
- Análisis técnico de las posibles localizaciones y su anteproyecto
- Cuadro comparativo de los sitios en función de ventajas y desventajas

La Municipalidad preparó la documentación para analizar diez terrenos donde podría ubicarse la nueva terminal. De la comparación de los lotes en análisis realizado por el mismo Municipio se desprende que gran parte de los mismos presenta una problemática común, ya que muchos de ellos carecen de la superficie mínima

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



necesaria para el desarrollo del proyecto y, también, de posibilidades para una futura expansión. Otro tema que se reitera en los distintos terrenos propuestos son los usos linderos o cercanos incompatibles por su impacto negativo en el entorno de implantación. Además, otras localizaciones son de difícil o complicado acceso vehicular y, por lo tanto, requerirían una serie de intervenciones que los hacen no aptos, según el informe de la Municipalidad al respecto. Otro aspecto determinante se refiere a la peligrosidad de los recorridos o cruces para la llegada de peatones y ciclistas.

TERRENOS ANALIZADOS POR EL MUNICIPIO			
LOTE 1 - Avenida. Santa Fe y Laprida		superficie:	4.020,50 m <sup>2</sup>
Observaciones: riesgosa su llegada			
LOTE 2 - Avenida. Santa fe y San Martín		superficie:	1.088,00 m <sup>2</sup>
Observaciones: no apto			
LOTE 3 - Derqui entre San Martín y Suipacha		superficie:	987,23 m <sup>2</sup>
Observaciones: Apto. No disponible.			
LOTE 4 - 1ra.Junta entre Suipacha y San Martín		superficie:	999,90 m <sup>2</sup>
Observaciones: Apto. No disponible.			
LOTE 5 - Avenida Santa Fe entre Irigoyen y Moreno		superficie:	1.381,07 m <sup>2</sup>
Observaciones: No apto.			
LOTE 6 - Avenida Santa Fe y Dorrego		superficie:	2.318,47 m <sup>2</sup>
Observaciones: Apto.			
LOTE 7 - Avenida.Santa Fe y Sarmiento		superficie:	2.135,94 m <sup>2</sup>
Observaciones: No apto.			
LOTE 8 - Avenida. Santa Fe y Chacabuco		superficie:	1.032,40 m <sup>2</sup>
Observaciones: No apto.			
LOTE 9 - Avenida Santa Fe entre Chacabuco y Bv. Marconi		superficie:	3.654,00 m <sup>2</sup>
Observaciones: Apto.			
LOTE 10 - Avenida. Santa Fe y Suipacha		superficie:	4.927,54 m <sup>2</sup>
Observaciones: Flujo peatonal peligroso.			

Junto con estos documentos, se contó también con una propuesta elaborada por un grupo de arquitectos del Distrito 4 en donde señalan y fundamentan particularmente la importancia de la localización de la futura terminal de transporte en el predio donde se encuentra el cuadro de la estación ferroviaria, ampliando de este modo los criterios y localizaciones posibles a estudiar.

Finalmente, y a los fines de poder elaborar y dar a conocer una mirada de

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



construcción colectiva por parte del Colegio de Arquitectos acerca de la implantación de la terminal de ómnibus, se decidió organizar una jornada de trabajo bajo la modalidad de taller en la que podrían participar todos los colegiados que tuviesen interés en la temática. Dicha modalidad tiene una serie de características que se consideraron adecuadas para llegar a una serie de conclusiones provisorias, que serían valiosas aproximaciones para dar solución al problema planteado. Este dispositivo fomenta el intercambio de opinión entre los participantes, a la vez que les permite emitir juicio crítico que deviene en un aporte fundamental a la tarea común del grupo.

Si bien el equipo coordinador propuso en la presentación previa al taller ya mencionada, tres localizaciones identificadas como aptas para el emplazamiento de la nueva terminal en informes de la Municipalidad y del Colegio de Arquitectos, de este encuentro surgió la inquietud de algunos matriculados por incluir entre los terrenos propuestos un sitio más, que consideraron de suficiente valor como para ser estudiado. Se trata de un predio ubicado en Avenida Santa Fe e Independencia, en un sector del Parque Municipal. Se incorporó este terreno una vez confirmado desde la Municipalidad que legalmente no hay ningún impedimento para localizar en él a la nueva terminal de ómnibus. Finalmente, se incorporó también, a propuesta de la Municipalidad, el predio que ocupa actualmente la estación terminal, ante la posibilidad de canje de terrenos con sus propietarios.

Se arribó así, a la siguiente lista de predios a trabajar por los distintos equipos que se pudieran conformar el día de la actividad de taller (ver Anexo I - Plano de Ubicación):

TERRENOS A ANALIZAR		
LOTE A	superficie:	4.600,00 m <sup>2</sup>
Avenida Santa Fe e Independencia - Parque Municipal		
LOTE B	superficie:	4.927,54m <sup>2</sup>
Avenida Santa Fe entre Suipacha y San Martín		
LOTE C	superficie:	2.316,00 m <sup>2</sup>
Localización actual de la Terminal de Ómnibus		
LOTE D	superficie:	2.318,47 m <sup>2</sup>
Avenida Santa Fe y Dorrego		
LOTE E	superficie:	4.927,54 m <sup>2</sup>
Avenida Santa Fe y Bulevar Marconi		
LOTE F	superficie:	22.743 m <sup>2</sup>
Cuadro de Estación Ferroviaria		

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



### *Algunas características generales del trabajo en Taller*

- Es un espacio participativo, donde los actores fundamentan puntos de vista sobre determinadas variables.
- Es una estrategia grupal que implica la aplicación de los conocimientos adquiridos, generando un producto que es resuelto en equipo.
- Se promueve el trabajo en un ambiente flexible, con una amplia gama de recursos y herramientas para que los participantes trabajen el producto esperado.
- Su duración es relativa a los objetivos perseguidos o las competencias a trabajar; por ello, puede llevarse a cabo en un día. Es importante que dentro del taller se lleve a cabo el aporte y la colaboración, para lo cual se asignan roles entre los miembros de los equipos.

### *Metodología de análisis*

Para elaborar las planillas de evaluación de los terrenos se tuvo en cuenta una serie de características y problemáticas particulares:

- *De la accesibilidad:* las características de la vinculación entre los distintos sectores de la localidad, las áreas periféricas y el área central, en el aspecto físico. También las vinculaciones actuales a partir del sistema de transporte urbano. Su relación con el territorio teniendo en cuenta la jerarquía de las vías existentes. Sus accesos, el estado actual y las posibles problemáticas que derivan del flujo vehicular intenso.
- *De las condiciones del entorno:* Presencia de usos incompatibles. Áreas con carencia de servicios básicos. Las componentes de tejido y su relación con el sistema vial existente. La localización del espacio público.
- *De las mejoras en el entorno:* Los impactos positivos sobre el tejido, la diversificación de los usos dominantes, las características de sustentabilidad en la implantación. Factibilidad de mejoras en la provisión de servicios básicos y de la infraestructura vial.
- *De las condiciones propias de cada sitio:* La superficie del lote en relación a la factibilidad del uso. Las preexistencias, identificación de áreas vacantes o

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

elementos significativos a recualificar. El dominio del suelo, el precio de mercado y las posibles gestiones de acceso al mismo.

De acuerdo con ello, se les propone a los participantes trabajar sobre cuatro categorías de análisis. Para esto se elaboraron planillas y una modalidad de calificación según ítems que las componen. Cada equipo calificará los lotes seleccionados según estas variables que se detallan (ver Anexos II, III, IV, V, VI - Planillas de Evaluación):

## 1. condiciones de accesibilidad

### 1.1 vinculaciones internas

- hacia y desde distintos puntos de la ciudad
- hacia y desde el centro
- vinculación con recorridos del transporte urbanos de pasajeros

### 1.2 vinculaciones externas

- vinculación con el acceso regional (R9)
- vinculación con el acceso interregional (autopista)
- vinculación con circuito actual del tránsito pesado

### 1.3 vías de acceso

- estado de las vías de acceso
- no provoca alteraciones significativas en el tránsito interno
- no demanda nuevas soluciones viales (apertura de calles, rotondas, etc.)
- no demanda mejoras en los accesos existentes (pavimento/semáforos)

## 2. condiciones del entorno

### 2.1 usos del suelo

- ausencia de instalaciones fabriles contaminantes
- ausencia de áreas residenciales linderas de alta densidad
- sin interferencia en el uso dominante

### 2.2 disponibilidad de infraestructuras de servicios

- conexión a la red de cloacas
- conexión a la red de distribución de agua potable
- conexión a la red de gas natural

### 2.3 particularidades del tejido

- ubicación en relación con el sistema vial jerárquico
- entorno edificado del terreno
- presencia de espacios verdes en el entorno inmediato

## 3. mejoras en el entorno

### 3.1 potencialidades

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



- completamiento por disponibilidad de tierra vacante
- desarrollo comercial por actividad de la estación
- proximidad a las áreas más densamente pobladas

### 3.2 factibilidad de extensión de las redes de servicios infraestructurales

- factibilidad de la prolongación de la red de gas natural
- factibilidad de la prolongación de la red de desagües
- factibilidad de la prolongación de accesos pavimentados

### 3.3 factibilidad de obras viales

- disponibilidad de calles laterales para maniobras y accesos
- posibilidad de apertura de calles laterales
- posibilidad de disponer de áreas de fuelle

## 4. condiciones de sitio

### 4.1 dimensiones y geometría

- superficie
- forma geométrica
- longitud lado mayor

### 4.2 estado

- vacancia de uso
- recuperación de instalaciones existentes
- presencia de elementos significativos del paisaje

### 4.3 factibilidad de acceso al suelo

- precio de la tierra
- posibilidad de canje con los actuales propietarios

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad Nacional de Rosario



## 03

## LA ACTIVIDAD DESARROLLADA

*Participantes y modalidad de trabajo*

En la actividad de taller participaron 16 matriculados del Colegio de Arquitectos. Además, se contó con la presencia de autoridades del Colegio, funcionarios y técnicos de la Municipalidad e integrantes del IET (Instituto Estudios de Transporte FCEIA - UNR). (Ver Anexo VI).

Los participantes fueron distribuidos aleatoriamente, a medida que llegaban, en las diferentes mesas, conformándose cuatro en total (resultando a razón de cuatro participantes por mesa). Posteriormente, se presentó la actividad de taller y se explicaron las consignas que se debían tener en cuenta para la evaluación de los terrenos.

Los terrenos previamente seleccionados fueron seis, tal como se indica en el punto anterior. Los participantes podían elegir tres terrenos con los cuales trabajar, con la posibilidad de trabajar con más terrenos o, inclusive, proponer otras localizaciones por fuera de los casos presentados, con su correspondiente justificación. A pesar de esta amplia libertad para trabajar sobre cualquier terreno, las decisiones de los grupos fueron coincidentes y todos trabajaron sobre los terrenos preseleccionados que se sugirieron.

Se propuso evaluar los indicadores que correspondían a cada una de las cuatro variables consideradas (y descriptas en el punto anterior) con valores entre 0, valor mínimo, y 3, valor máximo.

Se determinó que el tiempo dedicado a cada una de las etapas de análisis sería de 40 minutos de duración. El taller comenzó cerca de las 16.30 hs y se extendió hasta las 19.00; luego tuvo lugar el plenario con el cierre y las conclusiones. Cada equipo presentó el terreno que fue mejor evaluado y los argumentos considerados para la

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



puntuación considerada. Participaron de la exposición tanto las autoridades del Colegio como los representantes de la Municipalidad y del Instituto de Estudios de Transporte.

Se distribuyó por mesa un plano con la ubicación de los terrenos y se entregó la planilla con la primera condición a evaluar. En la medida en que se completaba el tiempo acordado al análisis correspondiente, se les entregaba la planilla siguiente hasta completar las cuatro variables. Al finalizar las etapas, se les solicitó completar una planilla de síntesis. Por último, al cierre del taller se solicitó a los participantes completar una planilla de evaluación personal de la actividad desarrollada.

La actividad de los moderadores fue recorrer las mesas para resolver dudas sobre los puntos a evaluar; la de los integrantes de la Municipalidad fue aclarar interrogantes sobre los terrenos y la presencia del IET permitió aclarar cuestiones atinentes a la problemática del transporte en general. La Municipalidad, por su parte, tenía a disposición de quien lo solicitara, carpetas con información complementaria que había sido enviada previamente al equipo coordinador y a las autoridades del Colegio de Arquitectos.

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad  
Nacional de Rosario



## 04

### LOS RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD DE TALLER

Como ya se dijera anteriormente, los participantes de las mesas de trabajo contaron con seis terrenos para evaluar. De estos, sólo cinco fueron seleccionados luego del intercambio de opiniones mantenido en cada uno de los grupos de trabajo. Se trata de los terrenos identificados con las letras A, B, C, E y F (ver Anexo I - Plano de Ubicación). Sólo el terreno F fue considerado por todos las mesas de trabajo; los terrenos A, B y C fueron considerados por tres mesas y el terreno E sólo en dos mesas de trabajo. El terreno D fue descartado por el conjunto de los grupos de trabajo.

El primer resultado que arroja el análisis realizado por los cuatro grupos es el siguiente:

- El terreno **A** (parque) quedó ubicado en primer lugar por la puntuación recibida en dos mesas y en segundo lugar en una mesa.
- El terreno **F** (cuadro de estación) quedó ubicado en primer lugar en dos mesas y en tercer lugar en otras dos mesas
- El terreno **B** (Santa Fe y San Martín) quedó ubicado en primer lugar en una mesa, en segundo en otra y en cuarto lugar en otra mesa
- El terreno **E** (Santa Fe y Marconi) quedó ubicado en segundo lugar en una mesa y en tercer lugar en otra.
- El terreno **C** (localización actual) quedó ubicado en tercer lugar en una mesa y en cuarto lugar en otras dos mesas.

Si se analiza en particular cómo valoró cada mesa a las variables del terreno que obtuvo la puntuación más elevada se tiene que no hay coincidencias en todos los casos. Así, por ejemplo, las dos mesas que otorgaron el mayor puntaje al terreno F (cuadro de estación) difieren sustancialmente en la apreciación que se tiene

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad Nacional de Rosario



respecto de las condiciones del entorno (variable 2): una mesa entiende que el sitio a emplazar la nueva estación terminal reúne pocas condiciones para su localización, destacando en particular la no disponibilidad de infraestructuras de servicios, mientras que la otra mesa le adjudica a esa variable una puntuación cercana al máximo posible a obtener, destacando en este caso que se cuenta con todos los servicios. Para las otras tres variables, de acuerdo con los puntajes otorgados a cada una de ellas, existe coincidencia en la apreciación.

En aquellas mesas donde quedó colocado en primer lugar el terreno A (parque municipal) se encuentran menos coincidencias en la apreciación que se tiene de las variables a considerar en el análisis: coinciden en la valoración de las variables 1 (condiciones de la accesibilidad) y 2 (condiciones del entorno) pero no en la de la variable 3 (efectos en el entorno) y 4 (condiciones del sitio); en estos casos una mesa valora más a los efectos (posibles) en el entorno y otra a las condiciones del sitio y, por el contrario una valora menos a la variable 3 y otra a la variable 4. Aún con estas divergencias, los puntajes finales otorgados al terreno A en ambas mesas son similares (72 en una mesa y 69 en otra).

Un análisis más detallado de la puntuación otorgada en cada mesa a cada una de las variables nos permite contar con un "resultado final" más ajustado. Para ello, se trabajará con valores relativos y no con valores absolutos, procediéndose a procesar la información producida de la siguiente manera:

- La valoración final de cada terreno se define con el puntaje que se le otorgó a los indicadores de las cuatro variables consideradas en cada una de las mesas de trabajo.
- Para cada indicador, el valor máximo posible de obtener es 3 (los valores de la evaluación van de 0, el valor mínimo, a 3, el valor máximo).
- El valor máximo (3) representa el 100 % del puntaje posible de obtener.
- En las tablas que se muestran a continuación, se indican los valores relativos. Esto es, el porcentaje que obtuvo cada indicador de las cuatro variables consideradas en relación con el valor máximo 3 (100 %) posible de obtener.
- En la columna TOTAL se indica el porcentaje obtenido por el terreno en cada una de las variables consideradas (accesibilidad - condiciones del entorno - mejoras en el entorno - condiciones del sitio). Ese porcentaje total surge de la suma de los porcentajes que resultan de cada mesa de trabajo (M1 - M2 - M3

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

- M4).

- En la última columna se indica el orden de valoración que le corresponde a cada variable para el terreno en cuestión.
- El total de la última fila indica la valoración de cada mesa respecto de los terrenos analizados, culminando en el total que se le adjudica al terreno a partir de sumar los valores otorgados a cada una de las cuatro variables consideradas.

De acuerdo con este procedimiento, los resultados de la valoración para cada terreno se indican en las tablas que se presentan a continuación:

TERRENO A	M1	M2	M3	M4	TOTAL	
ACCESIBILIDAD						
1.1 1.2 1.3	56.6		56.6	70	61.06	3
CONDICIONES DEL ENTORNO						
2.1 2.2 2.3	85.8		88.8	81.40	85.33	1
MEJORAS EN EL ENTORNO						
3.1 3.2 3.3	70.33		66.66	40	58.97	4
CONDICIONES DEL SITIO						
4.1 4.2 4.3	62.5		75	75	70.83	2
(1+2+3+4) /100	68.8		71.76	66.66	69.08	

TERRENO B	M1	M2	M3	M4	TOTAL	
ACCESIBILIDAD						
1.1 1.2 1.3		60	70	76.66	68.88	2
CONDICIONES DEL ENTORNO						
2.1 2.2 2.3		62.96	66.66	55.55	61.72	3
MEJORAS EN EL ENTORNO						
3.1 3.2 3.3		59,25	70.37	88.88	72.83	1
CONDICIONES DEL SITIO						
4.1 4.2 4.3		54.16	45.83	41.66	47.21	4
(1+2+3+4) /100		59.09	63.21	65.68	62.66	

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

TERRENO C	M1	M2	M3	M4	TOTAL	
ACCESIBILIDAD						
1.1 1.2 1.3	60	76.66		63.33	66.66	2
CONDICIONES DEL ENTORNO						
2.1 2.2 2.3	59.25	59.25		81.48	66.66	1
MEJORAS EN EL ENTORNO						
3.1 3.2 3.3	51.85	62.96		14.81	43.20	3
CONDICIONES DEL SITIO						
4.1 4.2 4.3	25	41.66		20.83	29.16	4
(1+2+3+4) /100	49.02	60.13		45.11	51.42	

TERRENO E	M1	M2	M3	M4	TOTAL	
ACCESIBILIDAD						
1.1 1.2 1.3	53.33	60			56.66	5
CONDICIONES DEL ENTORNO						
2.1 2.2 2.3	77.77	74			75.88	2
MEJORAS EN EL ENTORNO						
3.1 3.2 3.3	59.25	81			70.12	3
CONDICIONES DEL SITIO						
4.1 4.2 4.3	41.66	58			49.83	3
(1+2+3+4) /100	58	68.25			63.12	

TERRENO F	M1	M2	M3	M4	TOTAL	
ACCESIBILIDAD						
1.1 1.2 1.3	66.66	66.66	43.33	36.66	53.32	4
CONDICIONES DEL ENTORNO						
2.1 2.2 2.3	88.88	55	55	37.30	59.04	3
MEJORAS EN EL ENTORNO						
3.1 3.2 3.3	85.18	85.18	70.37	88.88	82.40	1
CONDICIONES DEL SITIO						
4.1 4.2 4.3	87.5	100	83.33	62.5	83.33	2
(1+2+3+4) /100	82.05	76.71	63	56,33	69.52	

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

Como resultado de la evaluación final, los terrenos F y A fueron los mejor evaluados por el conjunto de los participantes, con 69,52 el primero y 69,08 el segundo, seguidos por los terrenos B y E con 63 puntos cada uno; por último, el terreno C sólo logró 52 puntos, la mitad de la puntuación posible de obtener. Las diferencias entre A y F y entre B y E son mínimas. Se podría decir entonces que dos terrenos ocupan el primer lugar en la puntuación obtenida y otros dos terrenos ocupan el segundo lugar

Si analizamos cada una de las variables se tienen los siguientes resultados que dan cuenta de la diversidad de criterios en la evaluación:

- **Variable N° 1:** en cuanto a las condiciones de accesibilidad, los terrenos B y C presentan los mejores puntajes (69 y 67 puntos respectivamente), mientras que el F obtiene sólo 54.
- **Variable N° 2:** en cuanto a las condiciones del entorno, los terrenos A y E son los mejores posicionados con 85 y 76 puntos mientras que el puntaje más bajo fue para el terreno F con 60 puntos.
- **Variable N° 3:** en cuanto a las mejoras (posibles) en el entorno, el terreno F con 82 puntos se considera el más adecuado, los terrenos B y E con 73 y 70 puntos y por últimos los terrenos A y C con sólo 58 y 43 puntos.
- **Variable N° 4:** en cuanto a las condiciones del sitio, el terreno F consigue 83 puntos, el mayor puntaje), segundo el terreno A con 70 puntos, el terreno E con 50 y por último los terrenos B con 48 y el C con 29 puntos respectivamente.

El terreno F (en el cuadro de estación, sobre Bulevar López) es uno de los que tienen una mejor evaluación en general; presenta para el conjunto de los grupos óptimas condiciones en cuanto a mejoras en el entorno y a las condiciones particulares del sitio pero aparece con baja calificación en cuanto a las condiciones de accesibilidad y del entorno.

Por otra parte, el terreno A (Ruta N° 9 e Independencia, Parque Municipal), que en promedio tiene una alta calificación en condiciones del entorno y condiciones del sitio, baja su calificación en el indicador de posibles mejoras en el entorno y aparece como tercero en cuanto a las condiciones de accesibilidad.

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

El terreno B (Ruta N° 9, Suipacha y San Martín) es el mejor evaluado en accesibilidad y bien en cuanto a mejoras en el entorno, pero no es bien considerado en condiciones del entorno y condiciones del sitio.

El terreno C (sobre calle Ituzaingó, actual terminal de ómnibus) es bien calificado en cuanto a accesibilidad y condiciones del entorno, pero poco calificado en cuanto a mejoras en el entorno y condiciones del sitio.

El terreno E (Ruta N° 9 y Bulevar Marconi) presenta buena estimación en cuanto a condiciones y mejoras en el entorno y condiciones del sitio, pero es baja su calificación en cuanto a las condiciones de accesibilidad.

En síntesis, se puede concluir entonces en que cada uno de los terrenos ubicados en primer lugar presenta condiciones positivas por las cuales fueron seleccionados, pero ninguno contiene las mejores condiciones de todos los atributos considerados: Esto no sería un problema, ya que la demanda de la evaluación era aclarar las fortalezas y debilidades que presentaban cada uno de los terrenos puestos en consideración.

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad  
Nacional de Rosario



## 05 EVALUACIÓN DE LOS PARTICIPANTES

La evaluación de la actividad se realizó sobre el final de la jornada. Para ello, se entregó a cada participante un simple cuestionario a responder en forma individual, voluntaria y anónima, una serie de preguntas referidas a diversos ítems: claridad de la consigna de trabajo propuesta, disponibilidad de tiempo para desarrollar las distintas pautas, dinámica de la actividad, el contenido de las mismas, el propósito del taller, como así también cuestiones referidas al rol de los moderadores y a las características del ambiente de trabajo. Todos los participantes devolvieron completas sus respectivas planillas de evaluación del taller.

Del análisis de los resultados se desprende una valoración positiva en general de toda la actividad. Se destaca en la valoración el haber logrado los objetivos planteados, si bien para el 56 % de los participantes ese objetivo sólo se logró parcialmente, mientras que el 44 % restante opina que se logró ampliamente (ver gráfico 1).

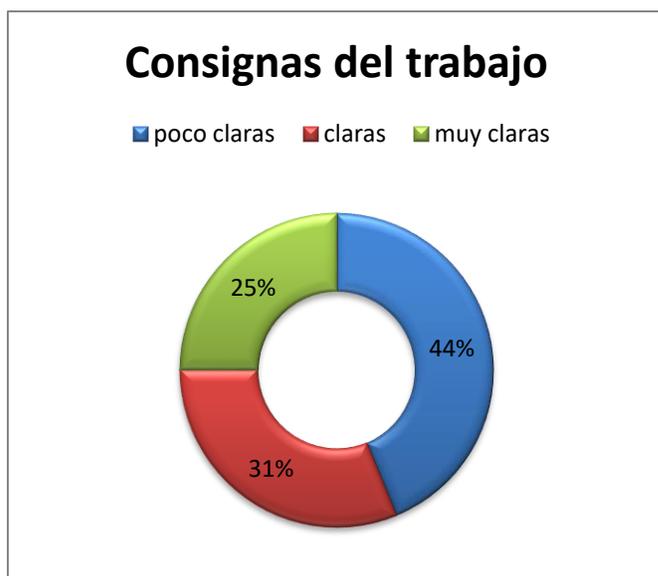
**Gráfico 1**



Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

Respecto de las consignas de trabajos, los participantes manifiestan en un 56 % que fueron claras o muy claras, mientras que un 44 % afirma que fueron poco claras. No obstante esta valoración, la actividad pudo desarrollarse correctamente de acuerdo con los objetivos planteados. En ese sentido es de destacar que algunas evaluaciones que afirman que las consignas del trabajo fueron poco claras, destacan también que se lograron ampliamente los objetivos que se plantearon para la actividad (ver gráfico 2).

**Gráfico 2**



El tiempo estimado para cada pauta a elaborar por los participantes se estimó que fue adecuado, de la misma manera que el clima de trabajo con el cual se desarrolló la tarea (ver gráfico N° 3). Por último, la actividad de los moderadores en el transcurso de la jornada, también fue valorada positivamente (ver gráfico N° 4).

Gráfico 3



Gráfico 4



Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

## 06

## ALGUNAS CONSIDERACIONES ACERCA DE LA ACTIVIDAD REALIZADA

### Acerca de las acciones en materia de ordenamiento urbanístico

La gestión de la ciudad, desde la perspectiva de la actuación urbanística, comprende tres dimensiones que siempre se van a encontrar estrechamente articuladas entre sí; dimensiones que se corresponden con las definiciones que el gobierno local va asumiendo cotidianamente en su tarea de gestionar las acciones que se despliegan en el territorio bajo su jurisdicción:

- definiciones políticas: se trata de las políticas urbanas; de la orientación que el gobierno local le da a las decisiones que toma respecto del ordenamiento urbanístico de la ciudad
- definiciones proyectuales: se trata de la perspectiva proyectual que, desde el urbanismo y la gestión de la ciudad, debe contener toda acción / intervención que se propone sobre el territorio
- definiciones instrumentales o técnicas: se trata de la forma en que las grandes orientaciones y directrices de ordenamiento y los presupuestos proyectuales se traducen en consideraciones y procedimientos particulares para la intervención en la ciudad en general y en sitios específicos de su interior.

En el caso concreto de la actividad desarrollada para evaluar comparativamente la aptitud de los sitios propuestos para la localización de la nueva terminal de ómnibus de la ciudad, la valoración definitiva que se haga de ellos estará en directa relación con las políticas urbanas que, de un modo más o menos explícito, asume la actual

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

administración de la ciudad. Esto es, de acuerdo con los intereses o propósitos del gobierno local, distintos énfasis se pueden considerar en la valoración de los sitios. Y, por lo tanto, esos énfasis podrán arrojar entonces resultados diferentes en cuanto a la valoración realizada en la actividad de taller del jueves 23 de febrero.

La valoración comparativa de los sitios de acuerdo con las variables consideradas a tal efecto –condiciones de accesibilidad, condiciones del entorno, efectos en el entorno, condiciones intrínsecas de los sitios– podrá verse entonces corregida de acuerdo con distintas posibilidades de ponderación de esas variables que surgen, precisamente, de las definiciones políticas que asume el gobierno local.

En la valoración de los terrenos realizada en la actividad del jueves 23, los resultados de todas las variables analizadas tienen un valor igual a 1. Por ello, el resultado final de la evaluación es la suma simple de los valores asignados a cada una de esas variables.

Veamos entonces cómo esos valores pueden llegar a corregirse con una estimación acerca de la ponderación de las cuatro variables consideradas. Para ello se considerarán distintos “escenarios” que se definen a partir de los énfasis que, hipotéticamente, podría asumir el gobierno local para tomar decisiones que ofrezcan una solución al tema en cuestión, la localización de la nueva terminal de ómnibus.

En los ejemplos de los escenarios que se presentan a continuación se trabajará con lo producido por una de las mesas de trabajo que analizó cuatro terrenos (A, B, E, F) para así ver las posibles correcciones que podrían tener los resultados de la evaluación realizada por la mesa de acuerdo con lo que quedó registrado en las planillas que se entregaron a tal efecto.

### *escenario 1: el gobierno local tiene urgencia por trasladar la terminal a un nuevo sitio*

Si para el gobierno local resultara prioritario una rápida resolución del tema de la construcción de una nueva terminal de ómnibus y, por lo tanto, poder dar inicio ya a la ejecución del proyecto, es lógico que los aspectos considerados en la variable “condiciones del sitio” tengan una valoración diferente o preferencial respecto de las que corresponden a las otras tres. Precisamente, en dicha variable aparecen cuestiones que van desde la factibilidad para la disponer del terreno hasta las condiciones actuales que los terrenos presentan respecto de su ocupación con un nuevo uso. A modo de ejemplo, el valor máximo de la ponderación de las variables será igual a 1; podemos entonces mantener para la variable 4 (condiciones del sitio)

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



un valor igual a 1; asignándole a las otras variables un mismo valor a todas y que, como se ha dicho, será inferior a 1; en este caso, y también como ejemplo, será igual a 0,75.

Así tenemos que, en la mesa de trabajo seleccionada para el ejemplo, la valoración realizada para los cuatro terrenos analizados da como resultado final que los terrenos A y B obtienen ambos el mismo y más elevado puntaje, compartiendo de esta manera el primer lugar. A continuación se indica el puntaje (valores absolutos) otorgado por la mesa:

ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	21	28	19	11
2 entorno	22	15	22	10
3 mejoras	11	24	0	24
4 sitio	10	10	5	15
Total	72	72	46	60

Si en esa valoración ponderamos el punto 4 de acuerdo como se propone en el párrafo anterior, el resultado de la valoración realizada en esta mesa de trabajo pasará a ser el siguiente:

ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	15,75	21	14,25	8,25
2 entorno	16,50	11,25	16,50	7,5
3 mejoras	8,25	18	0	18
4 sitio	10	10	5	15
Total	50,50	60,25	35,75	48,75

En esta oportunidad, la corrección de los valores en las variables modifica el resultado final de la puntuación, quedando sólo el terreno B en primer lugar mientras que los terrenos A y F tienen como resultado de la corrección valores significativamente inferiores y muy próximos entre sí.

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

*escenario 2: el gobierno local se propone revitalizar un sector de la ciudad*

Si, por ejemplo, el gobierno local se propusiera aprovechar la construcción de la nueva estación terminal de ómnibus para promover mejoras en sitios más olvidados o postergados de la ciudad, llevando servicios y equipamientos y mejorando cuali y cuantitativamente el espacio público, en este caso se va a ponderar de manera diferente a la variable 3, que se refiere particularmente a los efectos positivos o posibilidades de mejoras que se pueden esperar en el entorno a partir de la construcción de la nueva estación terminal. En este caso, y siguiendo con el mismo criterio empleado para el caso anterior, se mantiene un valor igual a 1 para la variable 3, mientras que las otras tendrán un valor igual a 0,75. El resultado general de la mesa será entonces:

ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	15,75	21	14,25	8,25
2 entorno	16,50	11,25	16,50	7,5
3 mejoras	11	24	0	24
4 sitio	7,50	7,50	3,75	11,25
Total	50,75	63,75	34,50	51

En este caso, la ponderación corrige el resultado final de la mesa ya que el terreno B será el que reciba la valoración más elevada. Por su lado, el terreno A que, sin ponderación tenía el mismo puntaje que el terreno B, pasará a ocupar el tercer lugar del ranking que surge de esta última ponderación, con un valor prácticamente igual al del terreno F.

*escenario 3: el gobierno local apuesta a una mejora integral de las condiciones de la movilidad interna en la ciudad*

Considerando otra situación, si el gobierno local decidiera que es fundamental resolver la construcción de la nueva estación reduciendo al mínimo los conflictos que la circulación de ómnibus pudiera provocar en la circulación interior de la ciudad, el énfasis va a estar puesto entonces en la variable 1, que se refiere particularmente a las condiciones de accesibilidad que presenta el terreno. Si continuamos con el mismo valor de la ponderación observado en los casos anteriores (otorgar un valor 1

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

a la variable 1 y un valor menor, 0,75, a las otras tres variables), se tendrá:

ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	21	28	19	11
2 entorno	16,50	11,25	16,50	7,5
3 mejoras	8,25	18	0	18
4 sitio	7,50	7,50	3,75	11,25
Total	53,25	64,75	39,25	45,75

En este caso, la corrección de la valoración se expresa nuevamente en una mejora del puntaje otorgado al terreno B que se mantiene en el primer lugar, al mismo tiempo que se separa más de la valoración realizada para el terreno F.

*escenario 4: el gobierno local quiere evitar molestias en el entorno*

En este caso, el gobierno local pretende resolver la construcción de la nueva terminal de ómnibus en un sector de la ciudad donde provoque el menor impacto posible en el tejido del entorno para evitar todo posible conflicto con vecinos, comerciantes, etc. La variable 2, donde se tienen en cuenta cuestiones que hacen a la inserción del nuevo uso sin ocasionar conflictos con el entorno edificado aparece como la variable a ponderar respecto del resto. Por lo tanto, y siguiendo con el criterio empleado en los escenarios anteriores, corresponde otorgarle un valor 1 a la variable 2 y uno menor -0,75- al resto de las variables. Así, esta ponderación arroja el siguiente resultado:

ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	15,75	21	14,25	8,25
2 entorno	22	15	22	10
3 mejoras	8,25	18	0	18
4 sitio	7,50	7,50	3,75	11,25
Total	53,50	61,50	40	47,50

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

En este caso, el terreno seleccionado será nuevamente el terreno B, manteniendo una distancia significativa que lo separa de los terrenos A y F. Por otro lado, el terreno C ocupa el último lugar en la valoración, posición en la que se ubica siempre en todos los escenarios contemplados.

Las combinaciones posibles respecto de la ponderación son múltiples y, de acuerdo con ellas, también se puede llegar a tener una multiplicidad de valoraciones en los resultados finales. Los ejemplos nos demuestran entonces que la ponderación es un recurso apropiado para tener en cuenta en la valoración de los terrenos propuestos para la ubicación de la nueva terminal de ómnibus porque permite explicitar o expresar más claramente cuál es el interés de la Municipalidad o cuáles son las directrices / criterios de acuerdo con las cuales la Municipalidad encuadra su accionar en los temas específicos del ordenamiento urbanístico.

Los escenarios expuestos a modo de ejemplo corresponden a un énfasis exclusivo en sólo una de las variables consideradas. Podría darse el caso también de combinaciones múltiples de ponderación en todas las variables consideradas. A continuación se indican las correcciones del resultado que se generarían a partir de una posible combinación de ponderación en las variables.

*escenario 5: el gobierno local se propone mejoras en la movilidad interna y en el entorno de la nueva estación, buscando condiciones óptimas para acceder al sitio*

El gobierno municipal tiene un triple objetivo respecto de la construcción de la nueva terminal de ómnibus; en primer lugar las condiciones de accesibilidad a la nueva estación deben ser óptimas, evitando todo tipo de intervención sobre el sistema vial existente. Por ese motivo, la variable 1 (condiciones de accesibilidad) mantiene su valor igual a 1. En segundo lugar, se valoran las mejoras o efectos positivos que la localización de la terminal podría llegar a promover en el sector de la ciudad donde se ubique; así, la variable 3 (mejoras en el entorno) recibe una ponderación igual a 0,90. Por último, en tercer lugar se valoran las dimensiones del terreno y las posibilidades de su rápida disponibilidad para la construcción de la estación; en este caso, la variable 4 (condiciones del sitio) tiene una ponderación igual a 0,80. Por su lado, la variable 2 (condiciones del entorno) tiene un valor igual a 0.75. De acuerdo con esta múltiple ponderación de las variables, el resultado que se obtiene es el siguiente:

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad Nacional de Rosario



ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	21	28	19	11
2 entorno	16,50	11,25	16,50	7,5
3 mejoras	9,90	21,60	0	21,60
4 sitio	8	8	4	12
Total	55,40	68,85	39,59	52,10

El resultado que arroja esta múltiple ponderación indica que el terreno B reúne las mejores condiciones para localizar contener la nueva estación terminal, seguido con valores muy próximos entre sí por los terrenos A y F.

*escenario 6: el gobierno local se propone mejoras en el entorno de la nueva estación, buscando condiciones óptimas para acceder al sitio y evitando conflictos en el entorno*

En esta oportunidad se plantean distintas prioridades u objetivos: el gobierno local asume como primer propósito respecto de la localización de la nueva terminal el promover mejoras en el sector urbano donde se ubique; en segundo lugar buscar condiciones óptimas en el terreno a proponer, tanto por sus aspectos intrínsecos, como por su factibilidad de obtención; por último pretende evitar todo tipo de conflicto con los vecinos del lugar. De acuerdo con ello entonces, la variable 3 (efectos en el entorno) mantiene su valor igual a 1, la variable 4 (condiciones del sitio) un valor igual a 0,9, la variable dos (condiciones del entorno) 0,8 y, por último, la variable 1 (condiciones de accesibilidad) un valor igual a 0,75. De esta manera, los resultados de esta otra ponderación serán:

ATRIBUTO	TERRENO A	TERRENO B	TERRENO C	TERRENO F
1 accesibilidad	15,75	21	14,25	8,25
2 entorno	17,60	12	17,60	8
3 mejoras	11	24	0	24
4 sitio	9	9	4,5	13,50
Total	53,35	66	36,35	53,75

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

En este caso, nuevamente el terreno B va a obtener los mayores valores, seguido por el terreno F que reúne valores prácticamente iguales a los del terreno A

### **Acerca de algunas cuestiones a tener en cuenta para la selección del sitio para la construcción de la nueva estación terminal de pasajeros**

Además de las cuestiones que ya fueron consideradas para la evaluación de los sitios posibles para la ubicación de la nueva terminal de ómnibus en Cañada de Gómez, una cuestión de significativa importancia que también hay que tener en cuenta es la distinción que existe entre los viajes de carácter regional y los de carácter interregional que tienen como origen y destino a la ciudad. Esta distinción se traduce en diferentes tipos de requerimientos tanto para los usuarios como para los transportistas.

#### *los viajes regionales*

En este caso se trata de los viajes que vinculan a Cañada de Gómez con localidades cercanas y que utilizan el corredor de la RN 9 como vía de acceso a la ciudad y que, aún luego de varios años de habilitada la autopista, siguen siendo mayoría dentro del conjunto de los servicios de transporte de pasajeros que ofrece la ciudad.

Este tipo de viajes puede estar vinculado, también, con la posibilidad de combinar directamente con otras modalidades de la movilidad, siempre que estas efectivamente existieran o se tuviera certeza de su próxima puesta en marcha. Cañada de Gómez sería entonces una suerte de *hub* de la movilidad terrestre en una porción del territorio del oeste santafesino. El cambio de modalidad demandaría entonces de un sitio particular donde el paso de una modalidad (transporte público automotor) a otra (transporte ferroviario por ejemplo) fuera posible. En este caso, el predio de la estación ferroviaria parecería ser un sitio adecuado para reubicar la terminal de transporte automotor, aunque el acceso por Bulevar Marconi no esté preparado para soportar regularmente un tránsito pesado. Esto en la hipótesis de la puesta en marcha de un servicio ferroviario de pasajeros que vincule diariamente Cañada de Gómez con Rosario. De esta manera, sería factible el intercambio modal de los pasajeros que vienen de distintas localidades cercanas a Cañada de Gómez para trasladarse de ahí a la ciudad de Rosario.

En cambio, si no se tienen certezas acerca del establecimiento de un servicio

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad Nacional de Rosario



ferroviario de pasajeros, el predio de la estación ferroviaria dejaría de tener un valor determinante para la ubicación de la terminal automotor.

Respecto del restablecimiento de un servicio de transporte ferroviario de pasajeros que una Cañada de Gómez con Rosario hay que tener en cuenta que, de acuerdo con lo establecido por la Ley Provincial N° 13.242 de Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino sancionada en noviembre de 2011 (conocida como Ley Javkin) se proponía, en su Artículo 14, el establecimiento de un servicio ferroviario interurbano de pasajeros que vincule Cañada de Gómez con Rosario y otras localidades de la región (la línea Bouquet - Las Rosas - La California - Las Parejas - Cañada de Gómez - Correa - Carcarañá - San Jerónimo Sud - Roldán - Apeadero km 20 - Funes - Aeroclub Rosario - Apeadero Blas Vargas - Antártida Argentina - Apeadero Avenida de Circunvalación - Apeadero Solís - Ludueña - Parada Cruce Alberdi - Rosario Norte). Para ello, se disponía la creación de la Empresa Mixta Ferrocarriles de Santa Fe SA (EFESA), con el objeto de prestar servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en el territorio de la Provincia (Artículo 1) y la constitución de la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria (Artículo 6), que efectivamente se conforma meses después, en julio de 2012.

Desde esta unidad, dependiente del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, se alentó inmediatamente la puesta en funcionamiento de un servicio ferroviario de pasajeros que vinculara Cañada de Gómez con Rosario Norte, con paradas intermedias en Roldán, Funes y Fisherton (Estación Antártida Argentina). Se estimaba entonces que su puesta en marcha podría tener lugar en el plazo de un año y medio, teniendo en cuenta que se contaba con un mantenimiento periódico de la infraestructura de vías a cargo de la empresa concesionaria. Sería un servicio de frecuencia baja, con funcionamiento diario entre las 06.00 y las 20.00 y que para hacerlo operable se demandaría entonces una inversión de 150 millones de pesos.

En 2014 parece que esta propuesta de vinculación Cañada de Gómez - Rosario puede hacerse realidad, teniendo en cuenta los acuerdos establecidos entre el gobierno nacional y el provincial, estimándose entonces que era factible definir un esquema de trabajo de acuerdo con el cual comenzar a operar con el servicio a partir del año 2015: Pero esto no ha sucedido según lo previsto y no hay certezas de que logre concretarse.

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad Nacional de Rosario



### *viajes interregionales*

Los viajes interregionales, en este caso los de mayor importancia son aquellos que vinculan directamente Rosario con Córdoba con un número reducido de paradas intermedias y que se desplazan utilizando la Autopista Rosario - Córdoba. La razón de ser de estos viajes "directos" o "expresos" es la reducción de la "fricción espacial" (resistencia de un espacio a ser recorrido); esto es, optimizar el tiempo que demanda la conexión entre los dos puntos extremos del recorrido. Por lo tanto, el ingreso a la ciudad de los ómnibus que prestan este tipo de servicio hasta el sitio de la estación terminal, tiene como consecuencia directa un incremento significativo del tiempo que demanda el recorrido total entre las cabeceras del servicio, atentando así contra su "razón de ser".

Respecto de este tipo de viajes, sí hay que tener en cuenta que lo primordial es mantener, y si es posible, reducir los tiempos de recorrido y nunca incrementarlos. Y este también es un dato que no se puede soslayar cuando se está pensando en un nuevo sitio para la construcción de la nueva terminal de ómnibus.

### *una alternativa posible*

Estamos en presencia de dos tipos de viajes con demandas de operatividad muy específicas en una ciudad relativamente pequeña (29,824 habitantes en 2010):

- viajes regionales, que pueden combinarse con otra modalidad de movilidad, y que demandan de una terminal ubicada lo más próximo posible al centro de la ciudad (los viajeros vienen a la ciudad para acceder a los servicios comerciales, de salud, educativos, etc. que la ciudad brinda).
- viajes interregionales, que no necesariamente tienen que llegar al centro de la ciudad y que, por el contrario, demandan que la terminal se ubique lo más próximo posible a los canales de la movilidad regionales (interprovinciales).

En el caso concreto de Cañada de Gómez, podría adoptarse una solución ya empleada en otras ciudades: tener un parador con instalaciones muy simples en la zona del acceso a la autopista Rosario - Córdoba para permitir el ascenso y descenso de pasajeros de traslados interregionales y una terminal en el interior de la ciudad para la movilidad regional, como también se propone en el Plan Estratégico Urbano - Territorial para la ciudad.

---

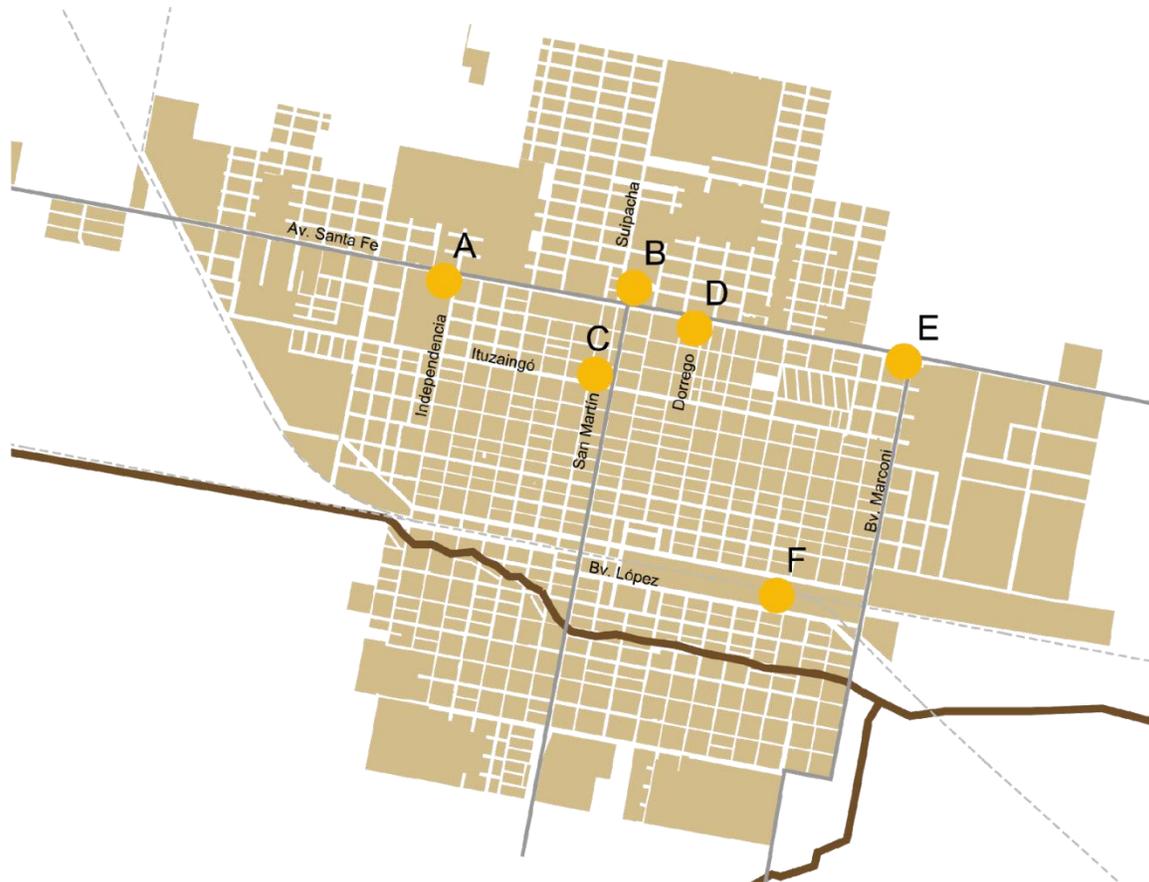
Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad  
Nacional de Rosario



## ANEXO I PLANO DE UBICACIÓN



Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario



## ANEXO II

### PLANILLA DE VALORACIÓN CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD

#### PLANILLA DE EVALUACIÓN DE TERRENOS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS DE CAÑADA DE GÓMEZ

1. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD	0	1	2	3
<b>1.1 vinculaciones internas</b>				
HACIA Y DESDE DISTINTOS PUNTOS DE LA CIUDAD				
HACIA Y DESDE EL CENTRO				
VINCULACIÓN CON RECORRIDOS DEL TRANSPORTE URBANOS DE PASAJEROS				
<b>subtotal 1.1</b>				
<b>1.2 vinculaciones externas</b>				
VINCULACIÓN CON EL ACCESO REGIONAL (R9)				
VINCULACIÓN CON EL ACCESO INTERREGIONAL (AUTOPISTA)				
VINCULACIÓN CON CIRCUITO ACTUAL DEL TRÁNSITO PESADO				
<b>subtotal 1.2</b>				
<b>1.3 vías de acceso</b>				
ESTADO DE LAS VÍAS DE ACCESO				
NO PROVOCA ALTERACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL TRÁNSITO INTERNO				
NO DEMANDA NUEVAS SOLUCIONES VIALES (APERTURA DE CALLES, ROTONDAS, ETC.)				
NO DEMANDA MEJORAS EN LOS ACCESOS EXISTENTES (PAVIMENTO/SEMÁFOROS)				
<b>subtotal 1.2</b>				
<b>total 1</b>				

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

## ANEXO III

### PLANILLA DE VALORACIÓN CONDICIONES DEL ENTORNO

#### PLANILLA DE EVALUACIÓN DE TERRENOS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS DE CAÑADA DE GÓMEZ

2. CONDICIONES DEL ENTORNO	0	1	2	3
<b>2.1 usos del suelo</b>				
AUSENCIA DE INSTALACIONES FABRILES CONTAMINANTES				
AUSENCIA DE ÁREAS RESIDENCIALES LINDERAS DE ALTA DENSIDAD				
SIN INTERFERENCIA EN EL USO DOMINANTE				
<b>subtotal 2.1</b>				
<b>2.2 disponibilidad de infraestructuras de servicios</b>				
CONEXIÓN A LA RED DE CLOACAS				
CONEXIÓN A LA RED DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE				
CONEXIÓN A LA RED DE GAS NATURAL				
<b>subtotal 2.2</b>				
<b>2.3 particularidades del tejido</b>				
UBICACIÓN EN RELACIÓN CON EL SISTEMA VIAL JERÁRQUICO				
ENTORNO EDIFICADO DEL TERRENO				
PRESENCIA DE ESPACIOS VERDES EN EL ENTORNO INMEDIATO				
<b>subtotal 2.3</b>				
<b>total 2</b>				

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

## ANEXO IV

### PLANILLA DE VALORACIÓN MEJORAS EN EL ENTORNO

#### PLANILLA DE EVALUACIÓN DE TERRENOS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS DE CAÑADA DE GÓMEZ

3. MEJORAS EN EL ENTORNO	0	1	2	3
<b>3.1 potencialidades</b>				
COMPLETAMIENTO POR DISPONIBILIDAD DE TIERRA VACANTE				
DESARROLLO COMERCIAL POR ACTIVIDAD DE LA ESTACIÓN				
PROXIMIDAD A LAS ÁREAS MÁS DENSAMENTE POBLADAS				
<b>subtotal 3.1</b>				
<b>3.2 factibilidad de extensión de las redes de servicios infraestructurales</b>				
FACTIBILIDAD DE LA PROLONGACIÓN DE LA RED DE GAS NATURAL				
FACTIBILIDAD DE LA PROLONGACIÓN DE LA RED DE DESAGÜES				
FACTIBILIDAD DE LA PROLONGACIÓN DE ACCESOS PAVIMENTADOS				
<b>subtotal 3.2</b>				
<b>3.3 factibilidad de obras viales</b>				
DISPONIBILIDAD DE CALLES LATERALES PARA MANIOBRAS Y ACCESOS				
POSIBILIDAD DE APERTURA DE CALLES LATERALES				
POSIBILIDAD DE DISPONER DE ÁREAS DE FUELLE				
<b>subtotal 3.3</b>				
<b>total 3</b>				

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

## ANEXO V PLANILLA DE VALORACIÓN CONDICIONES DEL SITIO

### PLANILLA DE EVALUACIÓN DE TERRENOS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS DE CAÑADA DE GÓMEZ

4. CONDICIONES DE SITIO	0	1	2	3
<b>4.1 dimensiones y geometría</b>				
SUPERFICIE				
FORMA GEOMÉTRICA				
LONGITUD LADO MAYOR				
subtotal 4.1				
<b>4.2 estado</b>				
VACANCIA DE USO				
RECUPERACIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES				
PRESENCIA DE ELEMENTOS SIGNIFICATIVOS DEL PAISAJE				
subtotal 4.2				
<b>4.3 factibilidad de acceso al suelo</b>				
PRECIO DE LA TIERRA				
POSIBILIDAD DE CANJE CON LOS ACTUALES PROPIETARIOS				
subtotal 4.3				
<b>total 4</b>				

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez

## ANEXO VI PLANILLA DE VALORACIÓN DE LOS TERRENOS

**PLANILLA DE EVALUACIÓN DE TERRENOS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LA TERMINAL DE ÓMNIBUS DE CAÑADA DE GÓMEZ**

	TERRENO	TERRENO	TERRENO	TERRENO	TERRENO	TERRENO
<b>1. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD</b>						
<b>1.1 vinculaciones internas</b>						
HACIA Y DESDE DISTINTOS PUNTOS DE LA CIUDAD						
HACIA Y DESDE EL CENTRO						
VINCULACIÓN CON RECORRIDOS DEL TRANSPORTE URBANOS DE PASAJEROS						
<b>subtotal 1.1</b>						
<b>1.2 vinculaciones externas</b>						
VINCULACIÓN CON EL ACCESO REGIONAL (R9)						
VINCULACIÓN CON EL ACCESO INTERREGIONAL (AUTOPISTA)						
VINCULACIÓN CON CIRCUITO ACTUAL DEL TRÁNSITO PESADO						
<b>subtotal 1.2</b>						
<b>1.3 vías de acceso</b>						
ESTADO DE LAS VÍAS DE ACCESO						
NO PROVOCA ALTERACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL TRÁNSITO INTERNO						
NO DEMANDA NUEVAS SOLUCIONES VIALES (APERTURA DE CALLES, ROTONDAS, ETC.)						
NO DEMANDA MEJORAS EN LOS ACCESOS EXISTENTES (PAVIMENTO/SEMÁFOROS)						
<b>subtotal 1.3</b>						
<b>total 1</b>						
<b>2. CONDICIONES DEL ENTORNO</b>						
<b>2.1 usos del suelo</b>						
AUSENCIA DE INSTALACIONES FABRILES CONTAMINANTES						
AUSENCIA DE ÁREAS RESIDENCIALES LINDERAS DE ALTA DENSIDAD						
SIN INTERFERENCIA EN EL USO DOMINANTE						
<b>subtotal 2.1</b>						
<b>2.2 disponibilidad de infraestructuras de servicios</b>						
CONEXIÓN A LA RED DE CLOACAS						
CONEXIÓN A LA RED DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE						
CONEXIÓN A LA RED DE GAS NATURAL						
<b>subtotal 2.2</b>						
<b>2.3 particularidades del tejido</b>						
UBICACIÓN EN RELACIÓN CON EL SISTEMA VIAL JERÁRQUICO						
ENTORNO EDIFICADO DEL TERRENO						
PRESENCIA DE ESPACIOS VERDES EN EL ENTORNO INMEDIATO						
<b>subtotal 2.3</b>						
<b>total 2</b>						
<b>3. MEJORAS EN EL ENTORNO</b>						
<b>3.1 potencialidades</b>						
COMPLEMENTAMIENTO POR DISPONIBILIDAD DE TIERRA VACANTE						
DESARROLLO COMERCIAL POR ACTIVIDAD DE LA ESTACIÓN						
PROXIMIDAD A LAS ÁREAS MÁS DENSAMENTE POBLADAS						
<b>subtotal 3.1</b>						
<b>3.2 factibilidad de extensión de las redes de servicios infraestructurales</b>						
FACTIBILIDAD DE LA PROLONGACIÓN DE LA RED DE GAS NATURAL						
FACTIBILIDAD DE LA PROLONGACIÓN DE LA RED DE DESAGÜES						
FACTIBILIDAD DE LA PROLONGACIÓN DE ACCESOS PAVIMENTADOS						
<b>subtotal 3.2</b>						
<b>3.3 factibilidad de obras viales</b>						
DISPONIBILIDAD DE CALLES LATERALES PARA MANIOBRAS Y ACCESOS						
POSIBILIDAD DE APERTURA DE CALLES LATERALES						
POSIBILIDAD DE DISPONER DE ÁREAS DE FUELLE						
<b>subtotal 3.3</b>						
<b>total 3</b>						
<b>4. CONDICIONES DE SITIO</b>						
<b>4.1 dimensiones y geometría</b>						
SUPERFICIE						
FORMA GEOMÉTRICA						
LONGITUD LADO MAYOR						
<b>subtotal 4.1</b>						
<b>4.2 estado</b>						
VACANCIA DE USO						
RECUPERACIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES						
PRESENCIA DE ELEMENTOS SIGNIFICATIVOS DEL PAISAJE						
<b>subtotal 4.2</b>						
<b>4.3 factibilidad de acceso al suelo</b>						
PRECIO DE LA TIERRA						
POSIBILIDAD DE CANJE CON LOS ACTUALES PROPIETARIOS						
<b>subtotal 4.3</b>						
<b>total 4</b>						
<b>TOTAL</b>						

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



## ANEXO VII PARTICIPANTES

### Colegio de Arquitectos:

1. Albertengo, María J.
2. Andrada, Santiago.
3. Bressa, Silvia C.
4. Cabezudo, Gerardo.
5. Coletti, Matías.
6. Dagotto, Jorge.
7. López Carrera, Natalia.
8. Massiccioni, Fernanda.
9. Melis, Marcelo.
10. Milazzo, Verónica.
11. Randon, Nicolás.
12. Scarabelli, Virginia.
13. Scerri, Valeria.
14. Seletti, Evelin.
15. Ventroni, Antonella.
16. Ventroni, Paula.

### Municipalidad de Cañada de Gómez

Analía De Gásperi, ingeniera, Secretaria de Obras Públicas.

Marcela Fazi, arquitecta, Directora de Arquitectura y Planeamiento.

Aldana Casadeval, ingeniera ambiental, asesora.

### IET (Instituto Estudios de Transporte FCEIA UNR).

Santiago Tasioli, ingeniero.

María Laura Pagani, ingeniera.

### CAPSF C4

Adrián Sánchez, Presidente

Rubéns Tonello, Coordinador.

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad  
Nacional de Rosario



FAPyD – UNR  
Oscar Bragos  
Mauro Latour  
Alberto Ochoa  
Silvina Pontoni  
Octavio Procopio  
Omar Vassallo

---

Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



**UNR** Universidad  
Nacional de Rosario



## ANEXO IMÁGENES DEL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD



Taller de evaluación de alternativas para la localización de la Nueva Estación de Colectivos de Cañada de Gómez



UNR Universidad Nacional de Rosario

