

Ferrocarril, viviendas y actividad económica: el “Máster plan” que propone Difonso para Mendoza

1 octubre, 2020



La propuesta se centra en recuperar el patrimonio ferroviario como eje central para la planificación de un nuevo orden del hábitat territorial que se adecúe a los próximos 40 o 50 años.

El diputado Jorge Difonso presentó días atrás un [proyecto](#) para la reactivación del ferrocarril en Mendoza y en consonancia un mega plan urbanístico para toda el territorio que contempla la construcción de viviendas y el desarrollo de emprendimientos. En detalle la propuesta contempla la llegada del medio de transporte con un trazado vial por toda la provincia, más de 21 mil obras habitacionales-unas 3.350 en Valle de Uco- y la refuncionalización del túnel trasandino.

“En el proceso de planificación integrada, el manejo de la movilidad permite determinar cambios en el uso del territorio en orden a re-funcionalizar las áreas, esto significa que la mejora de la conectividad y la facilitación de los traslados potencia la optimización del uso del suelo, por ejemplo evitar el avance de la urbanización a costa de sacrificar los oasis, y permite crecer racionalmente hacia el oeste; otro ejemplo es la creación de polos de desarrollo productivo y de servicios en áreas periféricas de la trama urbana, para permitir que en la horas pico, el TPP se optimice a plena capacidad de ocupación en ambos sentidos de circulación. La Potencialidad del Territorio requiere y posibilita cambiar el Orden de la Movilidad. El AMGM dispone de unos 120km. de corredores ferroviarios con estaciones en desuso que cubren unas 150ha.

Hay importantes áreas y solares de propiedad estatal y privada que están baldías o en condiciones de total obsolescencia a las que se les puede asignar destinos predeterminados de interés público”, especifica el ex intendente de San Carlos en el escrito.



La propuesta incentiva a asignar los fondos provenientes de las unidades de negocios inmobiliarios a crear un nuevo orden territorial ligado a las ventajas de la movilidad potenciada por la nueva conectividad y al aprovechamiento de áreas estratégicamente ubicadas para la generación planificada de polos de desarrollo de actividades económicas especializadas o temáticas y equipamiento comercial y de servicios contiguos a los nodos intermodales, estaciones y paraderos principales del TPP. Esto abarcaría unos 877.700 m2.

Respecto a la reactivación del túnel trasandino, se propone el uso dual Vial-Ferrovionario a futuro.

“El proyecto que actualmente se halla en fase de diseño no contempla esta posibilidad e inhabilita el paso del tren, al punto tal que si las políticas de estado y futuros acuerdos binacionales de conectividad decidieran reimplantar el Ferrocarril Trasandino Central por su comprobable conveniencia, se debería suspender el tráfico vial para dar lugar a demoliciones del nuevo pavimento, excavaciones para refuerzo de fundaciones acorde con el peso de los trenes, construcción de nuevas fundaciones reforzadas, colocación de vías y reconstrucción del pavimento a nivel de los hombros de la enrielladura. Se estaría rompiendo una nueva obra para luego rehacerla a causa de no haber previsto desde el inicio algo tan simple y de un costo irrelevante en relación con el monto de obra total de la obra, esto es 1650 mts de vía simple en el sector argentino y otro tanto acordado para el sector chileno del túnel. Dado que el proyecto se encuentra en fase de diseño, es el momento adecuado para considerar la inclusión de

enrielladura en previsión de futuras políticas de mejoramiento de la conectividad”.

Nota

relacionada:

<https://www.elcucodigital.com/difonso-impulsa-una-iniciativa-para-que-el-metrotranvia-llegue-hasta-el-valle-de-uco/>