



17 - Construcción del Camino de Sirga	
Descripción corta del indicador	El indicador mide el porcentaje de camino de sirga liberado así como la consolidación de la construcción y el equipamiento proyectado.
Relevancia para la toma de decisión	El indicador evidencia el grado de avance en la ejecución del Proyecto Integrador del Camino de Sirga en ambas márgenes. Dicho proyecto fue elaborado de manera consensuada entre la ACUMAR y las Jurisdicciones involucradas en la Cuenca Baja, y su objetivo es consolidar el espacio del río como un espacio abierto para fines recreativos, la incorporación del espacio del río al tejido urbano, la mejora de la accesibilidad del sector y de esparcimiento de los vecinos de la Cuenca, influyendo significativamente en la recomposición del ambiente y en la calidad de vida de los habitantes de la Cuenca Matanza Riachuelo.
Categoría	Interrelación Económico - Social
Alcance (qué mide el indicador)	Mide la evolución del Camino de Sirga según dos criterios: El primero mide la evolución en la liberación y el segundo es una ponderación de la evolución en la construcción de acuerdo a los 15 ejes de acción contemplados: cinta de pavimento, semaforización, iluminación, forestación, sendas peatonales, señalización, rampas para discapacitados, líneas de separación de carriles, equipamiento urbano, cordones, veredas, garitas de seguridad, ciclovías/bicisendas, barreras, espacios verdes.
Limitaciones (qué no mide el indicador)	Liberación: no mide el tipo de obstrucción, ni tampoco si el tramo fue liberado por ACUMAR. Consolidación: no mide la extensión y calidad del Camino de Sirga más allá del límite físico de Puente La Noria comprometido mediante presentación Judicial.
Fórmula	<p><u>Liberación:</u></p> $El = (Lta / total m) \times 100\%$ <p>El: estado de liberación del camino en porcentaje Lta: longitud del tramo analizado en metros total m: longitud total del camino en metros</p> <p><u>Consolidación:</u></p> $Ac = \sum(n' + n'' + \dots) / \#n$ <p>Ac: Avance consolidado n': representa el subítem de n° donde corresponda expresado en metros #n: expresa la cantidad de subítems que componen el ítem analizado % longitud = m/total m</p> <p>% longitud: porcentaje de influencia sobre la longitud total m: longitud del tramo analizado en metros total m: longitud total del camino de sirga en metros</p> $Ca = \% \text{ longitud} / \text{cant. ítems}$

	Ca: Cálculo de avance ponderado por la longitud del tramo Cant. Ítems: cantidad de ítems involucrados en el tramo
Unidad de medida	Porcentaje.
Descripción de las variables que componen el indicador	<p><u>Camino de Sirga total</u>: es el total de la extensión del camino, que consiste en una franja libre de 35 metros libres en ambas márgenes desde el hombro del talud respectivamente, comprendido en la extensión de las Jurisdicciones de Cuenca Baja.</p> <p><u>Camino libre</u>: extensión de camino sin ningún tipo de obstrucción física en la franja libre de 35m del Camino de Sirga.</p> <p><u>Camino parcialmente obstruido</u>: extensión de camino donde, a pesar de existir obstrucciones parciales, se puede circular por el Camino de Sirga.</p> <p><u>Camino con obstrucciones</u>: extensión de camino con obstrucciones físicas que impiden la circulación en la franja libre de 35m del Camino de Sirga.</p> <p><u>Consolidado</u>: representa la suma del porcentaje finalizado de los siguientes 15 ítems:</p> <p>01) Cinta de pavimento: este ítem debe dividirse en Solado (tendido de pavimento) y Cruce de calles (bocacalles) para una mejor precisión del estado de situación. Se entiende como Solado a la cinta de pavimento propiamente dicha, correspondiente a la obra de pavimentación. Se entiende por cruce de calles la obra vial de conexión entre una vía de circulación y la otra, generando la bocacalle.</p> <p>02) SemafORIZACIÓN: este ítem comprende la instalación completa del semáforo vehicular y peatonal que considere los tiempos de semáforo necesarios para cumplir los cruces seguros de vehículos y peatones en función de las manos de tránsito proyectadas.</p> <p>03) Iluminación: siendo necesario determinar si se encuentran colocadas las columnas de iluminación, si la obra de infraestructura para llevar electricidad a las mismas se encuentra realizada y finalmente si la columna de alumbrado se encuentra en óptimo estado de funcionamiento, este ítem se divide en las tres categorías mencionadas.</p> <p>04) Forestación: se entiende por la misma a la concreción de lo comprometido en el proyecto de forestación aportado por las distintas jurisdicciones el 15 de Octubre de 2012 con articulación de la Autoridad de Cuenca.</p> <p>05) Sendas Peatonales: se entiende por las mismas a los cruces señalizados tipo paso cebra contemplados en los proyectos ejecutivos.</p> <p>06) Señalización: esta se divide en señalización horizontal y vertical. Por señalización horizontal se entiende la disposición en la cinta de pavimento de las marcas correspondientes a indicación de cruces, sentidos de circulación, velocidad máxima, restricciones de paso de emergencia y toda aquella señal que resulte necesaria de aplicación para un proyecto de seguridad vial acorde. Por señalización vertical se entiende toda aquella que aporte a una mejor comprensión de las normas de tránsito, incluyendo velocidades máximas, restricción de circulación de vehículos de gran porte, cruce de peatones, colegios, entre otros.</p> <p>07) Rampas de discapacitados: las rampas de discapacitados incluyen el fácil acceso de las esquinas de acuerdo a la normativa vigente y todo lugar donde resulte necesario salvar una distancia vertical en un paso peatonal.</p> <p>08) Líneas de separación de carriles: se entiende por tal la demarcación y separación de carriles de circulación, así como la restricción de sobrepaso o cualquiera que resulte necesario para el segmento analizado.</p>

	<p>09) Equipamiento Urbano: el mismo se divide en Barandas de contención, Bancos y Cestos.</p> <p>10) Cordones: los mismos se dividen en Cordón de veredas y Cordón de obra hidráulica. Con respecto a los cordones de vereda, comprenden toda contención de borde en las cintas de pavimento y veredas que permitan la demarcación y delimitación de las cintas de circulación vehicular. Con respecto a cordón de obra hidráulica, se entiende por la obra de arquitectura destinada a la contención de cota máxima histórica de inundación donde sea necesario de acuerdo a la normativa vigente.</p> <p>11) Veredas: comprende la obra de arquitectura destinada a la vereda a ambos lados del camino de Sirga.</p> <p>12) Garitas de Seguridad: comprende la instalación de garitas de seguridad donde el proyecto ejecutivo así lo requiera, así como toda instalación complementaria u obra de infraestructura que esta requiera.</p> <p>13) Ciclovías/Bicisendas: este ítem se divide en la Senda/Vía, Cordones, Señalización y Semaforización. La senda/vía propiamente dicha comprende la obra de arquitectura que define el tendido de pavimento correspondiente a la vía de circulación de bicicletas. Los cordones comprenden la delimitación y contención de la vía, así como su separación física del solado adyacente. Se entiende por señalización a toda obra destinada a separación de carriles, demarcación se señales horizontales y verticales, pintura de cordones, etc. Finalmente, la semaforización es un ítem complementario del ítem 02-semaforización, el cual deberá estar coordinado para el cruce seguro.</p> <p>14) Barreras: divididos en Señalización y Cruce de Vías férreas, la señalización comprende la demarcación del cruce ferroviario, señalización vertical y horizontal de advertencia, pintura de paso peatonal, semaforización de cruce, pintura de barrera, etc. El cruce de vías férreas a su vez, comprende la vía propiamente dicha, la recomposición del pavimento en el cruce férreo, paso peatonal de seguridad, barrera y todo aditamento de seguridad necesario para garantizar el paso seguro y cruce de ferrocarril.</p> <p>15) Espacios verdes: se entiende por espacios verdes a toda extensión que pueda ser considerada como expansión vegetal, plaza seca, parque lineal o plaza pública, o todo lugar donde predomine la masa verde por sobre el borde antropizado.</p> <p>Cada ítem puede tener cuatro estadíos posibles:</p> <p style="padding-left: 40px;">finalizado: se entiende por obra finalizada aquella que fue desarrollada completamente, llegando a considerarse terminada por la Jurisdicción y verificado por este organismo en territorio.</p> <p style="padding-left: 40px;">pendientes: esta valorización comprende segmentos donde se registra un faltante general del ítem de aplicación, o faltante parciales del mismo en el segmento analizado.</p> <p style="padding-left: 40px;">iniciado/sin finalizar: se entiende el particular como segmentos donde se reconoce el comienzo de la obra pero no se tiene registro del final de la misma, ni se ha informado por parte de la Jurisdicción tal situación.</p> <p style="padding-left: 40px;">deteriorado: se considera como “deteriorado” los ítems que demuestren indicios de haber sido desarrollados pero que en función del tiempo transcurrido o la falta de mantenimiento hayan sufrido deterioros que imposibiliten al mismo de ser identificados como terminados.</p> <p><u>A consolidar:</u> representa la suma del porcentaje pendiente de los 15 ítems mencionados</p>
--	---

Metodología de cálculo	<p>En función de las recorridas en territorio con una periodicidad de dos a cuatro por mes, se evalúa el avance de las obras proyectadas para el Camino de Sirga según intervalos denominados tramos, por municipio y por características, medidos en base a la inspección visual y la documentación de los trabajos.</p> <p>Luego, se realiza el cruce de planillas donde se procesan los datos obtenidos donde se establece el nuevo valor actualizado.</p> <p>A los efectos prácticos y debido al desglose de ítems en subítems, con distintos niveles de estado, se realiza una ponderación del estado general del ítem a fin de arribar a un único resultado.</p>
Cobertura o escala	<p>La cobertura corresponde a la extensión del camino de sirga, que consiste en una franja libre de 35 metros libres en ambas márgenes desde el hombro del talud respectivamente. En el caso de liberación comprende el tramo desde el Puente Trasbordador Nicolás Avellaneda hasta la Ruta Provincial N°4 ambas márgenes. Asimismo, en la consolidación se considera la extensión de ambas márgenes desde cuatro bocas hasta Ruta Provincial N° 4.</p>
Fuente de datos	<p>La actualización de los datos se realiza en función de lo observado en las sucesivas recorridas en el territorio realizadas por los agentes acreditados de la Dirección de Ordenamiento Territorial de ACUMAR.</p>
Disponibilidad de los datos	<p>En formato electrónico.</p>
Periodicidad del dato	<p>Semestral.</p>
Periodicidad de publicación	<p>Semestral.</p>
Serie disponible desde	<p>2008.</p>
Requisitos de coordinación interinstitucional para que fluyan los datos	<p>No hay requisitos de coordinación interinstitucionales.</p>
Responsable	<p>Dirección de Ordenamiento Territorial, ACUMAR.</p>
Tipo de presentación de resultados	<p>Gráfico de barras apiladas</p>