

PROPUESTAS PARTIDO DE LA TIERRA 2021

BUENOS AIRES, ARGENTINA

Circulo Patagónico

Contenido

CIRCULO PATAGONICO	4
MADRYNWOOD.....	8
DESARROLLO TREN PATAGONICO.....	11
NATURE WORK OFFICE AND INDUSTRIES (NWOI)	19
PLAN AMBIENTAL SUR	25
PROYECTO SAN BLAS.....	27
CENTRO ANDROMEDA	37

COMPILADO DE PROPUESTAS DEL PARTIDO DE LA TIERRA DEL AÑO 2021, CIRCULO PATAGONICO. LAS MISMAS ABARCAN DIFERENTE TEMAS EN LOS ÁMBITOS DE TRANSPORTE, EDUCACIÓN, SEGURIDAD, MEDIOAMBIENTE, DESARROLLO SOCIAL, DEPORTE, PROSPECTIVA Y CULTURA.

CIRCULO PATAGONICO

1) Introducción

La amplia región patagónica nos inspira por su naturaleza y su paz. Su pureza y sus vientos nos invitan a visitarla y disfrutarla. Mientras tanto, la gran parte de la población argentina, sufre la concentración en la región porteña; donde se aglomeran millones de habitantes que padecen día tras día, las desventajas de una gigantesca urbe. La contaminación visual de aquellas torres y carteles luminosos, las bocinas y motores que aturden los oídos ya acostumbrados a cualquier decibel, aquel aire con gusto a smog y los ríos llenos de plásticos y basuras, son algunas características que podemos nombrar que impactan en la salud de los ciudadanos.

La congestión de tráfico y largos tiempos de traslados para ir a trabajar o estudiar, son cuestiones que se traducen en pérdida de energía y tiempo, a nivel individuo; y que si lo traducimos a nivel país obtenemos grandes pérdidas económicas en su PBI. La cantidad de semanas al año que pierden sus habitantes yendo y viniendo de realizar sus actividades diarias, son irre recuperables; es tiempo y energía que podría utilizarse en otras actividades más beneficiosas como por ejemplo descansar, sociabilizar, realizar actividades físicas, investigar, estudiar, etc. En cambio en contraposición, el stress domina la vida en estas grandes urbes: corridas para llevar a los hijos a la escuela, la búsqueda de un estacionamiento, tomar un subte o un tren saturado, o sortear uno de los tantos reclamos sociales de la ciudad. Como si fuese poco, la política 3.0, nos impregna su toxicidad a través de los medios de comunicación, canalizadas a través de las redes sociales, radios y televisión, generando un humor mal humor social.

Si proyectamos estos problemas, a los ejes de decisión de nuestra administración pública nacional, nos hace pensar, que difícil puede ser la creación y visión de soluciones para todo el país en este caótico contexto. De aquí la premisa, de trasladar el centro de toma de decisiones a nivel nacional, hacia la Patagonia. La visión del país cambiaría, y conformaría una agenda nacional más precisa y regional, como así también la eficiencia en la planificación de soluciones. A esto sumamos, la invitación a las corporaciones e industrias, a trasladar sus actividades las zonas del sur del país, para ofrecer nuevas oportunidades laborales y así mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de esta región.

A esto hay que sumarle, que existe una deficiente conectividad terrestre, en toda la región patagónica. Lo que impide un desarrollo sostenible, que respete el medio

ambiente y la diversidad de flora y fauna. Esta amplia región, transporta su carga a través de camiones, un vehículo obsoleto, caro, contaminante e inseguro, tanto para la persona que lo maneja, como para cualquier ciudadano que comparta las rutas. La misma mirada ponemos sobre los micros de pasajeros, que con su lentitud, lo hace inapropiado para la inmensa región. Ambos comparten su alto costo, y su debilidad frente al clima adverso como vientos, nieve y bajas temperaturas; cuantas veces quedan paradas por un temporal de nieve frente a la cordillera.

Con esta breve introducción, propondremos en el siguiente punto soluciones, a estos problemas planteados, para mejorar la vida de los ciudadanos argentinos y canalizar un proyecto desarrollista, a través de pautas innovadoras, respetando el medioambiente y la diversidad de la naturaleza patagónica.

2) Propuesta

La propuesta que desarrollamos se llama “CIRCULO PATAGONICO”, que es un proyecto que encierra varias propuestas, que van desde el traslado de la ciudad sustentable capital, el desarrollo ferroviario patagónico, políticas migratorias para impulsar una mayor población, promoción de oficinas de servicios y tecnológicas, desarrollo de una región audiovisual para la producción de cine y series, para consumo nacional e internacional.

El objetivo de este plan –CIRCULO PATAGONICO- , es desarrollar en forma sustentable la patagónica y hacerla una región atractiva para invertir, buscar trabajo, estudiar, y revertir de esta manera la tendencia macrocefalica, en donde la migración externa e interna, fluye hacia Buenos Aires. También otro de los objetivos, a través del traslado de la ciudad de la capital, es mejorar la gestión política a nivel nacional, ya que la visión desde una ciudad con menos conflictos y problemas sociales, podrá ser más objetiva y amplia. Por último, una mejor calidad de vida para los ciudadanos está contemplada en el eje de esta propuesta, ya que uno podrá ejercer cualquier profesión o empleo, en la región patagónica y no como es actualmente, que sólo puede ejercerse desde Buenos Aires en muchos de los casos.

En resumen aquí detallamos los objetivos de este Plan “Circulo Patagónico”:

- Desarrollar activamente varias regiones de la Patagonia
- Promover al ferrocarril patagónico, como impulsor del desarrollo económico, a través de las actividades industriales o de servicios, como así también de turismo.
- Mejorar la eficiencia de la gestión política nacional.

- Disminuir la macrocefalia porteña
- Mejorar la calidad de vida del ciudadano.
- Aumentar la población de la Patagonia
- Generación de nuevos empleos para todas las áreas.
- Reducir la contaminación
- Reducir pérdidas económicas por congestión de tráfico
- Reducir pérdida de tiempos por traslados
- Aumentar inversiones nacionales y extranjeras
- Aumentar el PBI
- Disminución de la pobreza
- Reducir el déficit poblacional
- Reducir los asentamientos irregulares
- Mejorar el ánimo nacional
- Mejorar imagen país
- Aumentar el intercambio económico-cultural entre Chile-Argentina

A partir de lo que expusimos, en el punto anterior, proponemos, los siguientes proyectos, que podrán ampliarse en futuras versiones:

- ARG_1140 Integración Japón
- ARG_1230 Hollywood Patagónico
- ARG_1240 Desarrollo Patagónico Tren
- ARG_1250 Office Patagon
- ARG_1260 Hacia al Sur
- ARG_1270 Traslado Capital (Bahía San Blas)
- ARG_1280 Centro de Investigaciones Andrómeda
- ARG_1290 Promoción industrias de Software y Hardware
- ARG_1120 Ríos y Mares Libres
- ARG_1830 Athens Patagonic
- ARG_1840 Patagonic Protect
- ARG_1020 Federalización de Canales

3) CONCLUSIÓN

El plan integral “Circulo Patagónico”, como vimos es un plan general, que integra varios planes y proyectos relacionados con la región, que pueden ayudar a mejorar la

eficiencia tanto un gobierno, como mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que deseen participar de estos proyectos. El mismo es un proyecto abierto y puede sufrir modificaciones, tanto en sus objetivos, como en los proyectos que lo componen, adaptándose al contexto internacional como nacional, siempre buscando una mejor calidad de vida, respetando el medio ambiente.

MADRYNWOOD

1) Introducción:

Como venimos analizando, en Argentina existe una concentración macrocefalica en la región de la ciudad de Buenos Aires. La mayoría de la industria audiovisual se encuentra concentrada en la capital y/o zona norte de la misma. Lo que hace que la mayoría de los estudiantes/emprendedores de esa área se traslade. Para ofrecer otras alternativas, promovemos un centro de desarrollo audiovisual en la Patagonia.

2) Problema:

Los problemas que identificamos se relacionan con lo que mencionamos en el párrafo introductorio:

- Concentración de Medios Audio Visuales
- Falta de oportunidades para el interior e incluso países limítrofes
- Mucho talento y pocas oportunidades.
- Falta de inversión y promoción
- Concentración de Teatros y Canales Televisivos Nacionales en Buenos Aires
- Concentración de formación, universidades relacionadas con las artes audiovisuales y teatro.

En la ciudad de Buenos Aires, existen como enumeramos anteriormente, una producción, capacitación y promoción concentrada. Los artistas de diferentes lugares de la Argentina y alguna parte de Latinoamérica, no tienen otra opción más que trasladarse a la gran ciudad. En la tarea de descentralizar la actividad artística, proponemos crear un gran centro cultural en Madryn, que lo detallamos a continuación:

3) Propuesta:

Proponemos construir una miniciudad al sur de Puerto-Madryn donde se establecerán diferentes productoras de cine y producción de contenido audiovisual, como así también universidades y establecimientos relacionados con la música, el teatro, y el cine. Las productoras, estudios cinematográficos, teatros y casas culturales, no pagarán impuestos, ni servicios de consumo eléctricos (generados ecológicamente), con el fin de promover la actividad. También se establecerán en esta miniciudad, diferentes áreas residenciales que serán financiadas al 100%.

El objetivo de esta miniciudad será entonces potenciar la producción del cine nacional y de la región, convirtiéndola en un futuro Hollywood y un centro atractivo turístico más del país, más allá de la naturaleza de la región. Además de las productoras, en la miniciudad, existirá una calle con una decena de miniteatros y teatros, donde se brindarán espectáculos diariamente para los turistas.

Para potenciar aún más, la producción audiovisual, se instalarán canales de televisión, como HBO/FOX, que producirán series y documentales, que serán vendidos a diferentes partes del mundo.

Por último la miniciudad, tendrá una zona de casinos, bares, boliches y una zona roja, como Ámsterdam, para ayudar a la financiación, del emprendimiento, y acentuar el atractivo turístico. En resumen la miniciudad Madryn-Wood, tendrá las siguientes características:

- Incentivar y potenciar la producción de audiovisuales, cine, series y documentales, generando oportunidades y empleo para artistas.
- Descentralizar las actividades culturales de la ciudad de Buenos Aires
- Ofrecer un centro de educación audiovisual, teatral y musical de nivel internacional para toda la región latinoamericana.
- Ofrecer una cartelera teatral todo el año, generando oportunidades para artistas.
- Convertir en Madryn en un polo de entretenimiento con teatros, cines, actividades culturales, recitales, boliches, casinos, hoteles de lujo sobre la playa.



La miniciudad se dividirá en las siguientes zonas:

- Residencial : donde vivirán artistas, trabajadores, empresarios, etc.
- Comercial: Shoppings, Cines, Ferias Artesanales, Hoteles
- Entretenimiento: Teatros, Miniestadios, zona Roja, Casinos, Boliches, Centros Culturales, Museos.
- Audiovisual: Estudios de Producción, Oficinas, Universidades, Centros de Estudios, Canales de Televisión Internacionales.
- Zonas Verdes: Clubes, Parques, Camping. (20% de la miniciudad)

El emprendimiento podrá estar financiado por los Casinos, impuestos a la minería y la nafta, se detalla en el Circulo Patagónico.

Para una mejor conexión y desarrollo del nuevo emprendimiento, se construirá una autopista circunvalación que rodee todo Madryn, incluida la miniciudad. Un tranvía atravesará toda la ciudad de norte a sur, alimentado por energía eólica. También, se construirá una estación para el tren local Rawson-Madryn, llamada Madryn-Wood, que estará conectada con el aeropuerto. El aeropuerto de Madryn será internacional y tendrá conexiones directas con San Pablo y Santiago de Chile, para nutrir de turistas a la ciudad.

DESARROLLO TREN PATAGONICO

1)Introducción

En respuesta a la macrocefalia porteña y a la falta de desarrollo del sur patagónico, desarrollamos un plan ferroviario para incentivar e impulsar las actividades en la extensa Patagonia. Las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, son parte de este extenso territorio carente de oportunidades y con una infinidad de bellos paisajes y naturaleza silvestre. El ferrocarril, uno de los pocos medios de transporte sostenible, que puede jugar un rol único en este desarrollo, respetando a la naturaleza y ofreciendo los medios las venas para el crecimiento de la región.

2)Problema

Como venimos planteando en las otras propuestas, la concentración en la región del conurbano bonaerense empieza a ser un problema para la calidad de vida de sus ciudadanos, y por otro lado tenemos regiones como la patagónica, que poco han prosperado y que dependen exclusivamente de actividades mineras. La contaminación, falta de viviendas, servicios públicos insuficientes, inseguridad, trabajos informales, son algunos problemas que tienen como consecuencia la macrocefalia. Este desarrollo, no intenta resolver este problema, pero si se concentra en aminorar este fenómeno; y hace más atractivo para vivir y para emprendimientos. El desarrollo de una nueva región, que ofrezca las mismas posibilidades que la ciudad macrocefalia, pero con mucho mejor calidad de vida, cambiará el flujo migratorio y con ello reducirá los problemas antes mencionados. Por lo tanto, también tenemos el otro problema, de tener pocas regiones atractivas para el desarrollo humano-profesional, por lo cual la gente tiene la necesidad de dejar su ciudad.

Esta alternativa, por lo menos, para los habitantes del sur del país debería dejar de ser un problema. Entendemos, que las regiones del norte, con grandes dificultades socioeconómicas, también requieren el desarrollo en zonas cercanas de donde habitan, pero la propuesta planteada, no está enfocada directamente en esta solución. En resumen, el problema a solucionar se enfoca a la región concentrada del AMBA y la región patagónica.

3)Solución

Una de las soluciones para impulsar la región Patagónica no son ni las rutas, ni los aviones, sino el ferrocarril que tanto ha aportado al país en sus años de oro. Un medio de transporte y mucho más que sigue tan vigente como hace 100 años. Tanto China, como Europa, Rusia a otros, siempre han invertido y lo siguen haciendo. La extensa estepa Rusa se encuentra conectada de occidente a oriente por el legendario transiberiano; y gracias a este cinturón de acero, gran parte de Rusia se encuentra unida promoviendo el turismo interno e internacional, como así también el transporte de todos los recursos de esta región.

Cabe destacar, que el ferrocarril, es el único transporte ,que si cuenta con la infraestructura adecuada, no suspende sus servicios por nieve, tormenta, cenizas ;no cuenta con retrasos y siempre te ubica en el centro de la ciudad. Por supuesto, tampoco sufre retrasos por congestión, choques y otros, como si lo sufren los micros de larga distancia. Tal es así que líderes en turismo como España, cuentan con trenes de alta velocidad hace más de 30 años, en sus rutas más importantes.

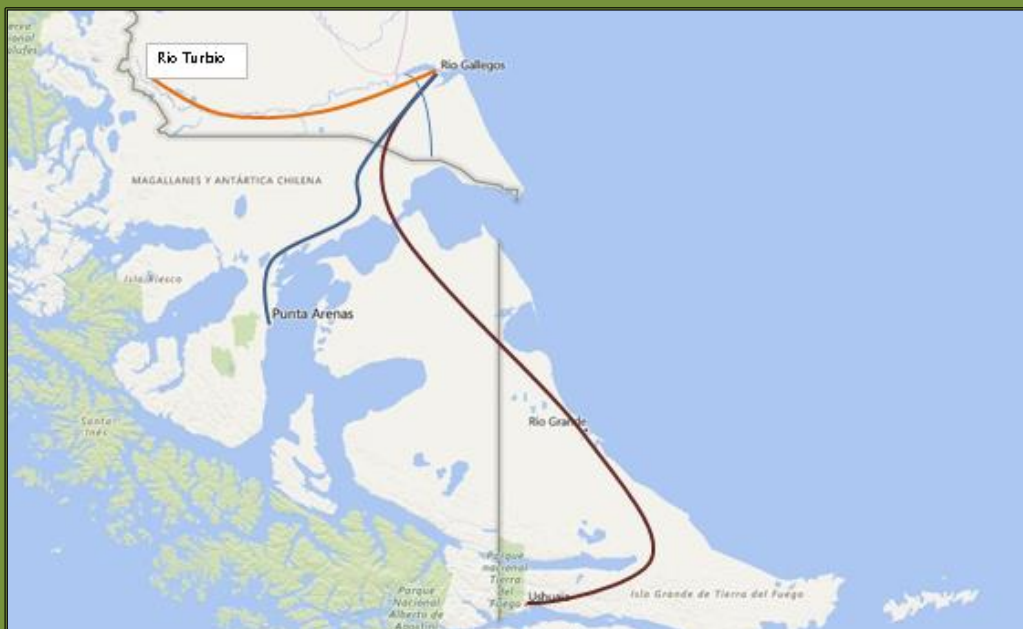
El problema de los líderes latinoamericanos es la falta de visión global económica, en prácticamente en la mayoría de las materias que hacen un país desarrollado. Para muchos la educación, la investigación, el transporte ferroviario, etc., son un gasto y no una inversión. Las cuentas del ferrocarril en España, como otros países, se encuentra subsidiadas por cientos de millones de Euros, y sin embargo se sigue invirtiendo, porque saben que en la cuenta global impulsa a todas las regiones frente al turismo internacional y nacional.

Como solución sostenible hemos propuesto algunas regiones metropolitanas patagónicas, que a través del ferrocarril, queden conectadas, potenciando su economía, industria, comercio, servicios, oportunidades y turismo. Un ferrocarril que una los exquisitos paisajes de la Patagonia, hará mucho más atractiva la región para el turismo internacional e incluso se podrá apuntar a segmentos con un poder adquisitivo elevado. Un gran ejemplo son los paquetes que ofrece Canadá, donde los mismos se venden a valores superiores a 5000usd. O también tenemos otros ejemplos como trenes del desierto en Namibia, donde la gente va a exclusivamente al país para realizar este tour.



Aquí desarrollamos algunas propuestas de la región patagónica :

3.a) Región Austral : Desde Río Gallegos, proponemos conectar a través del ferrocarril, dos ramales internacionales, que uno se conecte con Punta Arenas(Chile) y otro con Ushuaia; este último requiere de una gran inversión para unir la isla con el continente a través de un túnel que puede ser financiado por los países de Chile y Argentina. Estos dos ramales, incentivarán al comercio de la región entre ambos países, como así también fomentará el turismo. Para concluir existirá un tren regional Río Gallegos-Río Turbio, que se utilizará tanto para cargas, como para transportar los pasajeros del interior de Santa Cruz con Río Gallegos. Convirtiendo a esta última ciudad en un nodo de turismo internacional.



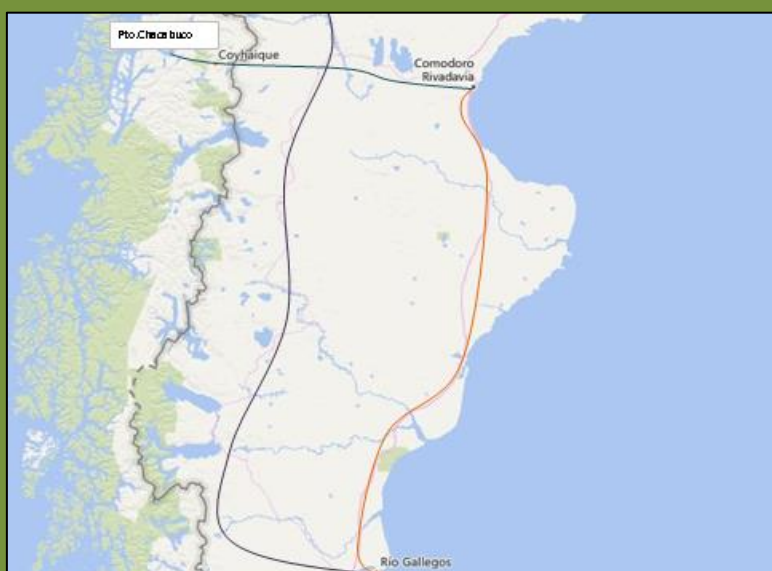
ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA
INT-USH	INTERNACIONAL FIN DEL MUNDO	RIO GALLEGOS	USHUAIA	CARGAS - PASAJEROS - TURISTICO	INTERNACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	10HS
INT-ARE	INTERNACIONAL DEL SUR	RIO GALLEGOS	PUNTA ARENAS	CARGAS - PASAJEROS	INTERNACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	5HS

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA
REG-TUR	REGIONAL TURBIO	RIO GALLEGOS	RIO TURBIO	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	4HS

3.b)Región Comodoro: Desde Comodoro Rivadavia se conectará con el Puerto Chacabuco en Chile; este ramal internacional conectará ambos océanos –Atlántico y Pacífico- , activando las actividades industriales y comerciales de esta región. Además Comodoro estará conectada con el tren regional a Río Gallegos, conectando ambas ciudades y sus intermedias.

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA
REG-RIV	REGIONAL COMODORO	RIO GALLEGOS	COMODORO RIVADAVIA	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	12HS

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
INT-CHA	INTERNACIONAL CHACABUCO	COMODORO RIVADAVIA	PUERTO CHACABUCO	TURISTICO-PASAJEROS - CARGA	INTERNACIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	8HS	BAJA



3.b)Región Capital Patagónica:

Desde la futura nueva capital, al menos administrativa, partirán diferentes servicios para conectar Viedma-Carmen de Patagones-San Blas (VCS) con las regiones

patagónica, cuyo, centro y pampeana. Antes de adentrarnos en estos servicios, proponemos los siguientes trenes locales para la región de Madryn (Trelew-Madryn), Rawson(Trelew-Rawson) y Viedma-Las Grutas. Estas conexiones permitirán un transporte más veloz entre las ciudades nombradas y las localidades intermedias. De más está decir que ninguno de los ramales mencionadas permitirá los cruces a nivel de autos.

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
LOC-MYN	LOCAL MADRYN	TRELEW	PTO.MADRYN	PASAJEROS	LOCAL	SIMPLE	ELECTRICO	1HS	BAJA
LOC-RAW	LOCAL RAWSON	TRELEW	RAWSON	PASAJEROS	LOCAL	DOBLE	ELECTRICO	1HS	BAJA
LOC-GRU	LOCAL GRUTAS	VIEDMA	LAS GRUTAS	PASAJEROS	LOCAL	DOBLE	ELECTRICO	2HS	MEDIA

Con destino la región patagónica, se unirán a través de los ramales Regional Chubutense (Viedma-Trelew), Regional Neuquino(Viedma-Neuquén),el ya existente Viedma-Bariloche y el turístico Expreso Patagonia Atlántica (Viedma-Río Gallegos); hacia cuyo , y Expreso Aconcagua (Viedma-San Luis-Mendoza); hacia el centro con el Expreso Centro Pampeño (Viedma-Córdoba) donde se podrán hacer todas las conexiones rumbo al norte; y hacia la zona pampeana, se destacan el Regional Bahiense (Viedma-Bahía), Expreso Porteño (Viedma-Buenos Aires)y Expreso Feliz (Viedma-Mar del Plata).

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
REG-RIV	REGIONAL COMODORO	RIO GALLEGOS	COMODORO RIVADAVIA	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	12HS	BAJA
REG-PIN	REGIONAL PINGUINOS	TRELEW	COMODORO RIVADAVIA	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	6HS	BAJA
REG-ESQ	REGIONAL ESQUEL	TRELEW	ESQUEL	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	9HS	BAJA
REG-TRW	REGIONAL CHUBUTENSE	VIEDMA	TRELEW	REGIONAL - MIXTO	REGIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	4HS	MEDIA
REG-BAH	REGIONAL BAHIENSE	VIEDMA	BAHIA BLANCA	PASAJEROS	REGIONAL	DOBLE	ELECTRICO	2HS	MEDIA

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
REG-NEU	REGIONAL NEUQUINO	VIEDMA	NEUQUEN	PASAJEROS / CARGA	REGIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	8HS	BAJA

El Expreso Patagónica Atlántica, será uno de los trenes turísticos especiales bordeando todo el atlántico hasta Río Gallegos, brindado servicios espaciales de lujo al

más alto nivel internacional, como por ejemplo: dormitorios de lujo, restaurante de alta categoría, casino, vagones panorámicos, etc. El turista podrá bajarse en una de las estaciones intermedias, quedarse los días que quiera y continuar su recorrido con el mismo boleto, siempre que exista disponibilidad.

Volviendo a los ferrocarriles regionales, desde Trelew, tendremos el Regional Pingüinos (Trelew-Comodoro Rivadavia) y el Regional Esquel (Trelew-Esquel), que se conectará con el otro tren turístico especial, que describiremos más adelante.



Desde Viedma hacia la zona pampeana, partirá el Expreso Porteño (Viedma-Buenos Aires) y el Expreso Feliz (Viedma-Mar del Plata) que se conectará con las playas bonaerenses. El nuevo centro de conexión Viedma-Carmen de Patagones-San Blas, hará más atractiva toda la región patagónica, atrayendo tanto inversiones para el turismo como para los servicios, la industria y el comercio. Se deberá proveer para esto de una gran terminal de ferrocarriles para poder brindar los servicios hacia todo el país; por supuesto también deberá conectarse esta terminal con el metro, y centro de buses.

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
NAC-PAT	EXPRESO PATAGONIA ATLANTICA	VIEDMA	RIO GALLEGOS	TURISTICO	NACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	22HS	BAJA
NAC-COR	EXPRESO CENTRO PAMPEANO	VIEDMA	CORDOBA	PASAJEROS / CARGA	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	6HS	MEDIA
NAC-BSA	EXPRESO PORTEÑO	VIEDMA	BUENOS AIRES	PASAJEROS	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	10HS	MEDIA
NAC-MDQ	EXPRESO FELIZ	VIEDMA	MAR DEL PLATA	PASAJEROS	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	8HS	MEDIA
NAC-MSL	EXPRESO ACONCAGUA	VIEDMA	SAN LUIS-MENDOZA	PASAJEROS	NACIONAL	DOBLE	ELECTRICO	8HS	MEDIA

El Expreso Ruta 40, será la estrella de la región patagónica, bordeando la ruta 40 y conectando todos los atractivos turísticos de la región, desde Río Gallegos hasta Bariloche. Existirán varias clases de servicios desde un tren lujoso, un tren para turistas clásico y otro para gente de la región. Todos los servicios permitirán llevar bicicletas, para promover también el turismo deportivo y las mismas podrán alquilarse en las estaciones de trenes. Una bicisenda acompañará al tren al costado para todo aquel turista que quiera realizar un tramo disfrutando la naturaleza en bicicleta. Este expreso será atractivo para todas las edades y bolsillos, pero lo más importante es atrapar aquel turismo de lujo que dejará grandes sumas en las arcas de las cuentas de turismo del estado. La conexión del Perito Moreno, Esquel, el Bolsón , Bariloche y otros, lo hará una opción inigualable en el mundo.

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
NAC-40	EXPRESO RUTA 40	RIO GALLEGOS	BARILOCHE	TURISTICO-PASAJEROS	NACIONAL	SIMPLE	ELECTRICO	12HS	MEDIA

Por último, nos queda el internacional desde Viedma a Chile llegando otra vez hasta el Océano Pacífico desde el Océano Atlántico, y permitiendo a la nueva capital comerciar directamente con trenes de carga con Chile; y por supuesto también tendremos otro atractivo tren turístico atravesando la provincia de Neuquén, llevando y trayendo pasajeros desde Chile.

ID	NOMBRE	ORIGEN	DESTINO	TIPO	ALCANCE	VIA	ENERGIA	DURACION ESTIMADA	VELOCIDAD
INT-TEM	INTERNACIONAL TEMUCO	VIDEOMA	TEMUCO/PTO SAAVEDRA	TURISMO/CARGA	INTERNACIONAL	SIMPLE	DIESEL(FOSIL)	16HS	BAJA

Ventajas :

Las ventajas de desarrollar y modernizar la infraestructura en toda la Patagonia, son variadas, que como dijimos antes, van desde el turismo, comercio, industria, servicios , etc.; haciéndolo mucho más atractivo al turismo y las inversiones extranjeras, como así también convirtiéndolo en otro lugar más para vivir. La generación de empleo y oportunidades se magnificará, descentralizando a Buenos Aires y su concentración productiva y poblacional. La gente posiblemente se traslade hacia las ciudades patagónicas, si observa más generación de empleo y oportunidades, y por supuesto un lugar mucho más tranquilo y saludable para vivir; con vista al mar incluido, para aquellos que elijan la costa patagónica atlántica.

Si a esto sumamos que la entrada a la Patagonia Viedma-Carmen de Patagones-San Blas, se convertirá en una capital administrativa, será aún más atractiva para los inmigrantes nacionales e internacionales. A esto le sumamos la posibilidad de conectar la nueva capital con vuelos internacionales hacia el resto de América y Europa.

Por último el transporte ferroviario eléctrico es sustentable y no depende de los valores del petróleo, ni tampoco de que este recurso esté disponible, por lo tanto la conexión se garantiza a lo largo de los años. Más teniendo en cuenta que las reservas de petróleo son limitadas para el planeta.

Financiación : La gran mayoría de los tramos que proponemos no existen o están inutilizados, por lo que habría que reconstruir desde cero los ramales. La suma de este proyecto, ronda los 10 mil km; con algunos tramos simples y otros de doble vía. Para hacer un cálculo estimativo, tomaremos todos como doble, eléctrica y alta velocidad, a un valor de 5 Millones de USD por Kilómetro . La construcción debería realizarse velozmente, para recuperar lo antes posible la inversión; calculamos 1500 km por año. Recordemos que Rusia hace 100 años, realizaba 1000km anuales, con temperaturas de -30C en la Siberia. Eso nos da 7 años para finalizar este proyecto ferroviario. Si hacemos los cálculos correspondientes son 7500 Millones de usd al año. Lo que representa un 0,013% del PBI anual de Argentina (545 mil M), una suma que no parece significativa y que traería grandes beneficios para toda la región. A esto por supuesto hay que sumarle vagones, locomotoras , estaciones, etc. Las formaciones ferroviarias podrían financiarse por capital privado en especial los turísticos. En cuanto a la infraestructura ferroviaria, se podría financiarse en parte con un impuesto del 1% sobre las naftas, lo cual es lógico invertir en un transporte que puede sostenerse a través de energías renovables como es el ferrocarril.

Hoy el turismo aporta con 53 mil millones de USD en forma anual al país; si con este proyecto podemos sólo aumentarlo un 10%, la infraestructura se solventaría a través de esta cuenta; y en esta estimación no incluimos la productividad de las regiones implicadas, ni tampoco las inversiones que debería realizar el gobierno chileno.

NATURE WORK OFFICE AND INDUSTRIES (NWOI)

1) Introducción:

Como venimos analizando, en Argentina existe una concentración macrocefalica en la región de la ciudad de Buenos Aires. La calidad de vida, no es de la mejor, y menos a la hora de ir a trabajar a una fábrica u oficina. Grandes pérdidas en los tiempos de transporte sumados a los costos irrecuperables por congestión y contaminación, son algunas de las causas que promueven esta propuesta para mejorar la calidad de vida y eficiencia de las personas.

2) Problema:

Los problemas se relacionan con lo que mencionamos en el párrafo anterior:

- Baja calidad de vida
- Costos de congestión
- Contaminación
- Bajo rendimiento laboral
- Stress y problemas de salud relacionados
- Pérdida de tiempo
- Protestas sociales
- Infraestructura insuficiente

En la ciudad de Buenos Aires, la calidad de vida, no está relacionada directamente con un buen poder adquisitivo. Las personas pueden obtener una buena remuneración o ganancia por su trabajo, pero su calidad de vida va a mejorar hasta un cierto punto, ya que los problemas mencionados son transversales a todas las clases sociales. Los ruidos, contaminación nos afectan a todos, como así también el tráfico y la infraestructura ineficiente. También la variable tiempo por transporte, excede los valores normales; pudiéndose alcanzar 3 horas diarias. Tiempo que la gente podría utilizar para estudiar, recrearse, descansar, estar con la familia, etc.

3) Propuesta:

Para mejorar y superar estos problemas, proponemos aprovechar la bendita naturaleza de la Patagonia, ofreciendo diferentes puntos de desarrollo para actividades de oficinas y de industrias. Esta propuesta se relaciona, con el desarrollo ferroviario que ayuda a conectar y complementar las actividades patagónicas de forma eficiente todo

el año, independientemente del clima y estación del año; y a la mejor velocidad y seguridad que se pueda ofrecer vía terrestre.

La solución es extensiva a la Patagonia y sur de la Provincia de Buenos Aires, haciendo foco en las ciudades mencionadas en el desarrollo ferroviario. Aprovechando las amplias playas patagónicas, sus hermosos paisajes y siempre respetando la naturaleza, diversidad y pureza. La propuesta se centra en desarrollar zonas de oficinas e industrias linderas al mar con el fin de mejorar la calidad de vida de los trabajadores, estudiantes, políticos, etc.

En estos puntos de desarrollo, se construirán modernas oficinas comerciales y de servicios, que ayudarán a desconcentrar los recursos de Buenos Aires. Además se apuntará también a trasladar diferentes tipos de industrias provenientes principalmente del conurbano y por qué no atraer capital de otros países. Tanto las industrias, como las oficinas y el personal que desee instalarse en las inmediaciones, estarán beneficiados por la reducción de impuestos y financiación al 100%. Las extensiones urbanísticas de estas ciudades, deberán estar debidamente planificadas, reservando áreas para parques, playas, vías de acceso, bicisendas, clubes, universidades, etc. El llamado a concurso para dicha urbanización, estilo urbanístico, será una herramienta válida.

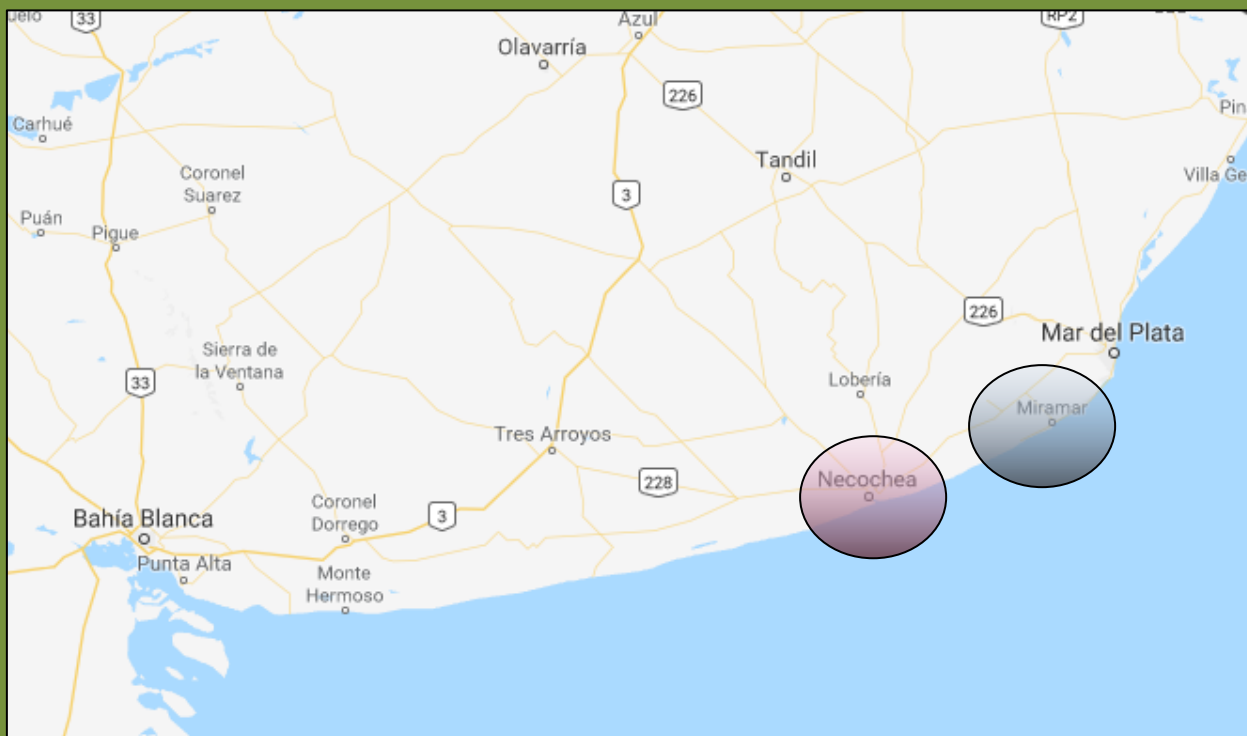
Las construcciones de vivienda, oficinas, industrias, etc., deberán tener amplia luminosidad, con amplios espacios verdes para sus trabajadores y en lo posible con vista al mar. Se desalentará el uso de automóviles, fomentando el uso de bicicletas, tranvías, ferrocarriles y metros; así de esta manera se contribuirá con el planeta.

Promocionar estos puntos de desarrollo a nivel internacional, será otra opción, para atraer inversiones, permitiendo “importar” personal calificado de otros países sin ninguna restricción. El Bitcoin y otras criptomonedas, podrán ser una moneda válida para el inversionista extranjero a la hora de construir oficinas, industrias y viviendas.



A continuación detallamos en qué ciudades entendemos que puede ser extensivo el proyecto NWOI (Nature Work Offices and Industries):

- **Necochea-Miramar:** Complejo de industrias-oficinas, interconectadas por tranvía y/o tren con la gran ciudad de Mar del Plata.

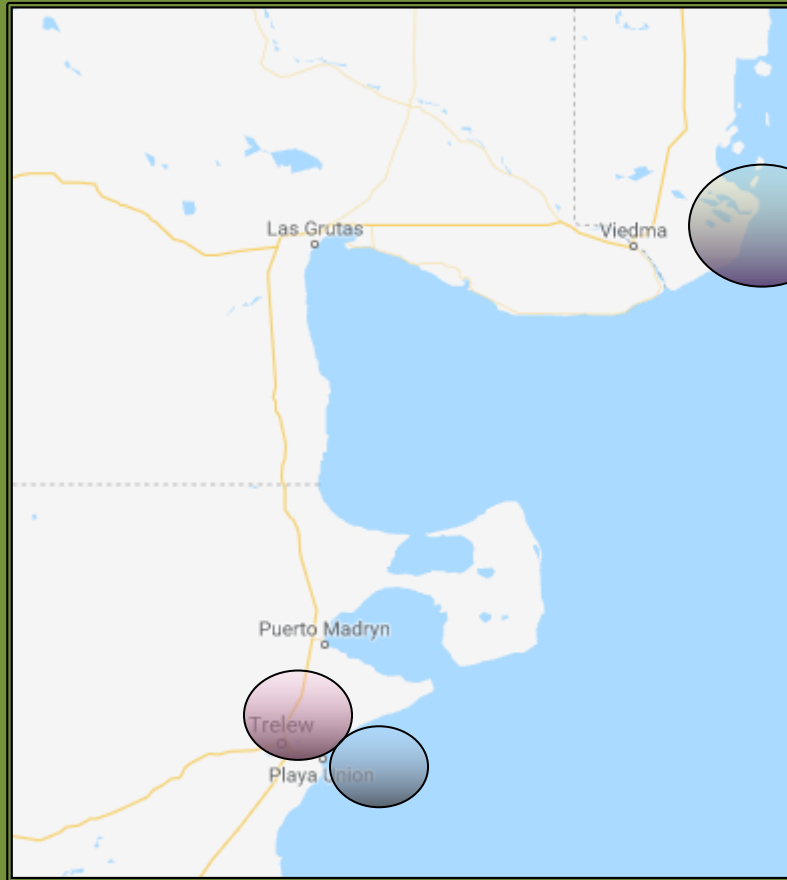


NWOI – Centro Oficinas Comerciales



NWOI – Centro Industrias

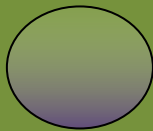
San Blas – Viedma y Trelew-Rawson: San Blas, indicada como nueva capital administrativa. En Trelew y Rawson se radicarán un polo industrial y oficinas comerciales.



NWOI – Centro Oficinas Comerciales



NWOI – Centro Industrias



NWOI – Centro Administrativo – Educativo - Cultural

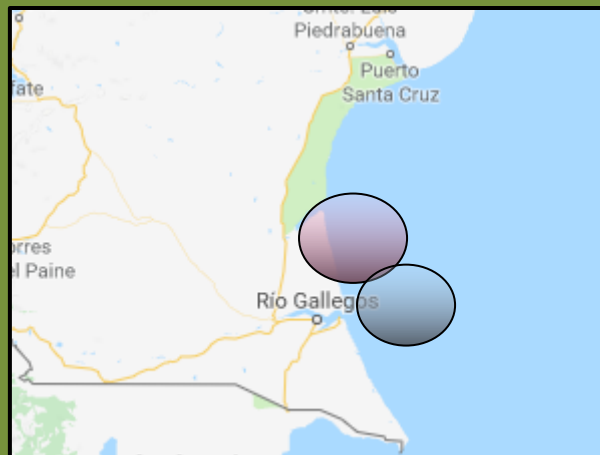
El Bolsón: Capital ecológica de la región patagónica. Se ubicará el Ministerio de Medio Ambiente en esta ciudad. Universidades y conferencias se desarrollarán en

conjunto con investigación y desarrollo de esta temática. El monitoreo de flora y fauna se administrará desde aquí.



NWOI – Capital administrativa ecológica Patagónica

Río Gallegos: En Río Gallegos se radicarán un polo industrial y oficinas comerciales. Los residentes de estas latitudes contarán como beneficios de transporte gratuito, y descuentos aéreos.

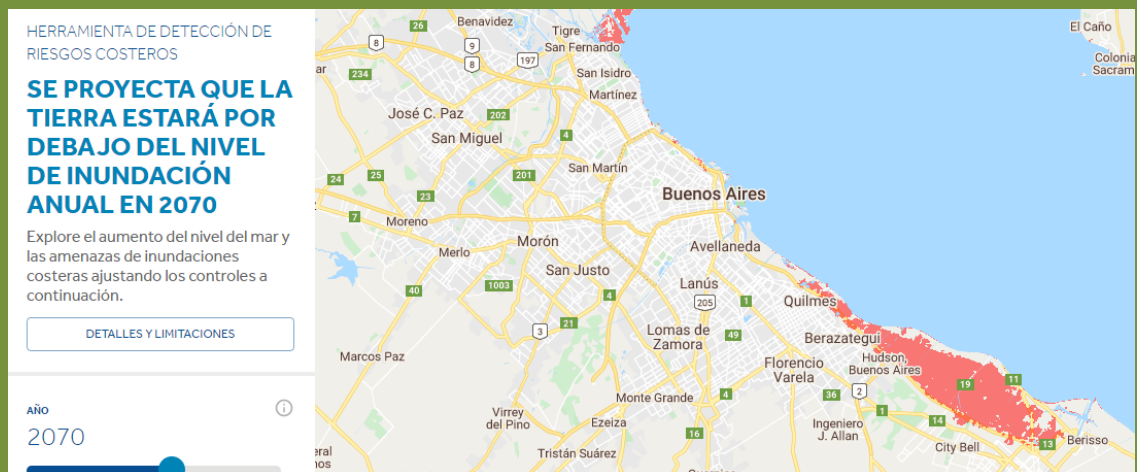


PLAN AMBIENTAL SUR

Introducción

Todos los indicadores ambientales , prevén un aumento de temperatura para las próximas décadas, con las consiguientes consecuencias que trae el tan nombrado cambio climático. Siendo una de ellas, el aumento del nivel del mar, por derretimiento de los cascos polares.

Este aumento del nivel del mar, perjudicará principalmente a todas las ciudades costeras, afectando a millones de habitantes. Se estima que más de 700 millones de habitantes de zonas costeras se verán afectados por este fenómeno según el diario País. En Argentina, grandes urbes en especial Buenos Aires, no estará exenta de estos problemas, generando grandes pérdidas económicas y sociales. De acuerdo con Climate Central, la simulación hacia el año 2070, muestra comprometida al sur del Amba



Anticipando este escenario descrito, que es el más probable de acá a 50-100 años, generamos esta propuesta de resiliencia para las grandes urbes que se prevea que puedan ser afectadas por el cambio climático.

Propuesta

Plan Ambiental Sur, será un plan para fomentar el traslado hacia la Patagonia de millones de habitantes, que puedan verse afectado por futuras inundaciones, anticipándose a la catástrofe más probable de las próximas décadas.

Como primera medida, se marcarán en todo el territorio nacional, las zonas que puedan verse afectadas de acá a 50 años por inundaciones debido al cambio climático. Se marcarán en rojo las que tenga una alta probabilidad de verse afectada, y en amarillo las zonas contiguas a 2km de la zona roja.

En todas las zonas rojas, se prohibirán futuros emprendimientos, construcciones, zonas industriales, y se habilitará sólo para parques y clubes. Las zonas marcadas en amarillo, se permitirá la construcción hasta media altura, dejando a cada municipio los detalles técnicos . Tanto para las zonas rojas y amarillas, deberán informarse en toda operación inmobiliaria, para alertar al comprador sobre el riesgo que existe a futuro en su vivienda.

Previendo el futuro aumento del nivel del mar, el gobierno nacional, delimitará zonas verdes a lo largo y ancho de la Patagonia. Estas zonas verdes, se encontrarán en cualquier lugar de la Patagonia, tanto en zonas sin urbanizar o ciudades ya existentes, que no se vean afectadas por el cambio climático de acá a 100 años, de acuerdo las simulaciones.

En estas zonas verdes, tanto el sector privado como el público, podrán construir exentos de IVA, emprendimiento de viviendas sustentables. La financiación de compra en los mismos será a tasa cero, subsidiada por el gobierno nacional a través de bonos verdes¹. Aquellos propietarios que se encuentren en zona roja, podrán permutar su vivienda, por una en la zona verde, a través de este Plan Sur Ambiental, respetando los metros cuadrados de la vivienda. De esta manera, los ciudadanos en zona roja, tienen la posibilidad de mudarse a una zona segura, y por otro lado, la Patagonia Argentina, suma más habitantes a sus deshabitadas tierras, siempre en un marco de sostenibilidad ambiental.

OBJETIVOS

- *Generar una respuesta de adaptación al Cambio Climático*
- *Desarrollar la Patagonia dentro de un marco de sostenibilidad ambiental*
- *Generar empleo verde en la zona Patagónica*
- *Construcción de viviendas y urbes que respondan al ODS 11 , de viviendas sustentables.*
- *Disminuir riesgos y pérdidas económicas y sociales asociadas al cambio climático*

¹ <https://www.iberdrola.com/sostenibilidad/inversiones-bonos-verdes>

PROYECTO SAN BLAS

INTRODUCCION

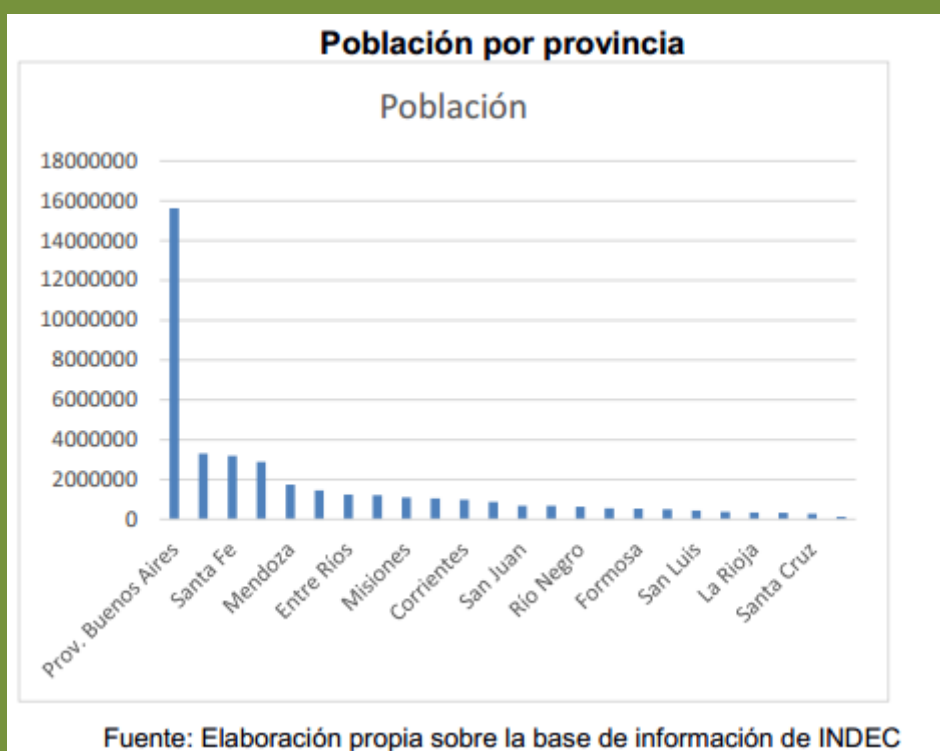
El proyecto San Blas, se enfoca en una nueva capital moderna, sustentable, ecológica, cómoda, donde sus ciudadanos vivan con el menor stress posibles y se sientan a gusto. Un lugar donde encontrar un espacio verde, no sea una excepción; donde uno pueda correr junto al mar o incluso trabajar mirándolo de fondo. En San Blas, uno podrá encontrar su armonía para desarrollarse, amar y respetar a la naturaleza. Donde el tiempo no se pierda en viajes de traslado para al trabajo o a una universidad. Donde el aire que uno respira no esté contaminado por el smog de los autos, ni donde el ruido nos atrape. Queremos una ciudad donde uno pueda ver el sol en cada punto, y no una torre . Un lugar donde las huertas orgánicas inunden la ciudad de alimentos y donde la diversidad animal sea un ciudadano más. Donde la cultura y la diversidad, la encontremos en cada esquina. Una ciudad donde respiremos creatividad, magia y alegría. Pero que también sea una ciudad protagonista por sus logros, sabiduría, participación y eficiencia. Su visión de país, regional y de mundo, dará luz y nos encaminará hacia un futuro prometedor tanto para la humanidad y el planeta con toda su diversidad vegetal y animal. Esta ciudad estará enmarcada dentro del objetivo N.11 , de Ciudades y Comunidades Sostenibles de la ONU .



En el caso de Argentina, como venimos viendo en las otras propuestas, es un federalismo que no llegó a desarrollarse. La región de Buenos Aires concentra gran parte de la población del país, como así también, los recursos industriales, centros universitarios, decisiones políticas, medios de comunicación, etc. Buenos Aires no es sólo la capital, sino que, además, para muchos ciudadanos, es una única opción para poder progresar y estudiar. Las noticias y grandes debates políticos y culturales se agitan y se debaten en este gran conglomerado.

PROBLEMA

Uno de los puntos más visibles del desequilibrio que existe en Argentina, es la población. De acuerdo con el último censo realizado por el Indec en el 2010, la población entre el Gran Buenos Aires y la Ciudad Autónoma (CABA) alcanza los 15 millones de habitantes que representan casi un 40 % de la población total. En tan solo 2 mil km² de un total de 2,8 millones de Km². En el siguiente gráfico, nos muestra la gran concentración que existe en Buenos Aires con respecto al resto de las provincias. Donde el núcleo urbano CABA más Gran Buenos Aires, supera los 15 millones de habitantes; 8 veces más que la ciudad de Córdoba (la 2da en población). Esta disparidad se proyecta al cuadro y gráfico de las provincias de Argentina.



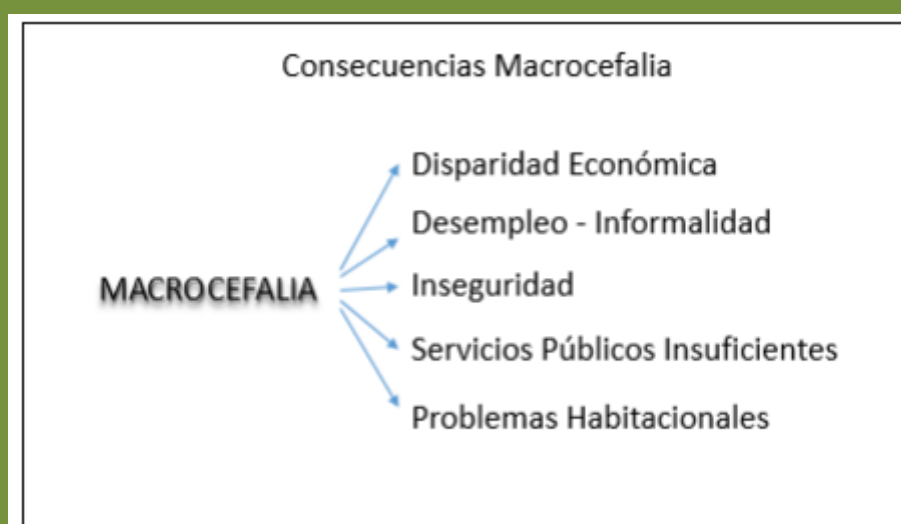
Si miramos a lo largo de los años, observamos que Buenos Aires sigue siendo tendencia: para el 2015 tuvo un crecimiento estimado del 11,65%, con más de un millón y medio de habitantes en crecimiento. Comparando con el resto de los grandes conglomerados del país, como Córdoba, Rosario, Mendoza, Tucumán y La Plata, la diferencia es enorme. Claramente con estos números nos describen que no existen políticas para fomentar el crecimiento poblacional en el resto del país.

Crecimiento poblacional 1970-2015

Aglomerado urbano	1970	1980	1991	2001	2010	2015 (est)	%2015-2010	2015-2010
Gran Buenos Aires	8.352.611	9.766.030	10.934.727	11.460.575	13.596.320	15.180.000	11,65%	1.583.680
Gran Córdoba	792.925	1.004.929	1.208.554	1.368.301	1.466.823	1.511.000	3,01%	44.177
Gran Rosario	806.942	956.761	1.118.905	1.161.188	1.236.089	1.311.000	6,06%	74.911
Gran Mendoza	477.810	612.777	778.113	848.660	1.086.126	1.090.000	0,36%	3.874
Gran San Miguel de Tucumán	366.392	498.579	622.324	738.479	794.237	910.000	14,58%	115.763
Gran La Plata	495.939	564.750	642.802	694.253	787.294	846.000	7,46%	58.706

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de INDEC

Ahora bien, esta concentración población y de recursos, llamada Macrocefalia, tiene sus consecuencias que describimos en un pequeño cuadro debajo. Esta “enfermedad” aparece en otras ciudades como Seúl y Ciudad de México, por ejemplo.



Muchas de estas consecuencias la sufrimos día a día, en Buenos Aires, y año tras año se agrava cada vez más. El porqué de estos síntomas es por los gobiernos nacionales hacen cada día más atractiva la ciudad capital con respecto al resto de las ciudades del país. En otras palabras, mejores subsidios para los servicios, por ejemplo, atraerá una mayor inmigración del interior a la ciudad capital. Lo mismo si se invierte en infraestructura ferroviaria/subterráneo en la ciudad y capital, y en el resto del país no; esto la hará más atractiva y el flujo migratorio no se detendrá. No es casualidad que en sólo 5 años la población se incrementó en 1.5 Millones, más de un 10%. Si seguimos por el mismo camino, terminaremos como Seúl con 25 Millones de habitantes, donde la calidad de vida cada vez es peor. Este crecimiento desproporcional, trae como otra consecuencia la pobreza. Que gobierno puede dar respuesta a todas las necesidades de 1.5 Millones de Habitantes que aparecen en sólo 5 años? Es imposible. Desde falta de viviendas, falta de agua-gas, etc. Estos problemas no se detendrán sino disminuimos el flujo migratorio hacia Buenos Aires.

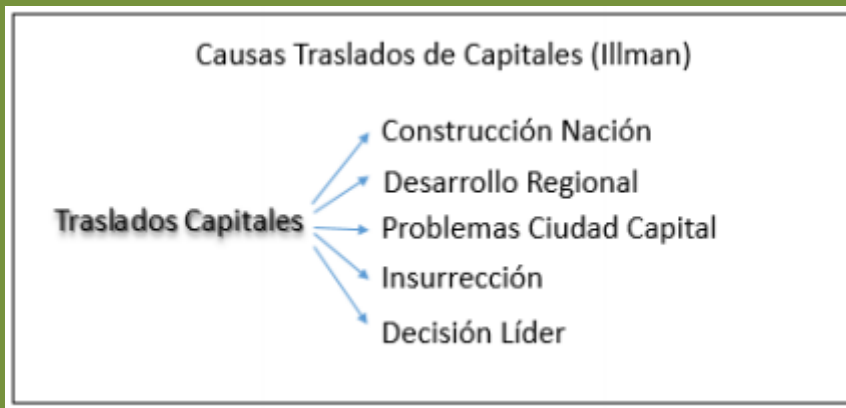
Sumada a esta visión política y económica, se encuentra la visión ambiental de ciudad no-sustentable, por la cantidad de recursos que consume, el enorme daño ambiental que daña, como así también la infinidad de recursos que se generan. Algo que se repite en las grandes urbes del mundo. La ciudad hoy en día, se encuentran diseñadas para los automóviles y no para el ciudadano, ni tampoco integrada con la naturaleza. De aquí el desafío de construir estas nuevas ciudades, que sean sustentables y amigables, tanto para el ciudadano que vive, como para el ambiente.

Propuesta:

Desde el punto de vista político y económico, existen varias estrategias para mitigar la aparición y el crecimiento de la macrocefalia. La primera opción es el desarrollo rural, para frenar el éxodo del campo a la ciudad, a través de instalaciones sociales y comunitarias, y la modernización de los caminos.

La segunda opción es promover algunas políticas públicas de regionalización con el acuerdo de las autoridades políticas locales, como por ejemplo el pago de complementos salariales por zona desfavorable o políticas de promoción industrial. Este caso puede observarse en el desarrollo de las industrias de San Luis y en el desarrollo la industria electrónica en Tierra del Fuego, ambos en Argentina. Y como tercera y última solución más extrema, es el traslado de la ciudad capital, que es la que detallaremos en esta propuesta, exARG0317, actual 1270-San Blas. Este nombre deriva de la bahía cercana donde se piensa localizar esta ciudad sustentable.

Existen varias causas para realizar un traslado de ciudades capitales; para el caso de Argentina, se llevaría a cabo para el desarrollo regional principalmente; la unificación nacional también es otro punto causal. En el caso Brasilia, la principal causa fue el desarrollo regional, ya que existía una concentración costera, y un interior brasilero totalmente deshabitado. Pero no fue la única causa, también la unión nacional y la posibilidad de crear empleo con el proyecto fueron tenidos en cuenta para la decisión. Acá también sumamos como causa, la creación de una de las primeras capitales sustentables del mundo, convirtiéndonos en protagonistas de la nueva era.



De las tres opciones que nombramos para mitigar la macrocefalia, en este documento solo detallaremos el traslado de la capital, como dijimos anteriormente. Para la regionalización propusimos el 1230 (HollywoodMadrin), 1240(Desarrollo Ferroviario y Turismo) y 1250(Office Patagon), pero pueden promoverse aún más, como por ejemplo el desarrollo de agricultura orgánica.

Haciendo una breve reseña al fallido traslado a Viedma, que esta descripto en la Tesis “El Traslado de Capitales y la Visión en la Gestión Política”, se describen principalmente problemas económicos de la época de Alfonsín y las diferencias con respecto a otros traslados como Sejong o Brasilia; donde en estos dos últimos se construyeron ciudades planificadas a partir de un concurso. Trasladar la capital a Brasil, indudablemente fue algo positivo, ya que Brasil es actualmente una economía que ocupa el sexto lugar a nivel mundial y tiene una capital moderna reconocida por la UNESCO .



Proponemos una ciudad diferente a todas las que se conocen en la actualidad; una ciudad con la más amplia variedad e integración. Donde predomine la sustentabilidad, la paz, la naturaleza y el saber. Donde el uso del auto se encuentre ampliamente limitado, y la arquitectura y el verde sorprenda a todo aquel visitante turístico. Cada uno podrá encontrar su lugar . Detallémosla a continuación :

- **Locación:** La locación propuesta será hacia el lado este de Carmen de Patagones, a orillas del mar. Hacia el lado oeste y/o sur de Viedma, lo descartamos, ya que es el comienzo de la Patagonia y no vale la pena invadir esos paisajes maravillosos llenos de reservas de aves y tranquilidad.
- **Zonas:** La diversidad de zonas será de la más variada, para que la variedad cultural se haga presente, estas zonas serán islas interconectadas por ferrocarriles inteligentes y otros móviles sustentables. Algunas que proponemos son las siguientes :

- **ZONA LIBERAL Y SUBZONAS**

- Gobernanza : Es la zona de las instituciones, del poder ejecutivo , ministerios e instituciones autárcticas afines al gobierno. Aquí también se establecen, la residencia de los gobernantes. Ubicada frente a la costa, elevada unos 20 metros con respecto al mar , para evitar crecidas y por temas de seguridad.
 - Diplomacia: Zona exclusivamente para embajadas con acceso restringido y seguridad especial.
 - Militar : Zona exclusiva militar con salida al mar , ubicada al norte de la ciudad, en la Bahía San Blas, con puerto y astillero propio.
 - Centrum : Centro bancario, oficinas comerciales y de servicios , shoppings.
 - Turist beach : zona turística, hoteles, entretenimiento, casino, puerto para cruceros, zona roja y nudista vip.
- **ZONA COMUNISTA Y SUBZONAS**
 - Cultura : .Zona de tetros , cines , estudios televisivos, bares, discos , clubes, variedades, bibliotecas.
 - Bahía de San Blas : Reserva , verdes, bosques y playas, clubes deportivos.
 - Industrial Patagones : Zona Industrial entre San Blas y Carmen de Patagones.
 - Office Green : Oficinas verdes con vista al mar.
 - **ZONA DECRECENTISTA Y SUBZONAS**
 - Libre : Zona residencial libre de ondas magnéticas. Región slow.
 - Marte : Pensadores , Filósofos , Investigadores
 - Zonas Sustentables : Zonas interrbarrios , sustentables . Agricultura sana, energías solares.
 - Campus Universitat : Zona de universidades. Residencias universitarias .
 - **ZONA DE REYES Y SUBZONAS**
 - Grandes Templos : Zona de grandes templos y museos.

Para más detalles sobre estas zonas, se pueden leer en el texto “2200” (Contactar a contacto@partidodelatierra para el envío).

CARACTERISTICAS

- Arquitectura : Dependiendo de cada zona y/o barrio, se usará una determinada arquitectura. La densidad poblacional deberá ser media/baja con gran cantidad de parques y verde, acompañado de la agricultura sustentable.



- Transporte : En la nueva ciudad, los barrios estarán conectados por el metro/tranvía y por las bicisendas. Otra opción serán los colectivos eléctricos. Los autos estarán restringidos en la mayoría de las zonas; para eso se ubicarán garajes gratuitos para locales en las terminales/estaciones del metro.
- Sustentable : Tanto la parte de energía como la parte de recursos básicos deberán producirse en la misma ciudad o regiones cercanas, evitando así contaminación ambiental, y el gasto de recursos innecesarios

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



UBICACIÓN GEOGRAFICA



OBJETIVOS

- Convertir a la Argentina en líder mundial de ciudades sustentables
- Descentralizar y federalizar la Argentina
- Generar una ciudad para todas las disciplinas y perfiles de ciudadanos
- Integrar la ciudad con la naturaleza
- Crear la primera ciudad sostenible del mundo de categoría capital
- Generar empleo
- Atraer inversiones verdes
- Generar conciencia mundial sobre la importancia de transformar las ciudades

CENTRO ANDROMEDA

INTRODUCCIÓN

La astronomía ha estado ligada al ser humano desde la antigüedad y todas las civilizaciones han tenido contacto con esta ciencia. Personajes como Aristóteles, Tales de Mileto, Anaxágoras, Aristarco de Samos, Hiparco de Nicea, Claudio Ptolomeo, Hipatia de Alejandría, Nicolás Copérnico, Tycho Brahe, Johannes Kepler, Galileo Galilei, Christiaan Huygens o Edmund Halley han sido algunos de sus cultivadores. La metodología científica de este campo empezó a desarrollarse a mediados del siglo XVII. Un factor clave fue la introducción del telescopio por Galileo Galilei, que permitió examinar el cielo de la noche más detalladamente. El tratamiento matemático de la Astronomía comenzó con el desarrollo de la mecánica celeste y con las leyes de gravitación por Isaac Newton, aunque ya había sido puesto en marcha por el trabajo anterior de astrónomos como Johannes Kepler. Hacia el siglo XIX, la Astronomía se había desarrollado como una ciencia formal, con la introducción de instrumentos tales como el espectroscopio y la fotografía, que permitieron la continua mejora de telescopios y la creación de observatorios profesionales.

La astronomía surge desde que la humanidad dejó de ser nómada y se empezó a convertir en sedentaria; luego de formar civilizaciones o comunidades empezó su interés por los astros. Desde tiempos inmemorables se ha visto interesado en los mismos, estos han enseñado ciclos constantes e inmutabilidad durante el corto periodo de la vida del ser humano lo que fue una herramienta útil para determinar los periodos de abundancia para la caza y la recolección o de aquellos como el invierno en que se requería de una preparación para sobrevivir a los cambios climáticos adversos. La práctica de estas observaciones es tan cierta y universal que se han encontrado a lo largo y ancho del planeta en todas aquellas partes en donde ha habitado el ser humano. Se deduce entonces que la astronomía es probablemente uno de los oficios más antiguos, manifestándose en todas las culturas humanas.

La astronomía observacional estuvo casi totalmente estancada en Europa durante la Edad Media, a excepción de algunas aportaciones como la de Alfonso X el Sabio con sus tablas alfonsíes, o los tratados de Alcabitus, pero floreció en el mundo con el Imperio persa y la cultura árabe. Al final del siglo X, un gran observatorio fue construido cerca de Teherán (Irán), por el astrónomo persa Al-Khujandi, quien observó una serie de pasos meridianos del Sol, lo que le permitió calcular la oblicuidad de la eclíptica. También en Persia, Omar Khayyam elaboró la reforma del calendario que es

más preciso que el calendario juliano acercándose al Calendario Gregoriano. A finales del siglo IX, el astrónomo persa Al-Farghani escribió ampliamente acerca del movimiento de los cuerpos celestes. Su trabajo fue traducido al latín en el siglo XII. Abraham Zacuto fue el responsable en el siglo XV de adaptar las teorías astronómicas conocidas hasta el momento para aplicarlas a la navegación de la marina portuguesa. Esta aplicación permitió a Portugal ser la puntera en el mundo de los descubrimientos de nuevas tierras fuera de Europa.

Se han aplicado diversos conocimientos de la física, las matemáticas y de la química a la astronomía. Estos avances han permitido observar las estrellas con muy diversos métodos. La información es recibida principalmente de la detección y el análisis de la radiación electromagnética (luz, infrarrojos, ondas de radio), pero también se puede obtener información de los rayos cósmicos, neutrinos y meteoros.

Estos datos ofrecen información muy importante sobre los astros, su composición química, temperatura, velocidad en el espacio, movimiento propio, distancia desde la Tierra y pueden plantear hipótesis sobre su formación, desarrollo estelar y fin.

La astrofísica es el desarrollo y estudio de la física aplicada a la astronomía. Estudia las estrellas, los planetas, las galaxias, los agujeros negros y demás objetos astronómicos como cuerpos de la física, incluyendo su composición, estructura y evolución. La astrofísica emplea la física para explicar las propiedades y fenómenos de los cuerpos estelares a través de sus leyes, fórmulas y magnitudes.

La astronáutica es la teoría y práctica de la navegación más allá de la atmósfera terrestre por parte de objetos artificiales, ya sean tripulados o no. Se fundamenta en el estudio de las trayectorias, navegación, exploración y supervivencia humana en el espacio exterior. Abarca el diseño y construcción de los vehículos espaciales y los lanzadores que habrán de ponerlos en órbita, o llevarlos hasta otros planetas, satélites naturales, asteroides, cometas u otros lugares del cosmos.

Se trata de una rama amplia y de gran complejidad, debido a las condiciones difíciles bajo las que deben funcionar los aparatos que se diseñen. En la astronáutica colaboran diversas especialidades científicas y tecnológicas, como la astronomía, matemáticas, física, cohería, robótica, electrónica, computación, bioingeniería, medicina o ciencia de materiales. La astronáutica, en combinación con la astronomía y la astrofísica, ha originado e impulsado nuevas disciplinas científicas como la astrodinámica, la astrogeofísica o la astroquímica.

Un salto significativo en el desarrollo de la Astronáutica fue la fabricación y utilización para fines militares, por obra de los nazis, de los cohetes V2, que serían el modelo tecnológico que usarían los rusos y los norteamericanos para sus propios ingenios espaciales en la década siguiente, después de la Segunda Guerra Mundial.

Durante la década de 1950, Estados Unidos y la Unión Soviética compitieron por poner en órbita el primer satélite artificial. El 4 de octubre de 1957, los soviéticos lanzaron el Sputnik 1, hito que marca el comienzo de la astronáutica práctica. La carrera espacial desencadenada entre las dos superpotencias propugnó otros hitos relevantes como la llegada del ser humano al espacio, lograda por el cosmonauta soviético Yuri Gagarin en 1961, o la llegada del ser humano a la Luna, conseguida por los astronautas estadounidenses de la misión Apolo 11 Neil Armstrong y Buzz Aldrin, en 1969.

PROPUESTA

De acuerdo con lo descrito en la introducción, donde tocamos varios conceptos como Astronomía, Astrofísica y Astronáutica, llevamos esta propuesta, con el fin de colaborar en estos aspectos desde un Centro que llamaremos Andrómeda, que se ubicará en la Patagonia Argentina.

El objetivo de este centro, será la investigación y desarrollo de esas áreas, para futuras misiones de investigación tanto de Astronomía, como de Astronáutica. Hoy la tecnología espacial, necesita nuevos descubrimientos para la exploración y colonización del espacio exterior; y este centro trabajará en esa línea.

La colonización en Marte y exploración de nuevos planetas habitables, serán las misiones principales, que requerirán, el descubrimiento de otras tecnologías espaciales que acorten las distancias, con los astros más lejanos. La economía y la exploración interplanetaria está en un futuro lejano, y este puede ser el comienzo para su desarrollo.

El desarrollo de naves espaciales y nuevas formas de propulsión, será el enfoque de este centro autosustentable, como así también simulaciones de vida en otros planetas como Marte. También el desarrollo de tecnología y métodos, que permitan el cambio de condiciones adversas de otros planetas, como así también el desarrollo de vehículos y robots de exploración, resistentes a todo tipo de climas extremos. Las alianzas entre otros centros similares del planeta serán fundamentales para el desarrollo en conjunto de misiones.

También el centro desarrollará armamento militar para uso exclusivo de exploración espacial.

OBJETIVOS

- Desarrollo e investigación de nuevas tecnologías de propulsión y de navegación espacial
- Colonización de otros planetas
- Exploración e investigación espacial
- Fabricación y desarrollo de naves espaciales y satélites
- Desarrollo y Fabricación Militar para uso espacial