



Plan Urbano Ambiental

DOCUMENTO FINAL

GCBA Gobierno de la Ciudad
de Buenos Aires

SPU Secretaría de
Planeamiento Urbano

CoPUA Consejo del Plan
Urbano Ambiental



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE
BUENOS AIRES

Plan Urbano Ambiental



DOCUMENTO FINAL

Integrantes del Consejo del Plan Urbano Ambiental

PRESIDENTE	Dr. Aníbal Ibarra
COORDINADOR	Arq. Enrique García Espil
SUBSECRETARIOS	<i>Desarrollo Urbano</i> , Arq. Martín Marcos
	<i>Obras y Mantenimiento</i> , Ing. Gabriel Ciribeni
	<i>Transporte y Tránsito</i> , Ing. Horacio Blot
	<i>Industria, Tecnología y Comercio Exterior</i> , Dr. Héctor Alonso
	<i>Gestión y Administración Financiera</i> , Lic. Marta Albamonte
	<i>Desarrollo Regional</i> , Dr. Alejandro Rofman
	<i>Medio Ambiente</i> , Arq. Eduardo Ricciuti
	<i>Descentralización</i> , Dr. Daniel R. Siciliano
REPRESENTANTES EJECUTIVO	Arq. Heriberto Allende
	Arq. Enrique Fernández Meijide
	Arq. Jorge Iribarne
	Arq. DPU David Kullock
	Arq. Mario Linder
	Dr. Raúl Navas
	Ing. Olga Vicente
REPRESENTANTES LEGISLATURA	Arq. Héctor Aizpurú
	Arq. José Ignacio Barassi
	Arq. Nora Bricchetto
	Arq. Luis Cabillón
	Arq. DPU Margarita Charriere
	Arq. Rubén Gazzoli
	Arq. Jorge Lembo
	Arq. DPU Manuel Ludueña
ASESOR TECNICO	Arq. Osvaldo Ramacciotti
ASESOR LEGISLATURA	Arq. DPU Eduardo Alexandre
ASESORES EXTERNOS	Dr. Jordi Borja Arq. Hugo Gilmet Arq. Nelson Inda
	Arq. Dominique Petermüller
ASESORES	Ing. Juan Basadonna Arq. Horacio Caride Arq. María José Leveratto
	Lic. Gustavo Mosto Arq. Alicia Novick Arq. Cristina Pesich
SECRETARIO DE ACTAS	Arq. DPU Rodolfo Macera

EQUIPO DE TRABAJO de la OFICINA DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

COORDINACION	Arq. María Antonia Kau
PARTICIPACION	Arq. Gabriela Cragnolino
	Arq. Martín Menini
	Arq. Martín Scoppa
	Alejandra Arreseigor
	Marisa Bordone
	Alejandro Costa
	Ana Laino
	Guillermo Meyer
	Irene Nardelli
	Mirta Zurzolo
	DG (UBA) Alejandro Ambrosone

ÍNDICE

Introducción

I Antecedentes urbanísticos

- 1 Las huellas de la estructura urbana
- 2 La configuración del territorio
- 3 La expansión metropolitana como problema
- 4 Del urbanismo a la planificación
- 5 La crítica a la planificación y la emergencia de nuevos paradigmas
- 6 La experiencia de la planificación local
- 7 Dilemas históricos y nuevos escenarios
- 8 Los nuevos desafíos para Buenos Aires

II Diagnóstico

- 1 Los roles de la Ciudad de Buenos Aires
- 2 Ambiente urbano
- 3 Población, territorio y empleo
- 4 Hábitat y vivienda
- 5 Transporte y circulación
- 6 Los espacios públicos y las costas
- 7 Área Central y subcentros
- 8 El Área Sur
- 9 Marco institucional e instrumentos
- 10 Configuración territorial actual

III Modelo Territorial

- 1 El contexto metropolitano
- 2 Esquema síntesis de las estrategias territoriales
- 3 Configuración territorial propuesta
- 4 Rasgos estructurales
 - 4.1 Sistema de centralidades
 - 4.2 Sistema de transporte
 - 4.3 Configuración residencial
 - 4.4 Sistema de espacios públicos y bordes
 - 4.5 Configuración productiva
- 5 Acciones estratégicas

IV Implementación del Plan Urbano Ambiental

IV-a Instrumentos Normativos y de Gestión

- 1 Instrumentos de planificación
- 2 Instrumentos de promoción
- 3 Instrumentos de gerenciamiento
- 4 Instrumentos normativos
- 5 Estructura institucional
- 6 Sistema de participación
- 7 Sistema de monitoreo

IV-b Programas de Actuación

- 1 Programas de Integración Metropolitana
- 2 Programas de organización urbana
- 3 Programas de ordenamiento de áreas
- 4 Programas de revalorización de sectores

Anexos

- 1 Memoria de Actividades y Documentos Elaborados
- 2 Programas de Actuación
- 3 Programa de Actuación desarrollado
(*Corredor Verde del Oeste / Soterramiento del FFCC Sarmiento*)
- 4 El Proceso Participativo del Plan

PRESENTACIÓN

Con gran satisfacción presentamos a la Legislatura, el Plan Urbano Ambiental para la Ciudad de Buenos Aires. Después de varias décadas de desarrollo urbano imprevisible, Buenos Aires contará con un instrumento orientador, con un marco estratégico para el ordenamiento territorial.

Su elaboración ha sido producto de un trabajo colectivo, interdisciplinario y multipartidario, ha existido una gran amplitud de criterios en el debate y en la formulación del Plan, esto garantizará la vigencia de sus contenidos gracias al consenso de los distintos sectores del arco político, siendo un instrumento compartido y desarrollado colectivamente.

Sus grandes líneas estratégicas no están pensadas para una sola administración, sino para tener un marco sólido que permita desarrollar acciones que queden garantizadas más allá de cual sea la fuerza que esté al frente del gobierno. Serán políticas de estado, cuya continuidad queda asegurada.

Vivimos en una gran ciudad que está territorialmente integrada con la Región Metropolitana cuya competitividad en el mundo de hoy depende de que entendamos la importancia del conjunto. Para su integración éste plan nos propone el marco para trabajar.

Su contenido es amplio y ambicioso, pero también pragmático y posible de ser realizado. Es una estrategia asumida por la Ciudad para ser llevada a la práctica, un proyecto colectivo y comunitario para la organización racional de las oportunidades de la Ciudad de Buenos Aires.

La importancia estratégica de este Plan Urbano Ambiental se sitúa más allá de la coyuntura y será, a partir de ahora, una política de estado para la Ciudad de Buenos Aires.



Dr. Aníbal Ibarra

Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Presidente del Consejo del Plan Urbano Ambiental

INTRODUCCIÓN |

El presente documento es el Informe Final del proceso de formulación del Plan Urbano Ambiental (PUA) y tiene como objetivo dar cumplimiento al mandato constitucional, poniendo a consideración de la Legislatura la propuesta elaborada para la gestión urbano ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

A más de un siglo de su capitalización (1880) y de la delimitación de sus fronteras jurídico administrativas (1887), Buenos Aires adquirió en 1996 el estatuto de Ciudad Autónoma y su Jefe de Gobierno fue elegido por la ciudadanía.

En el mismo año, la Legislatura de la Ciudad aprobó una nueva Constitución, que estableció en su artículo 29 la necesidad de elaborar un Plan Urbano Ambiental con carácter de ley marco de las obras públicas y de la normativa urbanística. O sea, un instrumento capaz de dar un marco de coherencia a las acciones, vinculando la voluntad de los ciudadanos y sus organizaciones con las instituciones gubernamentales a los efectos de lograr un proyecto de ciudad compartido y posible de implementar.

A su vez, la ley 71, aprobada por la Legislatura en 1998, definió los alcances del PUA, el organismo encargado de su formulación y actualización, así como los principales objetivos a alcanzar.

La demanda de una nueva modalidad para la formulación de políticas públicas, se apoya en las circunstancias que atraviesa la ciudad, que obligan a encarar la identificación de los problemas y la propuesta de soluciones con criterios operativos.

Buenos Aires es una ciudad de 3.000.000 de habitantes, centro de un Área Metropolitana que llega a los 12 millones y cubre un territorio de 4.000 has. Es la principal sede de decisiones e interacciones empresarias y el segundo distrito industrial del país.

Su contexto de planificación está atravesado por profundas transformaciones, propias de las ciudades metropolitanas, que se manifiestan en su espacio social y urbano. La privatización de los servicios públicos, el impacto de las telecomunicaciones y la informática, la reconversión económica, la progresiva segregación social y los nuevos patrones de suburbanización, son algunos de los nuevos factores que se articulan en un contexto de alta competitividad entre países, regiones y territorios, e inciden en la necesidad de recomponer el rol de Buenos Aires como ciudad capital en un marco de economías abiertas.

Estos cambios estructurales anuncian una profundización de los conflictos. La complejidad de los problemas urbanos y la celeridad de los procesos deben traducirse imperativamente en la formulación de acciones consensuadas, eficaces y eficientes que permitan un desarrollo sustentable que asegure la calidad de vida de la población y se materialice a partir de una gestión pública fuerte, integral e innovadora de la Ciudad Autónoma.

A los efectos de apuntar a esas estrategias, los cambios de paradigmas urbanísticos proponen nuevas modalidades de diagnóstico y actuación, sobre las cuales existe a nivel internacional una vasta experiencia acumulada que ha sido utilizada como referencia.

El documento que se presenta resume los estudios diagnósticos, el modelo territorial, y las políticas de actuación propuestas a través de Programas y de Instrumentos de Planificación, Gestión y Seguimiento. En Anexos complementarios se incluye la Memoria del PUA -donde se precisa la totalidad de actividades y acciones desarrolladas-, la reseña de las Actividades de Participación efectuadas, una presentación detallada de los Programas de Actuación propuestos y el desarrollo de uno de ellos.

La publicación de estos resultados debe ser concebida como una instancia nodal dentro de un proceso de planeamiento permanente a cargo de la sociedad en su conjunto.

Esos estudios y acciones fueron coordinados y elaborados por el Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA), con el aporte de equipos de consultores, del Consejo Asesor Permanente Honorario y de las organizaciones vecinales, no gubernamentales, profesionales y de la ciudadanía en general que, a través de diversas modalidades de participación, estuvieron presentes en todas las etapas del proceso.

EL CONCEPTO DE PLAN URBANO AMBIENTAL

La Constitución de la ciudad definió al Plan como urbano ambiental.

Lo ambiental es considerado como dimensión que atraviesa y da sentido a la totalidad del proceso de planeamiento, desde el diagnóstico hasta la implementación de las propuestas.

Lo urbano se refiere al territorio de Buenos Aires, al escenario que se estudia y sobre el que se actúa. En ese ámbito lo ambiental se plantea como dimensión valorativa que cualifica y jerarquiza las propuestas formuladas.

La ley 71, define la noción de desarrollo sostenible como: "un proceso participativo, que integra la transformación urbanística, el crecimiento económico, la equidad social, la preservación de la diversidad cultural y el uso racional de los recursos ambientales, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población y minimizar la degradación o destrucción de su propia base ecológica de producción y habitabilidad, sin poner en riesgo la satisfacción de las necesidades de las futuras generaciones".

Desde esa concepción, se alude a un proceso integral de desarrollo que contempla el aumento de la calidad de vida de la población, de la riqueza material y cultural y de su distribución equitativa y equilibrada, creando escenarios de consenso, a los efectos de contribuir a la constitución de un proyecto de ciudad compartido y de largo plazo.

La planificación, tal como la plantea el PUA es un proceso que permite articular las iniciativas de los actores públicos y privados para potenciar el desarrollo de la ciudad. Crea un ámbito de reflexión acerca del futuro que permite una propuesta colectiva. Para ello, uno de los principales desafíos es lograr la legitimidad social, política y técnica del Plan. Aunque esa legitimidad fue establecida por la Constitución y la Ley 71, debe ser revalidada permanentemente.

El Plan se plantea a sí mismo como instrumento técnico político de gobierno. Es un marco de referencia tanto para la administración pública como para la sociedad civil, a los efectos de intervenir en los procesos de constitución de la ciudad.

Su elaboración y puesta en marcha es uno de los principales desafíos que encara la administración de la ciudad a los efectos de ordenar y mejorar la calidad de vida de la población asegurando un entorno espacial y socialmente equitativo. En este sentido se plantea asegurar su operatividad sobre dinámicas políticas, económicas y sociales, redefiniendo permanentemente los temas problemáticos.

En efecto, la resolución de los problemas de la ciudad requiere de una definición de recursos e instrumentos de gestión que otorgue las condiciones de posibilidad para las actuaciones. Los instrumentos se refieren a programas, proyectos y acciones -intervenciones globales o sectoriales capaces de incidir en las transformaciones estructurales-; a las normativas de control -destinadas a la regulación indirecta de los actores públicos y privados-; así como a los mecanismos de gestión -administrativos, institucionales, de participación y de puesta en marcha de programas y proyectos-.

La esfera de acción específica del PUA es Buenos Aires. El mandato constitucional obliga a identificar e implementar estrategias de ordenamiento dentro de la Ciudad Autónoma. Sin embargo, su condición de fragmento metropolitano obliga a que, superando esta restricción, su horizonte trascienda los límites jurídico administrativos. Por ello, la consideración de una Agenda Metropolitana ocupa un lugar prioritario en el PUA.

Buenos Aires es capital nacional, centro de una amplia región metropolitana y nodo de una red global de ciudades. En la consolidación de ese triple rol están las bases de la resolución de su dilema prioritario: el desarrollo de un espacio socialmente equitativo conjuntamente con su transformación en una estructura urbana eficiente, capaz de atraer inversiones creadoras de empleo.

La Constitución Nacional aprobada en 1994 incorpora en los términos de su artículo 124 la posibilidad de conformar espacios regionales. En base a ello, el Área Metropolitana deberá construir su propio camino de conformación.

EL PROCESO DE PLANEAMIENTO

A lo largo del proceso de planeamiento llevado a cabo hasta el momento, pueden diferenciarse cuatro etapas:

a. Prediagnóstico. Objetivos y criterios orientadores (1997-1998)

A los efectos de avanzar en el diseño del PUA, en 1996 el Poder Ejecutivo, a través de la entonces Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente (actual Secretaría de Planeamiento Urbano), instrumentó una serie de estudios de base.

El primer documento de prediagnóstico: Buenos Aires: prediagnóstico territorial y propuesta de estrategias, de diciembre de 1997, sirvió de base para el proyecto de ley que creó el Consejo del Plan Urbano Ambiental y estableció los objetivos y criterios orientadores de la Ley, así como importantes avances conceptuales.

El prediagnóstico fue un primer acercamiento a la realidad. Desde una perspectiva problemática, presentó una primera serie de hipótesis en torno de las principales potencialidades y conflictos de la ciudad identificando sus causas, las situaciones a contemplar en la gestión de la ciudad en un contexto de cambio, así como una primera serie de objetivos de intervención.

En base a esos primeros resultados y a un proceso de reelaboración en Talleres Públicos, el 3 de septiembre de 1998, la Legislatura de la Ciudad Autónoma aprobó el marco de actuación y de funcionamiento del Consejo del Plan Urbano Ambiental, sus objetivos centrales y criterios orientadores.

b. El Diagnóstico (1998-1999)

Sobre los resultados de la primera etapa y en el contexto de los requerimientos del art. 13 de la Ley 71, se llevaron a cabo los estudios diagnósticos. Una primera versión se editó en octubre de 1998: *Elementos de diagnóstico. Documento de trabajo.*

Durante el año 1999, un amplio equipo de consultores contratados elaboró estudios específicos al tiempo que se desarrollaron reuniones con el objetivo de profundizar el debate público. *Diagnóstico y Objetivos*, editado en agosto de 1999, da cuenta de los mismos.

El diagnóstico pormenorizado de todos los aspectos de la ciudad susceptibles de intervención concluyó en la formulación de lineamientos propositivos. Es decir, la "salida del diagnóstico" se planteó en términos de orientaciones posibles, pues la dimensión territorial de los objetivos conlleva necesariamente, en forma asociada, la visualización de propuestas de solución.

c. El Modelo Territorial y las Políticas Generales de Actuación. (2000)

El Modelo Territorial, entendido como un elemento dentro del sistema del Plan, consiste en espacializar, es decir proyectar sobre el territorio los lineamientos propositivos de la Buenos Aires del futuro, partiendo de la realidad actual detectada en el diagnóstico, desde el horizonte de los objetivos y criterios orientadores iniciales.

La elaboración de las dimensiones del Modelo no se limitó a los aspectos estrictamente territoriales de la propuesta del CoPUA sino que incorporó las dimensiones de la ciudad que potencialmente orientan su devenir. Los resultados del Modelo Territorial se articularon con la formulación de políticas de actuación e instrumentos de gestión, modalidades operativas para la transformación territorial.

En *Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación*, editado en abril de 2000, se presentan los resultados preliminares de esta elaboración que son profundizados en este Informe Final. Con dicha finalidad, los Programas de Actuación y los Instrumentos de Planificación, Gestión y Seguimiento son el objeto de los Capítulos 4 y 5 del presente documento.

En la etapa que se abrirá con posterioridad a la aprobación legislativa del Plan, será necesario profundizar las propuestas ya efectuadas, a través de modalidades de planeamiento participativo y permanente, que deberán estructurarse sobre cinco aspectos:

- Conducción de las intervenciones públicas y coordinación con la actividad del sector privado.
- Recepción de iniciativas e información que lleguen desde la población y organización de un ámbito de permanente elaboración de propuestas.
- Evaluación de la relación objetivos-resultados.
- Revisión de los objetivos propuestos.
- Formulación de nuevos objetivos.

El Plan Urbano Ambiental apunta, a avanzar hacia mayores niveles de integración, ampliando al mismo tiempo sus definiciones sobre la ciudad deseada.

LOS OBJETIVOS

La Ley 71 plantea en su artículo 12 que "El objetivo central del Plan Urbano Ambiental será el de servir de instrumento técnico-político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de Buenos Aires en diferentes horizontes temporales y en orden a:

- a) Mejorar la calidad de vida de la población.
- b) Promover un desarrollo más equitativo de la ciudad.
- c) Generar oportunidades de consenso y compromiso institucionalizando mecanismos de concertación de políticas urbanas con todos los sectores de la ciudad.

- d) Promover y hacer más eficientes, en términos sociales, ambientales y urbanísticos y económicos, las inversiones, tanto del estado como del sector privado.
- e) Instrumentar una eficiente coordinación entre las áreas gubernamentales de la ciudad y el resto de las jurisdicciones de la región metropolitana, tendiente a una gestión de carácter integral.
- f) Tender a que todos los habitantes de la ciudad tengan acceso a disponer de aire, agua, alimentos, química y bacteriológicamente seguros, a circular y habitar en áreas libres de residuos, de contaminación visual, sonora y ambientalmente sana, y al uso y goce de espacios verdes y abiertos.
- g) Preservar el patrimonio cultural, arquitectónico y ambiental."

Estos objetivos se vinculan a "criterios orientadores" -objetivos específicos de carácter territorial- que apuntan a la generación de proyectos y formulación de instrumentos que definan la forma y la estructura del Buenos Aires del futuro. Dichos criterios son:

- Transformar una estructura centralizada en una policéntrica....
- Reconvertir la relación entre la ciudad y sus costas....
- Reestructurar y renovar el sector Sur....
- Promover una estrategia de espacios públicos....
- Establecer un sistema intermodal de transporte
- Generar las condiciones para modernizar y diversificar el tejido económico....
- Mejorar las condiciones del hábitat....
- Mejorar la calidad ambiental....
- Crear nuevos instrumentos de gestión....
- Desarrollar la infraestructura de servicios....
- Eliminar las fracturas de la ciudad....

ORGANIZACION DEL COPUA

El Consejo del Plan, organismo encargado de su elaboración, tiene una composición multipartidaria - en representación del Poder Legislativo- y una conformación que conjuga a todos los espacios gubernamentales del Poder Ejecutivo con competencias en temas urbano-ambientales, a los efectos de asegurar un enfoque multisectorial de dichos temas.

Por su parte, el Consejo Asesor Permanente Honorario representa la voz de las asociaciones no gubernamentales.

En su conjunto, esta composición institucional concurre a la construcción de la legitimidad política, social y técnica del Plan Urbano Ambiental



1 ANTECEDENTES URBANÍSTICOS

La ciudad de Buenos Aires, con 3.000.000 de habitantes es centro de un Area Metropolitana con cerca de 12 millones y cubre un territorio de 4.000 has. Se caracteriza por su rol de capital y puerto, sitio de concentración del poder político y económico. Continúa siendo sede de los tres poderes nacionales así como de las principales instituciones y empresas internacionales y nacionales, forma parte con México, San Pablo y Río de Janeiro del grupo de 15 áreas urbanas denominadas "megaciudades". Su población posee los mayores niveles relativos de ingresos, educación, salud, aún en el ámbito de una segregación social progresiva. Las transformaciones recientes -nuevo status jurídico administrativo de la ciudad, deslocalización de actividades económicas, nuevas ofertas residenciales, privatización de los servicios públicos- se plantean como nuevos dilemas para Buenos Aires y se complejizan en su superposición con conflictos heredados de períodos anteriores.

A los efectos de dar cuenta del contexto de planificación de la ciudad y de caracterizar los temas problema dominantes, es necesario examinar, desde una dimensión histórica:

- la dinámica de configuración del espacio urbano
- las experiencias de la planificación anteriores
- las dimensiones y alcances de los nuevos escenarios

La dinámica del espacio urbano permite compender sus lógicas de estructuración. Habitualmente, se afirma que el crecimiento de Buenos Aires estuvo determinado por el mercado y que el Estado sólo acompañó esa dinámica. Contrariamente durante el momento de su gran crecimiento (desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX) las administraciones comunal y nacional tuvieron un rol destacado en la constitución de la ciudad. Merced a las operatorias de intervención y control -que acompañaron pero sobre todo condujeron las lógicas del mercado inmobiliario y de la ocupación social del territorio- la ciudad conserva aún hoy una sólida estructuración y un aceptable aunque poco equilibrado equipamiento. Fue en ese período cuando se fijaron los rasgos distintivos de su configuración actual así como los principales conflictos, que quedaron sin resolver. Con posterioridad a los años sesenta, un crecimiento metropolitano que no logró ser integrado a nivel de la gestión con la ciudad-Capital, un progresivo empobrecimiento y una menor intervención pública, signada además por la fragilidad institucional y la alternancia de gobiernos civiles y militares, se tradujo en una segregación socio espacial progresiva.

La revisión de los planes permite identificar las "asignaturas pendientes" de la ciudad así como los rasgos de la cultura urbanística local sobre la cual se opera.

Se plantea que los planes urbanísticos elaborados para Buenos Aires no tuvieron consecuencias en el espacio construido, que soslayaron la complejidad de los múltiples problemas urbanos desde el voluntarismo y las ideas tecnocráticas que presidieron su elaboración. Sin embargo:

- los planes manifiestan las formas de pensar la ciudad que presidieron las modalidades de actuación en cada escenario histórico; suelen inspirarse en localizaciones y proyectos anteriores que en su reiteración revelan problemas constitutivos de la ciudad.
- la revisión crítica de las experiencias anteriores es un insumo esencial, pues revela - la dinámica histórica entre actores e instituciones, modalidades de planificación y control, relaciones entre técnica y política- que signan el contexto de la planificación local.

1. Las huellas de la estructura urbana. Desde los orígenes al siglo XIX

Al igual que la red de ciudades hispanoamericanas, Buenos Aires nació como "ciudad planificada", producto de un código urbanístico reglamentario, que tuvo el rol de controlar las actividades religiosas, cívicas y productivas en los nuevos territorios. Su "centralidad", su rol portuario y de "ciudad capital" fueron las claves políticas y económicas de su crecimiento futuro, ya impresas dentro de las políticas de dominación colonial desde fines del siglo XVIII. En ese momento, la "capital virreinal" tuvo su primer crecimiento poblacional (Según las estimaciones: en 1639: 1000 hab.; 1738: 4.450 hab., 1770: 22.000 hab.; 1778: 32.100 hab.; 1810: 42.500 hab.)

En un contexto de inversión y aumento demográfico restringido, con posterioridad a la emancipación (1810) y durante las primeras décadas del siglo XIX, dentro de las ideas políticas "modernizadoras", se instalaban los primeros departamentos técnicos. Allí se formularon los primeros proyectos de "ciudad capital", infraestructura y puertos, se desplazaron las actividades contaminantes extramuros (mataderos, hospitales). Este ideario higiénico e ingenieril, se manifestó también en la reconducción de la cuadrícula de fundación y en las normativas de control edilicio que obligaban a respetarla.

Los "planes de este período" fueron planos de regularización y las ideas que los sustentaban un pensamiento técnico iluminista según la cual "regularizar el territorio" lograría "regularizar la sociedad".

Durante las primeras décadas del siglo XIX se fueron dibujando los principales rasgos de la estructura urbana -tejido, centralidad y radialidad- que se consolidan a fines del siglo XIX:

- Materialmente, la trama (y el tejido urbano que se deriva de ella) permitió la estructuración y homogeneización del territorio de Buenos Aires sobre una topografía sin obstáculos.
- Una centralidad regional tributaria del puerto y una de carácter urbano -organizada en torno de la plaza-
- Tres caminos de expansión, base de su "estructura radial" y traza desde 1858 de las líneas ferroviarias:
 - al norte (Av. Santa Fe) hacia el río Las Conchas, Santa Fe, Asunción del Paraguay y Lima: luego el ramal norte (con cabecera en la Estación Central frente a la Plaza de Mayo, después en Retiro)
 - al oeste (Av. Rivadavia) el camino real en dirección a Luján y Chile, luego ramal oeste (con cabecera primera en Plaza Lavalle y después en la Plaza Once de Septiembre)
 - al sur (Av. Montes de Oca) hacia el Puerto de Ensenada, luego ramal sur (con cabecera en la Plaza Constitución).
- A esas líneas principales se suman hacia el fin del siglo XIX la noroeste (Av San Martín), la sudoeste (Av. Juan Bautista Alberdi).
- El Cementerio extramuros de Recoleta y la localización del caserón de Rosas, en los actuales parques de Palermo, signan la futura expansión del norte.
- Hacia el sur, los puentes (Uriburu y Pueyrredón) atravesaban el Riachuelo, donde se desarrolló del sector industrial de Barracas (al norte y al sur) y la Boca portuaria.
- Los pueblos de Flores y Belgrano -con vocación residencial- y las estaciones de ferrocarril fueron los núcleos de los futuros barrios que la expansión irá integrando.

2. La configuración del territorio. Del 80 al Centenario.

El inicio del proceso de consolidación del Estado Nacional (1853), la Capitalización de la ciudad (1880) y el establecimiento de sus nuevos límites jurídico administrativos (1887) inauguran la etapa de las grandes transformaciones de fin del siglo, cuando la ciudad no solo fue el escenario sino el objeto mismo de la modernización de un país agroexportador. El monto creciente de las exportaciones, la política inmigratoria, la afluencia de capitales extranjeros que contribuyen a financiar la construcción del puerto y el tendido de redes de infraestructura (agua, desagüe, electricidad) y transporte consolidan el rol de Buenos Aires como centro nacional e internacional de una ciudad que pasa de 187.126 hab. en 1869 a 1.576.814 hab. en 1914.

Durante ese período, el Estado fue creando las condiciones para el funcionamiento de un mercado inmobiliario diferenciado que a su vez controla desde los organismos técnicos nacionales y municipales que se van instalando. Desde allí se diseñan y construyen los edificios del Estado Nacional, los equipamientos de salud y educación que conjuntamente con la apertura de calles, plazas y parques cualifican el espacio urbano. Por el otro, se ponen en marcha instrumentos como los Reglamentos de Edificación (el primero se aprueba en 1887), los catastros para el control impositivo (1892), el plano de delineación de 1904. Este último cubre la totalidad del territorio con una cuadrícula, que a la vez que libra tierras al mercado controla las operaciones de loteos y la construcción de un amplio parque habitacional -que crece a instancias de la demanda y de la rentabilidad de las operaciones inmobiliarias-.

En ese proceso, las infraestructuras - los tranvías, hipomóviles (1876), eléctricos (1896), subterráneo (1913) y las redes sanitarias- completan pero también organizan la acción privada facilitando la expansión. El centro se densifica y amplía en tanto los "conventillos" y los "barrios suburbanos" -incluidos dentro de las fronteras de la Capital- se plantean como nuevos problemas. La administración municipal superpone sus acciones con las intervenciones del Estado Nacional, en un conflicto constitutivo que atraviesa la historia de la ciudad desde su rol de "Capital Federal", cuyo Intendente es un delegado del Poder Ejecutivo Nacional.

Los dilemas de la ciudad del inicio del siglo XX, apuntan a conciliar el "embellecimiento del centro" con el equipamiento suburbano, el rol del "capital privado" y la "acción pública".

Esos problemas se condensan en los planes de salubridad, las normativas y en el "Nuevo Plano (1909) del Centenario" que plantean la necesidad de acción estatal en:

- el trazado de redes de infraestructuras viales y de servicios para toda la ciudad.
- el control de la acción de los loteadores y de la construcción privada mediante reglamentos
- los proyectos de vivienda obrera ejemplar para incentivar al capital privado (con pocas materializaciones).

La estructuración urbana, se plantea desde una serie de proyectos para el espacio público, relictos de la ciudad futura impresos en la ciudad del Centenario inspirados en la trilogía "higiene, circulación y estética":

- abrir el casco histórico mediante grandes avenidas -sobre el modelo de Av. de Mayo iniciada en 1886-, diagonales (irradiantes desde la Plaza de Mayo), y transversales (la actual Av. 9 de julio cuya espasmódica apertura se inicia en la década del treinta). Estas operaciones "modernizan" el Centro urbano y evitan los procesos de temprana tugurización que afectan a otras ciudades latinoamericanas.
- "abrir la ciudad al río" mediante dos Costaneras, que completan el frente de la ciudad a los lados de controvertido proyecto del Puerto Madero. Formaban parte de un ambicioso proyecto de ronda con la avenida periférica (la actual Avenida General Paz, concluida a fines de la década del treinta).

La del Norte fue imaginada como vía de prestigio y negocio potencial en tierras ganadas al río. La propuesta fue presentada inicialmente por financistas privados hacia el fin del siglo XIX (el proyecto definitivo es de los veinte y se construye en los años treinta).

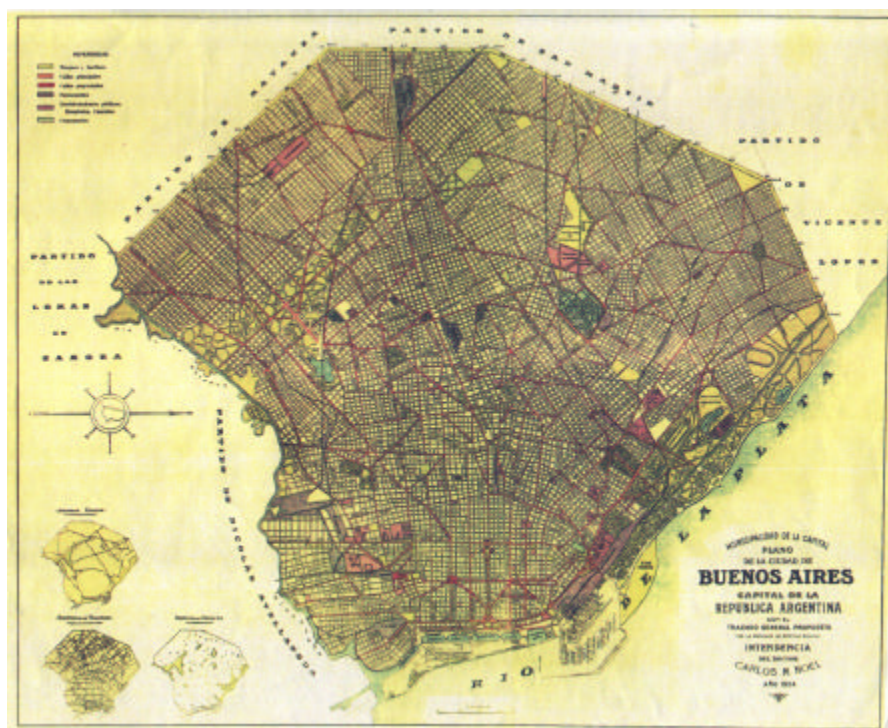
El proyecto de Costanera sur -en el triángulo de relleno adyacente al puerto- inicia la obra en 1916 como "espacio público y balneario", reemplazando una operación especulativa de tierras que se desactiva tras la crisis de 1890.

- construir plazas y parques "salpicados" (sic), que estructuran una incipiente red de espacios públicos que se consolida en los años veinte y treinta.

3. La expansión metropolitana como problema. (1925-1947)

Entre el Centenario y 1930 (en 1930 la ciudad tiene 2.287.000 habitantes) Buenos Aires prácticamente duplicó su población. En 1912, la Ley Sáenz Peña de sufragio universal amplió la participación incorporando a los partidos políticos que se formaron tras la crisis del '90. Los "nuevos barrios" que se formaban hacia la inflexión de siglos eran ya una realidad construida. En 1919 se abrió en la Municipalidad un registro oficial para las sociedades de fomento, donde los vecinos reclaman mejoras. Junto con ellos, en la escena pública entraron en juego múltiples organismos y asociaciones civiles que presionaban sobre las autoridades para la construcción de vivienda obrera y saneamiento barrial en el contexto de carestía y congelamiento de alquileres de la primera posguerra.

En la reactivación económica que signó la presidencia de Marcelo T. de Alvear (1922-1928), en 1923 el Intendente Carlos Noel convoca la Comisión de Estética Edilicia- a los efectos de elaborar el **Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal**, primer documento que se ajusta a las ideas del urbanismo moderno en Buenos Aires, publicado en 1925. Sin llegar a cerrar un verdadero expediente urbano, formula un diagnóstico de varias dimensiones: un estudio evolutivo para descubrir las "leyes" del crecimiento, un análisis de datos demográficos y de edificación, que justifican "científicamente" un zoning -que divide la ciudad en seis secciones diferenciadas- y se plasma en el Reglamento de Edificación de 1928. Las legislación urbanística de expropiaciones apuntan a constituir un municipio "regulador" pero también "interventor" y "previsor".



Globalmente, la propuesta del Plan de 1925 intenta recuperar la figura histórica de la ciudad conciliando "lo viejo y lo nuevo", y el Plan precisa las funciones estratégicas de Buenos Aires en estos términos: "ciudad comercial y portuaria", "ciudad universitaria, intelectual y artística", "ciudad, centro de atracción de Sur América" y "puerta de acceso al país -abierto al trabajo y al turismo".



Muchas de sus proyectos, inspiradas en los modelos del "arte cívico", serán materializadas y/o reelaboradas por los planes posteriores. Se planteaba la necesidad de:

- en la gestión: considerar conjuntamente la Ciudad y la región circundante así como la "descentralización administrativa".
- en cuanto al espacio público:
- constituir un sistema metropolitano de espacios verdes jerarquizado con parques plazas, patios de juegos- comunicados por avenidas paseos y boulevards- arbolados que organizan la extensión.
- recuperar la costa del río, desactivando el Puerto Madero y comunicándolo con el centro de la ciudad.
- organizar una red vial y de circulación articulada por centros cívicos y conjuntos monumentales en tanto núcleos para una descentralización.
- transformar la red ferroviaria, sobre todo en la resolución de los acceso a la ciudad y en la eliminación de los pasos a nivel que interrumpen la conectividad transversal urbana.

Asimismo, los problemas sociales a resolver encontraban su correlato espacial:

- reequilibrar un sector sur -degradado- con un sector norte equipado y cualificado.
- crear barrios obreros con equipamientos específicos.

En términos generales, al igual que el Nuevo Plano del Centenario, el documento se caracterizó por formular nuevos instrumentos operativos, más que en propuestas totalmente innovadoras de transformación urbana. Lo importante a remarcar es que, en la elaboración del Plan, los proyectos pasan a formar parte de un esquema sistematizado de los cambios de la ciudad, las propuestas se instalan en el debate público y muchas de ellas se fueron concretando a lo largo del siglo.

Con posterioridad a la "crisis" y al "golpe militar" de los treinta, en una etapa de progresiva industrialización y restricción política, la obra pública se sustenta además desde el espíritu rooseveltiano de generar puestos de trabajo. Durante la Intendencia de Mariano de Vedia y Mitre (1932-1938), en 1932, se crea la Oficina del Plan de Urbanización del Municipio -primera dependencia para la planificación local-.

Desde la Oficina se insiste en la necesidad de constituir una "Aglomeración Bonaerense", como espacio para un plan regulador -que no se logra concretar-. Los datos del Censo Municipal de 1936 y los esquemas de líneas "isócronas" muestran la magnitud creciente de la importancia del Gran Buenos Aires.

En ese marco, la materialización de la Costanera Norte, la apertura de la Avenida 9 de Julio, el ensanche de la Avenida Vértiz (actual Libertador) y el trazado de nuevas avenidas se conciben como ejes metropolitanos de penetración regional. Contemporáneamente, una nueva generación de edificios públicos (Ministerios, Universidades, sedes institucionales, etc.) contribuyen a crear "nuevos centros cívicos" que se proyectan desde el zonning. Entre ellos, la localización de la Ciudad Universitaria en su emplazamiento actual. Los proyectos de conjuntos habitacionales (Saavedra, Casa Amarilla en La Boca), y los intentos por revitalizar el sector sur en el Parque Almirante Brown, prefiguran operaciones posteriores. En ese período se completan las infraestructuras (cerrando el ciclo de las grandes inversiones) y se entuban los brazos del Riachuelo y en particular el arroyo Maldonado (bajo la Av. Juan B. Justo) que anticipan los futuros problemas ambientales.

Sobre los lineamientos del Código de Edificación de 1944 -que sustituye los antiguos reglamentos, la ciudad se "reconstruye" sobre sí misma, completa la ocupación de su territorio, se densifica y crece en altura en el centro. Son las políticas de crédito las que impulsan el crecimiento suburbano, sobre la base de los loteos y las nuevas redes de transporte y comunicación. A los transportes tradicionales -trenes, tranvías y subterráneos (desde 1913) se suma el colectivo (1928) en el ámbito de las nuevas redes viales y la difusión del automóvil. Con el concurso de organismos nacionales, como el Ministerio de Obras Públicas y Vialidad Nacional, se desarrollan los equipamientos y la red caminera de los alrededores de la Capital. Comienza la construcción del Camino de Cintura que vinculará a través de un arco -separado unos diez kilómetros de los límites administrativos de la Capital- los municipios vecinos del norte, oeste y sur. Se ensancha el Camino General Belgrano, reforzando la conexión entre Buenos Aires y la ciudad de La Plata. Las relaciones entre la Capital y los municipios limítrofes e industriales del sur tuvieron una solución en la construcción de tres puentes sobre el Riachuelo: el puente Avellaneda, (1935) y los puentes Uriburu (1938) y La Noria (1941).

La construcción de la General Paz (1936-1941), prevista conjuntamente con el ensanche de 1887, representó el mayor impacto urbano para el área, distribuyendo el tránsito entre la ciudad y los suburbios, pero también conformando una frontera material que los separa. En 1947, se establece en el censo la categoría Gran Buenos Aires, aunque se excluye del área, el territorio de la Capital, marcando la singularidad del caso y uno de los principales problemas para una gestión metropolitana. Un año después, en 1948, se aprueba la Ley de Propiedad Horizontal que impacta en forma notoria en la densificación progresiva del área central.

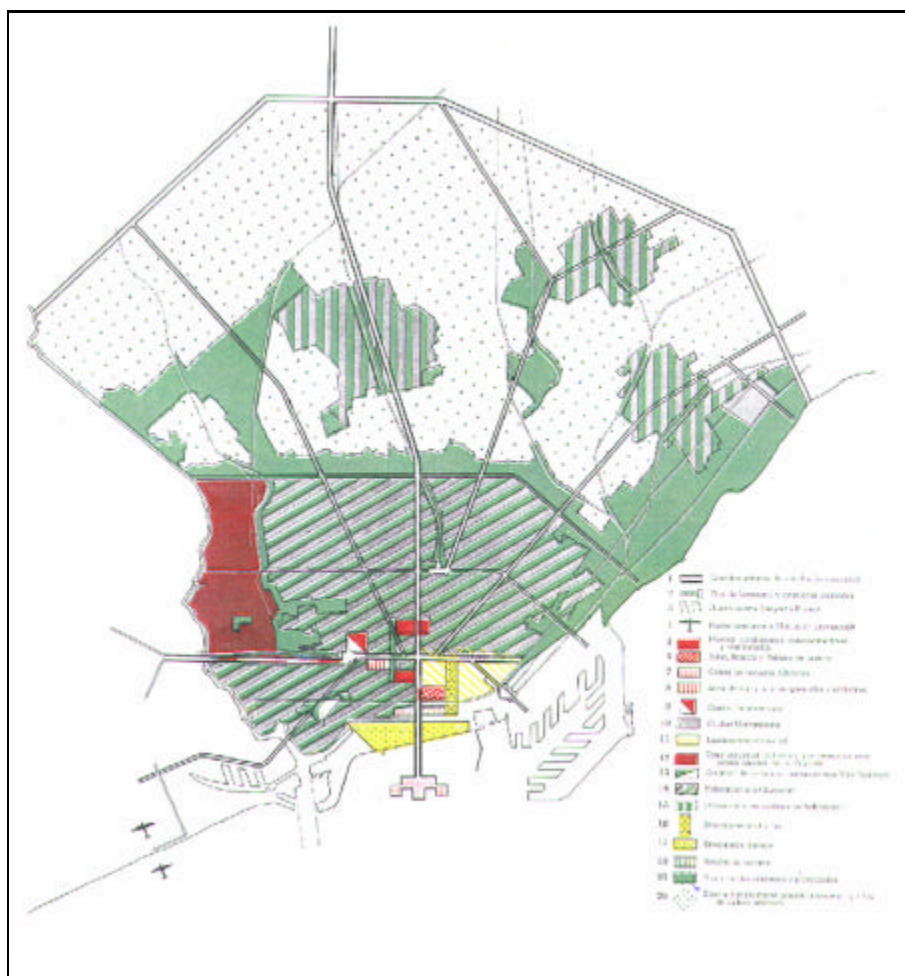
El período de los gobiernos peronistas (1945-1955) se caracteriza por sus créditos y las intervenciones sociales. Aunque conjuntos de vivienda y equipamientos de salud y deportivos configuran fragmentos de ciudad dentro de la capital, los rasgos dominantes del período se imprimen en el espacio metropolitano. Los grandes equipamientos (operación Ezeiza, parques, equipamientos deportivos) sumados

al abaratamiento de los viajes -consecuencia de la nacionalización de los ferrocarriles - estimula la suburbanización de los grupos medios y bajos en consonancia con el aumento de población en los municipios de la provincia a expensas de las migraciones internas y con el estímulo al desarrollo industrial.

La actividad industrial se localiza en un primer momento en los bordes urbanos y en los municipios de la primera periferia como Avellaneda y Lanús -al sur-, San Martín -al oeste- y se va expandiendo. En esa dinámica, la Región Metropolitana, con centro en la capital se fue consolidando como metrópoli industrializada, con un sector terciario activo. Al igual que Rosario y Córdoba -en menor medida Mendoza- en una situación que les otorgó ventajas comparativas respecto de las capitales provinciales.

4. Del urbanismo a la planificación. Del cincuenta al setenta.

Dentro del ideario planificador, que apunta tanto a las políticas económicas como sociales, en un contexto de políticas distributivas y en consonancia con la experiencias internacionales de la 2º posguerra, el "urbanismo" porteño de las primeras décadas deviene "planificación territorial". La "urbanización" y la "industrialización" como sinónimos de modernización, fueron algunas de las claves de las políticas desarrollistas, que estimularon la entrada del capital transnacional constituyen un nuevo sector de acumulación. En ese contexto la "planificación" fue estimada como clave para la instrumentación de políticas públicas. Dos importantes documentos de urbanismo, el Plan Director (aprobado en 1962) y el Esquema Director del año 2000 datan de este período.

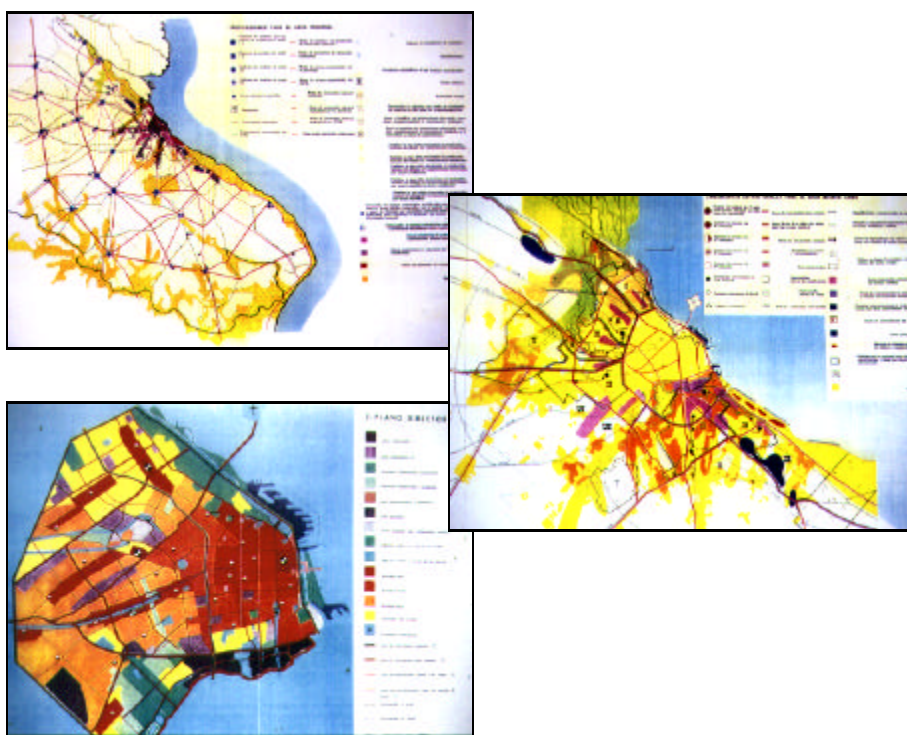


Sobre la experiencia del **Plan Director** elaborado en 1938 (Le Corbusier, Kurchan, Ferrari-Hardoy), se instaló en 1948 en el seno de la Municipalidad de Buenos Aires, el Estudio del Plan. Organismo autónomo y "aislado" es a su vez el antecedente del **Plan Director para la Capital Federal y lineamientos estructurales para el Área Metropolitana y su Región** que se aprueba en 1962. Ese documento abre una nueva etapa, al plantear tres dimensiones de actuación: la ciudad, el Gran Buenos Aires y la Región. Sin contar con las competencias para llevarlo a cabo por fuera de las fronteras administrativas de la ciudad de Buenos Aires, el plan se propuso establecer gestiones conjuntas con los gobiernos nacional y provincial y asumir un rol activo dese operaciones territoriales para el desarrollo y la industrialización.

Dentro de la Ciudad de Buenos Aires, plantea un zonning que discrimina las diferentes actividades y plantea la necesidad de un Código de Planeamiento. Una serie de proyectos para renovación del Area Centro, la remodelación de terrenos de uso inadecuado (Catalinas Norte y Sur, Casa Amarilla, Chacra Saavedra, Ex-Bañado de Flores, Agronomía, apertura del Puerto Madero) se organizan sobre ideas y localizaciones planteadas con anterioridad, pero que se materializan en los proyectos de los sesenta. Una amplia gama de emprendimientos habitacionales reestructura los bordes y las zonas bajas de la ciudad. Con el apoyo de financiamiento internacional y un nuevo organismo la Comisión Municipal de la Vivienda- se proyecta el Plan Piloto del parque Amirante Brown: el sector A. (1962), Gral Savio (ex-Lugano I y II), (1969); Soldati (1972), Parque Julio A. Roca (1978). La urbanización del distrito U-7 (1979), de Catalinas Sur (1962) y Catalinas Norte (1967), el conjunto habitacional Luis Piedrabueba (1974), el distrito U-24 (1969) así como la ciudad Universitaria (1986-94).

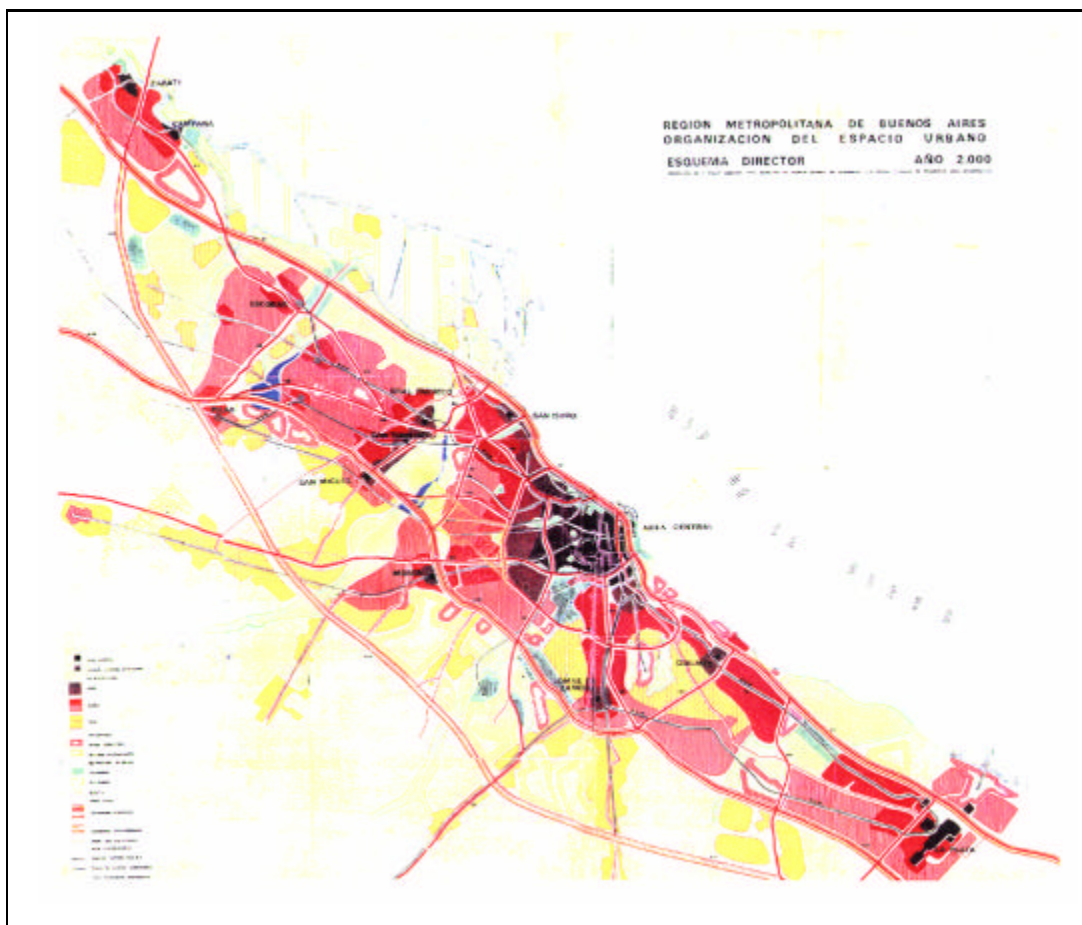
Se formulan propuestas para el centro de la ciudad de Buenos Aires (1963) y tal como fuera esbozado en el Plan de 1925 y en el Plan Director de 1938, un Aeropuerto Regional ubicado en el Río y una Terminal de Omnibus.

En el Gran Buenos Aires, la localización de equipamientos (Mercado de Abasto, puntos de recreación, recreación, etc.), una serie de centros de diversa jerarquía cumplirían un rol de estructuración metro-



Para el espacio regional, se proponen zonas de promoción forestal en el eje La Plata-Buenos Aires, en las márgenes de los ríos Matanza y Reconquista y en las zonas bajas del borde costero del sur, con núcleos de vivienda en altura en terrenos de relleno recuperados.

Se elaboró en la Oficina Regional del Área Metropolitana (ORDAM), una de las ocho en que se dividía el país dentro del "Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo" dependiente del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE). El organismo de la Presidencia de la Nación tenía como objetivo coordinar la acción de gobierno, centralizar decisiones y orientar las inversiones en el largo plazo. El esquema global propuesto para una planificación regional era un horizonte previsional a treinta años, apoyado en cálculos tendenciales en consonancia con los "modelos" de los sesenta.



El área de estudio institucionaliza la región como espacio geográfico y como área de actuación que comprende la Capital Federal y 24 partidos provinciales. La propuesta consistía en plantear un eje fluvial de 30 km. de ancho -Zárate-Rosario- como línea de expansión metropolitana opuesta al crecimiento concéntrico tradicional. Para estimularlo, se imaginó una red de autopistas longitudinales y un ferrocarril de alta velocidad para comunicar áreas centrales y sub-centros regionales. Estos últimos organizarían el espacio del Gran Buenos Aires. A nivel metropolitano se proponían grandes equipamientos y áreas verdes. La ciudad de Buenos Aires, símbolo de la "vida metropolitana", concentraría funciones -avanzando sobre el Puerto Madero-, como núcleo de la megalópolis. Deliberadamente se desplaza la idea de Plan por el concepto de "esquema" que supone el trazado de lineamientos generales para el desarrollo futuro de la región.

El Esquema Director, realizado en el marco del proyecto de cooperación técnica con el gobierno francés, guarda grandes similitudes en su concepción y en el tipo de propuestas con el esquema elaborado para París en 1965. Entretanto, el crecimiento poblacional del Gran Buenos Aires (1947: 4.783.736 hab.; 1960: 6.875.577 hab.; 1970: 8.429.555 hab.) a pesar de los planes elaborados para los municipios, se fue extendiendo sobre loteos especulativos y sin servicios. Los correlatos de este plan que aspiraba a transformar los rumbos de la aglomeración pueden rastrearse exclusivamente en el **Estudio Preliminar del transporte de la Región Metropolitana** (1971-1972) único estudio integral hasta la fecha, que recomendaba el impulso al transporte público, en una intención que se contradijo con el impacto de las obras de las autopistas y el aumento del parque automotor de las siguientes décadas.

5. La crítica a la planificación y la emergencia de nuevos paradigmas. (Los setenta y los ochenta)

El ciclo de los gobiernos militares (1966-1983) es apenas interrumpido por una gestión democrática entre 1973 y 1976. Algunos instrumentos tardíos datan de esos años: la ley de tierras de la Provincia de Buenos Aires 8912, en 1977, intentó regular la ocupación, cuando el territorio ya estaba casi totalmente loteado (aunque no ocupado). Del mismo modo, el Código de Planeamiento Urbano (1977) se constituye como un nuevo instrumento de regulación al tiempo que se crea el CEAMSE, primer organismo verdaderamente metropo-litano, pese a la poca participación otorgada a los Municipios en la toma de decisiones.

Las intervenciones centrales de esa época fueron las autopistas que tuvieron su correlato en el uso progresivo del automóvil particular por sobre la utilización de los sistemas del transporte público. Concretamente, la construcción de la Panamericana y sus ramales -a lo largo de la década de los setenta- y el plan de autopistas urbanas (1978), impulsó el futuro proceso de suburbanización de sectores de altos ingresos, tendencias que se abren en los años noventa. Asimismo, los materiales de las demoliciones, origen de la actual « reserva ecológica » transformó la línea costera del sur.

Entre 1975 (gobierno democrático) y 1979 (gobierno militar) se elaboró el **Estudio Especial del Sistema Metropolitano Bonarense** (SIMEB) en coordinación con el CONHABIT (Programa de Concertación del Habitat y Ordenamiento Territorial) sobre la base de un convenio entre la Secretaría de Estado de Recursos Naturales y Ambiente Humano, y las Secretarías del Gobierno Provincial, financiado por un Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. El programa -dividido en sub-programas- muestra la emergencia de nuevos paradigmas: el tema "ambiental" como nueva forma de interpretar el territorio y sus recursos, la crítica al urbanismo tecnocrático en pos de operatorias más participativas, un énfasis en lo "local" por sobre lo central.

Desde esas claves, en 1989, en pleno gobierno democrático, se elabora el Proyecto 90, dentro de la CONAMBA (Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires), organismo efímero de gestión metropolitana que sucede a los acuerdos del AMBA (1984).

La crítica al "planeamiento centralizado" es también compartida por el Concurso de las Veinte Ideas, organizado por la Municipalidad de Buenos Aires en el marco de un Convenio de Cooperación Técnica

con España. La convocatoria marcó la falta de confianza en la planificación tradicional («la ciudad no puede resolverse ya en encerrados gabinetes tecnocráticos») y busca opciones "realizables" -en términos espaciales, en consonancia con las reflexiones en torno del « proyecto urbano » en sede europea. En el concurso se plantean propuestas para el ensanche del área central, la descentralización, la recuperación de Barracas, la rehabilitación de La Boca, Agronomía, Mataderos; etc., localizaciones de vieja data pero con resoluciones de "nueva generación".

Los ochenta se caracterizan por carencia de inversión pública y concentración económica, en tanto los noventa inauguran una etapa de apertura y afluencia de capitales que transforma las modalidades de constitución del espacio urbano. En los primeros años de esa década se introducen en el marco de la ciudad nuevas experiencias de planificación. La creación de sociedades urbanizadoras mixtas (estado-privadas), el énfasis por la protección patrimonial -se definen las primeras áreas de protección histórica-, y un intento de recuperación de sectores sociales marginales cuando se registra el retiro del Estado de las políticas sociales y de las inversiones en infraestructura en correlato con una segregación social acentuada que se manifiesta en las configuraciones del espacio urbano. Simultáneamente, nuevas ofertas residenciales: barrios cerrados, chacras de campos, transformación de los *countrys* en residencia permanentes, signan nuevos procesos. En ese contexto se transforma la lógica de la "suburbanización extensiva" que se inició a fines del siglo XX, la gestión pública de los servicios, en nuevos escenarios cuyas características constituyen los nuevos contextos.

6. La experiencia de la planificación local

Al examinar las Instituciones encargadas de formular los Planes, vemos que desde el Plan de 1925, conjuntamente con la consideración de la ciudad y su "aglomeración" emerge la necesidad de crear comisiones ad-hoc. Esta idea se materializa por primera vez en 1932, con la Oficina del Plan de Urbanización -origen remoto del Consejo de Planificación Urbana-. y desde ese momento, la mayoría de los Planes proponen la organización de Comisiones especiales, con jurisdicción sobre la Capital y la Provincia, en un espacio relativamente autónomo del poder político. Paradójicamente, fueron elaborados en el seno de Comisiones instaladas merced a decisiones de carácter político, en diversos espacios de la Administración, con competencias disímiles y de duración efímera. Cada uno de ellos, coexistió en su momento, con otros organismos de gestión y con programas provinciales y municipales, con las cuales no siempre se articularon. Más allá del "voluntarismo" que los caracteriza o de las virtudes o defectos del contenido de los planes, es notoria la fragilidad del medio institucional que las encuadra y la poca articulación que plantean entre requerimientos políticos y oferta técnica.

Desde estos conflictos, durante los años ochenta y hasta mediados de los noventa, se abandonó la idea de una "planificación" que las nuevas circunstancias fueron mostrando como imprescindible.

La experiencia de planificación de este siglo, muestra los alcances de un nuevo desafío. Es de esperar que el nuevo marco jurídico y la legitimidad política y social del PUA, las modalidades de concertación operativa le permitan superar el destino de plan-libro.

7. Dilemas históricos y nuevos escenarios

Desde la revisión histórica y en el contexto de las distintas concepciones de la ciudad existen problemas, se destacan aquellos que no se alcanzaron a resolver y permanecieron como "asignaturas pendientes".

- En lo genérico persisten como problemas muchos de los dilemas de la planificación del siglo XX: las relaciones entre lo "social" y lo "espacial" que se manifiesta en el espacio pero que desde el espacio no se puede resolver, las relaciones entre lo "privado" y lo "público" que exige un rol del estado flexible y de arbitraje, entre la "planificación global" y las intervenciones, proyectos espaciales y reestructuradores.

En lo global, la necesidad de implementar:

- una gestión metropolitana conjunta, tal como se plantea desde los años veinte. No se trata del ilusorio organismo centralizado sino de una operatoria que permita resolver en forma flexible los problemas compartidos.
- consolidar el rol regional e internacional de la ciudad, como sede de actividades productivas y terciarias, creadoras de empleo.
- una coordinación entre las operatorias de diversas instituciones con competencias sobre la ciudad.
- una modalidad de planificación flexible y concertada, en el nuevo marco de planeamiento, que supere los desajustes y las limitaciones de las experiencias de planificación de este siglo.

Dentro del espacio de la ciudad, problemáticas ya planteadas como tales, se complejizan en los nuevos marcos:

- el desequilibrio entre los sectores norte y sur de la ciudad.
- los problemas de congestión del área central afectados por las nuevas actividades terciarias.
- la necesidad de consolidar un sistema de espacios públicos que se estructuró como tal en las primeras décadas y fue perdiendo vitalidad y adecuación:
 - las relaciones de la ciudad y la costa del Río de la Plata.
 - las fracturas de tejido derivadas de las redes ferroviarias a nivel que impiden una conectividad franca entre los distintos sectores urbanos, y la nueva situación planteada por las autopistas
 - la carencia de un sistema de espacios abiertos urbano y metropolitano que vincule los espacios existentes.
- los problemas de la coordinación del transporte público y la vitalidad en contextos de cambio

A esos temas se suman los nuevos escenarios, que caracterizan el contexto de planificación del PUA:

- La ciudad autónoma

Desde 1996, Buenos Aires se transformó en una ciudad autónoma. Este cambio jurídico administrativo que implica la existencia de una Constitución consensuada y un Jefe de Gobierno electo -hasta ese momento era un Intendente delegado del presidente de la Nación- proporciona un nuevo marco de legitimidad política para la toma de decisiones. El mandato para un plan urbano ambiental, en tanto instrumento técnico político y socialmente legitimado, es uno de los mandatos constitucionales que contribuye a transformar el marco para la planificación y la gestión.

- Una progresiva fractura social

El retiro paulatino de los temas sociales de las agendas públicas, los conflictos tributarios de la concentración económica, la reconversión productiva que impacta sobre las características del mercado laboral se traducen en tensiones sociales, segregación y aumento de la pobreza y la marginalidad que se reflejan sobre el espacio urbano y obligan a revisar las relaciones entre lo social y lo espacial.

- Los procesos de "globalización", libre mercado y desregulación, así por la nueva dinámica de las inversiones inmobiliarias genera nuevos procesos de producción del espacio.

El sector público pierde progresivamente participación en el control y la intervención por la transferencia de funciones del ámbito público al privado en un contexto de crecimiento del volumen (sobre todo en la década del noventa) y las escalas de intervención de la iniciativa privada. La oferta de "nuevos productos" impacta sobre la valorización del suelo y en las "áreas de oportunidad" afectando negativamente a los sectores tradicionales en deterioro y produciendo segregación espacial. El dilema de la articulación de la inversión privada con la equidad es uno de los temas a resolver por el PUA.

- **En la década del 90, la privatización de las operaciones de las empresas públicas, inicia un proceso de mejora de los servicios y un profundo cambio en la dinámica de gestión del espacio urbano que requiere de nuevos instrumentos.**

Las redes de telefonía, energía eléctrica, gas provisión de agua y desagües cloacales, el sistema de transporte ferroviario de pasajeros -subterráneo y de superficie-, de cargas -en zona portuaria- y del puerto de Buenos Aires, aún en jurisdicción del Estado Nacional, han privatizado sus operaciones. Del mismo modo, la operación del aeroparque de la ciudad y del de Ezeiza, ha pasado a manos privadas. Simultáneamente se han creado los entes de control y regulación que actúan entre la comunidad, el estado y las nuevas gerencias empresarias. La emergencia de nuevos actores y las modalidades inéditas de prestación de los servicios públicos obligan a gestar nuevas herramientas operativas.

- **La reestructuración de la industria, el comercio y la administración y, más globalmente, los cambios tecnológicos impactan en las pautas de producción y consumo de la población así como en las modalidades de ocupación del espacio urbano.**

- **las transformaciones modificaciones del sistema de transporte liberan tierras públicas.**

Las sucesivas optimizaciones de las operaciones portuarias y ferroviarias generaron una importante disponibilidad de tierras que pueden ser incorporadas a otros destino. Además de Puerto Madero, operación en realización, las aproximadamente 100 has. de terreno desactivado de las once estaciones ferroviarias de carga de la ciudad ofrecen una oportunidad para la generación de nuevos usos -espacios verdes, equipamientos comunitarios y usos complementarios- que pueden optimizar importantes sectores de la ciudad.

- **las nuevas formas de abastecimiento y comercialización crean nuevos enclaves centralizados.**

La consolidación de los hipermercados y los grandes centros de compras ha producido un cambio en las modalidades de consumo y la reducción progresiva del comercio minorista, generando nuevos núcleos que compiten con los espacios de centralidad tradicionales. De igual modo, la concentración de los "equipamientos del ocio" suscitan un desequilibrio entre los diferentes sectores de la ciudad.

- **el crecimiento del parque automotor incide en el tránsito urbano y en el medio ambiente.**

La expansión exponencial del parque automotor -que se ha duplicado en la última década- por sobre el desarrollo del transporte público de pasajeros impacta negativamente en el espacio público y en la calidad de vida de la población.

- **La población de la ciudad no aumenta y muestra importantes cambios en su dinámica espacial.**

La escasa variación en la población total de la Capital Federal en contraste con el crecimiento poblacional de su entorno metropolitano - casi 9 millones de habitantes- sumado a proceso de suburbanización creciente de los sectores medios y altos se plantean como una debilidad a revertir.

- **Los problemas ambientales tienden a agravarse.**

Además de los problemas de circulación, congestión e insuficiencia de las redes de infraestructura, en la ciudad se han producido procesos de degradación ambiental críticos, especialmente en los bordes fluviales, tanto del Riachuelo como del Río de la Plata, que requieren de acciones sostenidas para su recuperación plena.

8. Los nuevos desafíos para Buenos Aires

El Plan Urbano Ambiental apunta a un nuevo modelo de gestión destinado a reemplazar antiguas prácticas de planificación y regulación que por omisión, desde los años setenta, facilitaron una dinámica de acción liderada por la capacidad de presión de los intereses del mercado inmobiliario, favorecida por aparatos de gestión local fragmentados y alejados de los ciudadanos. El Gobierno de la Ciudad se propuso asumir el liderazgo, y ser el garante del interés social a los efectos de orientar los procesos de inversión así como la construcción de mecanismos de consenso que permitan establecer reglas de juego estables a los efectos de canalizar la capacidad transformadora del sector privado y de la sociedad civil hacia un desarrollo social y económico sostenible.

Como se ha expresado en el prediagnóstico, el Plan Urbano Ambiental apunta a constituirse en el "instrumento técnico político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento urbano ambiental de Buenos Aires...". Esto supone "definir nuevas orientaciones y condiciones para la actuación de los distintos agentes en la ciudad, haciendo más transparentes y democráticas las decisiones en materia de política urbanística y ambiental". Para ello, se requiere precisar los intereses, los roles y el compromiso de cada uno de los actores que participan en la producción de la ciudad; así como crear los ámbitos para su articulación y consenso.

11 | DIAGNÓSTICO |

El diagnóstico se ha organizado según los propósitos y criterios orientadores establecidos por la Ley 71 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma. Sus contenidos se desarrollan en ocho ítems que resumen brevemente los estudios realizados, los objetivos, la situación actual, los principales problemas detectados, las distintas tendencias deducidas, las fortalezas y debilidades así como los lineamientos propositivos. En esta síntesis, se registran exclusivamente:

- **los objetivos de partida**, señalados por la ley 71 y la identificación de los factores que deben considerarse para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida, sobre los que se apoya el diagnóstico,
- **el estado de situación**, que sintetiza los rasgos más significativos.
- **los aspectos positivos y negativos**, que dan cuenta de las situaciones que permiten a la ciudad potenciar un proceso de transformación o que constituyen un obstáculo para su desarrollo.
- **los lineamientos propositivos** a partir de los cuales se da lugar a la definición del **Modelo Territorial** y que a su vez permite formular los Programas a implementar.

Para cada eje de análisis se constituyó un equipo de especialistas que reunieron la información y la documentación preexistente, a partir de la cual se elaboraron los Informes de base, que fueron dados a conocer en reuniones públicas.

En el punto 1. **La ciudad capital**, se analiza el rol de una Ciudad integrada a las redes globales, a la región del Mercosur y a su necesaria articulación con el sistema metropolitano, destacando la importancia de las ventajas relativas de Buenos Aires.

En el punto 2. **Ambiente urbano**, se ponen de manifiesto los conflictos que afectan la calidad de vida. Se analizan las limitaciones ambientales, reorientándolas hacia una ciudad con desarrollo sostenible.

En el punto 3. **Población, territorio y empleo**, se describen las particulares dinámicas poblacionales de la ciudad y sus densidades en función de la concentración de actividades y en relación con el resto del área Metropolitana.

En el punto 4. **Hábitat y vivienda**, se revisa el parque habitacional de Buenos Aires, con sus características sociales y consecuentemente tipológicas, definiendo el deterioro del hábitat como un problema urbano estructural en el contexto de un crecimiento poblacional neutro.

En el punto 5. **Vialidad y transporte**, se ponen de manifiesto las disfuncionalidades generales del sistema de transporte y vialidad en su relación con la trama urbana. Se examina el transporte de pasajeros y carga en sus diferentes redes y modos, los centros de transbordo; el nodo intermodal Retiro, el Puerto y el Aeropuerto.

En el punto 6. **Los espacios públicos y las costas** se analiza el cuadro de situación y los alcances del mandato de la ley 71 para recuperar, ampliar, mejorar el espacio público y reconvertir las relaciones entre la ciudad y sus riberas.

En el punto 7. **Area Central y subcentros** se analiza el cuadro de situación y los alcances del mandato de la ley 71 para transformar la estructura urbana hacia un modelo policéntrico en forma simultánea con la recuperación del área central.

En el punto 8. **El sector sur** se caracteriza la situación actual a través del estudio de sus distintas áreas, objetivos y oportunidades de actuación desde el mandato de la ley 71 de desarrollo prioritario de la Zona Sur en la Ciudad.

En el punto 9. **Marco institucional e instrumentos**. Se analiza el contexto de los actores que intervienen en la administración, planificación e intervención sobre la ciudad, la problemática de la Gestión Metropolitana como una asignatura pendiente y las acciones tendientes hacia una nueva gestión descentralizada y participativa de la Ciudad.

Finalmente, en el punto 10 se presenta la **Configuración Territorial** que resulta del cúmulo de aspectos anteriormente reseñados.

1 | LOS ROLES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES |

Objetivos

General

- Consolidar el rol de ciudad capital base de la actividad económica, a escala mundial, regional, nacional y metropolitana

Particular

- Combinar el desarrollo económico - sostenible y el aumento de la competitividad de la Ciudad Capital con una equitativa distribución de los beneficios.

Estado de Situación

El proceso de globalización se ha facilitado en buena medida por el continuo perfeccionamiento tecnológico de los medios de comunicación y la informática que, a través de la digitalización, ha permitido la intangibilidad de las transacciones. Esta logística de apoyo sigue necesitando, para su organización, operación y desarrollo, de grandes concentraciones de infraestructura que se localizan en las grandes ciudades.

Buenos Aires presenta condiciones para insertarse como "ciudad global". Cuenta no sólo con un aceptable desarrollo de esos medios, sino también con una organización administrativo-financiera y con recursos humanos capacitados para generar y coordinar los procesos especializados que exige el sistema global.

El Plan Urbano Ambiental impulsa la consolidación del rol internacional de Buenos Aires, mediante el desarrollo de grandes equipamientos e infraestructuras, apuntando a contar con redes y servicios del más alto nivel y a la expansión de la oferta de "espacios internacionales" con la necesaria calidad ambiental, paisajística, cultural, de seguridad y de integración social.

Buenos Aires debe insertarse en un espacio abierto multipolar. Tendrá que competir tanto para mantener su predominio local como para encontrar nuevos espacios de equilibrio para un nuevo rol ampliado, que deberá compartir con otras metrópolis y centros regionales como San Pablo, Río de Janeiro, Montevideo y Santiago de Chile.

Un conjunto de grandes ciudades se eslabonan en el gran corredor de vinculación y principal eje de intercambios entre los distintos territorios de los países integrantes del Mercosur, que se extiende desde Río de Janeiro y Belo Horizonte-San Pablo (sobre el Atlántico) hasta Santiago de Chile-Valparaíso (sobre el Pacífico), atravesando el territorio argentino por la región central donde se encuentra Buenos Aires.

Este eje es el arco de desarrollo del Mercosur. Moviliza los intercambios de un espacio socioeconómico que presenta una excepcional concentración de las actividades de la región: atraviesa los cinco Estados del sur de Brasil -que acumulan casi el 70% del PBI nacional-, y las seis provincias de la región central de la Argentina, donde se genera también más del 60% del PBI nacional. Además este corredor involucra prácticamente la totalidad del territorio uruguayo y la Región Metropolitana de Santiago y la V Región, donde se concentra el mayor desarrollo territorial de Chile.

Para este contexto, la situación actual de Buenos Aires y su Área Metropolitana, tributaria de las transformaciones territoriales en las últimas décadas, se traduce en:

- La consolidación de nuevas centralidades y nodos productivos
- El surgimiento de nuevas formas de asentamiento residencial
- Nuevos desarrollos comerciales y de servicios
- La expansión del terciario avanzado
- La conformación de la red de accesos viales.

Son fenómenos que están alterando la estructura socioespacial y las pautas tradicionales de localización de actividades. Sin embargo, en este marco de inversiones públicas e iniciativas privadas en la región metropolitana de Buenos Aires, debe subrayarse la ausencia de lineamientos estructurales que orienten la ocupación del territorio. Un factor que influye en esta problemática es la situación laboral: la tasa de desocupación de la Ciudad de Buenos Aires, fue de 11,2% en mayo '00.

Como circunstancia favorable debe señalarse que muchos de los factores históricos que sustentaron la consolidación de Buenos Aires como un centro de relieve permanecen en la actualidad con igual o mayor significación que en el pasado.

Sin embargo, si se aspira a mantener la vigencia de estos factores favorables, resulta necesaria la adaptación a nuevas condiciones globales. En particular existe la necesidad de asegurar las condiciones para dar respuesta a las demandas derivadas de las manifestaciones más vigorosas de la transformación de la última década, tales como la apertura de la economía, la transformación institucional de la ciudad, la conformación del Mercosur, la mayor eficiencia en la operación de los servicios públicos, el auge del turismo, sin olvidar la necesidad de atender las consecuencias negativas de estos procesos como la creciente contaminación sonora, del aire y del agua, el desempleo, el crecimiento de la marginalidad, y otros factores que además de constituir un problema social prioritario, inciden negativamente en la calidad de vida, uno de los pilares de la competitividad.

Aspectos Positivos

- La Ciudad de Buenos Aires ocupa el duodécimo lugar en el concierto mundial de ciudades, siendo la más densamente poblada de la región con casi tres millones de habitantes y con cerca de doce millones de personas, si consideramos el área metropolitana. La esperanza de vida al nacer alcanza los 72.7 años, es decir, que está entre las 15 ciudades con mayor esperanza de vida del orbe.
- El producto bruto de la ciudad es de aproximadamente 80 mil millones dólares, lo que representa el 25% del PBI argentino. El PBI per capita generado por el área metropolitana en su conjunto es de U\$S 9000 aproximadamente y ubica a Buenos Aires en un nivel similar al de San Pablo y superior al de Río de Janeiro y México.

- El presupuesto público de la ciudad supera los 3 mil millones de pesos y representa un 4% del producto bruto de Buenos Aires. Dicho presupuesto se financia fundamentalmente con el impuesto a los ingresos brutos que contribuye con el 68% de la recaudación de la Ciudad.
- Los servicios prevalecen en la estructura económica (más del 80% del producto bruto) y el resto es manufactura (17%) y construcciones (2%). Más de la mitad de esa participación de los servicios es captada por aquellos de alto valor agregado tales como finanzas, seguros y servicios profesionales (consultoría, publicidad, educación).
- En los cerca de 15.000 establecimientos industriales de Buenos Aires predominan las PyMes, pero a la vez alberga las oficinas administrativas de los principales grupos económicos nacionales e internacionales con establecimientos industriales radicados fuera del espacio de la ciudad.
- El puerto de Buenos Aires, especializado en contenedores, constituye el principal operador de este tipo de carga para el corredor más transitado del Mercosur. Es la cabecera del sistema fluvial de hidrovías de integración entre Argentina, Brasil y Paraguay y se articula con la red ferroviaria nacional.
- Buenos Aires constituye un centro internacional de negocios, perfil que adquiere la ciudad como lugar de interacción empresaria y acceso a un amplio mercado de consumo regional. El 70% de los Congresos y Ferias Internacionales que se realizan en Argentina se concentran en Buenos Aires.
- Cuenta con una alta calidad de servicios de salud que la proyectan como un centro de referencia latinoamericano, con claras ventajas comparativas. Su amplia oferta pública y privada en salud, permite atender los requerimientos propios y generar externalidades al conjunto del área metropolitana y al país.
- En materia de educación muestra una de sus mayores fortalezas relativas, con oferta de mano de obra diversificada y de alta calificación. Buenos Aires posee un graduado universitario cada 5 habitantes mayores de 24 años y una tasa de analfabetismo inferior al 1%, revelando que es la ciudad con mayor alfabetización de la Región. En ciencia y tecnología, Buenos Aires es sede de los principales institutos de investigación del país y se localizan en ella una cantidad relevante de científicos e investigadores.
- Se destaca su amplia oferta cultural, tanto en la esfera pública como privada, donde se llevan a cabo gran cantidad de actividades. Su edificación se caracteriza por contar con sectores urbanos de gran calidad arquitectónica y patrimonial.
- Existe una creciente actividad turística, con el consiguiente incremento de la oferta hotelera y del comercio en general, favoreciendo la creación de nuevos puestos de trabajo. Es el destino turístico más importante de Sudamérica.

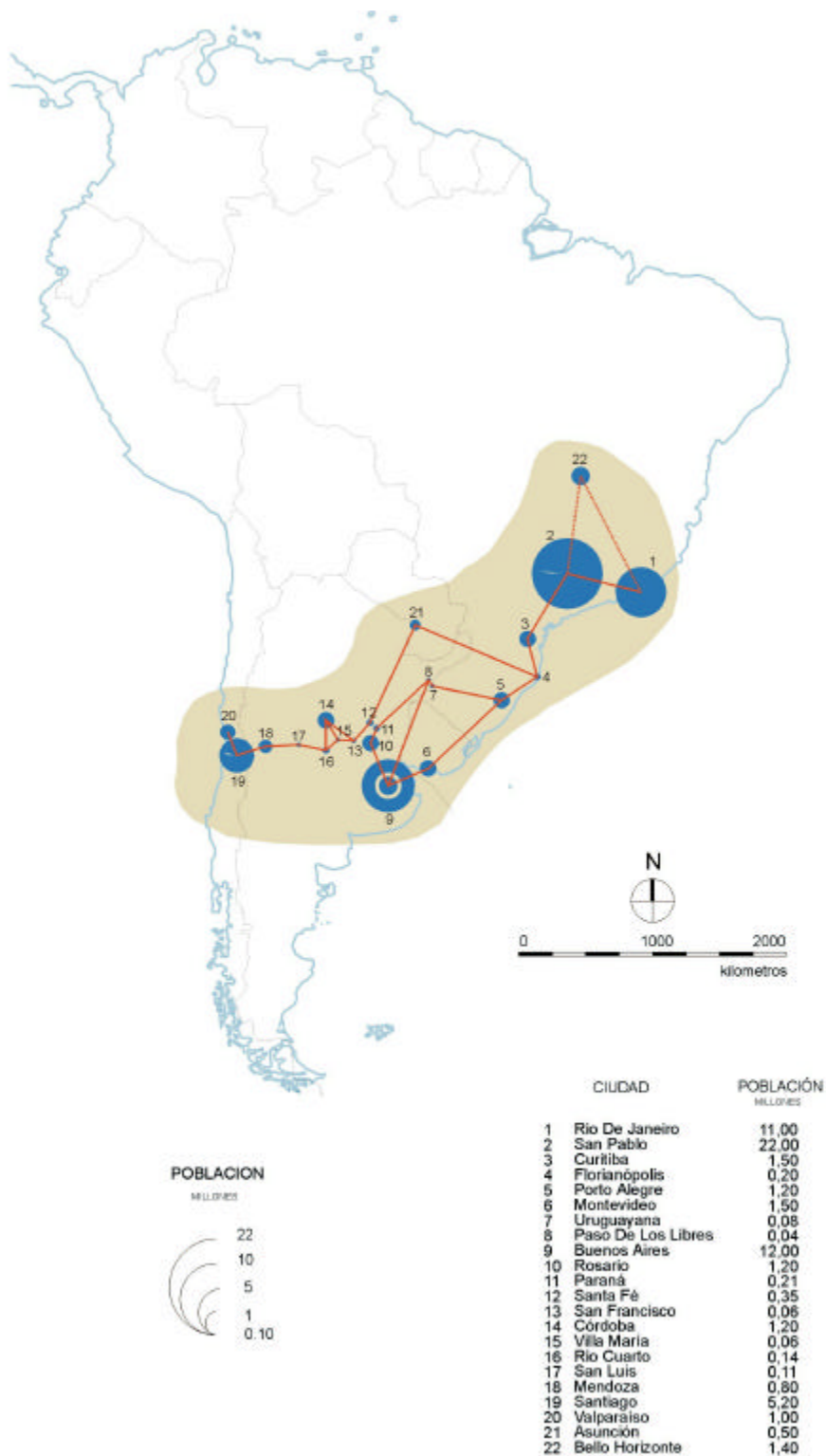
Aspectos Negativos

- Se verifica un desajuste funcional y ambiental de los equipamientos centrales de transporte de alcance regional y nacional, Puerto, Aeroparque y Terminal de Omnibus. Estos constituyen puntos centrales para mejorar la competitividad. En la actualidad la ciudad no tiene competencia sobre su puerto y consecuentemente está ausente en el diseño de las políticas portuarias.
- Existe una falta de integración inter e intramodal del sistema de transporte, tanto física como tarifaria y operacional. Deficiencia importante que se suma al alto impacto ambiental que produce la antigüedad y diversidad de la flota de ómnibus que transita la ciudad.

- Se destacan los desequilibrios sociales y físicos, con excesiva concentración de actividades en el centro de la ciudad y condiciones de marginalidad y áreas de vacancia en los bordes, particularmente sur y sudoeste.
- Brecha entre áreas postergadas y desarrolladas, generalmente reforzada por la actividad de las grandes cadenas de distribución. Las fuerzas del mercado se orientan a segmentar a la población por su nivel de ingreso, privilegiando las localizaciones que permitan capturar mayores niveles de venta.
- Bajos índices de inversión en reposición y mantenimiento de "capital urbano" y en su adecuación a las nuevas necesidades que plantean las transformaciones de la ciudad y la región.
- Escasa participación de la ciudad tanto en el diseño como en la gestión y control de importantes temas regionales que inciden en el funcionamiento de su jurisdicción y en su futuro.
- Buenos Aires no controla uno de sus aspectos más vulnerables de los últimos años: la seguridad. El Estado Nacional permanece a cargo del poder de policía, mientras que la privatización del servicio en algunas zonas está generando desequilibrios y plantea el atractivo de áreas protegidas en clubes de campo y barrios privados.

Lineamientos Propositivos. Hacia una Ciudad Competitiva

- Constitución de una agenda metropolitana.
- Considerar a la Provincia de Buenos Aires como la principal contraparte de la ciudad, a través de la articulación con las respectivas cámaras empresarias y profesionales, universidades e instituciones de investigación científica, asociaciones comunitarias y organismos no gubernamentales.
- Promover el rol de centro de negocios que caracteriza a la ciudad, con la consolidación y ampliación de zonas con equipamiento de servicios de alta tecnología que estimulen la permanencia y radicación de nuevas corporaciones y organismos a nivel mundial y regional
- Articular los grandes sistemas de transporte automotor, aéreo, ferroviario y fluvio marítimo de escala nacional en un espacio de multimodalidad (ver "Transporte y Vialidad").
- Organizar áreas de exposiciones dimensionadas para que la ciudad sea sede de los principales eventos internacionales y centro de negocios en el ámbito del MERCOSUR, privilegiando localizaciones en el sector sur de la ciudad. (ver "Area Sur")
- Conservar y promover el desarrollo industrial sostenible y articulado a escala metropolitana, facilitando la generación de empleo.
- Acompañar el fortalecimiento y desarrollo de la actividades turísticas y culturales que distinguen a Buenos Aires a nivel regional, aumentando la oferta de los "espacios internacionales" de la ciudad.
- Consolidar el equipamiento educacional superior y el equipamiento para la salud.



2 | AMBIENTE URBANO |

Objetivos

General

- Mejorar la calidad ambiental mediante la preservación de situaciones apropiadas, paulatina corrección de las actividades contaminantes y concientización pública basada en el concepto de la sostenibilidad global

Particulares

- Generar respuestas capaces de evitar, dentro de márgenes razonables de cálculo, los inconvenientes de diversa gravedad que las inundaciones provocan a la población.
- Disminuir los niveles de ruido en las áreas críticas de la Ciudad de Buenos Aires.
- Mejorar la calidad del aire de la Ciudad de Buenos Aires.
- Disminuir la generación de residuos sólidos urbanos a los efectos de una menor disposición final en rellenos sanitarios, evitar riesgos sanitarios y de inundaciones en la Ciudad. Asegurar el adecuado tratamiento y disposición final de los residuos peligrosos y patogénicos.
- Aumentar la superficie y la calidad del espacio verde público en la ciudad.

Estado de Situación

El panorama ambiental de la ciudad, tanto en su situación presente cómo en su marco tendencial puede sintetizarse en los siguientes puntos:

Espacios verdes públicos. De las tres escalas reconocidas para el espacio verde público -metropolitana, urbana y vecinal- la ciudad de Buenos Aires presenta sus mayores deficiencias en esta última (ver "Los espacios públicos y las costas"). Actualmente parece asistirse a una creciente valorización positiva de los espacios verdes, favoreciendo una tendencia al incremento tanto público como privado, acentuando su presencia como entorno de las actividades cotidianas. Otro factor de tendencia favorable ha sido la gestación, durante las últimas décadas, de formas originales de generación y gestión. Se trata, por una parte, de los llamados "patios de juegos", conformados por espacios abiertos de uso público gratuito en parcelas del tejido privado. En relación a la incorporación de áreas potencialmente disponibles en el Área Metropolitana de Buenos Aires al stock de espacios verdes públicos, de no mediar las gestiones necesarias, se destinarán a urbanizaciones de distinto tipo según su accesibilidad y características y se perderá la oportunidad de incorporar al sistema nuevos parques de esta escala.

Inundaciones. Las inundaciones en la Ciudad de Buenos Aires se presentan en forma recurrente, siendo producto de situaciones naturales y artificiales. Las primeras obedecen a:

- precipitaciones intensas y concentradas en el tiempo, que superan la capacidad normal o calculada de escurrimiento del sistema de drenaje
- dificultad de desagüe de los arroyos entubados y del Riachuelo, cuando sopla el viento SE, que frena el ingreso del Río de la Plata en el Atlántico, así como el de sus afluentes situados aguas arriba
- por ambos fenómenos a la vez.

Entre las causas más significativas de origen artificial figuran:

- La paulatina ocupación de las cuencas sin la necesaria contrapartida en obras de infraestructura.
- La pavimentación (o repavimentación) propia de las vías rápidas, agilizando innecesariamente el movimiento de las aguas hacia las zonas más bajas de las cuencas, disminuyendo la capacidad de retención y elevando los niveles de calzada, limitando el papel de conducción de las cunetas, agravando así las situaciones de anegamiento.
- La política de abandono relativo de la forestación de la Ciudad, reduciendo la capacidad de lentificación del agua de lluvia por parte del follaje, además de limitar la retención de líquido en torno de las raíces.

Una geografía de las zonas de mayor criticidad podría establecerse a partir de los sitios más afectados por la gran inundación de mayo de 1985: las cuencas de los arroyos Maldonado (con eje en la avenida Juan B. Justo en Palermo y Villa Crespo); Vega (con eje en la calle Blanco Encalada y cruces cercanos a la avenida Cabildo) y Medrano (con eje en la avenida García del Río). También zonas de Pompeya y Villa Lugano afectadas por desbordes del Riachuelo.

Contaminación hídrica. Los principales factores causales de la contaminación hídrica son los volcamientos a la red pluvial de cloacas (espiches), efluentes industriales y lixiviado de basurales, además de residuos dispersos en la vía pública. De las descargas que llegan al Río de la Plata por pluviales, arroyos y ríos, el Matanza-Riachuelo es el que aporta el mayor volumen de contaminantes, junto a los arroyos Sarandí y Santo Domingo (cerca del 30%). En cuanto a su calidad, el río Matanza-Riachuelo difiere según los tramos; en el sector correspondiente a la Ciudad de Buenos Aires el agua se transforma en un líquido similar al cloacal, contaminación que no cesa de incrementarse hasta la desembocadura en el Río de la Plata. Le siguen en categoría de aporte al Río de la Plata, los arroyos Medrano, Ugarteche y el Pluvial Puerto Madero y por último, con una descarga menor, se encuentran los arroyos White, Vega, Maldonado, y el Pluvial ex Ciudad Deportiva. En el mediano y corto plazo, se vislumbra un aumento de la contaminación de las cuencas hídricas y de la costa. Existe un proceso de creciente agudización, que se pone en evidencia cuando se observa la carga de contaminantes vertidos a los ríos por las redes cloacal, pluvial y cursos de agua. Además, otra evidencia que fortalece esta tendencia, es que la mayoría de las industrias no depuran sus aguas residuales, ni aplican ningún tipo de gestión ambiental interna de manejo de residuos industriales y, como norma general, existe un incumplimiento de la legislación ambiental vigente que es ayudada por la falta de controles.

Residuos. Los residuos dispersos que se recogen a diario por la Ciudad representan unas 673 ton/día, y constituyen un cuarto de lo que se obtiene a través de la recolección domiciliaria. Es decir que cada día se barren, aproximadamente, un promedio de 33,3 kg. de las veredas y calles de cada manzana de la Ciudad. La dispersión de residuos en la vía pública agudiza los problemas de inundaciones que se generan por el taponamiento de los desagües pluviales y en los trayectos y bocas de salida de los arroyos entubados. Asimismo, las inundaciones arrastran los residuos y contaminan el hábitat urbano, dispersando los mismos a través del área de desborde. Otra cuestión relevante a considerar es la existencia de residuos peligrosos y patogénicos generados en los domicilios, que no son separados ni tratados adecuadamente. Aún existen en la Ciudad de Buenos Aires basurales a cielo abierto, ocupando en su conjunto alrededor de 40 Ha, aunque la mayoría se encuentra en proceso de saneamiento. Si bien existen medidas adoptadas por el gobierno promoviendo la clasificación de

residuos como parte de un esquema de concientización, no se detecta una estrategia orientada a la gestión integral de los mismos y la consideración de jerarquías de administración (minimización, reuso, reciclaje, tratamiento, disposición final). Con respecto a la escasez de programas de educación ambiental e instrumentación de medidas punitivas que concienticen sobre la importancia de no arrojar desechos en los lugares y horarios inadecuados, no se esperan mayores cambios en la actitud de los habitantes ante la falta de una política educativa adecuada y medidas específicas. En lo que respecta al tratamiento y disposición controlada de residuos peligrosos y patogénicos, de producirse una adecuación de la normativa que presente opciones de tratamiento en el marco de la legalidad, la incorporación de un registro de organizaciones vinculadas a la gestión (generadores, transportistas, operadores) y su articulación con un sistema de control, pueden esperarse mejoras en las condiciones de seguridad

Contaminación sonora. La Ciudad de Buenos Aires, en las áreas de mayor congestión vehicular, presenta una situación crítica (el nivel sonoro equivalente a más de 65 dB provoca dificultades para sostener una conversación normal y a partir de 85 dB se producen lesiones en el oído si el ruido es continuo). En las áreas centrales, tanto en horarios matutinos como vespertinos predominan valores en el rango 75-85 dB. En este aspecto se observa un aumento creciente en la generación de ruidos por modalidades inadecuadas de conducción. Si a lo mencionado se le agrega la falta de conocimiento de la comunidad sobre el efecto adverso de los ruidos sobre su salud, se presume que habrá pocas probabilidades de cambios en el corto plazo.

Contaminación del aire. Una de las causas principales de la contaminación del aire en la Ciudad de Buenos Aires son los gases de combustión derivados de las fuentes móviles (vehículos particulares, transporte público y de carga) que circulan por la Ciudad. En lo atinente al uso masivo y de bajo aprovechamiento del vehículo particular, se observa una tendencia creciente al incremento del número de automóviles en circulación, no sólo debido a los que ingresan temporariamente a la Ciudad, sino también por el propio aumento del parque automotor de la misma. Dado que los automóviles registran una intensidad de emisión mucho mayor que los colectivos con relación al indicador pasajero-kilómetro, esto se traduce en crecientes volúmenes de emisión.

Agua potable y saneamiento. Actualmente, en la Ciudad de Buenos Aires, no existen obstáculos para el aprovisionamiento de agua potable para consumo de la población y para las actividades económicas, aunque persisten situaciones puntuales de baja presión (eventual motivo de contaminación y causa histórica de los característicos tanques de reserva de los edificios de Buenos Aires). En cuanto al saneamiento, si bien la casi totalidad de la población de la Ciudad de Buenos Aires dispone del servicio, en el resto de los municipios del Gran Buenos Aires bajo el sistema de Aguas Argentinas, la situación es mucho más deficitaria que en el caso del agua corriente.

Una proporción ínfima de las aguas colectadas sufre algún tratamiento antes de su volcamiento al cuerpo receptor, el Río de la Plata. Las aguas servidas son captadas por colectoras primarias y secundarias, que las conducen a grandes conductos denominados cloacas máximas que, sin tratamiento alguno, las transportan aguas afuera de la costa del municipio de Berazategui, a través de un emisario submarino. El sistema dispone de 4 cloacas máximas (Primera, Segunda, Tercera y Colector Costanero) que llevan líquidos mediante sifones en el Riachuelo hasta la estación elevadora de Wilde y de allí por gravedad hasta la salida antes indicada. Una particularidad del sistema, portador de importantes consecuencias sanitarias, es la existencia del denominado "Radio Antiguo" en el que se combina la red pluvial con la cloacal, causante, en situación de precipitaciones moderadas, de flujos contaminantes hacia la ribera de la Ciudad de Buenos Aires. Otros factores de contaminación costera con efluentes cloacales son la Colectora Costanera y la Segunda Cloaca Máxima, responsables por numerosas fugas que contaminan la costa sobre el Río de la Plata y sobre el Riachuelo. Se estima que el sistema de colectores cloacales y pluvio-cloacales generan situaciones de riesgo.

Aspecto Positivos

- La situación geográfica de la ciudad la ubica en una posición comparativamente favorable a otras grandes capitales sudamericanas, por la dinámica de vientos que arrastran las partículas de la atmósfera y por la presencia del Río de la Plata, como reservorio de agua y también como catalizador de contaminantes
- Se espera una disminución de la problemática general de las inundaciones por implementación del Plan Hidráulico.
- La ciudad cuenta con una cobertura completa en sistema de agua potable, aunque con niveles desparejos en términos de provisión y calidad.
- Está cubierta casi en su totalidad en materia de servicios de cloacas.

Aspecto Negativos

- *Las inundaciones afectan no sólo a las áreas residenciales sino también a las actividades comerciales y de servicios por:*

La destrucción o deterioro de bienes privados y públicos.

El quiebre de la continuidad del sistema vial y aún de otros sistemas de transporte público como colectivos, subterráneos y trenes.

El arrastre y dispersión de los residuos a través de las áreas de desborde, contaminando el hábitat urbano.

- *Falta de programas integrales de gestión de residuos y una inadecuada forma de disposición de los residuos por parte de la comunidad:*

Ausencia de acciones o programas gubernamentales definidos con relación a la minimización, separación y tratamiento de los residuos especiales y patogénicos entre los domiciliarios.

La Ciudad no cuenta con normas específicas ni plantas adecuadas para el tratamiento de residuos especiales.

Contradicciones y aspectos no definidos por la normativa vigente sobre residuos.

- Deterioro, sobreuso y uso inadecuado del soporte natural por contaminación de aire y de aguas superficiales y subterráneas:

Aumento de los niveles de ruido en las grandes concentraciones de tránsito.

- Desajustes de la capacidad de soporte de los diferentes tipos de infraestructura, entre ellos y en relación con la demanda.

- Deterioro del espacio público. Falta de control de ocupaciones conflictivas.

- Polución visual en constante incremento, con exceso de publicidad en la vía pública y aún en parques, espacios verdes y autopistas.

Lineamientos Propositivos. Para una Ciudad Sustentable

- Concertar con la provincia de Buenos Aires: la recuperación de los ecosistemas costeros degradados; el control interjurisdiccional de la descarga de residuos sólidos; los efluentes de las actividades portuarias, industrial y doméstica y el manejo de cuencas compartidas.
- Propiciar el mejor funcionamiento del Comité de Cuenca Matanza Riachuelo

- Compatibilización de las normativas vigentes sobre los efluentes industriales y manejo de los residuos sólidos.
- Contemplar las restricciones legales que podrían dificultar y limitar el crecimiento de la demanda de servicios.

Espacio público

- Regular el uso del espacio público atendiendo aspectos tales como normas de ocupación de las vías públicas y su subsuelo; ocupación y uso del espacio aéreo; ordenación y límite de la publicidad; proyecto para infraestructuras del servicio; ejecución de las obras e instalaciones de infraestructura; administrativas y poder de policía.
- Identificar los lugares críticos para definir programas de intervención en los barrios o arterias afectadas, como así también las costas y bordes de la ciudad.

Inundaciones

- Completar el Plan Hidráulico y trabajar sobre los puntos vulnerables por déficit de infraestructura y drenaje (deterioro, obstrucciones, desvío de escorrentías)
- Evaluar la posibilidad de implementar un plan de largo plazo destinado a recuperar paulatinamente para el uso público recreativo las áreas más vulnerables a inundación

Contaminación hídrica

- Mejorar la situación de contaminación del Río de la Plata y del Riachuelo
Construcción de los colectores costeros previstos en el Plan de Saneamiento Integral
Control ambiental de los vuelcos que afecten la calidad de los cursos de agua

Residuos

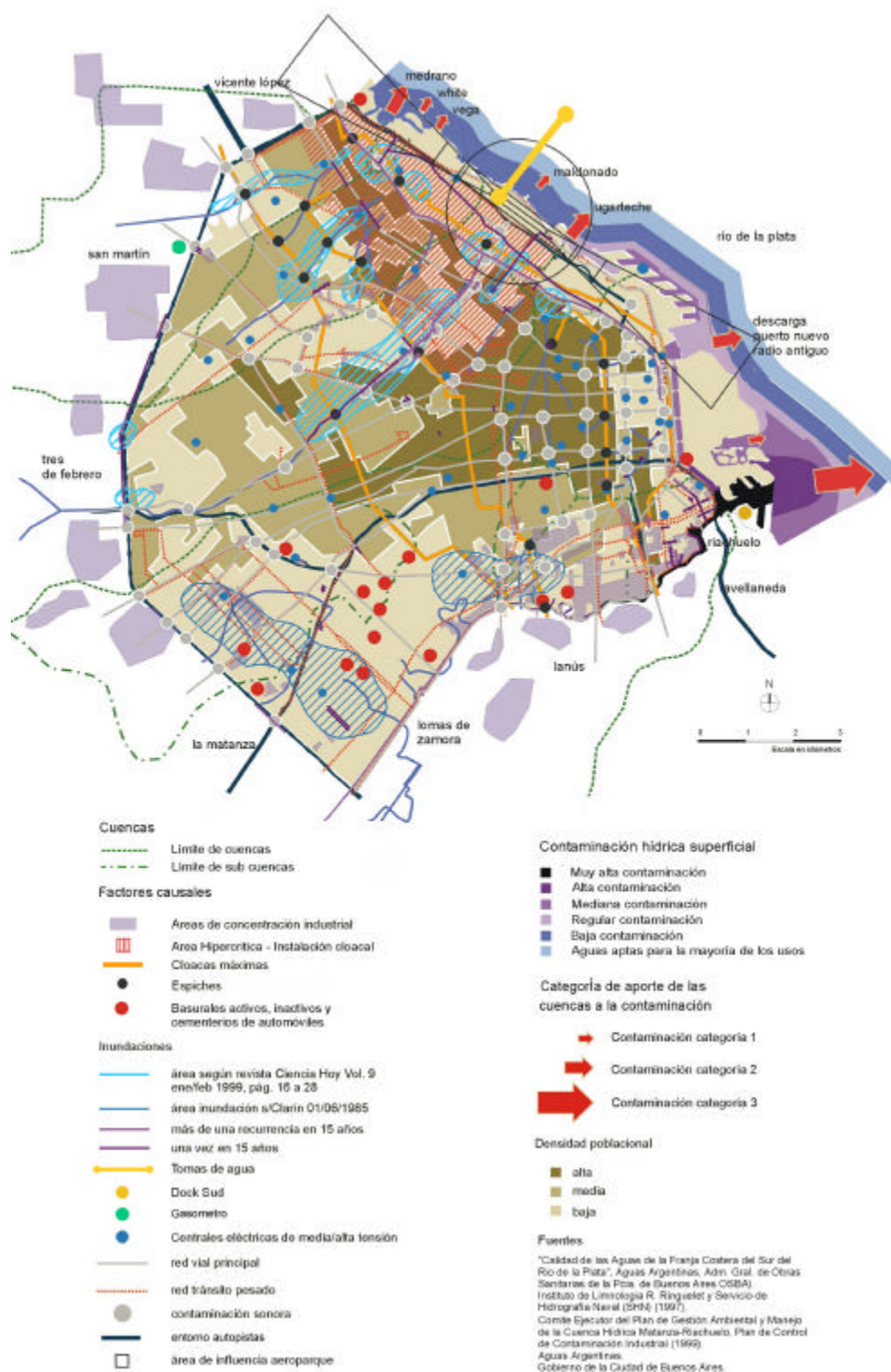
- Promover una menor generación y su eventual reutilización y reciclado;
- Garantizar un marco normativo claro que acote los conflictos jurisdiccionales

Contaminación atmosférica (del aire y sonora)

- Fomentar alternativas atractivas al uso masivo del automóvil particular, especialmente en las áreas de mayor concentración de actividad.
- Promover el uso de combustibles menos contaminantes y de catalizadores.
- Proponer el diseño y aplicación de un sistema de transporte sostenible para la Región Metropolitana, en el mediano y largo plazo, teniendo en cuenta los plazos de reconversión tecnológico
- Implementar estrategias que reviertan las modalidades inadecuadas de conducción.

Infraestructura por red

- Controlar las descargas provenientes de la actividad humana, especialmente industriales y de derrames de buques y de las obras de relleno en la costa que provocan sedimentaciones para mantener la capacidad y calidad de las aguas.
- Mantener y prever en los Códigos de Edificación y Planeamiento Urbano, dotaciones de reserva de agua para morigerar los "picos de consumo".
- Fomentar la utilización de tecnología que disminuya el consumo y elimine las pérdidas
- Controlar el estado de conservación e higiene de reservorios e instalaciones sanitarias en general para poder compensar aumentos de demanda por aumento de población.
- Adoptar medidas precautorias debido al estado hipercrítico de las instalaciones cloacales del cordón norte de la Ciudad.
- Dotar integralmente de los servicios cloacales y de agua por red a los barrios carenciados.
- Evaluar las actividades sin servicio de gas en la Ciudad y la ductilidad y costos que podría demandar una densificación selectiva.



3 | POBLACIÓN, TERRITORIO Y EMPLEO |

Objetivos

General

- Generación de las condiciones urbano ambientales para la modernización y diversificación del tejido económico local, a través del mejoramiento de las actividades existentes y la atracción de nuevas actividades

Particulares

- Reducir las desigualdades sociales y los desequilibrios territoriales.
- Fomentar la radicación de nuevos habitantes y tender a la recuperación del crecimiento vegetativo de la población que ha emigrado a la periferia.
- Retener y promover actividades económicas compatibles con la calidad de vida en la ciudad a fin de incrementar la población económicamente activa.

Estado de Situación

La población que ingresa diariamente se incrementa progresivamente al ritmo del crecimiento poblacional del Área Metropolitana (que alcanza en la actualidad cerca de 12 millones de habitantes). Sin embargo, la población residente en la Ciudad de Buenos Aires se estabilizó desde hace varias décadas en tres millones de habitantes, situación que muestra una pérdida constante de población residente, proceso que se agudizó recientemente con un marcado proceso de suburbanización de grupos medios y altos.

En el contexto de las variaciones poblacionales, según informaciones del INDEC reelaboradas por el PUA, la mayor pérdida se registró en los distritos céntricos y el sector sudeste. Y, contrariamente en valores porcentuales crecieron los barrios de clase media alta como Belgrano y Núñez y Caballito, Almagro, Palermo y Colegiales.

Con respecto a la ocupación territorial, las densidades mayores se orientan a los núcleos de mayor sedimentación histórica: hacia el noroeste, a lo largo de las Avenidas Santa Fe - Cabildo, abarcando los barrios de Retiro, Recoleta, Palermo y Belgrano y hacia el oeste, a lo largo de la Avenida Rivadavia incluyendo los barrios de Balvanera, Almagro, Caballito y Flores. Por su parte el microcentro, escaso de población residente comienza a densificarse en los bordes del Macrocentro. Las densidades intermedias rodean a las anteriores, en tanto las más bajas predominan en el oeste y en toda la zona sur, con excepción a las pequeñas fracciones correspondientes de conjuntos habitacionales y a asentamientos precarios.

Las actividades productivas constituyen uno de los factores de sostenibilidad fundamental por actuar como soporte generador de recursos y de puestos de trabajo. Buenos Aires y su Area Metropolitana, como toda gran urbe, registra exclusivamente actividades productivas secundarias y terciarias, las que presentan un distinto nivel de desarrollo y dinámica.

En tanto las actividades terciarias referidas a administración, comercios y servicios tienden a expandirse en forma acorde con la preponderancia de las funciones gerenciales, las vinculadas al turismo, de creciente importancia, reconocen un ámbito de localización en el Area Central Principal y una expansión hacia el norte en el barrio de Recoleta y a las zonas de parques más jerarquizados que la continúan hasta Palermo.

A su vez, es destacable la jerarquía de los servicios educacionales superiores y de los servicios de salud, que hacen de Buenos Aires un referente subcontinental en ambos aspectos. La distribución espacial de los primeros presenta una relativa concentración en el Macrocentro y en el eje norte, en tanto la de los segundos observa mayor correlación con la distribución residencial y cierta concentración en el sudeste de la ciudad.

Por su parte, en los últimos decenios las actividades industriales localizadas en la ciudad han sufrido un proceso de retroceso concordante con tres fenómenos simultáneos:

- La desindustrialización acaecida en el país en términos generales.
- Los procesos de concentración empresarial que requieren localización en áreas de mayor disponibilidad y menor precio de suelo que los que ofrece Buenos Aires.
- Las deseconomías que implican para las empresas medianas y pequeñas que han superado las dos instancias anteriores, seguir localizadas en distritos que presenta un paulatino aumento del valor del suelo urbano.

Ante estas circunstancias, han permanecido en la ciudad algunas empresas medianas con fuerte arraigo y otras pequeñas que por su organización de tipo familiar e inmediatez al mercado de mano de obra y de colocación de su producción, logran superar los embates de la crisis. Generalmente, esta permanencia se ha amparado en la flexibilidad de aplicación de las normativas urbanísticas y ambientales vigentes.

A pesar de este cuadro de situación, han sido escasas las políticas destinadas a consolidar y promover el crecimiento y reconversión tecnológica de las actividades existentes, así como las dirigidas a la creación de nuevas actividades que pudiesen usufructuar las ventajas comparativas de una ciudad con disponibilidad de alta jerarquía laboral y presencia de niveles de consumo diversificado. Por otra parte, se debe considerar que el desarrollo de actividades productivas -las industriales y en muchos casos también las terciarias- requiere la llegada y salida de insumos y mercancías a través de transporte pesado.

En dicho sentido juegan un papel preponderante los modos de traslado, el origen y destino, y las formas de circulación de las cargas. Al respecto es relevante distinguir los tres flujos de carga diferentes que se registran en la Ciudad. El primero de ellos con origen o destino fuera de la Región, de carácter nacional, el segundo de carácter metropolitano con origen y destino dentro de la Región y el propio de la Ciudad de Buenos Aires.

En la Ciudad de Buenos Aires existen unos 15.000 establecimientos industriales, cerca de 65.000 comercios y 85.000 empresas de servicios que en conjunto emplean algo más de 2.100.000 trabajadores. De este total, cerca del 50% es ocupado por personas que no residen en la ciudad. El mayor dinamismo en la generación de empleo reside hoy en la categorías "servicios financieros, seguros y bienes inmuebles". Este crecimiento se relaciona en gran medida con la tendencia de la empresas a tercerizar sus servicios, especialmente en asesorías profesionales, contabilidad e informática, además de mantenimiento y seguridad.

En cuanto a la espacialización de las actividades, una territorialización general de la distribución indicaría:

- 1** Zonas destinadas preponderantemente a actividades terciarias, ya sean las administrativas, comerciales y de servicios junto con las turísticas consignadas por su carácter de áreas centrales.
- 2** Zonas destinadas preponderantemente a uso industrial y las asignadas a usos mixtos residencia - industria. En general, estas últimas son espacios donde tienen lugar conflictos de compatibilidad entre la actividad residencial y la industrial, ubicadas preferentemente en el sector sur. Las molestias consisten generalmente en los movimientos de carga y descarga, la producción de ruidos y vibraciones y las emisiones atmosféricas.
- 3** Zonas destinadas a usos residenciales pero que registran un relativo porcentaje de actividades productivas intercaladas en las mismas, como sucede en algunos barrios del sur y sudoeste y oeste de la ciudad. En ellos, aunque con menos frecuencia que en los casos anteriores, también se producen situaciones de incompatibilidad.

Dada la situación descrita, conciliar el objetivo general de calidad ambiental y el objetivo particular de receptividad de actividades productivas para la creación de empleo y la diversificación económica de la ciudad, para retener población y superar desequilibrios territoriales requiere estrategias cuidadosas en las cuales los componentes técnicos, logísticos y económico-financieros son relevantes, pero deben ser acompañados por la dimensión espacial que hace a la localización de las actividades.

Finalmente, se registra la localización portuaria y el recorrido de la red de cargas recientemente implementado con el propósito de restringir su presencia en la red vial de la ciudad. A pesar de dicho propósito, se manifiesta una evidente situación de competencia con el transporte de pasajeros y los conflictos que se producen, en especial, en las zonas de circulación vinculadas al Puerto y en los barrios del sur de la ciudad, donde se localizan preponderantemente las actividades conexas antes mencionadas (estacionamiento, transbordo, mecánica, etc.).

Aspectos Positivos

- Un proceso de modernización tecnológica de la industria que aumenta progresivamente su capacidad competitiva.
- Un sector creciente de servicios bancarios y financieros con su consecuencia en la generación de empleos, tanto en el Área Central como en los centros barriales
- El incremento considerable del sector turismo como generador de empleo.
- En general, un sector de servicios diversificado, con niveles adecuados en las áreas culturales, financieras, educacionales y de salud
- Un nivel creciente de inversiones del sector privado en residencia y servicios que afectan los aspectos territoriales de la ciudad y que es preciso conducir en función de una mejor y más equilibrada distribución, fundamental para el diseño de políticas de planificación.

Aspectos Negativos

- La falta de retención del crecimiento vegetativo y los efectos no deseados de las migraciones internas
- La falta de promoción de actividades económicas creadoras de empleo, compatibles con la calidad de vida en la ciudad y con el incremento de la población económicamente activa.

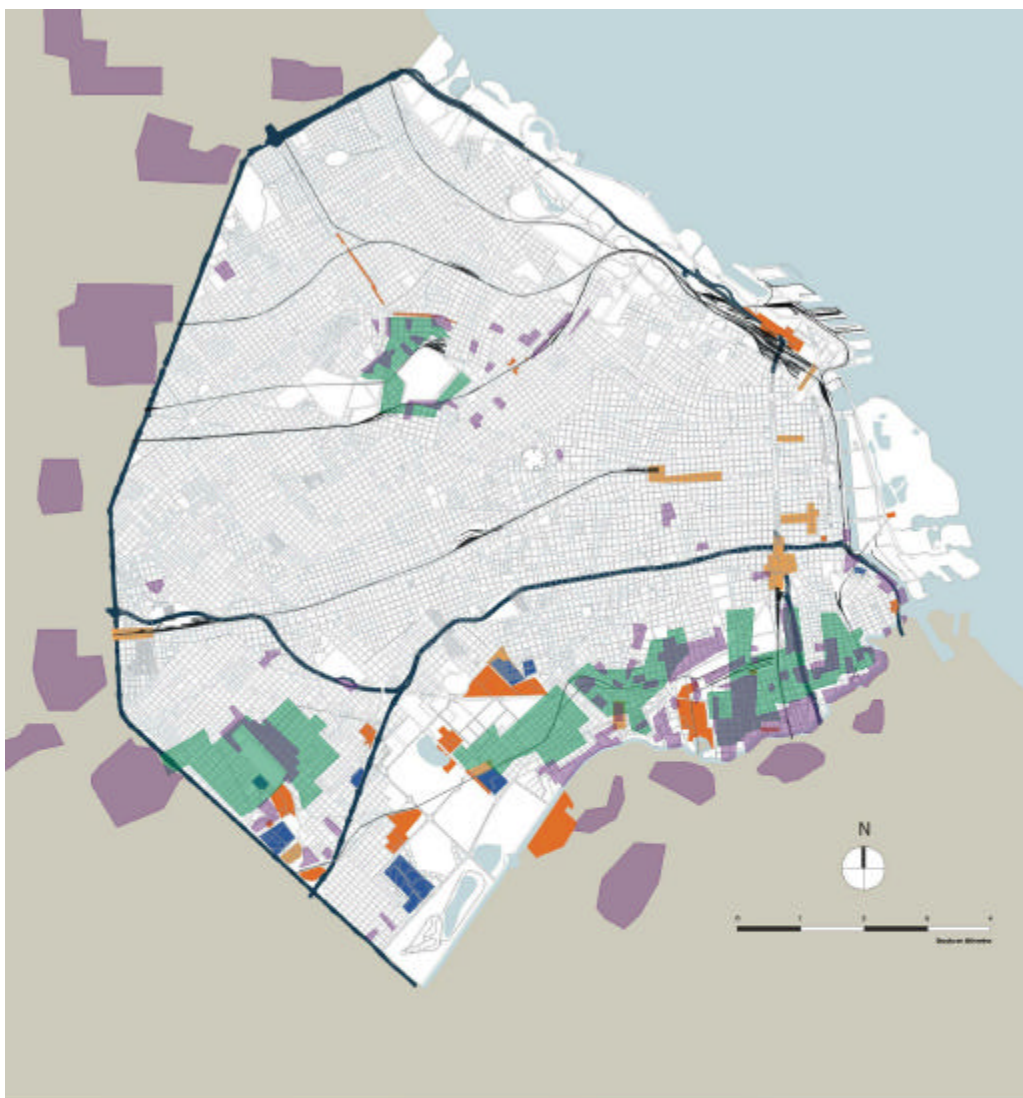
- Las PyMes con desventajas comparativas de acceso a niveles adecuados de infraestructura y servicios.
- Los Espacios urbanos deteriorados en la ciudad como consecuencia del cierre o rezonificación de las actividades industriales

Lineamientos Propositivos. Hacia una Ciudad Equilibrada

- Facilitar el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios, tanto para el Area Central como para los centros barriales (Ver "Area Central y Subcentros")
- Promover la retención en la ciudad del crecimiento de su población, facilitando la localización residencial en los subcentros barriales y en la zona Sur.
- Promover la modernización y el desarrollo industrial de avanzada
 - Privilegiar su localización en playas ferroviarios y predios industriales desactivados
 - Facilitar la permanencia de grandes establecimientos industriales con requerimiento de acceso de transporte pesado.
- Promover la consolidación y crecimiento de la actividad productiva de las PyMEs
 - Facilitar su modernización tecnológica y logística mediante el apoyo técnico y crediticio
- Promover el desarrollo del turismo
 - Propiciar la construcción de un puerto fluvial de pasajeros
 - Contar con servicios de transporte terrestre interurbano de calidad
(Ver "*Transporte y Vialidad*")
- Consolidar el equipamiento educacional superior y de Salud
- Compatibilizar las actividades industriales y las áreas residenciales en función de factores ambientales

Áreas Socialmente Críticas

Fecha: Setiembre 1999 / Escala: Gráfica / Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Planeamiento Urbano

**REFERENCIAS**

- Vivienda precaria concentrada
- Tugurización
- Conflicto Industria - Residencia

4 | HABITAT Y VIVIENDA |

Objetivos

General

- Mejorar las condiciones del hábitat de los sectores de menores ingresos y/o con desventajas ambientales mediante una diversidad de políticas que respondan a las distintas situaciones existentes

Particulares

- Propender a una distribución del equipamiento urbano que facilite la accesibilidad y disminuya las diferencias de orden social, económico, cultural y físico
- Impulsar el mejoramiento integral y la renovación de áreas que sufren procesos de deterioro

Estado de Situación

En términos generales, los problemas de la vivienda en Buenos Aires tienen como marco global dos problemas estructurales que condicionaron las carencias y se asocian con situaciones propias de países subdesarrollados. En primer lugar, la incapacidad de gran parte de la población de contar con ingresos suficientes para acceder a la vivienda que ofrece el mercado inmobiliario. En segundo lugar, vinculado con lo anterior, los costos de la construcción dificultan la posibilidad de vincular demanda y oferta sin presencia del Estado.

Estos problemas estructurales combinados tienen como resultado la permanencia de situaciones deficitarias por hacinamiento o calidad de la vivienda que de acuerdo a las estimaciones de la Subsecretaría de Vivienda de la Nación alcanzaba en 1995 a 122.988 hogares, un 11,6% del total de la ciudad. Si se considera que cada hogar es la residencia de cuatro personas, esto representa 500.000 personas, o sea un 15% de habitantes urbanos en situación deficitaria, conflictos sin posible solución progresiva. De ese total de viviendas deficitarias 15.175 corresponden a las "villas de emergencia" -en el sector sur y el área de Retiro- donde habitan 70.286 personas (un aumento significativo sobre las 26.234 personas que ocupaban esos recintos en 1978). Las "villas" sumados a los inquilinatos, hoteles y pensiones -con clara concentración en el Centro-sur, Boca y Barracas- donde residen cerca de 280.000 personas, y las casas con ocupaciones ilegales son los "tipos" de hábitat precario a resolver.

A los efectos de situar las tipologías edilicias y los diversos modos de ocupación es ilustrativo revisar las categorías del Censo de Población y Vivienda de 1991, donde globalmente se diferencia las viviendas individuales y las colectivas. Del total de viviendas ocupadas 733.619 son departamentos y 207.495 son casas. Los primeros predominan en el eje centro-norte-Belgrano y en el eje oeste hasta

Flores y en las redes axiales del Noroeste y del sur -en menor medida. La "casa" predomina en el sector Sur y los límites del oeste y, salvo recintos especiales de niveles socio habitacionales altos - Belgrano R, Villa Devoto, Villa del Parque- su presencia revela una dinámica de sustitución habitacional más lenta.

En lo que se refiere a "viviendas subestandar", el censo considera "inquilinos", "ranchos" y "casillas". La categoría "inquilinato" alude en ocasiones también a "hoteles" y "pensiones" en tanto "ranchos" y "casillas" refieren también a las grandes concentraciones de las Villas de Emergencia.

Villas de emergencia: A fines de la década del 70, Buenos Aires vivió un proceso de erradicación forzosa de la población que habitaba en las villas. Desde la recuperación de la democracia un fuerte flujo migratorio de sectores carenciados del interior y de los países limítrofes reocupó esas villas y creó nuevas. En los últimos años se ha llevado a cabo una política oficial de radicación poblacional y de transformación de las villas en barrios. En 1991, el Estado Nacional les vendió a las villas 21-24, 20 y 15 la tierra que ocupaban iniciando un proceso de urbanización.

En las villas ubicadas en terrenos de propiedad del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se han abierto calles, edificado viviendas (villa 6, 19, 1-11-14) e infraestructuras básicas en una política que impulsa su transformarlas en barrios. Con excepción de la villa 31, próxima a Retiro, el resto se localiza en la zona sur, entre la Av. Perito Moreno y el Riachuelo. En ese contexto, operar sobre la villa 31 -que incluye tres radios censales completos localizados frente a Retiro y el Puerto- debe constituir un caso ilustrativo de una estrategia de desarrollo urbano que apunte a la integración y la equidad.

Ocupantes de inmuebles: En 1991 se estimaba que la población que habitaba en inmuebles tomados abarcaba una cifra próxima a las 200.000 personas. En esta categoría se incluía también a las familias que originalmente se habían instalado en inmuebles municipales desocupados, y a posteriori fueron legalizadas a través de contratos de comodato con la Municipalidad de la Ciudad o bien mediante convenios de desocupación. Para esa misma fecha, el número de ocupantes de inmuebles privados se había reducido con respecto a los primeros cinco años de la década de 1980. Gran parte de ellos habían sido desalojados y los inmuebles tapiados para impedir su ocupación.

Inquilinos: Las familias que habitan en ellas son en general porteñas o migrantes con más de dos décadas de estadía; los jefes de familia -numerosas- son de más edad que los que habitan en villas y se encuentran en situación de pobreza extrema. De acuerdo al trabajo de investigación llevado a cabo por PROHAB en el año 1991, aproximadamente 69.000 personas vivían en inquilinos. Poco menos de la mitad de esta población se encontraba en situación ilegal, en virtud de que no pagaban alquiler. Los edificios, sucedáneos de los celebres conventillos presentan un alto nivel de deterioro y falta de mantenimiento.

Hoteles y pensiones: La población que habita hoteles esta integrada por personas solas y/o parejas jóvenes sin o con pocos hijos. Son migrantes o nativos del AMBA con ingresos regulares que les permiten pagar semanalmente el hospedaje, pero sin posibilidad de acceder a un alquiler de mercado por carecer de los recursos para ello. Se estimaba, en 1991, que cerca de 70.000 personas vivían en estos alojamientos.

Además de la población que habita en los alojamientos descriptos, existe un sector importante que se aloja en viviendas de familias, que alquila habitaciones o que habita hacinada en viviendas propias. Se estima que viven en esas condiciones unas 120.000 personas que deben ser objeto de políticas crediticias de largo plazo para poder acceder a una vivienda a través del mercado.

Grandes conjuntos habitacionales: En algunos casos manifiestan notorios signos de deterioro. En efecto, entre los años 58 y 64 fueron desarrolladas una amplia gama de nuevos conjuntos de viviendas de media y alta densidad sobre grandes predios desactivados que compró el entonces Municipio

de la ciudad. Muchos de ellos fueron impulsados por la Comisión Municipal de la Vivienda, un organismo autónomo constituido a principios de la década del 60, con la función de desarrollar una política local de vivienda. Esos emprendimientos pusieron a prueba distintas tecnologías para la construcción masiva de viviendas y una estrategia de implantación de los grandes conjuntos, que obedeció a las necesidades de renovación de zonas degradadas y de urbanización de zonas nuevas.

Los conjuntos de gran escala como Soldati, Lugano o Piedrabuena, localizados en el sector sur, fueron sufriendo un importante deterioro que se proyectó además en su entorno mediato e inmediato, que fue facilitado por las modalidades de asignación de las viviendas, el régimen de administración y la falta de conservación y control de los espacios públicos y semi-públicos. Las consecuencias no residen exclusivamente en la degradación constructiva sino que se fueron constituyendo como enclaves de delincuencia que perjudican la organización de la comunidad de ocupantes.

Sobre la base de la cuadrícula, forma urbana sobre la que fue creciendo la ciudad, se observan discontinuidades de tejido residencial en torno de los grandes equipamientos y las playas ferroviarias que producen situaciones de aislamiento y baja conectividad. Se pueden identificar al noroeste, el entorno del conjunto Chacarita-Agronomía. Su presencia es sobre todo relevante hacia el área sur, que permanece poco comunicada con el resto de la ciudad. Al sudeste, el entorno del conjunto Hospitales Neuropsiquiátricos - Estaciones Buenos Aires y Sola; al sudoeste, el hiato entre Villa Lugano y Villa Soldati por la presencia del Parque Interamericano y el Parque de Diversiones, la presencia de un gran conjunto de predios destinados a espacios deportivos entre Soldati y Flores que se agregan a las barreras tributarias de los pasos a nivel. La falta de conectividad sumada a las condiciones socio económicas del área, donde se localiza el mayor porcentaje de asentamientos y viviendas precarias muestra un panorama del área fuertemente contrastado con el parque habitacional de una ciudad consolidada y de buena calidad edilicia.

Las tendencias de evolución del parque habitacional se revelan en la dinámica constructiva de la ciudad. Según los datos municipales de 1996, un 30% de las nuevas unidades -con un 96,8% de departamentos- se localiza en el corredor norte, en tanto el sur y el área central son los territorios con menos viviendas nuevas. De igual modo hay un marcado descenso en la superficie por vivienda (de 144 m² de 1991 se transitó a 107m² en 1997). Esta variación está también condicionada por un significativo proceso de cambio en la constitución de los hogares, común a las grandes metrópolis: la proporción de habitantes mayores de 65 (que pasó de un 11% en 1970 al 16% en 1991), el porcentaje de hogares unipersonales y de mujeres como jefas de hogar que incide en la demanda. De todos modos, un importante porcentaje de la población que habita en situaciones subóptimas están imposibilitados de acceder a la habitación si no media la formulación de programas sociales integrales con financiamiento público.

Es prioritario resolver el histórico conflicto entre el impacto de las mega intervenciones y la falta de normativas de estímulo para la producción de vivienda económica a través de normativas del uso del suelo, combinando estrategias que se centren en las políticas habitacionales como motor para la recuperación urbana y la puesta en valor de las áreas deterioradas

Aspectos Positivos

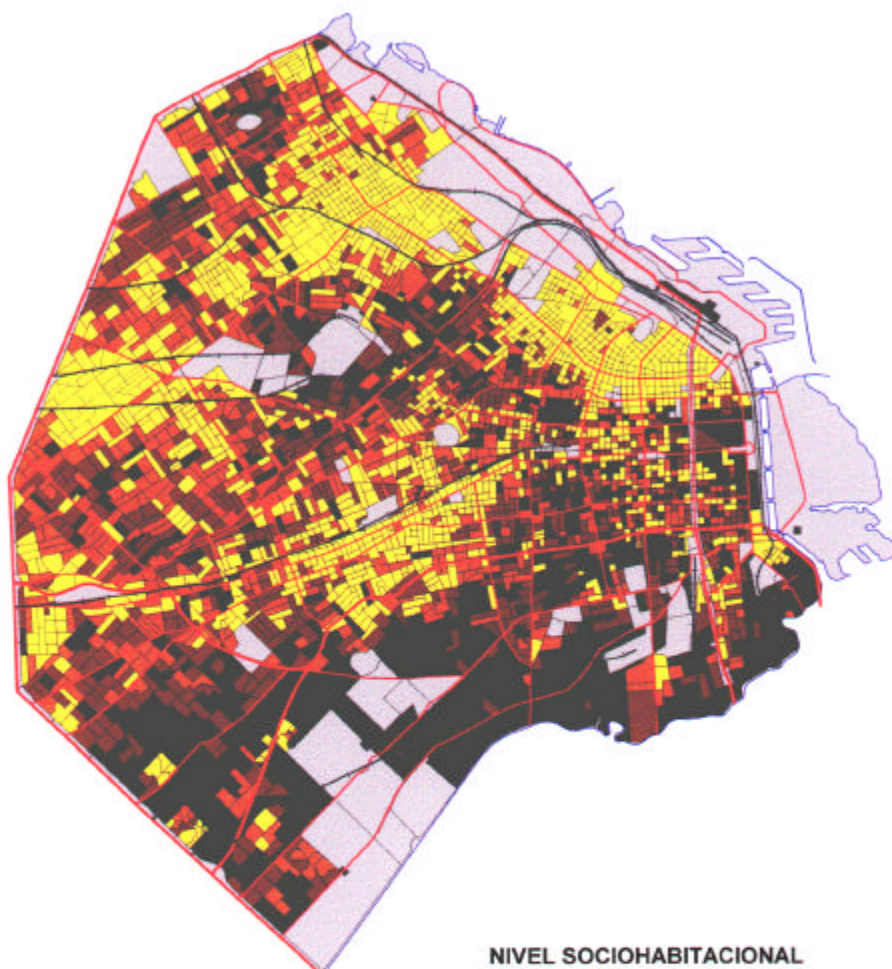
- El parque habitacional es estructurado y diverso y la situación de la ciudad muestra un nivel crítico inferior al resto de Región Metropolitana pues la ciudad alberga una importante población de niveles socioeconómicos medios y altos.
- La dinámica inmobiliaria impulsa la renovación permanente de la ciudad aunque con preeminencia del área Norte (sobre saturada) sobre el área Sur (a favorecer).

Aspectos Negativos

- Existencia de situaciones deficitarias de calidad de la vivienda, precariedad o hacinamiento.
- Discontinuidades del tejido residencial en la adyacencia de grandes equipamientos públicos que producen situaciones de aislamiento y baja conectividad e inciden en el desequilibrio Norte-Sur
- La presencia de áreas con situaciones ambientales críticas: riesgo de anegabilidad obsolescencia e insuficiencia funcional de la red de desagües cloacales y por la sobreocupación del Norte.
- Carencia de verdaderas políticas de vivienda integradas a programas sociales y de empleo.

Lineamientos Propositivos. Hacia una Ciudad Equilibrada

- Promover el incremento poblacional de la Ciudad
- Localizar la nueva oferta de residencia en los subcentros barriales y en la zona Sur
- Mantener la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial recuperando e integrando la diversidad socioeconómica y sociocultural de la población
- Otorgar buenos niveles de calidad ambiental a todos los sectores residenciales
- Resolver las situaciones habitacionales subóptimas
- Reconvertir las "villas miseria" integrándolas al tejido urbano, dotándolas de todos los servicios

**NIVEL SOCIOHABITACIONAL**

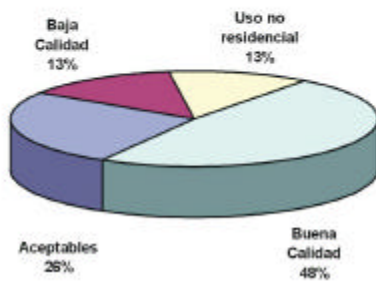
Censo de 1991 - nivel de radio censal

- alto (0.00 a 1.00)
- medio-alto (1.00 a 1.09)
- medio (1.09 a 1.16)
- medio-bajo (1.16 a 1.24)
- bajo (1.24 a 3.00)

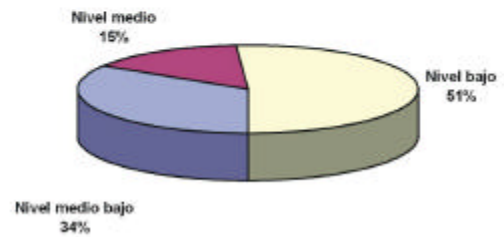
(índice de personas por cuarto)

SITUACIÓN PARQUE HABITACIONAL**DISTRIBUCIÓN SEGÚN USO Y CALIDAD**

Total Parque de viviendas: 1.200.000

**DISTRIBUCIÓN DEL DÉFICIT****Según el nivel socio - económico**

Población con viviendas deficitarias: 500.000 hab.



5 | TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN |

Objetivos

Generales

- Mejorar la accesibilidad y la conectividad
- Fortalecer un sistema intermodal con mejoras de eficiencia y seguridad del transporte de cargas y del transporte público de pasajeros tendiente a disminuir la participación del automóvil particular en el tránsito urbano

Particulares

- Facilitar el acceso a todos los sectores de la ciudad y mejorar las formas de desplazamiento
- Mejorar la articulación jurisdiccional de la gestión institucional del transporte de pasajeros y de cargas.

Estado de Situación

El alto grado de concentración de actividades -industriales, administrativas y financieras- de Buenos Aires es "foco de atracción" de los traslados y a la vez núcleo de una infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y de transporte de dimensión local, regional e internacional. El transporte y la vialidad - casi 20 millones de viajes diarios de personas, miles de carga y 1,4 millones de vehículos que atraviesan las fronteras administrativas de la Capital- es uno de los principales problemas metropolitanos. Estas particularidades de la ciudad capital tienen correlato en una modalidad de gestión controvertida, entre diversas jurisdicciones nacionales, provinciales y municipales a las que se sumaron recientemente las empresas concesionarias de servicios privatizados y los entes reguladores.

La superposición y dispersión de jurisdicciones hace que los servicios se vean sometidos a regulaciones heterogéneas y, en algunos casos contradictorias. Asimismo, se observa una muy disímil jerarquía entre los diferentes organismos involucrados: oficinas centralizadas como Secretarías, Subsecretarías, Direcciones del Gobierno Nacional y del Gobierno Autónomo, entes de diversos niveles de autonomía (Entes reguladores creados por ley, Comisiones u órganos de control creados por decreto) que dificultan la fijación de una política de transporte público y más globalmente de un planeamiento coordinado que facilite las posibilidades de integración inter e intramodal.

La vialidad de la ciudad se destaca por el carácter regional de sus principales componentes, así como por la importante barrera que constituyen las características de los bordes o límites de la ciudad: la Avenida Genera. Paz cuenta sólo con 16 cruces en su aproximadamente 24 Km. de recorrido, y el

Riachuelo, en su 13 Km. de trayectoria presenta sólo 7 puentes concentrados, mayoritariamente, en su tramo inferior. En el límite noroeste-oeste-sudoeste, la Avenida General Paz oficia de vía de circunvalación, continuada al interior de la Ciudad de Buenos Aires por una serie de autopistas de penetración que no llegan a constituir una red integrada.

La mayoría de las avenidas de la Ciudad adoptan un trazado convergente al Area Central. Muchas de ellas son continuidad de las rutas y avenidas que, provenientes del GBA, atraviesan General Paz. La conectividad interna está afectada por los pasos ferroviarios a nivel, donde se destaca la barrera constituida por el Ferrocarril Sarmiento que perturba el cruce del eje que divide el norte del sur de la Ciudad, en el tramo que va desde Caballito hasta Liniers.

Al igual que la vialidad, las redes de transporte tienen un carácter eminentemente radial convergente al área central donde se localizan las principales actividades. Los transportes ferroviarios de superficie ofrecen una cobertura homogénea, si bien los pasos a nivel constituyen fuertes barreras urbanísticas que segmentan el territorio. Las empresas captan un 6% del total de desplazamientos regionales con servicios organizados en 6 concesiones privadas que administran las 7 unidades operativas (Sarmiento, Mitre, San Martín, Belgrano Norte, Belgrano Sur, Urquiza y Roca). Cinco de las líneas ferroviarias tienen terminales en los bordes del Area Central (3 en Retiro, 1 en Once y 1 en Constitución) y combinan con líneas subterráneas. Una sexta línea termina en el noroeste de la Ciudad (Est. Federico Lacroze) pero también se combina con una línea subterránea que llega al ACP, en tanto la séptima línea tiene terminal en el sudeste de la Ciudad (Est. Buenos Aires) sin vinculación con la red subterránea existente.

La red subterránea es el único transporte sin alcance regional. La concesión fue otorgada en conjunto con el Ferrocarril Urquiza a la Empresa Metrovías S.A. por un período de 20 años y se divide en 6 unidades operativas, las Líneas A, B, C, D, E y el Premetro. Cuatro de las líneas tienen trazado radial con destino final en el Area Central, en tanto la quinta actúa de interconexión norte-sur de las anteriores, con un recorrido que une las terminales ferroviarias de Retiro y Constitución. Actualmente está en obra la extensión de la línea B (hasta Triunvirato e Incas) y en proceso de licitación la nueva línea transversal H que unirá Retiro con Nueva Pompeya por el borde oeste del Area Central (Avdas. Pueyrredón-Jujuy).

El Transporte Automotor Público de Pasajeros (APP), red metropolitana de aproximadamente 300 líneas, moviliza 7 millones de pasajeros diarios constituyendo el modo público de mayor participación en el total de viajes con una flota de casi 15.000 vehículos. En ese modo, existe una disminución creciente en la demanda de viajes urbanos por la pérdida de competitividad de los omnibus frente al auge de los servicios urbanos especiales, del transporte clandestino y de otros modos como los trenes subterráneos y de superficie que reciben subsidios tarifarios.

Desde los años 90 y en el contexto de un proceso de suburbanización de sectores medios y altos conjuntamente con mano de obra tributaria de la desocupación, se registró una diversificación de la oferta de prestaciones comerciales alternativas, los remises, los Servicios Urbanos Especiales (SUE) charters contratados que representan un segmento novedoso.

Existe una importante carencia de información para una evaluación profunda del sistema, si se exceptúa el Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (1970), primer y único plan de transporte integral a nivel regional, complementado parcialmente por los diagnósticos de movilidad de 1991/92. En la actualidad, la Secretaría de Transporte de la Nación, lleva adelante un nuevo estudio integral (ETRAM, Estudio de Transporte Regional del Area Metropolitana) que se encuentra en etapa de relevamiento de datos.

La progresiva retracción del transporte público, a expensas del crecimiento del parque automotor y de la construcción de autopistas, se fue traduciendo en efectos secundarios indeseados que impactan en las condiciones de los viajes (excesivos tiempos, costos e incomodidades), las actividades y la cali-

dad ambiental (contaminación atmosférica y sonora). Asimismo, el impacto de la suburbanización creciente de grupos medios y altos signó una mayor demanda de traslados metropolitanos

Con posterioridad a la privatización de los servicios, se inicia un lento cambio de tendencias, impulsado por la mejora en la calidad y el aumento de la demanda del transporte ferroviario de superficie y subterráneo (en éste último se pasó 145 a 254 millones de viajes entre 1994 a 1998) que a su vez impactó negativamente sobre los modos del transporte automotor, aunque éste asegura aún, la mayor parte de los desplazamientos. Del mismo modo, se optimizaron los servicios de carga, pese a que la superposición de jurisdicciones involucradas y las nuevas obras públicas presentan insuficiencias destacadas en la red del tránsito pesado.

Aspectos Positivos

- Distribución geográfica y densidad que asegura que todo el suelo urbanizado cuente con algún medio público de transporte -ferrocarriles de superficie y subterráneos, una amplia red de omnibus, otros medios como taxis, remises y servicios especiales-, la posibilidad de la utilización de medios privados para el transporte de personas así como la entrada, distribución interna y salida de las cargas.
- Alternativas de bajo costo -dentro de parámetros internacionales- en particular en el sentido de los ejes radiales- con posibilidades de viajes en ferrocarril, subterráneo y omnibus.
- Tiempos de viaje razonables -excepto en las zonas congestionadas del microcentro y en las vías de comunicación metropolitanas-
- Localización del Aeroparque, el Puerto y la estación Retiro en proximidad al Area Central que permiten constituir un nodo a nivel regional e internacional.
- Proceso de concesión de los accesos viales, de los ferrocarriles de superficie, el subterráneo y las operaciones portuarias que muestra signos de modernización que se manifiestan en la ampliación y la calidad de los servicios.

Aspectos Negativos

- Progresivo aumento del transporte privado sobre el público en una tendencia que es preciso revertir.
- Carencia de una organización integral del transporte y la vialidad. El marco de gestión está a cargo de numerosos entes que se solapan en las tareas de planeamiento y la gestión.
- Red de subterráneos insuficiente, sobre todo en las comunicaciones transversales y el sector Sur.
- Pese a la importancia de la red ferroviaria de superficie y subterránea ésta tiene aún una baja participación en el total de los viajes.
- Dificil coexistencia entre los modos de transporte que compiten por la ocupación de un espacio público, afectado en su calidad, ambiental y en las demoras de tiempos de viajes.
- Contaminación atmosférica, sobre la cual el transporte automotor urbano es uno de los factores principales de perturbación.
- Las mallas físicas del transporte y la vialidad otorgan una conectividad transversal insuficiente pues reproducen las características de la estructura histórico funcional de la ciudad, fortaleciendo su carácter radial.

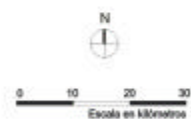
- Los pasos a nivel ferroviarios constituyen verdaderas barreras urbanísticas que impiden la comunicación fluida, en particular, entre el norte y el sur de la ciudad.
- Carencia de un puerto de pasajeros necesario para el incentivo de los viajes turísticos.
- Carencia de una terminal de cargas
- Insuficiencia de vías de acceso y comunicación entre la ciudad y la Región.

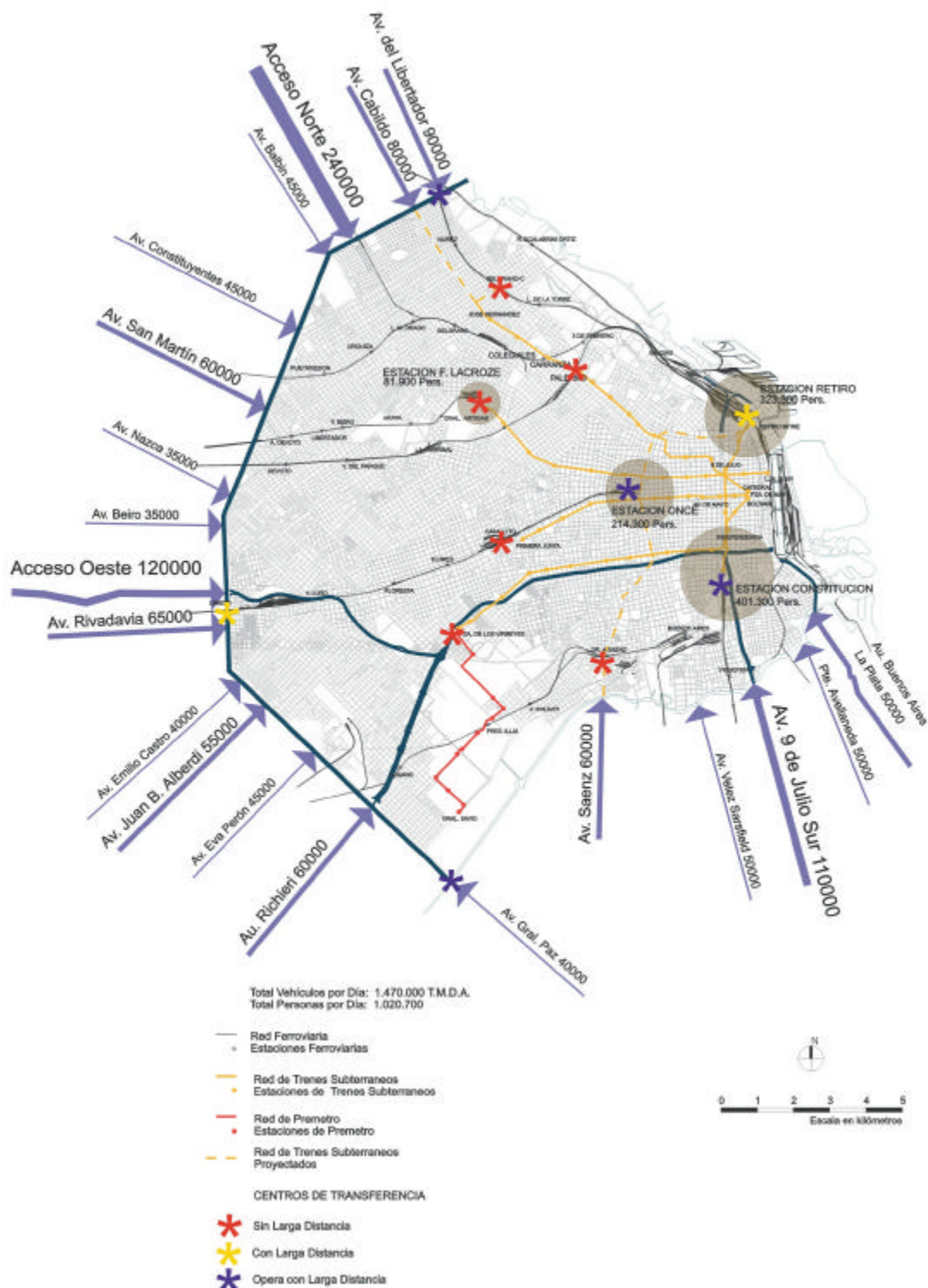
Lineamientos Propositivos. Para una Ciudad Accesible

- Ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público y desaliento a la utilización del automóvil particular
 - Utilización intensiva del transporte ferroviario de superficie en los ejes radiales de la aglomeración mejorando la capacidad y calidad de los servicios
 - Racionalizar el transporte público automotor atendiendo a los modos guiados
 - Racionalizar y optimizar el funcionamiento de taxis, remises y charters
 - Racionalizar el uso de los automóviles privados
- Optimización del uso del transporte subterráneo en las zonas con alta demanda de viajes.
- Remodelación funcional y ambiental de los centros de transbordo y creación de nuevos a los efectos de inducir modalidades de viaje más eficientes y contribuir al ordenamiento de los espacios urbanos donde se localizan
- Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales: de carácter regional y nacional: puerto, aeropuerto, terminales ferroviarias y de transporte automotor y de carga de pasajeros.
- Mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad y la Región Metropolitana.
- Eliminación de las barreras urbanísticas constituidas por los pasos a nivel de las principales arterias, en comenzando por la línea del Ferrocarril Sarmiento.
- Jerarquización de la red vial dando prioridad al transporte automotor público, optimizando la seguridad y la calidad ambiental
- Definición de una red urbana de tránsito pesado en la ciudad y la región con acceso a las estaciones de transferencia de carga inter o intramodales., evaluando la complementación e integración entre el modo automotor y ferroviario.



- Acceso Norte
- Acceso Oeste
- Autopistas Bs. As. La Plata
- Autopistas Riquelme - Cañuelas
- Autopista Proyectada
- Ferrocarriles





6 | LOS ESPACIOS PÚBLICOS y LAS COSTAS |

Objetivos

Generales

- Promover una estrategia de espacios públicos con la recuperación, ampliación y mejoramiento de los espacios verdes y las vías públicas así como de las áreas de calidad ambiental patrimonial.
- Reconvertir la relación entre la ciudad y la franja costera, reafirmando la vinculación de la ciudad con el río, preservando los recursos hídricos, potenciando su accesibilidad y privilegiando su uso recreativo y gratuito.

Particulares

- Contar con espacios públicos adecuados para todas las escalas urbanas
- Asegurar y mejorar la calidad ambiental del espacio público que atraviesa la ciudad

Estado de situación

Los espacios públicos de circulación, las áreas abiertas, verdes y recreativas deben ser entendidos como productos de tipo histórico-cultural y ser examinados desde su rol recreativo, de sociabilidad y como moderadores ambientales. El espacio público, lugar de vinculaciones e imagen de la ciudad para los ciudadanos y visitantes es afectado por los problemas ambientales e impacta directamente sobre la calidad de vida urbana.

La ciudad de Buenos Aires cuenta con 863 hectáreas de espacios verdes, de las cuales 205 hectáreas corresponden a los 12 parques de mayor jerarquía, 86 hectáreas a otros parques menores y 248 hectáreas se encuentran repartidas en 156 plazas sumadas a 203 plazoletas que ocupan otras 45 hectáreas. Entre los grandes parques urbanos, se puede citar el Tres de Febrero, los Bosques de Palermo, Recoleta, la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown. Entre los de menor escala: Lezama, Centenario y Saavedra, entre otros, desempeñan un importante rol sectorial. Asimismo, los complejos metropolitanos el Delta del Paraná, el Parque Pereyra Iraola y los bosques de Ezeiza en conjunto configuran una oferta destacada en cantidad y calidad a proteger.

Los principales desajustes se plantean en aquellas áreas que se densificaron con edificios de departamentos entre medianeras, cuya población necesita compensar la falta de espacios libres privados con una mayor superficie de espacios verdes públicos. En un análisis pormenorizado, el polígono delimitado por el Río de la Plata, las Avdas. San Juan-Directorio, San Pedrito-Nazca, Gaona, Donato Álvarez,

Juan B. Justo, Forest, de los Incas, Crámer, García del Río y Río de la Plata delimita una zona con fuerte carencia de equipamiento cotidiano -plazas y patios de juegos-. Dentro de ese amplio sector. las zonas de Almagro, Centro y San Telmo revisten particulares carencias.

En el resto de la ciudad, el principal problema reside en la existencia de recursos mal aprovechados, en especial dentro de la Area Sur, donde existen lotes baldíos y jardines de edificios públicos potencialmente utilizables por la comunidad.

Con respecto a los grandes espacios abiertos costeros, se plantea una diametral diferencia entre un sector norte atractivo y un sector sur degradado.

- En el norte, se localiza un conjunto de grandes parques paralelos a la costa del Río de la Plata cuyos orígenes se remontan a los rellenos realizados sobre el río desde mediados del siglo XIX. Están separados de la ciudad por grandes equipamientos (Puerto, Aeropuerto, Ciudad Universitaria, etc.) y redes viales y ferroviarias. Se complementan con una serie de instalaciones, generalmente deportivas, que también presentan gran porcentaje de espacios abiertos pero de acceso restringido.
- En el sudeste, la reciente conformación de la Reserva Ecológica sobre la costa, bordea el Río de la Plata a la altura del Area Central de la ciudad, constituye un importante incremento de espacio público, diferenciado de los dos conjuntos anteriores por la índole de su origen, desarrollo y formas de uso.
- En el sudoeste, se ubica un segundo conjunto de espacios destinados a parques, en torno del Riachuelo, pero su integración es conflictiva por el nivel de contaminación y la degradación de sus costas. Sus orígenes se remontan a las obras de saneamiento realizadas a mediados del siglo XX.

A los efectos de vincular los espacios verdes y libres, es necesario multiplicar los espacios arbolados (los corredores verdes) que al tiempo que mejoran ambientalmente la calidad urbana de los barrios aseguran la conectividad interna y actúan en la regulación hídrica -pues permiten la infiltración del agua-, son atenuadores de contaminación atmosférica y actúan en el control térmico. Ya se mencionó en el capítulo anterior, el efecto de la hegemonía del transporte automotor sobre las restantes funciones urbanas que deben cumplir las arterias de la ciudad. Asimismo se plantearon los efectos positivos que se obtendrían con la revalorización del transporte público y de los medios guiados en especial, así como con una jerarquización de la red vial, que se manifieste en la recualificación de las vías públicas. A partir de la disminución de tránsito se puede restituir a las vías secundarias su carácter de espacios públicos multifuncionales, con sectores parquizados para el esparcimiento y recorridos peatonales y de bicicletas. A su vez, las grandes vías de comunicación pueden transformarse en corredores verdes axiales, que contribuyan a mitigar la contaminación atmosférica.

En este contexto el arbolado desempeña un importante rol. La Ciudad de Buenos Aires está forestada con 350.000 ejemplares. Hay una amplia gama de especies: fresnos (37%), paraísos (12%), plátanos (11%), tipas (3%), jacarandáes (2%) y otras especies (35%). No obstante se requiere un programa de renovación (un 10 % está seco y un 20% está enfermo) y nuevas plantaciones. El Gobierno de la Ciudad ya inició acciones al respecto y la Legislatura tiene para su tratamiento la Ley del árbol. que establece la responsabilidad de los vecinos frentistas en el cuidado de los árboles.

La preservación patrimonial, recurso económico y cultural de primera magnitud es una problemática esencial para el mejoramiento del espacio público. En los últimos años, la comunidad viene manifestando un creciente interés por la conservación de edificios y lugares de valor, apoyado en acciones oficiales de registro, relevamiento y protección. En la actualidad se impulsan estudios y acciones destinados a fortalecer las Areas de Protección Histórica (APH) -existentes, especialmente en el área central- y a incorporar nuevas (10 relevadas y otras 40 a incorporar), en una dinámica que apoye las políticas de descentralización y fortalecimiento de núcleos barriales.

Aspectos Positivos

- Existe una importante dotación de espacios verdes de uso barrial, urbano y de reservas verdes metropolitanas, que son susceptibles de una gestión adecuada.
- Existe un importante conjunto de arbolado urbano que cualifica el espacio público, en particular en los barrios de baja densidad.
- Las costas del Río de la Plata y del Riachuelo así como los grandes predios desactivados presentan oportunidades para desarrollar parques de uso público y reservas forestales
- Existen sectores y edificios de valor urbanístico y arquitectónico, que contribuyen a una oferta significativa de espacio público de alta calidad. Muchos de ellos están protegidos y configuran áreas de protección histórica (APH).

Aspectos Negativos

- Hay importantes sectores de la ciudad, con altas densidades edilicias que carecen de espacios públicos cotidianos.
- Los sectores costeros están incomunicados con la ciudad, en particular aquellos sitios adyacentes al Riachuelo, cuya alta contaminación impide su utilización como espacio público.
- El arbolado urbano existente requiere un programa de renovación -un 10 % está seco y un 20% está enfermo- y nuevas plantaciones. Del mismo modo el equipamiento público requiere de mejoramiento y ampliación para optimizar el uso del espacio.
- Falta de vitalidad en las políticas de protección ambiental de edificios, conjuntos y sitios de valor patrimonial que podrían incrementar la calidad del espacio público.
- Se carece de una agenda metropolitana para la gestión de las cuencas y las reservas verdes metropolitanas.

Lineamientos Propositivos

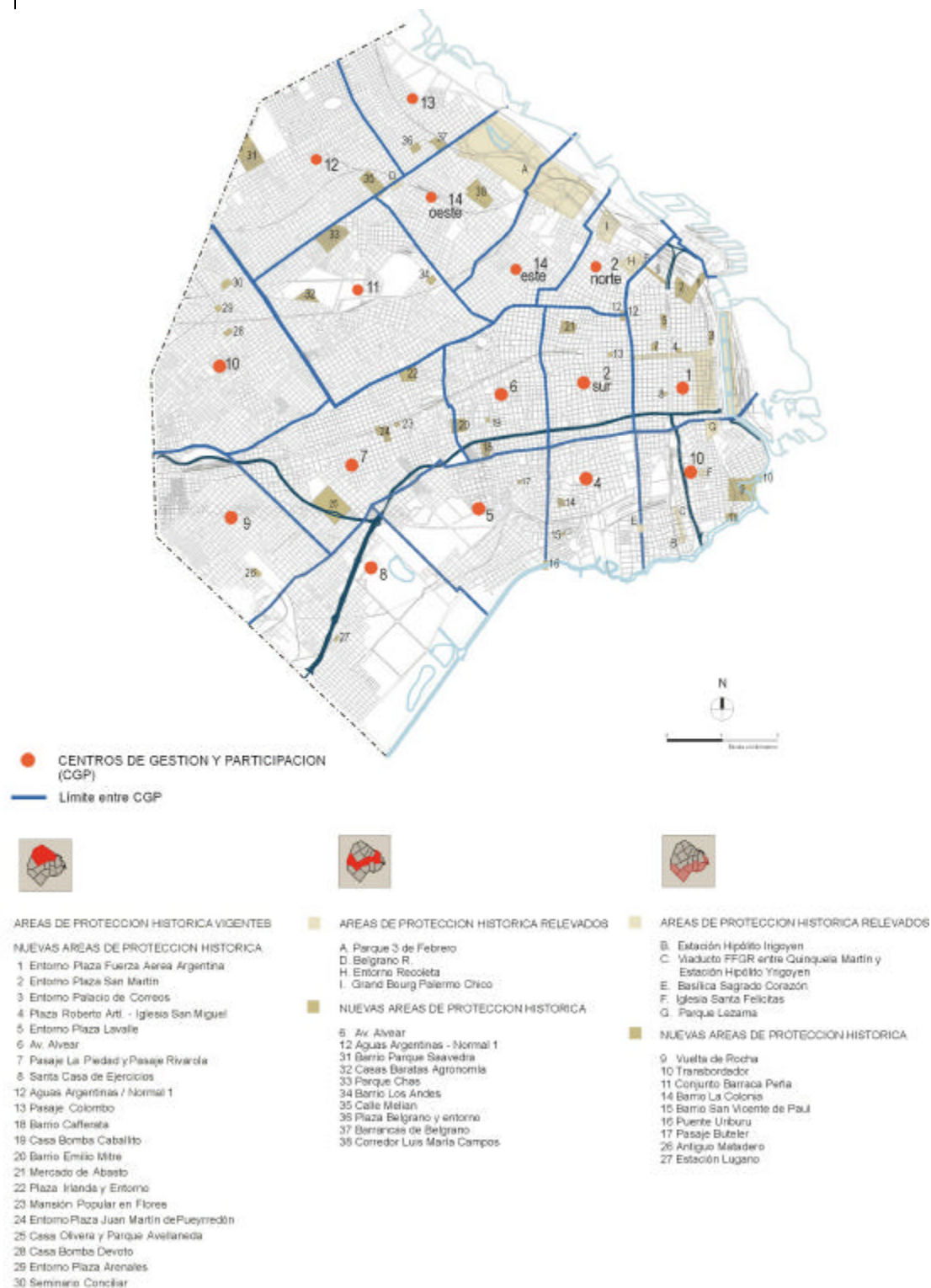
- Mejorar desde lo funcional y lo ambiental de los parques urbanos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana, barrial.
- Conformar sistemas de corredores verdes que atraviesen la ciudad y crear nuevas áreas a través de la refuncionalización de las playas ferroviarias y/o equipamientos obsoletos
- Ampliar en las áreas centrales la oferta de áreas peatonales y en los barrios y parques las ciclovías, en función de las redes de transporte público, a los efectos de mejorar la calidad del espacio
- Impulsar la preservación de los grandes espacios públicos a los efectos de consolidar un sistema de espacios recreativos a escala metropolitana
- Consolidar y ampliar las áreas de protección histórica existente a los efectos de poner en valor sectores urbanos de calidad ambiental y patrimonial
- Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad (Río de la Plata y del Riachuelo).

**ÁREAS VERDES**

- Parques
- Plazas
- Reserva ecológica
- Plazoletas
- Cementerios
- Vacíos

DENSIDADES

- Densidad alta
- Densidad media
- Densidad baja



7 | ÁREA CENTRAL Y SUBCENTROS |

Objetivos

General

- Transformar la estructura urbana centralizada en una policéntrica que, en concordancia con el proceso de descentralización en Comunas, atienda tanto la consolidación del centro actual como la promoción de nuevas centralidades y al simultáneo refuerzo de las identidades barriales.

Particulares

- Asegurar las ventajas estratégicas del Area Central
- Integrar el Sistema de áreas centrales de la Ciudad con los centros inmediatos del G.B.A.

Estado de Situación

La estructura espacial y funcional de la ciudad de Buenos Aires es convergente hacia el Area Central (AC) con sectores de alta densidad, alta oferta de equipamientos y buena accesibilidad (particularmente ubicados en el corredor norte) que se contraponen con otros subocupados y que presentan características opuestas: pérdida demográfica, obsolescencia y una oferta de patrimonio edilicio desaprovechada. Estos últimos tienen variadas localizaciones, aún cuando en el área sur tienen su expresión más significativa. Estas características promueven una alta concentración de las inversiones en los primeros y escaso interés en los segundos. De esta forma, las disparidades en la calidad del espacio urbano y en la prestación de servicios se retroalimentan por su propia inercia en un proceso continuo. Como parte de esta estructura, la red circulatoria y funcional tiene una marcada radialidad y no se reconocen vinculaciones transversales que estructuren concéntricamente la ciudad. El AC sufre problemas derivados de actividades congestivas verificándose procesos crecientes de deterioro de su calidad urbana y ambiental. La estructura de subcentros es débil y no alcanza a contrarrestar la alta concentración de actividades en el área central y su extensión en el corredor norte

Idealmente, el AC es la identificada como el triángulo que se extiende entre las estaciones ferroviarias más importantes de la ciudad: Constitución, Retiro y Once. Esta área se consolidó en sus funciones de capitalidad y concentró además las actividades administrativas, financieras y culturales que potenciaron la centralidad que aún ejerce no sólo en la Ciudad de Buenos Aires sino también en el conjunto del Área Metropolitana. Es el lugar más concurrido por quienes visitan la ciudad, síntesis de todo lo que puede ofrecer Buenos Aires. Abarca un conjunto de actividades especializadas que no se encuentran relacionadas entre sí, y que deben su razón de ser a contingencias históricas y a sus condiciones

de accesibilidad. Un ejemplo de ello es la existencia de un centro mayorista de comercialización de telas que abarca la zona comprendida entre Belgrano y Alsina, desde Lima hasta Sáenz Peña, y que hoy aparece como inadecuada por el continuo movimiento de carga y descarga que genera en una zona de denso tránsito.

El sistema de subcentros locales estructurados sobre la relación comercio - transporte define centralidades a escala barrial que sirven principalmente a los sectores residenciales ubicados en sus proximidades.

Belgrano y Flores fueron en sus orígenes pueblos autónomos, englobados en 1887 dentro de los límites de la Capital Federal consolidándose a lo largo de los años como centros barriales, mediante el aumento de los equipamientos y las actividades comerciales.

La mayoría de los subcentros de nivel barrial se han desarrollado en las primeras décadas de este siglo, próximos a las estaciones ferroviarias, como los centros comerciales de Villa Urquiza, Villa del Parque, Villa Devoto, etc. Otros se han desarrollado con posterioridad y en relación con el transporte automotor, como los ubicados sobre Avenida Alberdi, Avenida Gaona, Avenida San Martín, etc.

En los últimos veinte años se ha desarrollado un centro mayorista dedicado a vestimenta ubicado en el barrio de Flores sobre la Avenida Avellaneda. Ha tenido una fuerte expansión en la última década asociado con el incremento de la migración de origen coreano que mayoritariamente ejerce el comercio en esa ubicación. En el período también se han desarrollado y/o consolidado centros comerciales especializados ubicados sobre corredores de tránsito.

El proceso de crecimiento y consolidación de corredores de expansión de la ciudad y la conformación de nodos de articulación de los sistemas de transporte han dado lugar al crecimiento de otros centros locales dispersos en la ciudad, que concentran básicamente funciones comerciales y de servicios especialmente recreativos y bancarios.

Estas concentraciones benefician a la población residente en el área, acercando las prestaciones y estableciendo un mejor equilibrio en las condiciones urbanas del territorio capitalino. El proceso de descentralización de la gestión de gobierno de la ciudad que establecen la creación de Comunas con competencias territoriales contribuirá con la localización de sus unidades, a reforzar la calidad y funcionalidad de estos centros.

Los principales centros de transbordo operan como centros abastecedores de bienes de consumo diario y/o periódico, y en consecuencia tiene un área de influencia mayor que la de los barriales. Es este el caso de Chacarita, Liniers, Pompeya, y Constitución, etc.

En las últimas décadas, han surgido emprendimientos inmobiliarios que produjeron nuevas centralidades bajo la forma de centros de compras que albergan en un solo edificio una cantidad de locales similar a la de los centros zonales. Estos producen un efecto sobre la demanda de la misma intensidad que los anteriores, pero ofrecen mayores condiciones de confort para el comprador, al mismo tiempo que son utilizados como lugar de paseo en forma similar a la de las calles comerciales.

Aspectos Positivos

Area central

- Concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios de alta especialización
- Concentración de la mayoría del patrimonio edilicio más relevante de la ciudad
- Oferta cultural y/o recreativa diversificada y a escala metropolitana.
- Importante capacidad hotelera en crecimiento.
- Buenas vinculaciones y opciones de transporte, tanto para pasajeros como para cargas y mercancías

Subcentros

- Distribución de actividades comerciales y de servicios en toda la ciudad.
- Bajos niveles de contaminación ambiental en algunos barrios
- Zonas con buenos niveles accesibilidad, desde el centro de la ciudad y desde los partidos del Area Metropolitana
- Predios vacantes con posibilidad de instalación de nuevos usos.
- Diversificación del paisaje urbano, tributario de las distintas identidades barriales

Aspectos Negativos

Area central

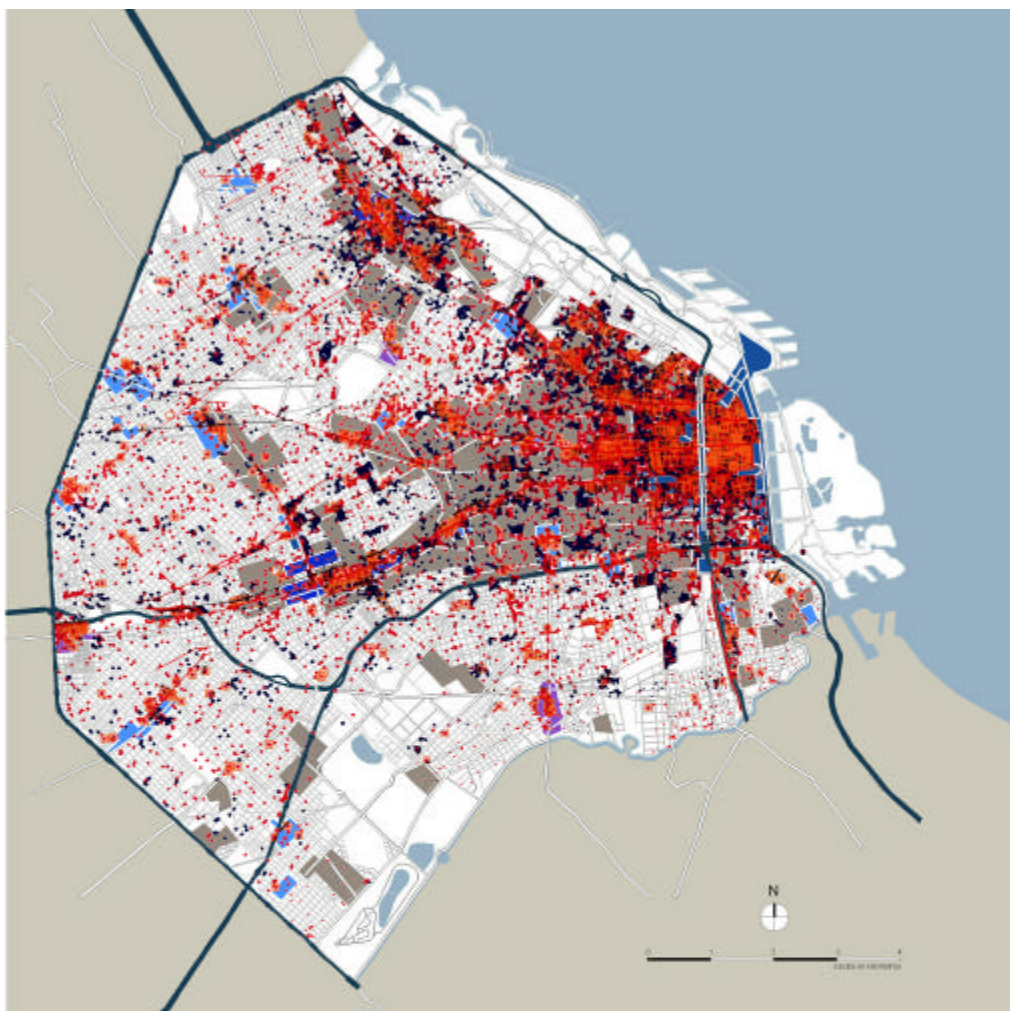
- Circulación vehicular con elevados niveles de congestión y contaminación atmosférica y sonora
- Dificultades en los desplazamientos peatonales
- Pérdida de población
- Degradación del hábitat en el Area Central /Centro Histórico.
- Falta de legislación sistemática y global para la protección del patrimonio histórico del AC

Subcentros

- Obstáculos para el tránsito interno de la ciudad, tanto para pasajeros como para el transporte de cargas.
- Escasa vinculación transversal entre los barrios de la ciudad
- Falta de planificación para la instalación de actividades terciarias en los barrios.
- Escasez de espacios públicos / recreativos, especialmente en el área sur de la ciudad.
- Falta de legislación sistemática y global para la protección del patrimonio histórico de los barrios
- Ausencia de políticas y acciones para mantener y/o recuperar las identidades barriales

Lineamientos Estratégicos

- Consolidar al AC como centro de gravitación local, metropolitano, nacional y subcontinental
 - Promover la apertura y extensión hacia el sur de la Ciudad
 - Mejorar la calidad ambiental
 - Facilitar la instalación de servicios de comunicaciones apropiados
 - Asegurar la integración AC / Casco Histórico a través de su residencialización
- Fortalecer el sistema de centros a través de la jerarquización de centros barriales
- Impulsar la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y previstas
- Fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal
- Integrar el Sistema de Areas Centrales de la Ciudad con los centros del G.B.A. inmediatos

**Referencias:**

- área central
- subcentros urbanos históricos
- subcentros urbanos
- subcentros barriales
- densidad de población alta
- red vial principal
- Servicio - 30 personas ocupadas
- Comercio - 30 personas ocupadas
- Bancos - 1 establecimiento

8 | EL ÁREA SUR |

Objetivos

General:

- Reestructurar, densificar y renovar el Area Sur, para equilibrar la sobreocupación del Area Norte

Particulares

- Fomentar, a partir de distintos incentivos, la radicación de nuevas actividades que concurren a la radicación de áreas industriales obsoletas y a la revitalización de áreas residenciales degradadas
- Mejorar la accesibilidad, la infraestructura y los espacios públicos. En los sectores residenciales, reducir los conflictos causados por las actividades molestas y el tránsito pesado.
- Elaborar y promover programas especiales para los barrios del área

Estado de Situación

El Sur es el sector que tradicionalmente quedó postergado en relación con la dinámica de desarrollo del resto de la Ciudad. La mayor cantidad de población con necesidades básicas insatisfechas (NBI) se localiza en ese sector, donde se encuentran la totalidad de las villas miseria, con excepción de la Villa 31 de Retiro. Asimismo, allí se presentan los niveles más altos de analfabetismo y más bajos de escolaridad (Datos del Censo Nacional y Vivienda, INDEC, 1991).

Se considera como Área Sur a la franja de territorio de la ciudad, de ancho variable, que se apoya sobre la margen izquierda del Riachuelo. Dicha franja llega hasta el borde del Área Central, al este; en el centro alcanza la barranca que bordea al Cementerio de Flores y se considera que incluye a los barrios de Mataderos y Parque Avellaneda, al oeste

Para entender el Sur se debe incorporar una visión metropolitana que dé cuenta de la simetría de conflictos y oportunidades que se generan a ambos lados de los límites del distrito. Comparte con los partidos bonaerenses de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora y el sector de La Matanza, ribereños al Riachuelo, varias características que la definen:

- Conformar el tejido de borde de la ciudad y constituye uno de los grandes espacios intersticiales postergados del Área metropolitana.
- Es la zona de la Ciudad que recibe mayor caudal migratorio y que concentra a la población más joven y también a la más pobre.

- Es el área que presenta mayores niveles de contaminación debida al vertido de efluentes y residuos contaminantes en los cursos de agua y en las zonas de relleno, las emisiones de una industria obsoleta y la falta de obras de saneamiento y forestación.
- Contiene gran cantidad de tierras ociosas, con parcelas de grandes dimensiones que no alcanzan a consolidarse como espacios verdes por su abandono, su contaminación, falta de uso y de estructura interna.
- Es el área que concentra la casi totalidad de los conjuntos habitacionales de gran escala (Villa Soldati, Villa Lugano, Piedrabuena, Illia, etc.), realizados por el Estado en base a diseños urbanísticos diferenciados de la trama urbana predominante en el resto de la Ciudad
- Asimismo, contiene la mayoría de las villas miseria.
- Es el área que concentra los usos que, de una u otra manera, son rechazados en el resto de la ciudad.
- Concentra la mayor parte de las instalaciones industriales y depósitos, en gran medida desactivados u obsoletos que generan abandono y tugurización.
- Carece en gran parte de corredores de comunicación que atraviesen el Riachuelo, lo que desalentó la consolidación de una red de mayor calidad y densidad integrada con el resto de la Ciudad y la ribera Sur.

En síntesis, se puede afirmar que el Area Sur concentra el hábitat más degradado de la ciudad y el que requiere la mayor cantidad de inversiones para revertir su situación de alto deterioro.

Toda posibilidad de desarrollo de la zona estará ligada a las características que adquiera la estructura de la red vial y de transportes, a las posibilidades de acceso, conectividad y circulación que ofrezca.

En este sentido, se pueden establecer tres grandes dimensiones de la problemática:

- Las barreras que obstruyen la circulación con el resto de la ciudad
- La falta de conectividad con los partidos aledaños del Gran Buenos Aires
- La características de conectividad interna del sector

Sobre las barreras que presenta con respecto a la ciudad, actualmente el sector presenta capacidad de conectividad y estructuración del espacio en el sentido Este - Oeste. En cambio, en el sentido Norte - Sur los problemas aparecen marcadamente al Oeste de la avenida Sáenz. Las principales avenidas que atraviesan la franja Sur solo lo hacen hasta Rivadavia y con dificultades que continúan hasta el Norte a través de vías secundarias. La única avenida importante es Nazca, que si bien se intercepta con las vías del Ferrocarril General Sarmiento, conecta con algunos de los principales corredores circulatorios Este-Oeste situados al Norte de la avenida Rivadavia.

Los dificultosos cruces del trazado del Ferrocarril Sarmiento afectan la conectividad entre la zona Sur y el resto de la ciudad. Esta situación requiere un análisis particular para resolver definitivamente el sistema de corredores Norte-Sur. Si bien este ferrocarril significa un obstáculo entre Caballito y Villa Luro, y es posible superarlo mediante los pasos a nivel habilitados, entre Villa Luro y Liniers la existencia de los talleres ferroviarios impiden el paso, restando continuidad a las vinculaciones Norte-Sur. Algo similar ocurre con la playa de maniobras de Caballito.

En cuanto a la falta de conectividad con los partidos aledaños del Gran Buenos Aires, la otra barrera que condiciona los desplazamientos en sentido Norte-Sur, es el Riachuelo. El cruce del Riachuelo aparece como una clara necesidad tanto para la red vial del Sur de la Ciudad como para las necesidades de desarrollo de ambas márgenes. Sobre Lanús y Lomas de Zamora la situación de borde es más compleja, ya que no aparece claramente la estructura de la red que canalizaría el flujo vehicular. El tejido apretado de la zona de Villa Caraza, Villa Diamante y Valentín Alsina Oeste ofrece una conectividad tortuosa que deberá resolverse cuidadosamente y en cooperación con los municipios de Lanús

y Lomas de Zamora. En primera instancia, los cruces ofrecerían alternativas a los congestionados Puente Uruburu y Puente La Noria y a los corredores de Pavón, Remedios de Escalada y 10 de Setiembre como conexión local y con el centro de los dos partidos mencionados.

Por último y en contraposición a lo anterior, existe una importante red de avenidas que ofrece potencialmente muy buena conectividad interna, al tiempo que las barreras urbanas existentes no presentan la rigidez típica de las de la zona norte. Las barreras que representan los grandes predios baldíos y ferroviarios no han logrado un nivel de consolidación en sus usos actuales como para no poder ser atravesadas en una hipótesis de estructuración de la red vial que así lo requiera. De la misma manera, las villas y los hospitales pueden resultar "atravesables" si se combinara la necesidad de estructurar la red con procesos propios de recuperación, refuncionalización o reciclaje.

Es decir que las barreras del Sur, a diferencia de las del Norte o los estrangulamientos que se producen en el cruce de Rivadavia y las vías del Sarmiento o los distintos ramales del Mitre, pueden mejorar su funcionamiento interno, (el de las villas, los Hospitales, los grandes predios baldíos y las playas ferroviarias), con una reestructuración vial de la zona.

Aspectos Positivos

- Disponibilidad de grandes lotes vacantes o terrenos aptos para la refuncionalización y localización de nuevos usos
- Relación con el Riachuelo que, una vez recuperado, puede convertirse en un punto de interés para la ciudad

Aspectos Negativos

- Creciente empobrecimiento de la población del Sur.
- Aumento de la población de las villas miseria no regularizadas.
- Fuerte contaminación del Riachuelo
- Deterioro de las condiciones estructurales y de habitabilidad de los conjuntos habitacionales.
- Conflicto entre actividades industriales y usos residenciales y el parque industrial abandonado.
- Poca conectividad vial con el resto de la ciudad y con el sur del Área Metropolitana

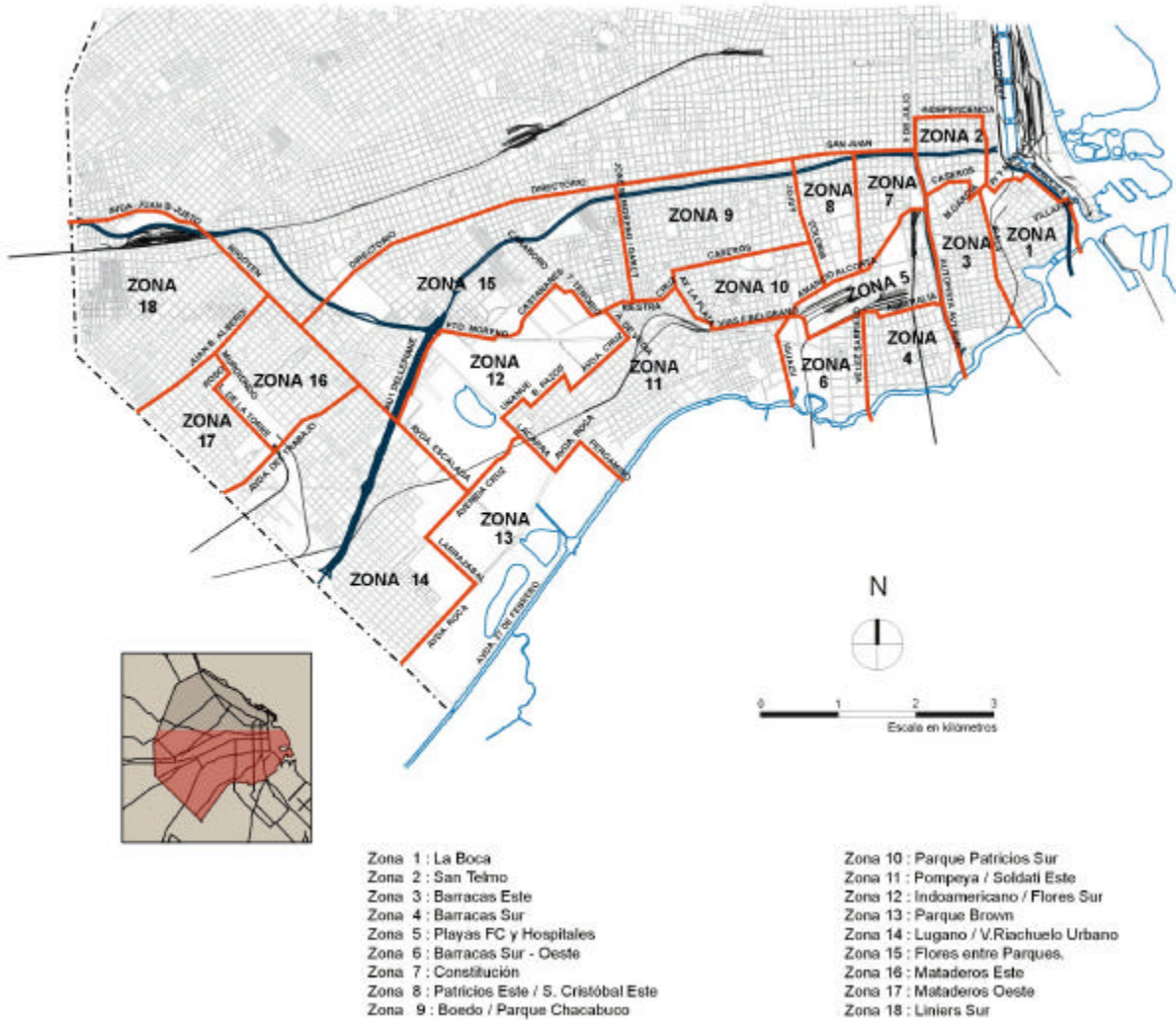
Lineamientos Propositivos

- Fortalecer los centros secundarios y barriales existentes en el Área Sur
 - Desarrollar nuevas centralidades en función de las demandas presentes y previstas
 - Integrar el sistema de áreas centrales con los centros inmediatos del Gran Buenos Aires
- Eliminación de las barreras urbanísticas constituidas por los pasos a nivel de las principales arterias, en particular la línea del ferrocarril Sarmiento.
- Definición de una red de tránsito pesado que permita el desarrollo industrial y residencial del área

- Conformar sistemas verdes que atraviesen el área, a partir de la refuncionalización de las playas ferroviarias o los equipamientos obsoletos
- Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de la ribera del Riachuelo
- Consolidar el equipamiento educacional superior y de salud del área
- Localización de usos especiales creando en el sur atractivos para mejorar su calidad global
 - Centro de exposiciones con posible localización en predios del Autódromo la Avenida Roca o la AU7
- Reacualificar sectores urbanos degradados con una adecuada mezcla de actividades residenciales e industriales
 - Constitución de tejido residencial entre Villa Lugano y Villa Soldati
- Resolver situaciones de hábitat subóptimo
- Urbanización definitiva de las villas miseria.
- Eliminación de los basurales a cielo abierto

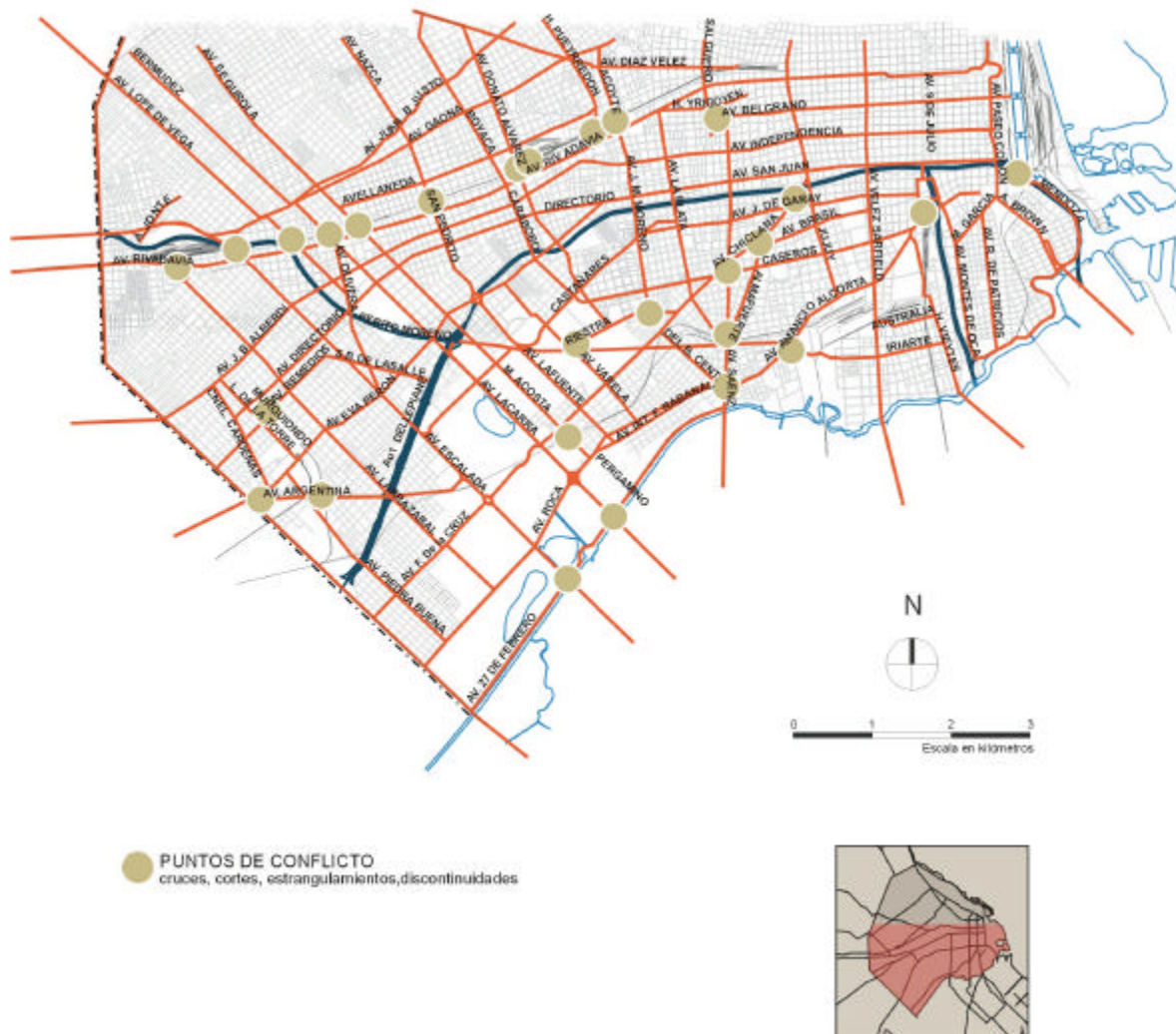
Sistema Vial Área Sur

Fecha: Setiembre 1999 / Escala: Gráfica / Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Planeamiento Urbano



Asentamientos Precarios Área Sur / Areas Socialmente Críticas

Fecha: Setiembre 1999 / Escala: Gráfica / Fuente: Elaboración propia, Secretaría de Planeamiento Urbano



9 | MARCO INSTITUCIONAL E INSTRUMENTOS

Objetivos

Generales

- Creación de nuevos instrumentos de gestión urbano ambiental, tanto de índole interjurisdiccional como de nivel local
- Creación de canales que permitan generar una cultura de participación en materia de políticas y acciones urbanas

Particulares

- Alentar acuerdos con el Gobierno Nacional, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y los gobiernos municipales de la región metropolitana, para ejercer conjuntamente aquellas competencias y funciones que requieran de la cooperación interjurisdiccional.
- Desarrollo de mecanismos para la gestión intejurisdiccional de las políticas globales y regulatorias a nivel metropolitano
- Desarrollo de herramientas y formas organizaciones de gestión para incrementar la cooperación público-privada en proyectos y actuaciones
- Fortalecimiento de las estructuras de regulación, control y poder de policía del sector público.
- Promover la creación de un banco y fondo para tierras urbanas y estímulos de financiamiento para el desarrollo de programas de infraestructura, equipamiento y/o renovación urbana
- Establecer políticas crediticias y tributarias diferenciadas para poner en valor el patrimonio histórico, reciclar aquellas zonas que lo requieran e impulsar el desarrollo de nuevas actividades en las zonas degradadas

En el contexto del marco institucional e instrumentos se revisan las situaciones de cuatro áreas problemáticas: **1.** La gestión metropolitana, **2.** La gestión de la ciudad, **3.** La descentralización y **4.** Los instrumentos de planificación.

9.1. La gestión metropolitana

Estado de situación

En la nueva relación con los espacios regionales y globales en los que debe integrarse Buenos Aires, la ciudad debe apuntar a una gestión metropolitana.

Todas las propuestas efectuadas en los últimos cincuenta años sobre la necesidad de coordinar políticas, normativas y acciones en el Área Metropolitana de Buenos Aires enfrentaron la falta de un marco institucional que sirviera de ámbito a dicha coordinación. Con relación a esta situación, la historia re-

gistra diversas experiencias de gestión metropolitana. La más ambiciosa en cuanto a la amplitud de sus propósitos tuvo lugar en la década de los años '80, con la rúbrica del Acuerdo Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) por parte del Gobierno Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad homónima. Le sucedió la creación de la efímera Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA) por parte del Gobierno Nacional, que produjo un anteproyecto de ley que no llegó a ser tratado por el Legislativo.

Desde objetivos más particularizados, la gestión metropolitana de los servicios tuvo mayor operatividad. Pueden citarse como ejemplos ya históricos: Obras Sanitarias de la Nación (OSN) y Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires (SEGBA), que fueron concesionados a principios de la década de los 90.

Actualmente, efectúan una gestión interjurisdiccional:

- El Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE), regulada principalmente por derecho privado. Es el modelo más desarrollado de gestión de funciones típicamente metropolitana, pero carece de un espacio de participación de los municipios. Su funcionamiento se financia por los recursos provenientes del cobro del servicio de transporte y disposición final de los residuos sólidos.
- La Corporación del Mercado Central (CMC), proyecto originado en los años sesenta puesto en funcionamiento recién en la década del ochenta, constituye otro ejemplo de aplicación del modelo asociativo, esta vez tripartito (incluye a la Nación). Actualmente se trata de un órgano interjurisdiccional con funciones debilitadas (comparte funciones originalmente monopólicas con el supermercado) pero con potencialidades para nuevas funciones, previstas pero nunca desarrolladas (centro de ruptura de cargas, centralización del control de calidad del sector, incorporación de usos productivos que agreguen valor a los bienes perecederos movilizados, etc.).
- El Ente Tripartito de Obras y Servicios Sanitarios (ETOSS), que si bien tiene el carácter interjurisdiccional, constituye un organismo descentralizado con dependencia del Poder Ejecutivo Nacional. Sus funciones se reducen a la regulación de contratos de concesión, sin incumbencias en la formulación de políticas. Su modelo es un caso mixto de tipo asociativo y jerárquico.
- El Comité Ejecutor de la Cuenca Matanza-Riachuelo (CEMR) se asimila también al modelo mixto, con un claro predominio jerárquico en su funcionamiento, constituyendo un convenio que no crea un ente con personalidad jurídica propia sino un organismo descentralizado ad-hoc a la ejecución de un préstamo de un organismo de crédito internacional. Tampoco existe igual reparto del poder interno dentro las jurisdicciones participantes, constituye un órgano descentralizado en el ámbito de un Secretaría de Estado de la Nación y la titular de esta última ejerce la coordinación permanente.

Vigente legalmente, pero sin funcionamiento efectivo por falta de la adhesión requerida por parte de todas las jurisdicciones involucradas, se encuentra el Ente para la Regulación del Transporte en el Área Metropolitana (ECOTAM).

La reseña realizada permite señalar que existe una importante superposición institucional y una carencia de, los organismos de gestión metropolitana que requiere una aglomeración como la de Buenos Aires que, con sus 12 millones de habitantes, alberga a una tercera parte de la población del país y constituye una de las ciudades mundiales de mayores dimensiones.

Es evidente que, independientemente de la modalidad de abordaje institucional metropolitano que se llegue a adoptar, existen una serie de ejes o cuestiones que resultan de consideración indispensable y que constituyen la Agenda Metropolitana que se detalla en el Modelo Territorial.

Aspectos positivos

- La reciente concesión del status de ciudad autónoma, a partir de la Reforma de la Constitución Nacional de 1994 le asigna un rango semejante al de una provincia pues el Gobierno Local deja de ser dependiente del Gobierno Nacional y se da su propio Estatuto a través de una Asamblea Estatuante.
- El reciente acuerdo interparlamentario suscrito entre las respectivas Legislaturas de la Ciudad y de la Provincia de Buenos Aires, que tiende a la concertación de políticas metropolitanas. En ese ámbito, cabe mencionar el Acuerdo para coordinar acciones en la Ribera del Río de la Plata (Municipios de San Isidro, Vicente López, Avellaneda y Quilmes y Ciudad de Buenos Aires)
- La tendencia a la descentralización de los Servicios Públicos, prestados por la Nación a las Provincias, se considera un paso necesario del fortalecimiento del federalismo, que permite la formulación de políticas locales en la materia. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires se registró un atraso relativo con relación al resto de las provincias, y su relación asimétrica con la Provincia de Buenos Aires, dificultó la recepción conjunta de estas funciones.
- La participación de la ciudad en la red mundial de ciudades y su rol principal en el ámbito de Cono Sur Americano refuerzan la importancia de la ciudad de Buenos Aires como la cabeza del asentamiento y poder lograr el equilibrio entre competir y colaborar con la Provincia y los Municipios metropolitanos mediante una estrategia conjunta que favorezca al AMBA en su conjunto y a cada una de las partes.

Aspectos negativos

- Fuerte competencia entre la Capital y los Municipios provinciales por atraer funciones principales y el desarrollo de nuevas centralidades conurbanas.
- Falta de articulación en materia de red de autopistas, manejo de cuencas, normativa referida a actividades económicas, tratamiento de residuos peligrosos y patogénicos, financiamiento del sector salud y red de centros de salud, equipamiento educativo, etc.
- Existencia de múltiples organismos que actúan sobre la ciudad y la Región sin presencia del Gobierno de la Ciudad ni políticas de coordinación.

9.2. La gestión de la ciudad

Estado de Situación

En un panorama similar al planteado para la gestión metropolitana, los problemas inter e intra-institucionales plantean en la actualidad numerosos conflictos. Por un lado, a pesar de que la autonomía de la ciudad mejora la situación pretérita, en su estadio de Capital Federal, numerosos organismos tienen fuertes competencias sobre la ciudad. Del mismo modo, la propia gestión municipal necesita de ser transformada a los efectos de apuntar a una gestión más eficiente. (Para una información más amplia con un mapa institucional completo, cf. Elementos de diagnóstico. Documento de trabajo, octubre 1998).

9.3. La gestión descentralizada de la Ciudad

Estado de Situación

La descentralización constituye una prioridad en la reforma del Estado en la Ciudad pues permite incorporar la eficiencia asignativa en la gestión de gobierno. La descentralización es un mecanismo institucional destinado a distribuir funciones a distintas competencias mejorando a la vez la calidad del gobierno y la administración. Por esta razón la Constitución ha previsto que las comunas son unidades político-administrativas que gozan de una autonomía acorde a sus competencias y fines.

El gobierno considera los CGP's como antecedentes de las futuras Comunas en las cuales se subdivide la Ciudad, tomando como base la ubicación de los ex-consejos vecinales, organismo deliberativo con funciones ejecutivas. A partir de esas nuevas "centralidades" se intentará evitar el movimiento innecesario hacia centro de la ciudad creando una dinámica de desarrollo por zonas desde la delegación de funciones mejorando la eficiencia de los servicios y un proceso más fluido de comunicación e interacción entre los funcionarios públicos y los ciudadanos.

En una primera etapa de funcionamiento:

- Se ejecutaron actividades mínimas (acondicionamiento edilicio y motivación del personal para poder adaptarse a los cambios, y se instalaron los CGP's en las localizaciones de los ex - Consejos Vecinales.
- Paralelamente se avanzó en la elaboración de un diagnóstico de la situación de cada Dirección General, respecto del grado de centralización en la prestación de los servicios bajo su órbita y las posibilidades de desagregar los circuitos administrativos.

En una segunda etapa (1998):

- Se caracterizó la zona de influencia de cada CGP y la población a servir, analizando las variables más significativas del área.
- Se analizaron en el marco del Consejo de Descentralización las prestaciones y la redefinición del rol y las funciones del organismo centro.
- Se planificaron las necesidades de los CGPs a partir de los estudios realizados por el área de recursos humanos en materia de dotaciones de la administración pública de la ciudad,
- Se determinó la estructura orgánica de los CGP's, para colaborar con las áreas responsables de los distintos servicios en la redefinición de los circuitos y procedimientos.

El Decreto 1958 del Poder Ejecutivo significa un avance en la definición de las competencias, en la organización y en el reconocimiento de la descentralización dentro del Gobierno, y define grandes áreas de organización de los CGP's, claves para el mejoramiento de las modalidades de gestión en la ciudad.

9.4. Instrumentos de Planificación

Estado de Situación

La gestión urbanística y ambiental requiere contar con instrumentos legales apropiados, la legislación vigente revela la existencia de algunos y la ausencia de otros. El actual Código de Planeamiento Urbano (CPU) sancionado en 1977, recientemente modificado, contiene figuras instrumentales de importancia para la planificación, gestión y seguimiento de las cuestiones urbanísticas y ambientales.

Como instrumento de planeamiento, las "Áreas de Desarrollo Prioritario", definidas como espacios a delimitar para objetivos de renovación urbana, y los "Planes de Sector", destinados a profundizar las propuestas del Plan en las áreas anteriores o en cualquier otra zona de la ciudad que lo requiera.

Entre los instrumentos de gestión para la promoción, ha incorporado la figura de la "adquisición fiduciaria de inmuebles" para ser aplicada a las operaciones de renovación urbana, lo cual permite la securitización de los activos y el acceso a financiaciones más ventajosas. También está contemplada en el CPU la "Transferencia del Derecho de Construcción" para el caso de las Áreas de Protección Histórica.

En cuanto a los instrumentos de gestión para el gerenciamiento, ha incorporado la figura del "Convenio Urbanístico" con distintas formas: Convenios Urbanísticos Generales, Convenios Urbanísticos Especiales y Consorcios de Desarrollo Urbano, lo cual permite una amplia capacidad de gerenciamiento.

Con respecto a los instrumentos de gestión de índole económica, la Ley Fiscal establece el cobro en forma conjunta de la Contribución Territorial y de la tasa por Alumbrado, Barrido y Limpieza.

Asimismo, La Ley Tarifaria establece alícuotas de Contribución Territorial para los terrenos baldíos, de acuerdo a valores de reposición, que se consideran muy desactualizados. A su vez, aun cuando el Código Fiscal contempla la mayor valorización provocada por inversiones, existe un solo antecedente de cobro de la valorización debida a obra pública (el "Fondo permanente para la ampliación de la red de subterráneos", cuya aplicación se ejecuta sólo en parte).

Con respecto a los instrumentos normativos, además del propio Código de Planeamiento Urbano (CPU), el GCBA cuenta con Códigos de la Edificación (CE), de Preservación de la Contaminación (CPC) y de Habilitaciones y Verificaciones (CHV), además de normas singulares que hacen referencia a diversos aspectos del espacio público.

En relación a los instrumentos institucionales, la estructura institucional está cubierta actualmente por el Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA). Concluida la primera formulación del Plan se avicina una nueva etapa en la cual serán distintos los roles y funciones a desarrollar. En dicho sentido se prevé la necesidad de que sean revisadas la estructuración y la conformación del CoPUA.

Con respecto a los instrumentos de participación, el Plan Urbano Ambiental según lo establecido por la Ley 71, nació con el mandato de operar participativamente, contar con un Consejo Asesor Permanente honorario y ser aprobado por el sistema de doble vuelta con Audiencia Pública intermedia. La experiencia recogida y la nueva etapa de trabajo que se abre permite prever la diversificación de las formas de participación.

Lineamientos Propositivos. Para una Ciudad Gobernable

1. Para una gestión metropolitana

- Elaborar una estrategia para los sectores claves de incidencia en la región, que configure una política metropolitana, que requieren una continuidad en su implementación y gestión posterior activa en materia de desarrollo de proyectos, difusión de los mismos y búsqueda de consenso.
- Recuperar el Convenio AMBA como tratado interjurisdiccional Ciudad-Provincia-Nación e impulsar la constitución de la Región Metropolitana dentro de los alcances previstos en el art. 124 de la Constitución Nacional.
- Perfeccionar organismos interjurisdiccionales ya existentes y ampliar sus competencias a áreas conexas, como es el caso del CEAMSE y del Mercado Central.
- Reformar los mecanismos existentes en la órbita exclusiva del PEN, tales como los entes reguladores de servicios públicos prestados en el AMBA (a excepción del ETOSS que se distingue por su carácter tripartito), planteando la inserción institucional del Gobierno de la Ciudad y la ampliación de las competencias de los Entes hacia funciones de planificación de los servicios.
- Perfeccionar la forma de participación en algunos mecanismos de coordinación existente, como es el caso del Comité Ejecutor Matanza-Riachuelo o aquellos planteados en otras Cuencas.

- Reivindicar el derecho constitucional de participar en iguales condiciones que las jurisdicciones provinciales en las Autoridades Portuarias creadas en el proceso de transformación en curso,
- Reformar el Ente Coordinador del Transporte en el Área Metropolitana (ECOTAM), previsto en la Ley 25.031, pero al que le falta la adhesión de las jurisdicciones involucradas.
- Organizar un sistema de transferencia de cargas, en el Mercado Central, previo a la constitución del ECOTAM.
- Obtener una participación en OCRABA para coordinar la red de accesos del AMBA.
Crear un ente de coordinación de políticas de Ciencia y Técnica adecuadas para la región.

2. Para instrumentar la gestión urbanística y ambiental

En tanto Tipos de planes, deberían instituirse:

- El "Plan de Comuna", que actuaría como plan de sector en la geografía de las futuras comunas.
- El "Plan Urbano de Detalle", en una escala menor para alineaciones, nivelaciones, edificabilidad, alturas, usos, morfología, etc.
- El "Plan Sectorial", para el tratamiento de temáticas específicas (espacios verdes, subterráneos, etc.)

*En tanto Instrumentos de gestión para la **Promoción** se debería considerar:*

- La expansión de la "Transferencia del Derecho a Construir" para las situaciones pertinentes.
- La implementación del "Banco de Tierras" previsto en la Ley 71.
- La creación de figuras que encuadre a las operaciones que admiten modificación de las normas generales, por los beneficios que reportan (tanto al sector público como al particular involucrado).

*En tanto Instrumentos de gestión para el **Gerenciamiento** se debería instituir:*

- "Programas de Actuación", destinados a la implementación de las propuestas del Plan
- "Programa Anual de Actuación" que, en consonancia de las aprobaciones presupuestarias anuales, especifique la programación a desarrollar en cada período anual.

*En relación a los Instrumentos de gestión **Económica** se deberían considerar:*

- La revisión -desde las políticas urbanísticas- de los criterios de cálculo de la Contribución Territorial.
- La creación de una contribución progresiva para los predios baldíos o subutilizados de las áreas prioritarias.
- La creación de mecanismos fiscales que permitan retribuir la mayor valorización de los inmuebles debida a la realización de obras públicas, así como compensar su desvalorización.

*En relación a los instrumentos de gestión **Normativos** se debería:*

- Proceder al paulatino ajuste del CPU en relación a las propuestas del Plan.
- Formular un Código del Espacio Público que articule y perfeccione la normativa vigente que está dispersa en otros Códigos y en normas particulares.
- Ampliar y jerarquizar los contenidos del CPC, tal que constituya un Código Ambiental.
- Ajustar los contenidos del CE y del CHV en relación a los cambios que se vayan efectuando en los restantes Códigos.

*Con respecto a los Instrumentos de **Participación**, se debería:*

- Perfeccionar el sistema de Audiencias Públicas; en especial en relación a las futuras Comunas.
- Promover un sistema de "Encuestas Públicas" para tomar opiniones del proceso de planificación.
- Conformar "Grupos de Trabajo" de seguimiento a los procesos de planificación y gestión.

Como cierre del Diagnóstico es conveniente considerar la configuración que adoptan en el territorio de la ciudad los diversos fenómenos antes descritos.

El concepto de Configuración Territorial hace énfasis en la distribución que tienen las actividades en el espacio urbano, ya sea en forma exclusiva, predominante o con distintos grados de mixtura, y en los grados de intensidad con que se presentan, lo cual refleja la morfología resultante.

En dicho sentido, al sintetizar y conjugar los rasgos espaciales ya descritos en los puntos anteriores, permite ilustrar las formas de la ciudad construida.

El plano que acompaña refleja los principales rasgos de la Configuración Territorial que actualmente presenta la Ciudad, discriminando áreas de centralidad, tejidos residenciales (según distintas densidades), tejidos industriales y tejidos mixtos (residencia-industria), así como las zonas destinadas a grandes equipamientos y a espacios verdes y situaciones de especial conflictividad, como es el caso de los asentamientos precarios. A su vez, registra las principales vías de circulación que atraviesan a las distintas zonas permitiendo en mayor o menor medida su interconectividad.

La imagen resultante puede ser reseñada a través de dos características significativas.

La asimetría entre el Norte y el Sur de la Ciudad.

En el Norte se registra tanto expansión del Área central como de la zona caracterizada como "centro de la aglomeración", por contener equipamientos y atracciones de escala metropolitana que constituyen referencias para la actividad turística.

También es la zona preferenciada para la localización de los tejidos residenciales de mayor densidad y presenta una alta proporción de los subcentros urbanos y barriales.

El Sur, en contraposición, además de densidades residenciales menores, contiene en sus límites a casi la totalidad de los asentamientos precarios, de las zonas industriales y de los tejidos mixtos de la ciudad.

Si bien la distribución de los espacios verdes es más homogénea, es conocida la diferencia de calidad, equipamiento y accesibilidad existente entre los parques del Norte y del Sur.

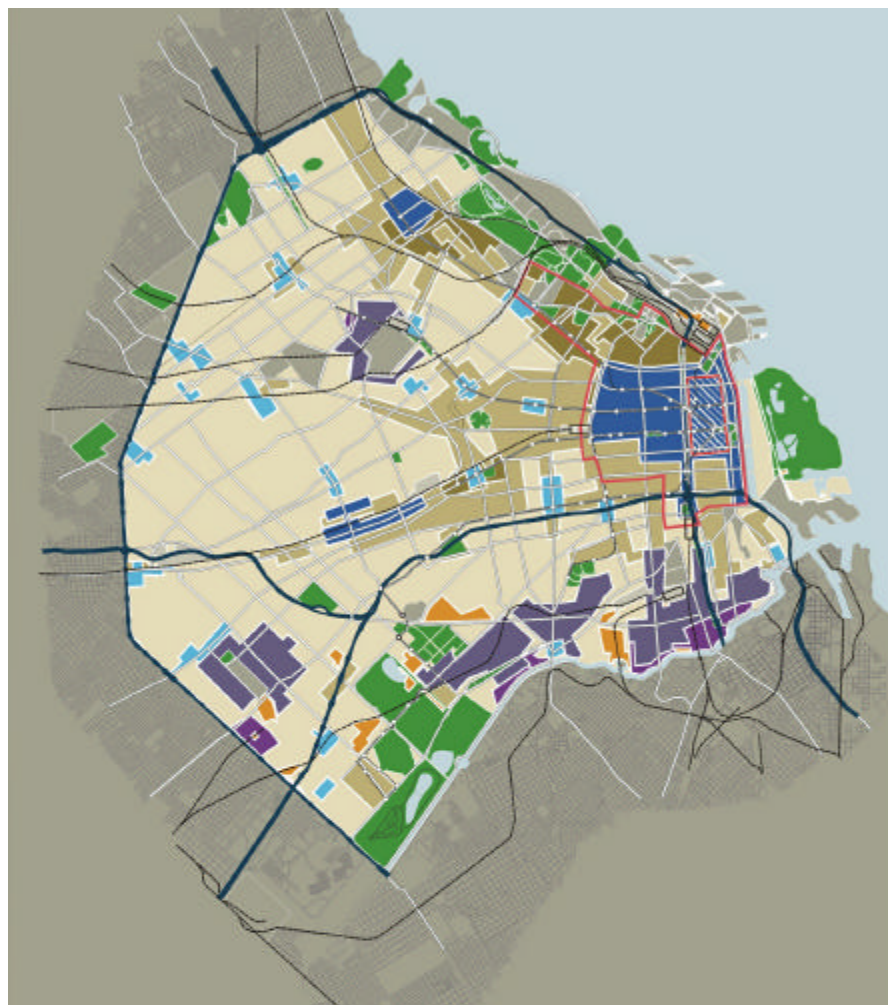
También es engañosa la presunta condición costera de ambas zonas. No sólo el Río de la Plata tiene las ventajas de su condición de estuario, sino que el Riachuelo presenta situaciones de contaminación de sus aguas y degradación de sus costas abrumadoramente más negativas.

La asimetría entre las vinculaciones radiales y las vinculaciones transversales

Un abanico de avenidas, complementadas por autopistas, confluyen desde el noroeste, el oeste, el sudeste y el sur del entorno metropolitano y de la ciudad hacia el Area Central, con buena cobertura y en condiciones generales de desarrollo franco.

En contraposición, las vinculaciones transversales son discontinuas desde el Microcentro hasta el borde jurisdiccional de la Avenida General Paz. A esta discontinuidad se agrega las interferencias con las vinculaciones radiales -en especial, con las trazas ferroviarias convergentes- que incrementan la dificultad de las vinculaciones norte-sur.

En síntesis, la Conformación Territorial nos revela un doble juego de asimetrías que se potencian entre sí, dado que las diferencias cualitativas entre el Norte y el Sur, además de estar motivada por diferencias concretas entre ambas zonas, tienden a mantenerse, no sólo por las distancias culturales a que ambas remiten, también por las distancias reales debidas a la dificultosa vinculación transversal de la ciudad.

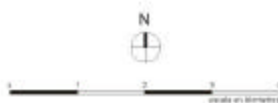


Transporte Guiado

- Subterráneo
- Superficie

Referencias:

- Centro de la aglomeración
- área central y subcentros urbanos
- Centro de negocios
- subcentros barriales
- tejido mixto con actividades productivas y residenciales de baja densidad
- tejido industrial
- asentamientos precarios
- tejido consolidado con alta densidad de ocupación predominantemente residencial
- tejido consolidado con media densidad de ocupación predominantemente residencial
- tejido consolidado con baja densidad de ocupación predominantemente residencial
- grandes equipamientos con predominancia de espacio abierto
- grandes espacios verdes



III | MODELO TERRITORIAL

El Modelo Territorial fue elaborado a partir de los objetivos y criterios orientadores establecidos en la **Ley 71**, de las conclusiones diagnósticas y en consideración a un número importante de propuestas vecinales.

El Modelo, entendido como un elemento dentro del sistema del Plan, consiste en espacializar, sobre el territorio los lineamientos propositivos de la Buenos Aires futura, partiendo de la realidad actual detectada en el diagnóstico y, desde el horizonte de los objetivos y criterios orientadores iniciales.

La elaboración de las dimensiones del Modelo no se limitó a los aspectos estrictamente territoriales de la propuesta del CoPUA sino que incorporó las restantes dimensiones de la ciudad que potencialmente orientan su devenir.

Se inicia con la presentación de la Agenda Metropolitana, que desarrolla las principales cuestiones que deben ser consideradas a esa escala, con el fin de lograr los objetivos establecidos para la CBA y extender la posibilidad de lograr similares condiciones de calidad ambiental urbana a toda el Área Metropolitana.

Continúa luego con la presentación de las "**Estrategias Territoriales**" y de sus resultados a nivel de la "**Configuración Territorial Propuesta**", elaboradas para el ámbito de la ciudad en el contexto de las directrices metropolitanas anteriormente explicitadas propuestas

A continuación, se detallan los rasgos de la ciudad que se proponen, agrupados en cinco grandes aspectos a saber:

- **Sistema de Centralidades**
- **Sistema de Transporte**
- **Configuración Residencial**
- **Sistema de Espacios Públicos**
- **Configuración Productiva**

Finalmente el Modelo Territorial se cierra con la presentación de las "**Acciones Estratégicas**" necesarias de encarar para producir el total de transformaciones que se proponen.

1. AGENDA METROPOLITANA

A los fines de iniciar un proceso de gestión territorial a escala de la aglomeración se considera indispensable plantear un conjunto de cuestiones que puede denominarse "Agenda para la articulación metropolitana". Ella deberá promover y facilitar el debate entre los diversos actores institucionales y sociales con competencias e intereses concretos en el ámbito territorial.

La particular situación jurisdiccional del área, considerada como un dato insoslayable, determina que la estrategia a desarrollar debe centrarse en el desarrollo de mecanismos de articulación institucional particularizados en función de cada una de las problemáticas identificadas.

Cabe destacar que no se propicia la generación de entes o autoridades metropolitanas de competencias múltiples, superpuestas a la realidad institucional del área, porque la experiencia nacional e internacional demuestra su escasa eficiencia en los procesos de decisión metropolitanos.

Con el objeto de iniciar un proceso de gestión metropolitana lo más abarcativo posible, se han identificado tres temas básicos que inciden en la generación de condiciones de competitividad en el territorio metropolitano y regional para su inserción en la economía global.

Esto supone, por un lado, el desarrollo de tecnología adecuada y de un sistema de comunicaciones eficiente que asegure la conectividad del territorio a los flujos globales de personas, mercancías e información. Por el otro, requiere la promoción de condiciones de vida satisfactorias para el conjunto de la población en lo que respecta al acceso a la vivienda, los servicios y equipamientos urbanos, y a situaciones generalizadas de calidad ambiental.

La articulación de estas dos dimensiones, la tecnológica y la urbana-ambiental, constituye la base de la productividad económica de la aglomeración.

Este abordaje conceptual fundamenta la elección de las temáticas de la Agenda metropolitana, ya que las mismas impulsarán la modernización del territorio y la consolidación de la aglomeración.

A las problemáticas seleccionadas se agrega un proyecto de desarrollo paradigmático referido a la recuperación de la Cuenca del Matanza - Riachuelo. Este último puede ser considerado como una iniciativa de intervención territorial que aglutine decisiones conjuntas de operación de escala metropolitana y urbana del sur de la Ciudad de Buenos Aires. Cabe señalar que esta propuesta profundiza el antecedente de gestión interjurisdiccional que constituye el Comité de Cuenca existente.

De esta forma, la Ciudad de Buenos Aires, desde su rol central en la aglomeración, podrá impulsar un proceso de articulación para la gestión del territorio metropolitano y asumir los compromisos, riesgos y deberes que el mismo implica.

a. Sistema de espacios abiertos

El acuerdo metropolitano sobre la preservación de los espacios abiertos de nivel regional persigue como objetivos generales garantizar la sustentabilidad ecológica y la calidad ambiental.

Dicha sustentabilidad requiere que se considere la capacidad de carga del ecosistema que apoya el desarrollo metropolitano y considere las vinculaciones y los equilibrios entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, cuestiones que resultan críticas en una aglomeración de la dimensión de Buenos Aires.

La calidad ambiental implica considerar la provisión y reserva de espacios de recreación y esparcimiento acordes a la magnitud de su población. Surgen así los siguientes temas prioritarios y objetivos consecuentes:

Espacios abiertos de escala regional

- Elaborar un plan de manejo al Delta del Paraná, que conjugue la preservación de la singularidad de sus características naturales con un desarrollo socioprodutivo compatible.
- Desarrollar y poner en valor a la franja costera del Río de la Plata, a partir de la consolidación y expansión de los acuerdos suscritos para el área.

- Preservar y recuperar los grandes espacios verdes existentes, como el Parque Pereyra Iraola y los Bosques de Ezeiza.
- Prever, ante el probable cese de los usos actuales, la afectación para espacio verde de escala metropolitana de grandes predios tal como las instalaciones del INTA en Castelar y las instalaciones militares en Campo de Mayo.

Expansión de las zonas urbanizadas

- Estructuración de los principales ejes de vinculación metropolitana.
- Promoción de la consolidación de las áreas urbanas periféricas.
- Control del impacto ambiental ocasionado por operaciones de antropización de grandes extensiones de suelo rural.
- Promoción de la competitividad de las actividades productivas periurbanas.

b. Sistema de movilidad

La discusión y el consenso sobre las diversas formas de movilidad y accesibilidad para el conjunto de la aglo-meración concurren a configurar un sistema de transporte metropolitano con el que se asegure la integración regional, la eficiencia funcional y la equidad social. En dicho sentido surgen como temas prioritarios y objetivos consecuentes:

Sistema Portuario

- Conformar un sistema portuario regional de cargas que resulte funcional a la inserción de la aglo-meración en el Mercosur, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales de los puertos de Buenos Aires, Dock Sur, La Plata, Zárate y Campana con relación a sus respectivas potencialidades.
- Desarrollar en la Ciudad un Puerto de Pasajeros acorde con la jerarquía de la metrópolis.

Sistema Aeroportuario

- Conformar un sistema aeroportuario regional que garantice el rol de la metrópolis a escala subcontinental y brinde condiciones de accesibilidad adecuadas a todos sus habitantes y usuarios.

Transporte Terrestre de Pasajeros

- Fomentar la utilización de los modos públicos de transporte.
- Facilitar la intermodalidad a través de la creación de centros de transbordo eficientes y confortables y el impulso al boleto único.
- Utilizar a la oferta de transporte público como inductor de la estructuración urbana, considerando el necesario equilibrio entre el tradicional sentido radioconvergente de las vías de comunicación y la creación y mejoramiento de las alternativas transversales de conexión.
- Aunar criterios sobre jerarquización y diferenciación de la red vial según los distintos modos y formas de transporte.

Transporte Terrestre de Cargas

- Configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en relación con las localizaciones portuarias y, con relación a ambas, un sistema de estaciones de transferencia regionales. A tal efecto, la consolidación de la Ruta Provincial Nro.6 parece ofrecer las mejores alternativas como circunvalación vial y paralela interconexión ferroviaria metropolitana y, también, como sede de las estaciones de ruptura de cargas.

c. Sistema ambiental

El soporte ecosistémico único de la metrópolis y la magnitud de los recursos naturales que son utilizados, tanto para el abastecimiento de insumos como para la eliminación de los desechos de las actividades urbanas, requieren la creación de mecanismos de gestión de carácter integral que aseguren el máximo de sostenibilidad ambiental.

Surgen así los siguientes temas prioritarios y objetivos consecuentes:

Abastecimiento de agua y provisión de desagües cloacales

- Unificar criterios de política de saneamiento con el fin de mejorar el control que se ejerce sobre el concesionario en el ámbito del ETOSS.
- Considerar la conveniencia de articular acciones entre el concesionario de los servicios prestados anteriormente por OSN y el concesionario de los restantes partidos del Gran Buenos Aires.

Gestión de los residuos domiciliarios

- Conciliar los sistemas de recolección y circulación a cargo de cada autoridad jurisdiccional.
- Revisar el sistema de tratamiento y disposición final a cargo del CEAMSE; en especial, con relación al agotamiento de los sectores disponibles para deposición, a la posible adopción de sistemas complementarios y a la expansión de procesos de reciclado.
- Articular políticas y acciones para la erradicación de basurales.
- Coordinar políticas de promoción de tecnologías orientadas a la reducción de residuos y a la producción de elementos reciclables.
- Coordinar campañas de educación respecto al manejo de los residuos por parte de la población y su adecuación a los criterios que se adopten con relación a las cuestiones anteriores.

Gestión de los residuos peligrosos y patogénicos

- Conciliar criterios y mecanismos de control del tratamiento, la circulación y la disposición final.
- Considerar la conveniencia de crear instalaciones comunes para el tratamiento y/o la disposición final.
- Coordinar políticas de promoción de tecnologías y proceso de producción orientados a la reducción del uso de insumos peligrosos y de producción de desechos de similares características.

Control normativo de la contaminación y los riesgos ambientales

- Compatibilizar criterios de localización de las actividades que impliquen riesgos para la población y la calidad del ambiente.
- Aunar criterios operativos referidos al funcionamiento de los operadores privados que produzcan o manipulen elementos o residuos peligrosos para la salud humana y para la calidad del ambiente.

d. El caso de la Cuenca Matanza - Riachuelo

La cuenca del río Matanza-Riachuelo constituye en la actualidad un área que concentra las situaciones de mayor degradación ambiental de la metrópolis.

A su vez, el sector de cuenca correspondiente a la Ciudad de Buenos Aires constituye la zona que concentra las mayores potencialidades urbanas en cuanto a disponibilidad de inmuebles fiscales, espacios desocupados o subocupados y accesibilidad vial al centro de la ciudad.

Puede constituir para la ciudad y para la metrópolis un caso paradigmático de implementación de un proyecto integral que, considerando las principales dimensiones antes reseñadas -espacios abiertos, movilidad, calidad ambiental- refleje la capacidad de gestión metropolitana. Con respecto a tal proyecto, pueden preverse los siguientes objetivos:

Instalar grandes equipamientos de escala regional

Además del Aeropuerto de Ezeiza y del Mercado Central de La Matanza, el área ofrece posibilidades de satisfacer las necesidades de localización de:

- Estación de Transferencia de Cargas.
- Centro Internacional de Exposiciones.
- Nuevos Parques Metropolitanos.

Desarrollar formas de transporte

Superando su condición de barrera a las comunicaciones de los territorios aledaños a su cauce, el área ofrece las siguientes posibilidades:

- Introducir la posibilidad del transporte fluvial de cargas, como vinculación entre los puertos de la metrópolis y la Estación de Transferencia de Cargas.
- Alojar un sistema de transporte guiado de alta velocidad que vincule el Aeropuerto de Ezeiza con el centro de la Ciudad y con el Aeroparque Jorge Newbery, en caso de permanecer éste en funciones. El mismo admite, asimismo, la posibilidad de acceder al Centro Internacional de Exposiciones.

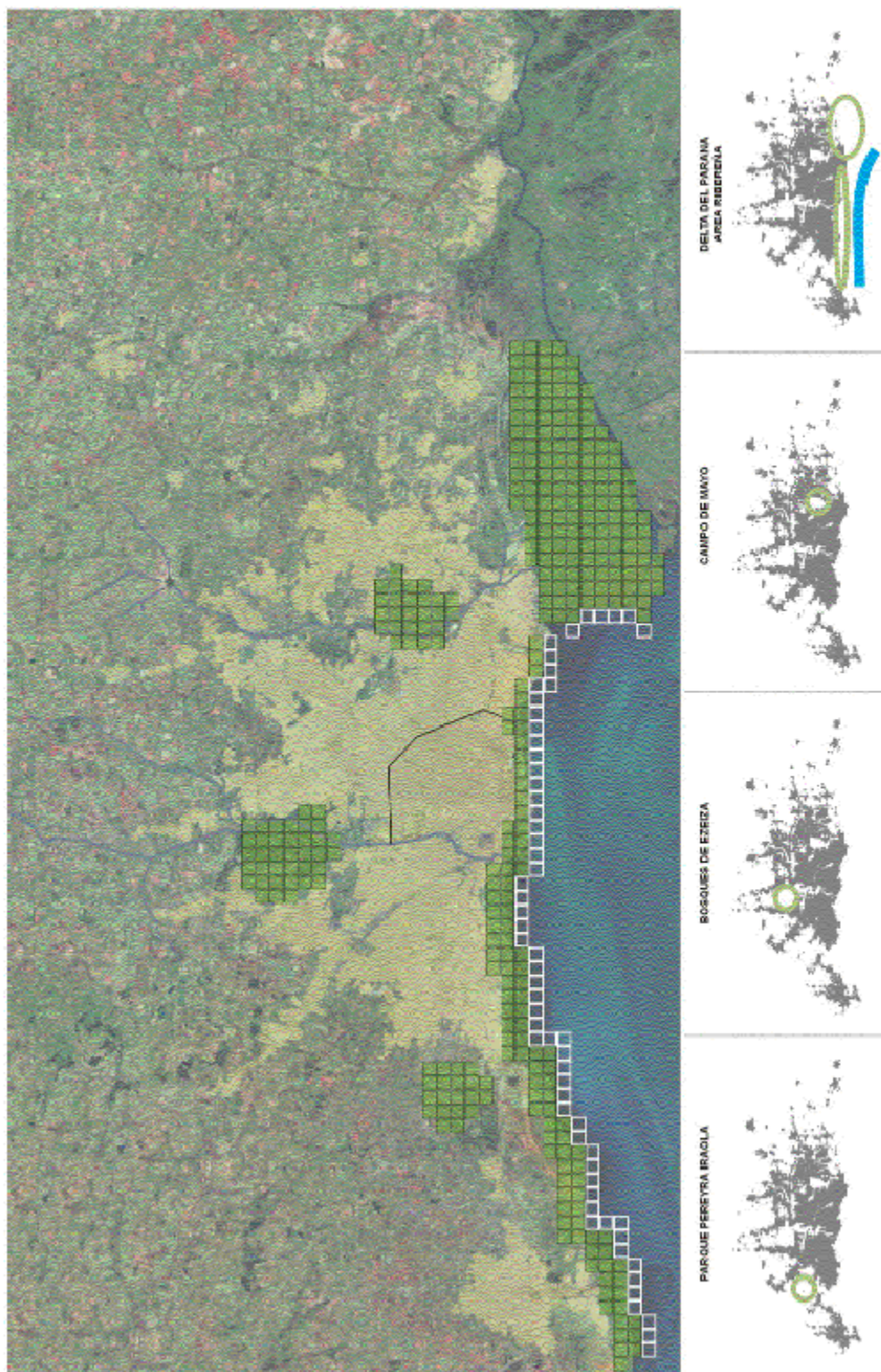
Poner en valor a las riberas del río

Complementando las propuestas anteriores con:

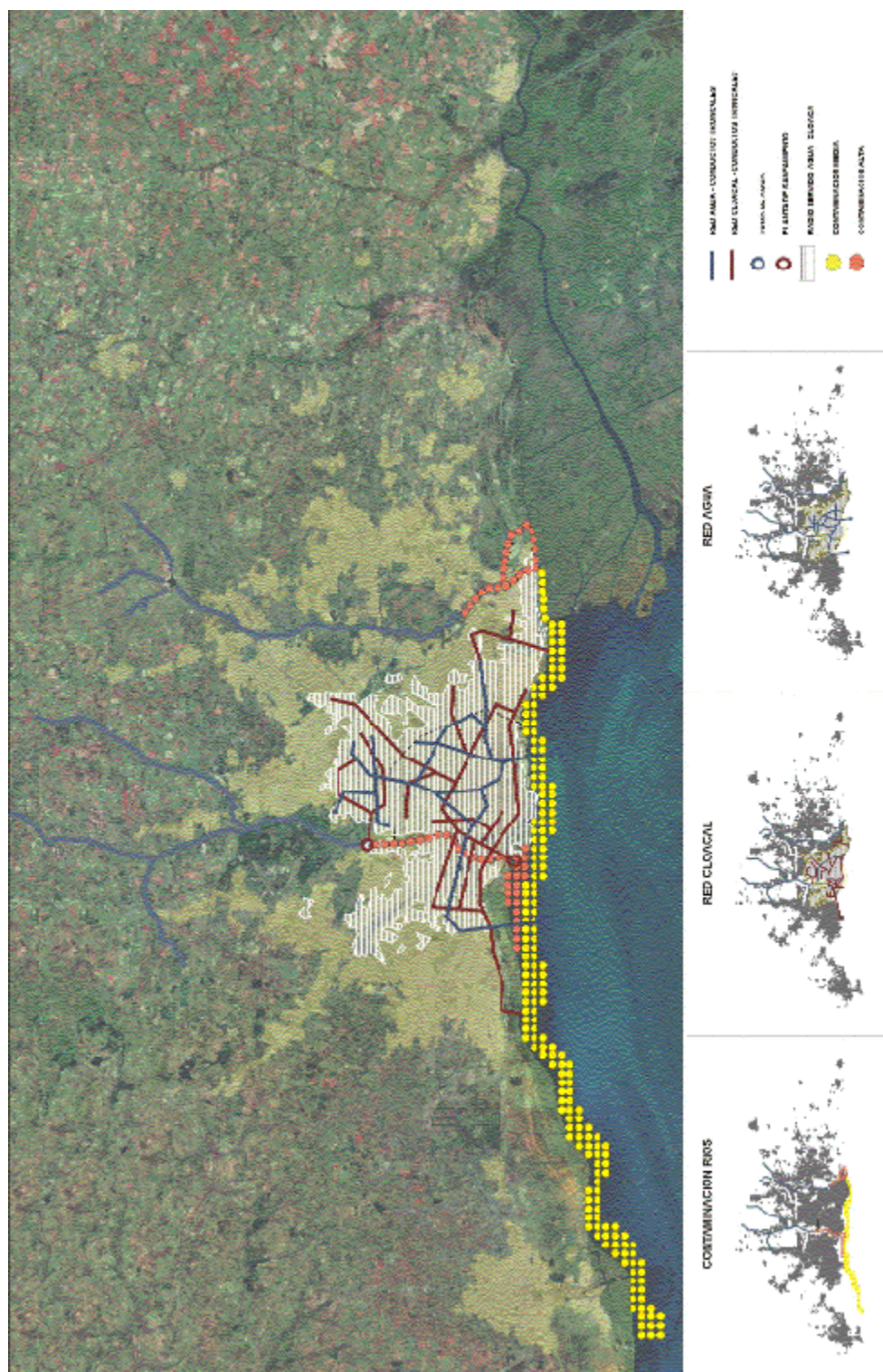
- La recuperación de asentamientos precarios y barrios degradados aledaños.
- La rehabilitación de áreas industriales obsoletas y parcialmente desocupadas.
- La realización de obras de saneamiento.
- La instalación de espacios recreativos.

De tal forma, la cuña territorial de mayor grado de degradación de la metrópolis puede llegar a ser, a partir de una gestión metropolitana integral y concertada, un ejemplo de la capacidad de llevar a cabo políticas comunes y un caso paradigmático de recuperación urbana.

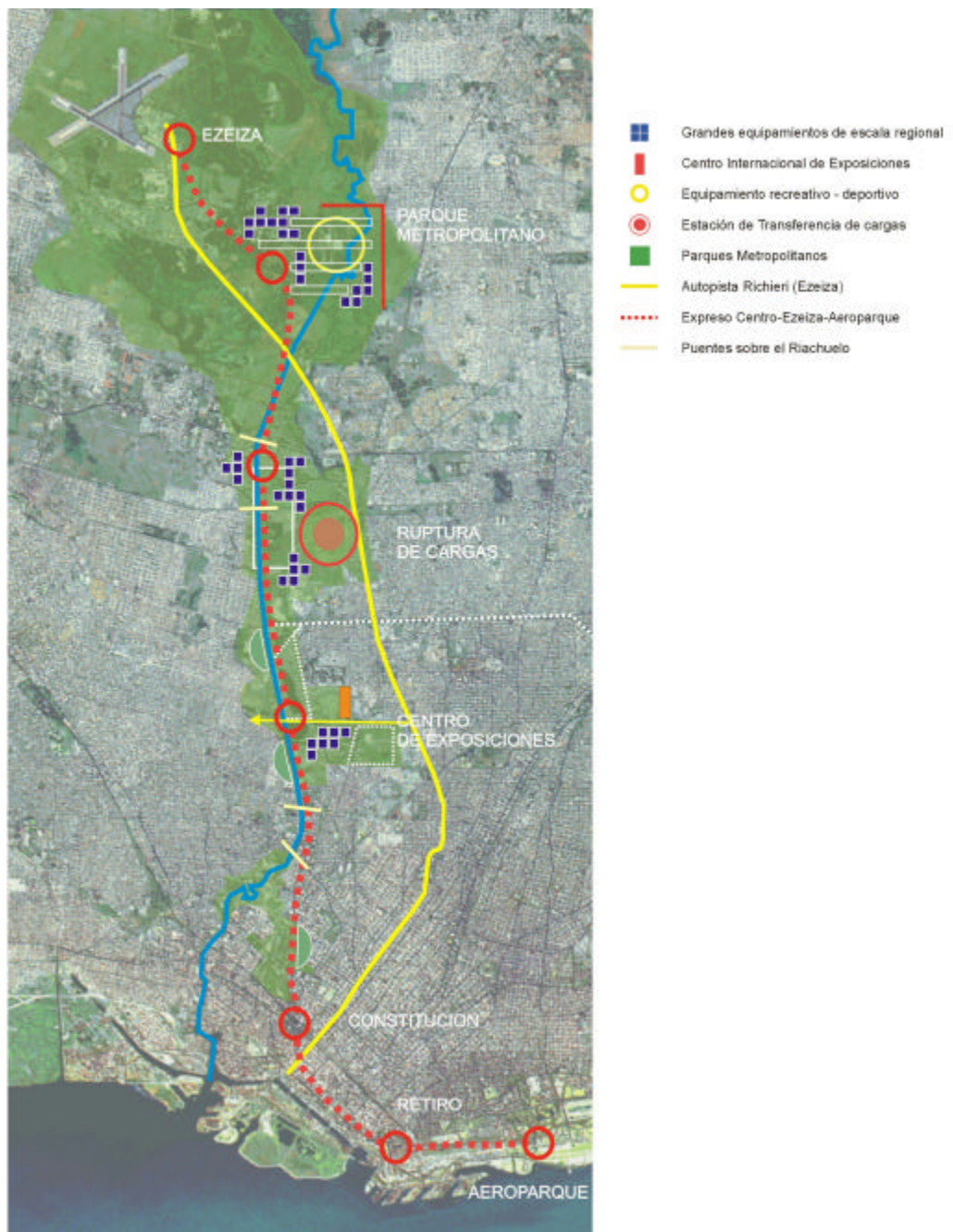
A / Sistema de espacios abiertos



	C. Sistema ambiental



D / Caso paradigmático: La Cuenca del Matanza-Riachuelo



2. ESTRATEGIAS TERRITORIALES PARA LA CIUDAD

Las cuestiones metropolitanas reseñadas en el punto anterior, dan marco a las seis principales estrategias de transformación que se proponen para la ciudad. El esquema denominado "Estrategias Territoriales" las refleja y se comentan a continuación.

Consolidar y completar el centro de la aglomeración en su riqueza polifuncional

Buenos Aires posee un centro histórico y administrativo-financiero con elementos de alta cualidad urbana y considerable potencial evolutivo, como el eje Plaza de Mayo-Congreso, la Av. 9 de Julio, la Plaza San Martín, el sistema de avenidas que permiten una expansión continuada del Area Central y una fácil accesibilidad, calles y avenidas con una fuerte identidad (Corrientes, Florida, Santa Fe), áreas de alta cualidad consolidadas o en desarrollo integradas al centro (Recoleta, Puerto Madero), el enorme potencial de centralidad que representan las tres terminales ferroviarias (Retiro, Constitución y Once) y la proximidad cada vez mayor a barrios muy característicos y en proceso de transformación (Palermo, La Boca), así como al singular espacio que constituye la Reserva Ecológica.

Sin embargo este conjunto de potencialidades, que configuran sin duda la capital latinoamericana con la centralidad de más calidad, no garantizan actualmente una evolución satisfactoria. El Microcentro oscila entre la congestión y el vacío debido a su especialización administrativa pública y privada. Otras zonas próximas, con un interesante contenido residencial y una respetable trama histórica sufren la doble tensión de la congestión y del terciario, tendiendo a degradarse o especializarse (entornos de las Diagonales y de la calle Corrientes; Montserrat), mientras que el típico barrio de San Telmo se especializa en una función turística que, si no se controla, puede degenerar fácilmente en un simple mercado de fin de semana.

En conclusión, el buen aprovechamiento de las potencialidades para la consolidación de una centralidad metropolitana que se extienda desde La Boca hasta Palermo, requiere un planeamiento integral que trate diversamente los distintos tipos de tejidos y piezas urbanas que contiene.

En dicho sentido la estrategia adoptada debe implicar intervenciones para:

- limitar el crecimiento del área administrativa y de negocios sobre áreas ya consolidadas
- promover la residencialización a través de la reconversión del patrimonio construido
- peatonalizar la "City" y dotarla de un sistema de transporte público adaptado a las dimensiones de su espacio público
- orientar la extensión sobre el sector sur de la Av. 9 de julio, la zona antepuerto sur, el futuro centro judicial en Parque Patricios consolidando también funciones en antepuerto norte y dársena sur.

Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de transporte portuaria, ferroviaria y aérea, como las grandes puertas de acceso a la ciudad.

El centro metropolitano antes descripto y el Area Central en él contenida, registran una cualidad que le sirve de soporte: las tres grandes terminales ferroviarias existentes en las tres orientaciones de acceso desde el resto de la ciudad y del Area Metropolitana: Retiro al norte, Once al oeste y Constitución al sur. Desde ellas se abre una red de servicios subterráneos que, a pesar de su relativa extensión, complementa al ferrocarril como forma de transporte público masivo de la zona. En tal sentido es que pueden ser consideradas las puertas de ingreso a la ciudad central.

Esta virtud estructural de la ciudad está afectada por los niveles de congestión y consecuente degradación urbana que se registran en el entorno de las terminales.

A su vez, Retiro -la puerta norte- incrementa su complejidad y congestión por la presencia en su entorno inmediato de la Terminal de Transporte Automotor de Larga Distancia y de Puerto Nuevo -puerto de cargas de la ciudad-, y un poco más distanciado por el Aeroparque.

Por ello, la estrategia adoptada debe prever intervenciones destinadas a:

- ordenar espacial y funcionalmente los tres centros de transbordo correspondientes a las terminales ferroviarias
- prever las posibles interconexiones de las tres estaciones de los servicios ferroviarios
- expandir la red de transporte subterráneo que se origina a partir de las mismas
- racionalizar la operatoria del puerto de cargas; en especial, de su accesibilidad, a través del mejoramiento de su acceso ferroviario y de acceso vial directo desde el circuito de autopistas que debe completarse
- definir el destino del Aeroparque, procurando su permanencia en condiciones de recuperación de suelo para uso público, máxima seguridad aeronáutica y morigeración de la contaminación sonora que actualmente produce

Equilibrar el desarrollo urbano consolidando en Corredor Sur

La expansión de la ciudad a partir del núcleo fundacional se desarrolló a partir de los ejes que la vinculaban con la región y con el resto del territorio nacional. El trazado ferroviario acentuó esta tendencia consolidando la fragmentación física de la ciudad y la limitada conectividad de la Zona Sur (inundable y apta para la radicación de grandes equipamientos, industrias contaminantes, población de bajos ingresos, etc.) con el área Central y con el resto de la ciudad.

La interacción virtuosa entre centralidades y movibilidades en los corredores Norte y Oeste se convierte en el Sur en un círculo vicioso en el que no hay conectividad porque no hay desarrollo y viceversa.

La conformación del Corredor Sur de la Ciudad implica conectar a través de gestión normativa y acciones concretas lo que la historia y el mercado no hicieron, interviniendo simultáneamente sobre las diversas causas y consecuencias del aislamiento.

En dicho sentido se propone:

- mejorar la conectividad de la Zona Sur con el Área Central, con eje en las Avenidas Roca - Bergalli
- A. Alcorta, con carácter de Corredor Verde
- densificar el área, promoviendo la residencialización y la localización de actividades comerciales y de servicios hoy ausentes
- generar centros de equipamiento metropolitano y regional: centro de exposiciones, centro de convenciones y actividades complementarias de escala urbana
- crear una centralidad zonal que suture la brecha de urbanización existente entre Villa Lugano y Villa Soldati
- reestructurar y cualificar el espacio público, parques, tierras vacantes y vías circulatorias.
- Integrar social y urbanísticamente el hábitat degradado de las villas.

Vincular transversalmente los corredores (norte, oeste y sur) potenciando los centros y subcentros locales

El paso de una estructura centralizada a un sistema policéntrico es el correlato urbanístico de la descentralización política y funcional de la gestión. Implica la creación de nuevos polos de emisión y atracción de personas y bienes y, por lo tanto, la modificación del sistema de movilidad al interior de la ciudad.

Al mismo tiempo, la consolidación de esas nuevas centralidades depende en gran medida de contar con un sistema de interconexión que se corresponda en términos funcionales y de paisaje urbano con la jerarquía y función de cada uno de estos centros. Esto determina la necesidad de diseñar un sistema jerarquizado de articulación transversal de los corredores radiales (incluyendo el Corredor Sur proyectado) que permita conducir los flujos interbarriales, privilegiando el transporte público y la calidad paisajística.

Simultáneamente este sistema deberá contribuir a mejorar la accesibilidad de los nuevos equipamientos sobre los frentes costeros de la ciudad (Costanera y Riachuelo).

Por ello, la estrategia adoptada debe prever intervenciones destinadas a:

- suturar la relación norte - sur dificultada por la traza del FFCC Sarmiento llevándola bajo nivel
- resolver las restantes interferencias entre la red vial principal y la red ferroviaria, ya sea por sobre elevaciones o soterramientos de alguna de ellas
- instalar servicios públicos de capacidad media y alta fiabilidad sobre recorridos que unan transversalmente los principales centros urbanos de la ciudad
- incrementar la accesibilidad a la ribera del Río
- incrementar las opciones de cruce del Riachuelo
- revitalizar a los centros barriales a través de la promoción de sus actividades, la localización de equipamientos locales, potenciando sus atributos particulares (generando pluricentralidades en coincidencia con el proceso de descentralización)

Poner en valor el sistema de grandes parques y configurar un eje verde en el Corredor del Oeste

La diversidad de tejidos urbanos, la cualidad de las áreas "monumentales" y de su arquitectura, la vitalidad social de los barrios, la mezcla de poblaciones y actividades que se dan en gran parte de la ciudad, el intenso uso ciudadano de los espacios públicos (desigualmente repartidos por cierto), el potente sistema de grandes avenidas, todo ello ofrece un potencial urbano moderno.

Buenos Aires, como ciudad, es ante todo un espacio público. Este es su mayor potencial, que se debe preservar y utilizar. Sin embargo las dinámicas actuales no siempre conducen a su optimización, en bastantes casos ocurre lo contrario.

Preservar e incrementar la calidad del espacio público implica definir tejidos y morfología urbana y establecer un plan específico de espacios públicos concebidos no sólo como zonas verdes o equipamientos específicos, sino como elementos ordenadores de la vida social y de la edificación urbanas, incluidos centros y barrios, zonas de vivienda e industriales, infraestructuras y áreas de servicios.

En este sentido son piezas estructurales del espacio público las tres grandes áreas verdes de la ciudad (Palermo, Reserva Ecológica y Parque Indoamericano) que presentan distintas situaciones y los Corredores Verdes que convergen al Área Central (el Norte, existente y a preservar; el Sur, a terminar de conformar (estrategia c.) y el Oeste, que puede ser creado a partir del soterramiento del FFCC Sarmiento (estrategia d.).

En dicho sentido se propone:

- la preservación y ampliación de los parques de Palermo; especialmente, en conjunción con una mayor conectividad e integración con los espacios públicos de la ribera del Río de la Plata
- la recuperación de los espacios abiertos del Parque Alte. Brown (en especial, del Indoamericano), en el marco de las estrategias de desarrollo de la Zona Sur y en relación a su paulatina articulación con las márgenes del Riachuelo, en tanto las acciones de recuperación ambiental lo vayan habilitando para su uso público
- el mantenimiento y mejoramiento de la Reserva Ecológica en el contexto de la singularidad de sus funciones
- la conformación del Corredor Verde del Oeste usufructuando el soterramiento previsto del FFCC Sarmiento









Realizar una operación física y social compartida con la Provincia tomando como eje al Riachuelo

Esta última estrategia corresponde a la propuesta ya efectuada en la Agenda Metropolitana respecto a la superación de las situaciones de degradación y retraso que se registran en el área de la cuenca.

Implica asumir, en el marco de dicha estrategia interjurisdiccional, las tareas que hacen específicamente a la ciudad. En dicho sentido es que también se relaciona estrechamente con la estrategia referida al Corredor Sur.

Esquema Propositivo de las Estrategias Territoriales



-  Consolidar y completar el centro metropolitano en su riqueza polifuncional
-  Completar la estructura radio-concéntrica consolidando el Corredor Sur
-  Vincular transversalmente los corredores potenciando los centros y subcentros locales
-  Poner en valor el sistema de tres grandes parques y configurar un eje verde central con el Corredor del Oeste
-  Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de transporte: Portuaria, Ferroviaria y Aérea como las grandes puertas de acceso a la Ciudad
-  Realizar una operación de recuperación física y social compartida con la Provincia, tomando como eje el Riachuelo
-  Intervenir en el sector N.O. de la ciudad, articulando las potencialidades de la zona Chacarita, Agronomía, Paternal con la operación a realizar en el área de la Ex-Au3
-  Recuperar las costas de la Ciudad favoreciendo las posibilidades de acceso y uso público

3. CONFIGURACIÓN TERRITORIAL PROPUESTA

La realización de acciones de implementación de las estrategias reseñadas en el punto anterior resultarán en la modificación de la Configuración Territorial Actual que se ilustrara como cierre del capítulo de Diagnóstico.

En esa oportunidad se destacó que las dos características significativas eran las asimetrías entre el Norte y el Sur de la ciudad y entre sus vinculaciones radiales y transversales y, en especial, que las mismas se realimentaban recíproca y negativamente incrementando las diferencias de desarrollo y calidad ambiental entre ambos sectores.

El plano de "Configuración Territorial Propuesta" que se acompaña, ilustra sobre la superación de dichas situaciones a través de las estrategias señaladas en el punto anterior.

Al respecto pueden señalarse como rasgos diferenciales con respecto a la situación actual:

- Un mayor equilibrio en relación a la presencia de centralidades urbanas y barriales en el Norte y en el Sur.
- Un mayor equilibrio en cuanto a la distribución de densidades residenciales sobre los ejes norte, oeste y sur, en especial.
- La desaparición de los asentamientos precarios que se radicaban predominantemente en el Sur.
- El reordenamiento de las zonas industriales y mixtas, también predominantes en el Sur, no sólo como reducción de áreas, sino como reducción de la conflictividad de dichas áreas.
- La jerarquización de las conectividades transversales de la ciudad y de ésta con el GBA Sur, que concurre a una mayor integración metropolitana y a un mayor equilibrio entre ambas zonas.

De tal manera, se procura que el círculo vicioso que se produce actualmente entre desarrollo y accesibilidad, se convierta en una interacción virtuosa que concurra a cumplimentar el conjunto de objetivos previstos para la Buenos Aires futura.

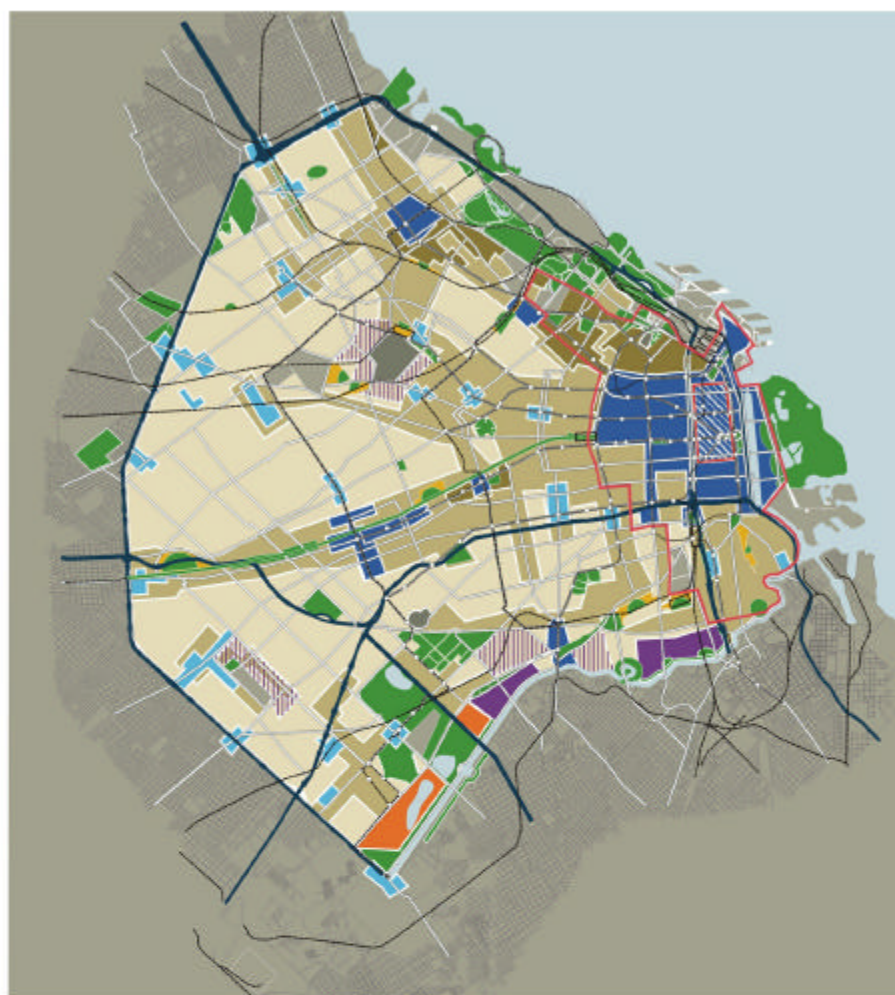
4. RASGOS ESTRUCTURALES

Para un mayor acercamiento a las acciones propuestas por el Plan, se presentan a continuación los rasgos estructurales que devienen de las estrategias propuestas y de la configuración territorial perseguida. Dichos rasgos han sido agrupados según cinco grandes aspectos:

- **Sistema de Centralidades**
- **Sistema de Transporte**
- **Configuración Residencial**
- **Sistema de Espacios Públicos**
- **Configuración Productiva**

En cada uno de ellos y a partir de los Lineamientos Propositivos definidos en el Diagnóstico, se explicitan las acciones, estudios y gestiones necesarias de encarar para su cumplimentación.

Configuración Territorial Propuesta



Definición de zonas		Caracterización
	Centro de la aglomeración	— área polifuncional con atracciones de escala metropolitana a ser cualificada según la identidad de sus distintos sectores.
	Área central y subcentros urbanos	— sectores con predominio de actividades terciarias de escala urbana que serán objeto de residencialización y de desdramatización y modernización del espacio público.
	Centro de negocios	— área con predominio de actividades financieras a ser limitada en su extensión.
	subcentros bariales	— sectores con predominio de actividades terciarias de escala barrial. Los existentes serán objeto de consolidación por provisión de equipamiento y densificación; los nuevos se desarrollarán en consonancia con el proceso de descentralización y la estructuración propuesta.
	tejido mixto con actividades productivas y residenciales de baja densidad	— áreas de convivencia de actividades residenciales de baja densidad y actividades productivas a ser requalificadas ambientalmente.
	tejido industrial	— áreas de predominio de actividades industriales cuyo tejido será de reestructuración y modernización.
	tejido consolidado con alta densidad de ocupación predominantemente residencial	— áreas residenciales existentes donde dicha función será mantenida con limitaciones al marco construido y recomposición morfológica.
	tejido consolidado con media densidad de ocupación predominantemente residencial	— áreas residenciales existentes y a promover donde se realimentará la imagen urbana por consolidación de la función residencial e incremento de espacios verdes y equipamiento.
	tejido consolidado con baja densidad de ocupación predominantemente residencial	— áreas residenciales existentes donde se protegerán los valores bariales a través del control de la densificación y el completamiento del equipamiento.

4.1. SISTEMA DE CENTRALIDADES

Las áreas centrales son aquellas que concentran comercios, servicios, reparticiones públicas y oficinas privadas.

Como señala la Ley 71, el propósito del PUA es transformar la tendencia fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una sistema policéntrico que atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de las restantes centralidades de escala sectorial y barrial de la ciudad.

Se señalan a continuación los Lineamientos Propositivos identificados en el Diagnóstico y las acciones que se han previsto para su concreción.

Consolidar al Area Central como centro de gravitación local, metropolitano, nacional y subcontinental

Mejorar la calidad ambiental del Area Central

- Promover el mejoramiento de los espacios públicos
- Promover la integración de sus distintos sectores a través de recorridos peatonales; en especial, del Microcentro con Catalinas Norte, Puerto Madero y Casco Histórico
- Expansión de los medios guiados de transporte de pasajeros
- Reestructuración del transporte automotor público con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones
- Restricción a la circulación y estacionamiento de los automóviles particulares y a la circulación de taxis desocupados en áreas congestionadas.
- Mejoramiento del espacio público: operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano, preservación patrimonial, etc.
- Promover la vitalidad del Area Central y del Casco Histórico a través de su residencialización.

Facilitar la instalación de servicios de comunicaciones apropiados

- Promover la renovación de instalaciones a nivel de "telepuerto"

Resolver sus principales articulaciones de borde

- Promover la articulación del Area Central con el Area Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
- Resolver las relaciones del Area Central con el sector portuario-industrial de Darsena Sur.

Promover la apertura y extensión del Area Central hacia el sur de la Ciudad

- Impulsar, a través de normativa urbanística y promoción impositiva y crediticia la instalación de actividades centrales en el área de extensión (Av. Entre Ríos).
- Dar acceso franco desde las Avdas. Caseros y Av. A. Alcorta a Constitución.
- Dar acceso franco desde la Av. Chiclana a Avdas. Jujuy y San Juan

Fortalecer los centros secundarios y barriales existentes

- Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo, Caballito y Pompeya.
- Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.
- Reformular la normativa urbanística
- Revisión de la normativa de Evaluación de Impacto Ambiental para evitar la pérdida de vitalidad ocasionada por la instalación de "grandes centros de compras"

Impulsar la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y previstas

- Desarrollo de estudios que consideren la conveniencia de centralidades complementarias con relación a las demandas de expansión o mejoramiento de las A.C. inmediatas.
- Conformar una nueva A.C. entre los barrios de V.Lugano y V.Soldati, relacionada con la promoción del desarrollo urbano del Area Sudoeste de la Ciudad.
- Conformar centralidades complementarias en relación a la refuncionalización de las playas ferroviarias y al predio del ex Mercado de Hacienda.
- Considerar la conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. Gral. Paz

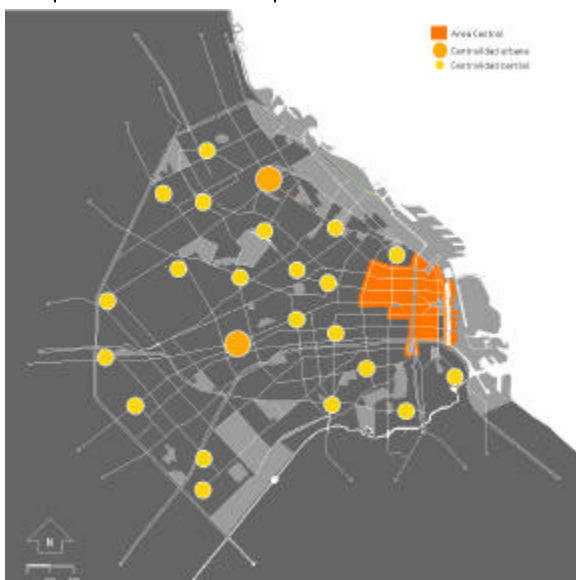
Fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal

- Consolidar vinculaciones transversales entre Flores con Belgrano y entre Pompeya, Caballito y Palermo a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia.
- Conformar sistemas verdes que atraviesen la ciudad y permitan vincular centralidades barriales.

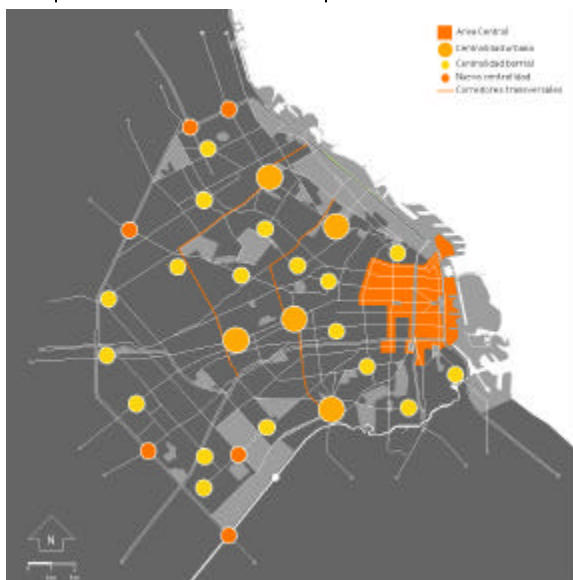
Integrar el Sistema de Areas Centrales de la Ciudad con los centros del G.B.A.

- Promover con los Municipios del G.B.A. la complementariedad y evitar duplicaciones competitivas entre los centros existentes en las zonas de borde (Caso piloto: Puente Saavedra con el Municipio de Vte.López).
- Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Caso piloto: Puente de la Noria).
- Elaboración de normativa adecuada para las zonas

Situación **actual**



Situación **propuesta**



4.2. SISTEMA DE TRANSPORTE

El Sistema de Transporte es el conjunto conformado por la infraestructura de redes y estaciones, los medios de transporte y las interrelaciones que guardan entre ellos.

Como señala la Ley 71, el objetivo es promover un sistema de transporte que potencie la intermodalidad, procurando la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- y disminuir la utilización del automotor privado.

Se señalan a continuación los Lineamientos Propositivos identificados en el Diagnóstico y las acciones que se han previsto para su concreción.

Ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público a los efectos de desalentar la utilización del automóvil particular.

- Impulsar la participación del Gobierno de la Ciudad en los entes nacionales de transporte y en los estudios de transporte integral (ECOTAM, ETRAM) que se llevan a cabo, promoviendo una gestión dirigida a:
 - Resolver conjuntamente los problemas de las jurisdicciones concurrentes
 - Concurrir a la integración funcional y tarifaria
 - Incrementar las condiciones de seguridad y calidad de los viajes

Utilización intensiva del transporte ferroviario de superficie en los ejes radiales de la aglomeración mejorando la capacidad y calidad de los servicios.

- Impulsar gestiones frente al Estado nacional, los entes reguladores y las concesionarias para:
 - Diferenciar ofertas de servicios para viajes urbanos y suburbanos.
 - Compatibilización de los servicios de pasajeros con los servicios de cargas.
 - La relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte en Ciudad Universitaria y Aeroparque
 - Definir la terminal del FFC Belgrano Sur (en Est. Sáenz o Est. Constitución)

Racionalizar el transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados.

- Impulsar gestiones frente al Estado nacional y las concesionarias para:
 - Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial
 - Establecer una red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.
 - Disminuir los efectos ambientales negativos

Racionalizar y optimizar el funcionamiento de taxis, remises y chárters.

- Impulsar gestiones para el control de transportes ilegales
- Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamiento de espera

Racionalizar el uso de los automóviles privados.

- Desalentar su uso en zonas y horarios de tránsito pico.
- Establecer restricciones al estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso.

Maximización del uso del transporte subterráneo.

- Efectuar los estudios de factibilidad urbanística y financiera, a los efectos de extender la red con sentido de malla y atendiendo a las zonas de mayor demanda de viajes, con mejoras de las condiciones de transbordo y de servicio.

Jerarquización de la red vial dando prioridad al transporte automotor publico.

Promover gestiones con los organismos correspondientes a los efectos de:

- Completar el circuito de autopistas (tramos Boca-Retiro y Salguero-La Pampa) a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial.
- Adaptar el circuito de autopistas para el transporte de cargas.
- Jerarquizar la red vial, estableciendo en las vías principales el uso preferencial o exclusivo (por carriles diferenciados) para el transporte público.
- Realizar los estudios y las obras necesarias para dar interconectividad franca a todos los sectores de la ciudad,
- Eliminar los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobreelevación o soterramiento de las vías o las arterias.
- Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas, a través de ampliación de veredas, parquizaciones, etc.

Mejorar la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad.

- Promover la instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos (Líneas previstas: extensión del Premetro hasta Pte.de la Noria; nuevas líneas desde Nva.Pompeya hasta Palermo y desde Pza.de los Virreyes hasta Belgrano).
- Incrementar la conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes.

Remodelación funcional y ambiental de los centros de transbordo y creación de nuevos.

- Definición, sobre la base de las políticas de descentralización y centralidades barriales, la localización de nuevos centros de transbordo.
- Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de transbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (playas de estacionamiento y guarderías de bicicletas).
- Estudio de las modalidades más adecuadas para la gestión y mantenimiento de los centros de transbordo.

Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional.

En relación al nodo intermodal de Retiro:

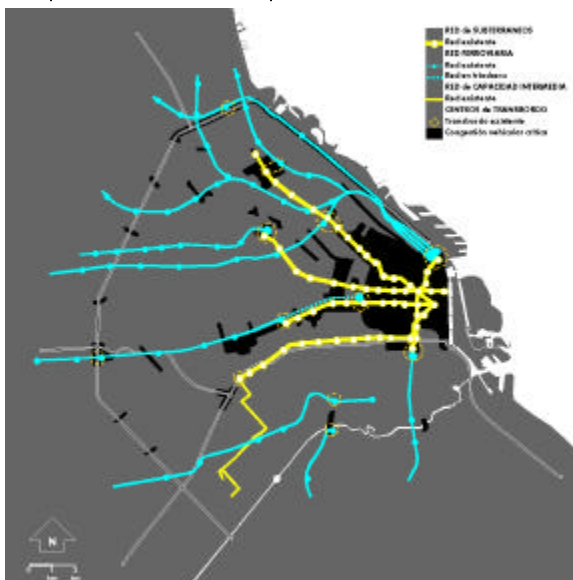
- Impulsar la participación del GCBA en los proyectos de las reparticiones nacionales con jurisdicción en la zona a los efectos de concertar las grandes decisiones del nodo intermodal que afectan la ciudad y garantizar un reordenamiento funcional que permita su integración urbana, asegurando la calidad del ambiente y la accesibilidad mediante la eliminación de barreras urbanas.

En relación a las terminales de ómnibus de larga distancia:

- Gestionar la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Retiro (Pte. Saavedra, Liniers, Constitución).

Transporte Guiado

Situación **actual**



Situación **propuesta**



Transporte Automotor

Situación **actual**



Situación **propuesta**



4.3. Configuración Residencial

El concepto de Configuración Residencial incluye los aspectos de distribución y calidad del hábitat directamente vinculados a la calidad de vida de la población residente.

Los objetivos señalados por la Ley 71 se refieren tanto a la mejora del hábitat de los sectores sociales de menores ingresos, como a las condiciones de calidad ambiental que debe guardar el hábitat residencial en su conjunto, con la debida preservación de las características singulares que otorgan identidad y diversidad a los distintos espacios urbanos.

Se señalan a continuación los Lineamientos Propositivos identificados en el Diagnóstico y las acciones que se han previsto para su concreción.

Promover el incremento poblacional de la Ciudad.

Promover mediante normativas y políticas de crédito:

- la residencialización del Area Central con vistas a su revitalización y diversificación funcional.
- la densificación de zonas no consolidadas y de baja densidad ubicadas en los entornos de estaciones ferroviarias y líneas subterráneas.

Promover mediante intervenciones en equipamiento y políticas de crédito:

- la conformación de tejido urbano y ocupación residencial en sectores de la Zona Sur afectadas por la discontinuidad del tejido (sectores comprendidos entre V.Lugano y V.Soldati y entre Flores Sur y V.Soldati desocupados o con usos no consolidados)

Mantener la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial recuperando e integrando la diversidad socioeconómica y sociocultural de la población.

Evitar, mediante la normativa y la provisión de equipamiento:

- la conformación de enclaves residenciales según capacidad socioeconómica.
- la densificación de sectores urbanos consolidados de baja y media densidad poblacional con buenas condiciones ambientales.

Promover la consolidación y conformación de identidades barriales mediante:

- la permanencia e instalación de actividades no residenciales compatibles.
- las acciones de preservación de edificios y sitios de valor patrimonial.

Otorgar buenos niveles de calidad ambiental a todos los sectores residenciales.

Promover con los organismos pertinentes:

- el desarrollo de políticas de equipamiento (infraestructuras, salud, educación) de cercanía y calidad.
- la cumplimentación del Plan Hidráulico.
- acciones de mitigación de la contaminación atmosférica.
- el control de las situaciones de riesgo tecnológico.
- la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria (en especial, promoción a la construcción del colector cloacal paralelo al Riachuelo)
- el desarrollo de campañas de difusión y adopción de sistemas de reducción del consumo superfluo de insumos críticos (agua, energía eléctrica).
- acciones de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos (caso paradigmático: instalaciones petroquímicas de Avellaneda).
- Transformar o erradicar usos incompatibles con la actividad residencial.
- Erradicar basurales, cementerios de automóviles, en particular en el área sur.
- Promover la reconversión de actividades industriales incompatibles.

Resolver las situaciones habitacionales subóptimas

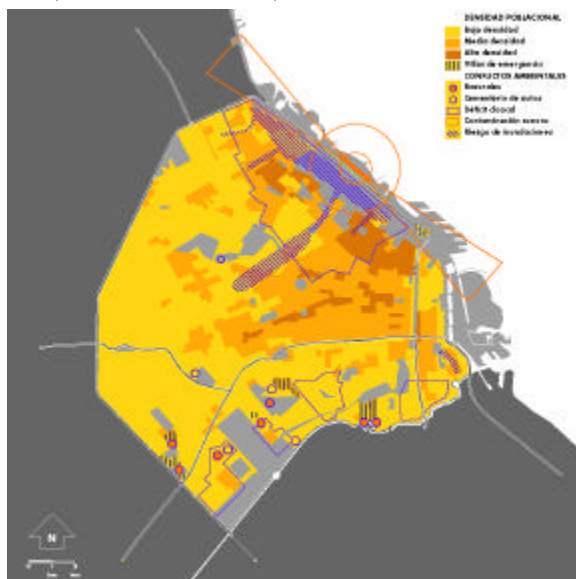
Promover políticas activas socio habitacionales con los organismos correspondientes mediante normativas, créditos y programas de acción social amplias para:

- resolver las situaciones dominiales indefinidas
- resolver las situaciones consorciales conflictivas
- mejorar la situación de los inquilinatos
- resolver la situación de las familias que habitan en casas y edificios tomados
- resolver los conflictos de los grandes conjuntos habitacionales (conjuntos de Lugano, Soldati, Piedrabuena, etc.)
- Recualificar sectores urbanos degradados por una inadecuada mezcla de actividades residenciales e industriales.

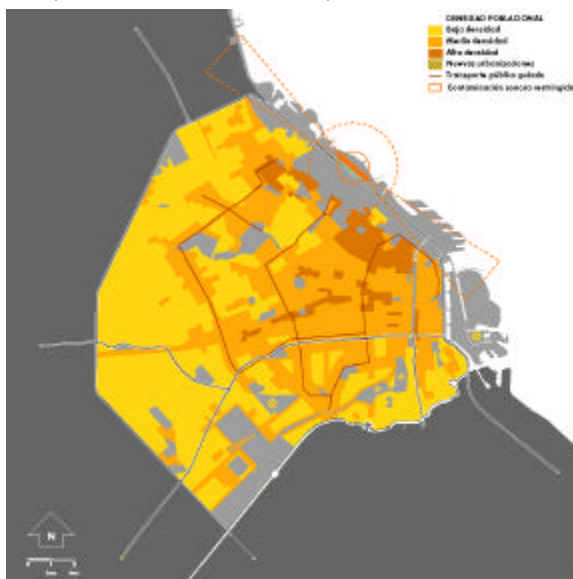
Reconvertir las "villas de emergencia" integrándolas al tejido urbano

Intensificar las acciones de "Urbanización de Villas" con criterios articulados de resolución habitacional y social a los efectos de integrar las villas a sus entornos barriales y/o brindar soluciones habitacionales accesibles económicamente y próximas espacialmente (Villas de Zona Sur y Villa 31).

Situación **actual**



Situación **propuesta**



4.4. SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS

El Sistema de Espacios Públicos incluye a los espacios abiertos de libre acceso y a las vías públicas; o sea que, además de proveer a la vinculación entre los distintos sectores urbanos, da lugar a funciones vitales como las de encuentro, socialización e identidad de las distintas zonas de la ciudad. La Ley 71 señala como objetivos al respecto, la recuperación, ampliación y mejoramiento de la situación actual.

Se señalan a continuación los Lineamientos Propositivos identificados en el Diagnóstico y las acciones que se han previsto para su concreción.

Mejoramiento funcional y ambiental de los parques urbanos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial

- Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación a las carencias por distancia y densidad poblacional, a través de la reconversión de predios fiscales o de la compra, expropiación, canje o convenio de uso de predios privados. (Caso piloto: Boedo-Almagro).
- Promover la parquización y el equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.
- Preservación de los espacios existentes.
- Conformación de un parque al sudoeste a partir de la refuncionalización del ex- Mercado de Hacienda.
- Conformación de parques urbanos a partir de la refuncionalización de playas ferroviarias.

Conformar sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a partir de la refuncionalización de las playas ferroviarias y equipamientos obsoletos

Preservar y ampliar el Corredor Norte

- Ampliación a partir de la refuncionalización de las playas ferroviarias de Retiro y Pacífico.

Conformar el Corredor Oeste

- Destino preferencial para uso público de los espacios que resulten del soterramiento del FFCC Sarmiento.
- Destino preferencial para uso público de las playas ferroviarias de Liniers y Caballito

Conformar el Corredor Sur

- Preservación y forestación de los espacios públicos existentes aledaños al eje de las Avdas. Roca-Bergalli - A. Alcorta.
- Incorporación de usos públicos en las playas ferroviarias de Est.Buenos Aires, Sola y Sáenz.
- Creación de nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales (por. ej.: Hospitales Neuropsiquiátricos).
- Otorgar máxima vinculación con los espacios costeros del Riachuelo.

Articular los Corredores Norte y Sur:

Por el Area Central:

- Refuerzo de la forestación de Avda.9 de Julio entre Retiro y Constitución.
- Continuidad de espacios verdes desde Retiro por Avdas. Paseo Colón-L.N.Alem-M.García y por Costanera Sur-Pedro de Mendoza-27 de Febrero.

Por la Avda. General Paz:

- Forestación intensiva de Avda. Gral.Paz para complementar los espacios verdes aledaños (ex AU3, Pque. Sarmiento, probables parques en el G.B.A.).

Crear un sistema verde en el noroeste

- Articulación de Agronomía, Parque Warnes, Parque Los Andes y las actuales playas ferroviarias de La Paternal y Federico Lacroze por forestación intensiva de las Avdas. Warnes y Jorge Newbery.

Ampliar en las áreas centrales la oferta de áreas peatonales y en los barrios y parques las ciclovías

- Incremento de las vías peatonales en el Area Central
- Incremento del ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor en el Area Central.
- Rediseño de vías públicas no destinadas a tránsito principal en los barrios con parquización conformación de biciesendas y recorridos peatonales.

Consolidar y ampliar las áreas de protección histórica existente a los efectos de poner en valor de sectores urbanos de calidad ambiental y patrimonial

- Recuperar la identidad de los distintos sectores con intervenciones adecuadas según sus características.
- Contribuir a la elaboración de normas claras y dinámicas que reglamenten zonas protegidas desde los usos, el tejido, los edificios y espacios de calidad ambiental.
- Optimizar los programas en marcha y desarrollar nuevos en zonas de calidad ambiental, por medio de ofertas de créditos y financiamiento, a los efectos de potenciar actividades específicas como uso residencial, recreación y turismo.
- Articular los bordes de las zonas de calidad patrimonial en función de no crear límites bruscos destructores de las cualidades y la identidad.
- Consolidar la preservación patrimonial en las Areas de Protección Histórica instituídas.
- Delimitar nuevas zonas a resguardar.

Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad

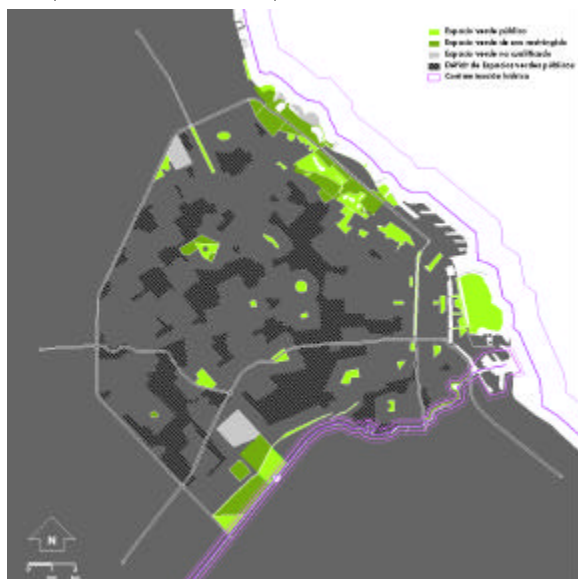
Riachuelo:

- Promover el mejor funcionamiento del Comité de Cuenca Matanza-Riachuelo.
- Promover la construcción de los colectores costeros previstos en el Plan de Saneamiento Integral

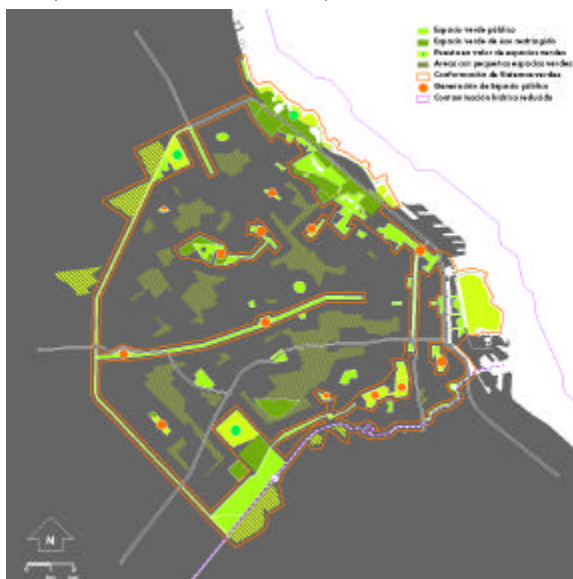
Rio de la Plata:

- Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad espacial y multiplicidad de usos públicos (Tandanor, ex Ciudad Deportiva, etc.).
- Otorgar destino preferencial para uso público a los predios de dominio estatal que se desafecten.
- Mejorar la accesibilidad peatonal y por transporte público a los frentes costeros.

Situación actual



Situación propuesta



4.5. CONFIGURACIÓN PRODUCTIVA

La Configuración Productiva se refiere a la localización y mejor desarrollo de las actividades productivas de todo tipo que se desarrollan o puedan desarrollarse en la ciudad, y al conjunto de infraestructuras que le brindan el soporte adecuado para dichos fines.

La Ley 71 señala como objetivos que se deben generar condiciones apropiadas para la modernización y diversificación del tejido económico a través del mejoramiento de las existentes y de la atracción de nuevas actividades.

Se señalan a continuación los Lineamientos Propositivos identificados en el Diagnóstico y las acciones que se han previsto para su concreción.

Promover el rol de Centros de Negocios que caracteriza a la Ciudad

- Asegurar servicios aeroportuarios de calidad a través del mantenimiento en funciones del Aeroparque en condiciones de seguridad operativa y calidad ambiental compatibles con las restantes actividades urbanas.
- Resolver de manera eficiente la accesibilidad al Aeropuerto de Ezeiza.
- Facilitar mediante normativa y créditos el desarrollo de actividades administrativas en áreas con alto nivel de accesibilidad. (alternativa prevista: Avda. Gral. Paz).
- Promover la creación de un Centros de Exposiciones de escala y nivel internacional en la Zona Sur (Alternativas previstas: predio Autódromo y predio Avda. Roca y AU7).

Facilitar el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios

- Impulsar mediante normativa, la disponibilidad de centralidades de distinta jerarquía.
- Prever espacios potenciales para la localización de nuevas actividades en los grandes predios a refuncionalizar (playas ferroviarias, exMercado de Hacienda, etc.)

Promover la modernización y el desarrollo industrial de avanzada

Impulsar mediante políticas de fomento industrial:

- La creación de Parques Tecnológicos de investigación y desarrollo industrial y de Núcleos de Asistencia Productiva.
- La radicación de empresas de nueva generación (informática, diseño, etc.)

Facilitar la permanencia de grandes establecimientos industriales con requerimientos de acceso de tránsito pesado

- Facilitar su operatividad competitiva mediante normativa, políticas de crédito y mejoramiento del sistema del transporte de carga
- Permanencia de zonas industriales en V. Soldati y Barracas con acceso directo desde la red de cargas

Promover la consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias

- Impulsar mediante políticas de desarrollo industrial y empleo la modernización tecnológica y logística con apoyo técnico y crediticio.
- Promoción a la adaptación de edificios industriales y/o depósitos desocupados para la localización conjunta de empresas por sistema de venta o alquiler (hoteles y/o incubadoras industriales).
- Promoción de la instalación de Parques Productivos

Compatibilizar las actividades industriales y las áreas residenciales en función de factores ambientales

- Revisión de la normativa para permitir la localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.
- Preservación de distritos mixtos en N. Pompeya, V. Soldati, Paternal y Mataderos para las actividades que no requieran acceso de transporte pesado.

Contar con un puerto de cargas de alto nivel de eficiencia y mínima perturbación ambiental y optimizar el sistema del tránsito de cargas.

- Redefinir una red de tránsito metropolitano y urbano de cargas.
- Incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas.
- Establecimiento de acceso vial directo desde el circuito de autopistas al Puerto
- Circulación exclusiva por el circuito de autopistas a partir de su completamiento y adecuación
- Regular las actividades de carga y descarga dentro de la ciudad diferenciadas para alimentos y medicamentos.
- Localizar una Estación de Transferencia de Cargas en el predio del Mercado Central (en coordinación con Nación y provincia) o en Av. Roca y AU7.

Promover el desarrollo del turismo

- Promover las políticas de preservación patrimonial en marcha y el desarrollo de circuitos turísticos.
- Promoción al desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios turísticos.
- Coordinar las gestiones con las autoridades nacionales para la redefinición de un puerto de pasajeros.
- Desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad; en especial, en la Zona Sur

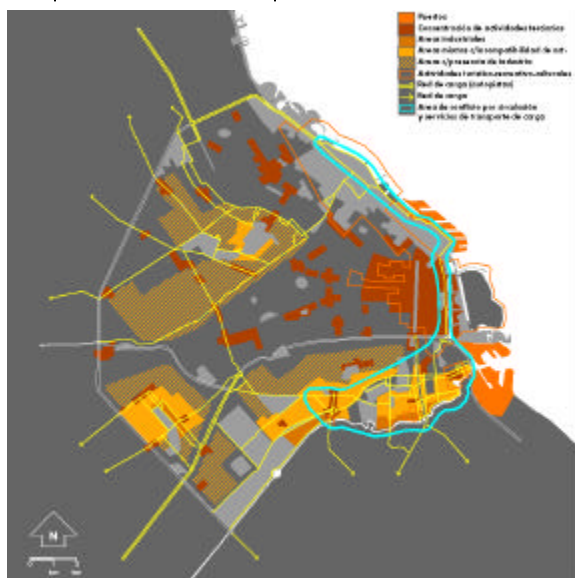
Consolidar el equipamiento educacional superior

- Promover con las autoridades competentes una mayor redistribución de las unidades académicas.

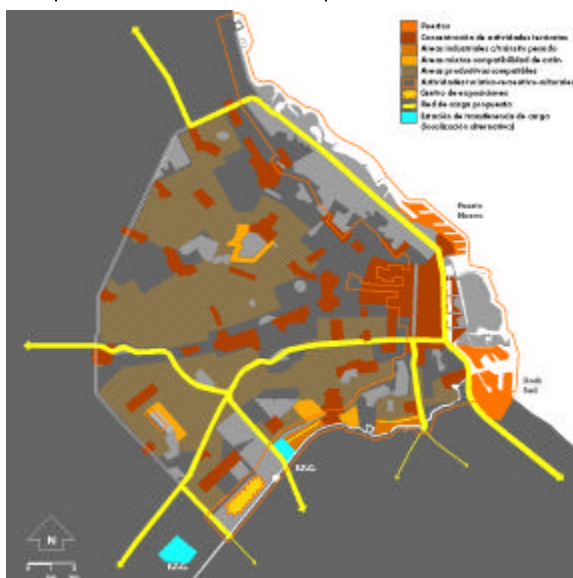
Consolidar la jerarquía del equipamiento para la salud

- Previsión de disponibilidad de tierras para los Complejos Hospitalarios Integrales previstos en el noroeste y sudoeste de la Ciudad

Situación actual



Situación propuesta



5. ACCIONES ESTRATÉGICAS

El Modelo Territorial -propuesta de ciudad futura- expuesto hasta ahora a través de las estrategias que lo guían, de la conformación territorial que propone y de los rasgos estructurales definidos para los principales sistemas y configuraciones urbanas, requiere para su puesta en marcha la realización de acciones concretas sobre el territorio.

El plano que se presenta al respecto, ilustra las principales acciones estratégicas que deben ser encarriladas para pasar de la ciudad actual a la ciudad futura propuesta por el Modelo Territorial. Dicho de otra forma, son las intervenciones que deben ser realizadas para transformar lo que se presentó como "Configuración Territorial Actual" -en el cierre del Diagnóstico- a lo que se presentó como "Configuración Territorial Propuesta" -en el punto 3-. De igual manera, para que se produzcan los cambios que se registran entre los esquemas de "Situación Actual" y los de "Situación Propuesta" que se presentaron para cada uno de los rasgos estructurales en el punto 4.

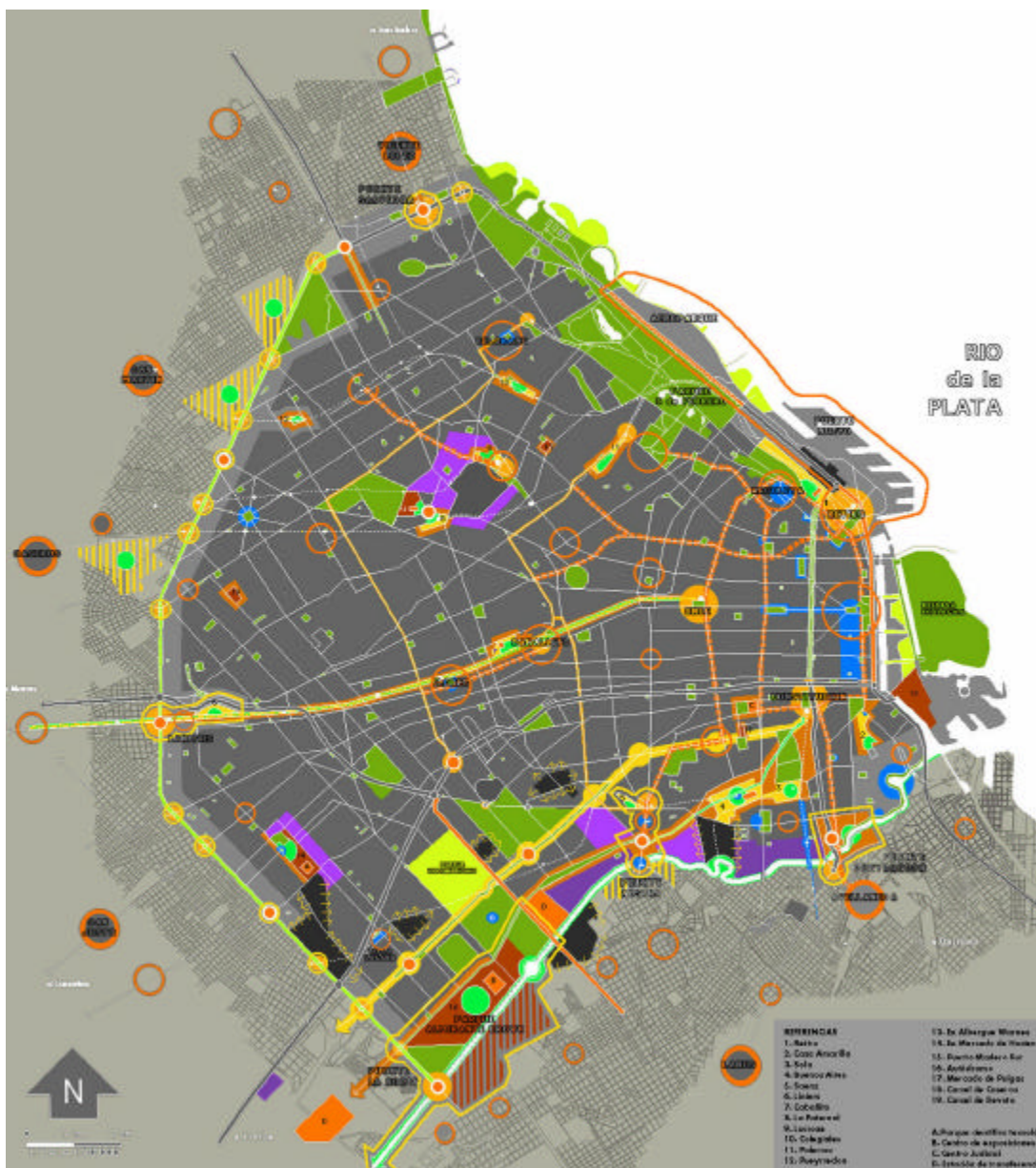
Su concreción es la principal instancia de validación del Plan Urbano Ambiental: que las propuestas contenidas en el Modelo Territorial sean la "ley marco" que guía la política de planeamiento y gestión del ambiente urbano a que se refiere la Constitución de la Ciudad.

Pero para que el Modelo Territorial se torne Plan y pueda orientar a la gestión, además de las propuestas hasta ahora presentadas, deben preverse los mecanismos necesarios para que dichas propuestas puedan ser llevadas a la práctica con mayor eficacia y eficiencia.

Por ello, en el capítulo 5 que continúa al presente, se presentan los Instrumentos de Planificación, de Gestión y de Seguimiento que, en conjunción con la legislación ya vigente, permiten viabilizar la concreción de las propuestas.

Entre los instrumentos previstos se destacan los Programas de Actuación, entendidos como conjunto de acciones a ejecutar para el logro de los objetivos particulares propuestos para una temática específica, dentro del contexto del conjunto de políticas y estrategias del Plan. En dicho sentido es que en el Capítulo 6 con el cual se cierra este documento, se presentan los principales Programas de Actuación propuestos por el Plan Urbano Ambiental.

ACCIONES ESTRATÉGICAS



IV IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

En el capítulo 3 se ha presentado el Modelo Territorial, entendido como la imagen del Buenos Aires futuro que propone el Plan Urbano Ambiental.

El Modelo reveló las principales estrategias urbanísticas y ambientales que deberán guiar la gestión: consolidar el Centro Metropolitano y jerarquizar las tres puertas de entrada al centro de la ciudad; homogeneizar la importancia de los ejes que convergen a dicho centro y vincularlos con líneas de transversalidad que otorguen similar conectividad a toda la ciudad; recualificar su espacio público con especial consideración de los grandes espacios verdes sobre los cuales se debe estructurar.

Finalmente, maximizar su integración al Area Metropolitana, con particular énfasis en la recuperación de la cuenca del Riachuelo, área que contiene al mismo tiempo las principales potencialidades y situaciones de degradación de la ciudad.

Dichas estrategias constituyen las claves de la gestión a encarar, para que la ciudad concorra simultáneamente a la resolución de sus problemáticas y a la puesta en valor de sus potencialidades.

Transformar las propuestas del Modelo Territorial en cursos de gestión y de acción, requiere básicamente la voluntad política de que sus propuestas sean asumidas como política urbanística y territorial del Gobierno de la Ciudad, pero además, demanda la adopción de una serie de procedimientos instrumentales.

En el presente capítulo se presentan los dos principales conjuntos de procedimientos necesarios para que ello ocurra.

En primer término, los Instrumentos que, junto con los de orden legal ya vigentes y los de orden procedimental en uso, constituyen la infraestructura de apoyo necesaria para la puesta en marcha de todas las acciones necesarias de ejecutar.

En segundo término, los Programas de Actuación, que constituyen agrupamientos de dichas acciones por familiaridad geográfica o temática a los efectos de ordenar las actuaciones, facilitar la articulación de los distintos espacios de gestión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, su vinculación con otros niveles de gobierno y con el sector privado en sus distintas manifestaciones (comunitarios, asociativo, empresarial, etc.).

En tanto la voluntad política de asumir el Plan como política de Estado es la condición necesaria, la adopción de estos conjuntos de procedimientos en tiempo y forma constituye condición complementaria que permite pasar de la voluntad a la acción, de la intención a la ejecución.

IV-a	INSTRUMENTOS NORMATIVOS DE GESTIÓN
------	---

La efectiva operacionalización del Plan Urbano Ambiental, en general, y de los Programas de Actuación presentados en el capítulo anterior, en particular, requiere nuevos criterios de gestión y, consecuentemente, un conjunto de instrumentos legales apropiados para su implementación.

Este conjunto de instrumentos, concebidos para ser aplicados sobre toda la Ciudad y sobre los recortes territoriales que el Modelo Territorial determina, permitirán encauzar los procesos de gestión y concretar transformaciones consensuadas para las diferentes escalas y tipos de intervención.

Los instrumentos requeridos pueden ser agrupados en tres grandes conjuntos:

Instrumentos de Planificación

Son instrumentos que permiten profundizar los lineamientos propositivos del Plan a nivel de planes de mayor detalle, ya sea que se refieran a determinados sectores de la Ciudad o a aspectos temáticos específicos de la misma.

Instrumentos de Gestión

Son instrumentos destinados a facilitar la gestión de las acciones propuestas por el Plan Urbano Ambiental o por cualquiera de los planes particularizados que se desprendan del mismo.

Incluye instrumentos destinados a dar sustento a la promoción y el gerenciamiento urbano, instrumentos económicos e instrumentos normativos que guiarán la transformación de la Ciudad que se origina por el accionar del sector privado y del sector público.

Instrumentos de Seguimiento y Control

Son instrumentos que dan continuidad a la gestión y permiten verificar el cumplimiento de las metas fijadas.

Incluye a la forma de institucionalización del propio Plan Urbano Ambiental, al Sistema de Participación a través del cual se proseguirán las tareas a ejecutar y al Sistema de Monitoreo que permitirá evaluar los resultados y, consecuentemente, realimentar los objetivos y rasgos de la actuación.

Como se ha detectado en el Diagnóstico, algunos de estos instrumentos existen en la actual legislación y, en ciertos casos, requieren de adecuaciones que los perfeccionen.

Otros, en cambio, requieren ser elaborados y consensuados en el ámbito del Poder Ejecutivo, para luego ser considerados por la Legislatura, a efectos de completar la totalidad de herramientas que permitan el desarrollo de una gestión urbanística y ambiental adecuada al Plan Urbano Ambiental.

4.1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

La implementación del Plan Urbano Ambiental requiere instrumentos específicos que reconozcan las diferentes escalas de intervención según objetivos y ámbitos concretos, tanto territoriales como temático o sectoriales.

El objetivo de estos instrumentos particularizados es la planificación de las intervenciones y la programación en el tiempo de las mismas con criterios de eficacia y economía de recursos.

Dado que ya están vigentes definiciones operacionales de las "Áreas de Desarrollo Prioritario" y los "Planes de Sector", sería necesario instituir los siguientes.

4.1.1. Plan de Comuna

Son planes referidos al ámbito geográfico de las futuras Comunas de la Ciudad, que suponen la compatibilización de la escala global explicitada en el Plan Urbano Ambiental y la inserción de los diversos proyectos de desarrollo urbanístico como determinantes de su estructuración.

Este tipo de planes supone instancias de articulación específicas entre el Consejo del Plan, los futuros Gobiernos Comunales y sus respectivos Consejos Consultivos.

4.1.2. Plan Urbano de Detalle

En tanto los Planes de Sector y de Comunas tendrán por objetivos definir los lineamientos generales de esos espacios territoriales (usos permitidos, morfología, indicadores urbanísticos, sistemas de circulación, etc.), ciertas áreas requerirán, por su especial particularidad, el desarrollo de un mayor acercamiento que permita definir aspectos tales como las alineaciones, nivelaciones, edificabilidad, alturas, usos y ordenación de volúmenes, que podrán llegar a ser detalladas a escala de cada uno de los predios comprendidos.

Este tipo de planes también supone la articulación del Consejo del Plan con las instancias comunales involucradas.

4.1.3. Plan Sectorial

En tanto los planes anteriores se refieren a la globalidad de los aspectos que hacen a la calidad urbanística y ambiental de ciertos ámbitos de la Ciudad, existen aspectos temáticos específicos que requieren el desarrollo de Planes Sectoriales que definan las características de su desarrollo para la totalidad de la Ciudad.

Se pueden señalar como ejemplos los espacios verdes, la extensión de la red de subterráneos y las nuevas infraestructuras de transporte y logística.

Este tipo de planes requerirá la articulación del Consejo del Plan con los distintos espacios de gestión que tienen a su cargo esas temáticas.

Los tres tipos de planes reseñados permitirán el desarrollo de los programas estratégicos o actuaciones prioritarias a través de un plan integral que contemple el ordenamiento físico, el plan de obras y de espacios públicos, la normativa particularizada, los recursos necesarios, el plan de inversiones,

los instrumentos de financiamiento, las formas de gerenciamiento y los mecanismos de gestión con los actores involucrados.

Estos planes requerirán la aprobación exclusiva del Poder Ejecutivo, en la medida en que el Plan Urbano Ambiental, que los justifica y les da contexto, esté aprobado por la Legislatura de la Ciudad.

4.2. INSTRUMENTOS DE PROMOCIÓN

Se refieren al conjunto de instrumentos destinados a facilitar el desarrollo de las operaciones urbanísticas.

Dada la reciente incorporación al Código de Planeamiento Urbano de la "Adquisición Fiduciaria de Inmuebles", así como la existencia de la "Transferencia del Derecho de Construir", aunque restringida a las Áreas de Preservación Histórica, se propone:

4.2.1. Banco de Tierras

El Banco de tierras es un instrumento de promoción del desarrollo urbano establecido por la Ley N° 71.

Tradicionalmente ha sido concebido con el objetivo de disponer de tierras para el desarrollo de los proyectos y acciones derivados de las políticas urbanísticas y ambientales, mediante la adquisición anticipada de predios.

En caso de jurisdicciones totalmente urbanizadas, como es el caso de la Ciudad de Buenos Aires, dicha adquisición no debe ser realizada con mucha anticipación. Por el contrario, para sortear las dificultades de tener que evitar la ocupación indebida de inmuebles fuera de uso, es recomendable que las adquisiciones se realicen en instancias inmediatamente anteriores a la realización de los emprendimientos que las demanden.

En dicho sentido es que se recomienda que el Banco de Tierras sea concebido y desarrollado con el sentido de una operatoria ágil de adquisición de inmuebles y no con el de una reserva para eventos no programados.

Origen de los inmuebles:

Pueden destacarse los siguientes orígenes de los inmuebles:

Inmuebles Fiscales del Gobierno de la Ciudad

Su movilización permitiría aprovechar recursos existentes que, en una situación de fuertes restricciones presupuestarias, no deben permanecer ociosos.

Por ello, resulta necesario conocer y evaluar la situación de los inmuebles del Gobierno de la Ciudad, sobre las cuales no se registra información desagregada en forma adecuada.

Inmuebles Fiscales de otras jurisdicciones

También es necesario conocer y evaluar los inmuebles que son patrimonio del resto de los propietarios fiscales y saber si los mismos están dispuestos a venderlos, cederlos, permutarlos, concesionarlos o integrarlos como aportes de capital en sociedades de desarrollo con participación del Gobierno de la Ciudad (ejemplo: Puerto Madero).

Inmuebles Privados

Con relación al desarrollo de los Programas de Actuación, es necesario identificar las propiedades privadas que resulten importantes para su consecución, a efectos de iniciar negociaciones con los titulares de dominio correspondientes.

El traspaso de dominio puede realizarse por compra directa o por expropiación.

Con respecto a la compra, se puede implementar la figura denominada "Derecho Preferencial de Compra". Implica la obligación por parte de los propietarios de inmuebles de superficies importantes o localizados en lugares previamente definidos como estratégicos, de manifestar públicamente la intención de vender su propiedad. Si el Gobierno de la Ciudad desea adquirir el bien en cuestión, el propietario tiene la obligación de otorgarle prioridad.

Tanto en una compra directa como en la aplicación de Derecho Preferencial de Compra, puede plantearse el problema de que el propietario demande un precio más alto que el de mercado (precio monopólico), en cuyo caso es necesario establecer organismos e instrumentos de valuación para superar esta circunstancia.

Con respecto a la expropiación, la reciente Ley N° 238 del GCBA introduce interesantes matices respecto de las posibilidades de declaración de utilidad pública de los bienes objeto de la misma.

Con relación a las intervenciones de desarrollo urbano, sus alcances (en particular su artículo 4º) deben ser analizados para cada caso particular, considerando el conjunto de instrumentos de gestión y de gerenciamiento con los que debe articularse.

Su aplicación presenta una restricción que se debería superar, dado que dispone la expropiación de predios individuales y no privilegia la del conjunto de predios, caso que puede ser importante para el desarrollo de programas.

Destinos

Los principales destinos previsibles para los inmuebles que se adquieran por intermedio del Banco de Tierras pueden llegar a tener cualquiera de los destinos de utilidad pública que se presenten en el marco de los Programas del Plan Urbano Ambiental.

4.2.2. Transferencia del derecho de construcción

Este instrumento tiene vigencia, pero sólo en las Areas de Preservación Histórica, por lo que se propone la expansión de su aplicación para que pueda ser utilizado en todos aquellos casos en que reporte beneficios para la ciudad.

Implica transferir el potencial constructivo de áreas que se pretende mantener desocupadas, destinar a usos públicos o impedir su densificación (por ser poco adecuadas), a otros terrenos que no presenten condiciones desfavorables.

Requiere una cuidadosa verificación para garantizar que en las zonas receptoras del derecho de construcción no se produzcan situaciones que atenten contra los niveles de calidad urbanística y ambiental.

El actual mecanismo de implementación para el caso de las Areas de Preservación Histórica es el denominado Convenio Urbanístico Especial, cuya aprobación es competencia del Poder Ejecutivo. Conviene que dicho mecanismos también sea el utilizado para los otros casos que admitan su aplicación.

4.2.3. Operaciones Condicionadas

Este instrumento establece la posibilidad de formular acuerdos entre el GCBA y propietarios privados de predios para la modificación de los derechos de construcción de dichos predios según fórmulas de mutuo beneficio.

La ciudad presenta un antecedente reciente al respecto: el caso del predio del ex Albergue Warnes, cuyo destino fue resuelto a través de un convenio específico.

Se considera que su aplicación debería estar restringida a casos muy especiales en los cuales fuese viable un aumento de la capacidad constructiva -o la alteración de otros indicadores urbanísticos- sin desmedro de los niveles de calidad urbanística y ambiental del área.

La contraprestación se efectivizará en acciones u obras de utilidad pública a fijar mediante Convenios Urbanísticos Específicos, que pueden adoptar dos alternativas:

- Localizarse en el mismo ámbito en donde se ubican las edificaciones objeto del Convenio, integrando un emprendimiento de interés público.
- Localizarse en otros ámbitos y destinarse al mejoramiento de situaciones urbano-ambientales de indiscutible beneficio y prioridad.

4.3. INSTRUMENTOS DE GERENCIAMIENTO

Tienen como objetivo general concretar eficazmente las intervenciones determinadas por el Plan, aplicar el marco y los instrumentos legales vigentes y promover la participación de la iniciativa privada en la gestión urbanística.

La propuesta de implementación de estos instrumentos procura que las operaciones de desarrollo urbano promuevan la actuación interjurisdiccional y la iniciativa privada en la transformación del territorio de la ciudad.

Se tratan, básicamente, de formas asociativas y contractuales que deben tener su correlato normativo y de procedimiento, estableciendo claramente las relaciones entre la administración y los interesados, ya sean propietarios o promotores, instituciones públicas o privadas.

Como ya se indicó, el Código de Planeamiento Urbano incluye la figura de los Convenios Urbanísticos. Para complementarlos se propone instituir:

4.3.1. Programas de Actuación

La implementación de las propuestas formuladas en el Modelo Territorial debe dar lugar, en el ámbito del Poder Ejecutivo y con la participación del Consejo del Plan Urbano Ambiental, al desarrollo de un conjunto de Programas de Actuación, tal como los presentados en el Capítulo 5.

Los Programas de Actuación, concebidos para la implementación del conjunto de intervenciones, permiten desarrollar mecanismos operativos transectoriales que articulan al conjunto de acciones identificadas por el Modelo Territorial sobre un determinado recorte territorial o temático.

Por ello, deben ser concebidos como formas operativas concretas de la intervención a realizar mediante la articulación de diversos instrumentos normativos y de gestión.

La implementación del Plan a través de la formulación de instrumentos de planificación y gestión particularizados para cada recorte territorial y temático, así como la organización de Programas de Actuación permitirá:

- La articulación territorial de los diversos actores involucrados en el recorte territorial o temático que cada Programa de Actuación involucre.
- La racionalización de la gestión articulando objetivos y estrategias generales con acciones específicas.
- La asignación presupuestaria más eficaz.

4.3.2. Programa Anual de Actuación

La debida articulación de las actividades de planificación y de gestión es requisito indispensable para la implementación de los Planes.

En dicho sentido, además de la formulación de los Programas de Actuación anteriormente presentados, es necesario la institución de una práctica de gestión que formule la programación de lo que se va a realizar en el futuro con relación a lo actuado.

Dado que la formulación y aprobación de los presupuestos es anual, se considera que dicha práctica debería adoptar igual periodicidad y constituiría el denominado Programa Anual de Actuación.

Dicho Programa debería ser formulado por el Consejo del Plan en estrecha articulación con los organismos del GCBA que tienen responsabilidad en la preparación y ejecución de los Programas de Actuación.

Se debería fundamentar en una memoria de lo realizado en el período anual anterior y, a partir de los avances y dificultades observados, propondría las acciones a desarrollar en el período anual siguiente.

Este objetivo y esta periodicidad permitiría articular la marcha del Plan con las previsiones presupuestarias, dando así cumplimiento al mandato constitucional expresado en el Artículo 29 que establece que el Plan Urbano Ambiental *"constituye la ley marco a la que se ajusta....las obras públicas"*.

4.4. INSTRUMENTOS NORMATIVOS

Se denominan instrumentos normativos al conjunto de disposiciones que regulan la construcción y las formas de uso de la ciudad.

Estas disposiciones se articulan habitualmente en códigos que agrupan a las disposiciones de temáticas más afines, independientemente de la estrecha interrelación que deben existir entre la totalidad de los mismos.

Como se ha reseñado en el Diagnóstico, Buenos Aires cuenta con Códigos de Planeamiento Urbano (CPU), de Preservación de la Contaminación (CPC), de la Edificación (CE) y de Habilitaciones y Verificaciones (CHV)

En el caso de una ciudad de la complejidad de Buenos Aires, se reconocen como agrupaciones más convenientes a los siguientes códigos:

Código Urbanístico

Disposiciones sobre las actividades, la morfología urbana y los criterios de división del suelo parcelario, establecidos a los efectos de preservar y renovar las estructuras edilicias.

Sus objetivos exceden el concepto urbanístico propiamente dicho, dado que deben operar como principal mecanismo de mantenimiento de las situaciones ambientales deseables y de prevención de las indeseables. En términos generales, corresponde al actualmente denominado CPU.

Código del Espacio Público

Disposiciones referentes a la morfología, los componentes, las actividades y las formas de uso de los espacios públicos de acceso irrestricto o amplio, tales como las vías públicas y los espacios abiertos. Se vincula con el Código Urbanístico, en tanto el espacio público está en gran parte conformado por los espacios parcelarios que lo delimitan.

Al igual que el Código Urbanístico, sus disposiciones deben concurrir a la preservación e incremento de las situaciones urbanas y ambientales deseables y a la prevención de las consideradas indeseables.

Las disposiciones que actualmente lo regulan están contenidas parcialmente en el actual CPU y en un extenso y fragmentario número de disposiciones.

Código Ambiental

Disposiciones que, más allá de los criterios ambientales propositivos y preventivos contenidos en los dos Códigos anteriores, regulan la calidad ambiental del medio con relación a la resolución o morigeración de situaciones indeseables existentes y al control de las que se desarrollan o pudieran desarrollarse en la Ciudad.

Las disposiciones actualmente vigentes al respecto son, básicamente, las contenidas en el CPC.

Código de Edificación

Disposiciones específicas sobre la construcción edilicia, con relación a sus condiciones de seguridad y habitabilidad.

Las disposiciones actualmente vigentes al respecto son las contenidas en el CE.

Código de Habilitaciones y Verificaciones

Disposiciones que, con relación a todos los Códigos anteriormente mencionados, están destinados a regular la concesión de permisos de uso y al control del cumplimiento de las condiciones en que los mismos han sido otorgados.

Las disposiciones actualmente vigentes al respecto están contenidas en el CHV.

Se presentan a continuación los criterios propuestos para cada uno de dichos Códigos.

4.4.1. Código Urbanístico

El Código Urbanístico debe concurrir a dos objetivos principales:

- Conformar un espacio público de calidad, incluyendo dentro de este concepto a sus características ambientales y morfológicas.
- Conformar un tejido edilicio de calidad, teniendo en cuenta las condiciones ambientales de asoleamiento, privacidad, ventilación e iluminación natural, comúnmente reconocidas como normas de habitabilidad y reguladas en el Código de la Edificación.

En dicho sentido son significativos los criterios de regulación morfológica y de admisibilidad de usos. Las normas de subdivisión parcelaria, tienen importancia secundaria para el caso de Buenos Aires, dado el amplio grado de consolidación que presenta la Ciudad.

El desarrollo de los tres temas citados que se realiza a continuación, está precedido por consideraciones generales respecto de los polígonos o distritos con que generalmente se diferencian las normativas. Asimismo se cierra con consideraciones acerca de la flexibilidad que deben tener las normas urbanísticas y de la oportunidad de modificación de las actualmente vigentes.

a) Distritos

a1) Diversidad de distritos

Si bien un afán de simplificación puede llevar a definir la menor cantidad de distritos posible, cabe notar que una de los atributos reconocidos de Buenos Aires es su diversidad.

Por ello es deseable que, aun cuando se procure la mayor simplicidad de las normativas, se adopte la premisa de mantener la riqueza que caracteriza a los distintos sectores y barrios, tanto en relación a su diversidad morfológica como en su combinación de usos.

Es necesario considerar que los criterios morfológicos y los criterios sobre admisibilidad de usos no corresponden siempre a las mismas circunstancias.

Sin embargo, no es operativo diferenciar distritos según cada uno de estos criterios, sino buscar las correspondencias existentes entre tejido y actividades, aunque resulten distritos de menor extensión.

Cabe agregar que reconocer y respetar esta diversidad de situaciones requiere de estudios específicos que deberán desarrollarse paulatinamente.

a2) Delimitación de distritos

En términos generales es conveniente prever la delimitación de distritos considerando como unidad morfológica a la manzana, a efectos de evitar los inconvenientes que produce la aplicación de distintos criterios en parcelas colindantes.

Sin embargo, este criterio general debe ser flexibilizado en los casos en que se imponga la importancia de preservar o conformar ciertos ámbitos urbanos como son, por ejemplo, los entornos morfológicos de plazas o las características de ciertas vías públicas.

b) Morfología Urbana

Los criterios morfológicos de conformación del tejido urbano deben concurrir simultáneamente a:

Preservar las características de los sectores y barrios consolidados o en vías de consolidación que se consideren urbanística y ambientalmente apropiados.

Definir un espacio público de calidad a partir de la apropiada caracterización de los distintos sectores y barrios urbanos que integran la ciudad.

Promover condiciones ambientales deseables en el espacio público y privado.

b1) Tipos de situaciones

A los efectos de definir criterios sobre normativa morfológica, deben diferenciarse las características de cada zona de la ciudad. En dicho sentido pueden reconocerse tres situaciones:

Tejidos consolidados o en vías de consolidación: en estos casos corresponde la adopción de normas

que aseguren el mantenimiento y promoción, respectivamente, de sus características dominantes. Se procederá, cuando sea necesario, a elaborar Planes Urbanos de Detalle.

Tejidos obsoletos y/o en proceso de renovación: en estos casos corresponde la definición de Planes de Sector que consideren las propuestas generales del Modelo Territorial, la articulación con los tejidos colindantes y las tendencias vigentes en el campo inmobiliario que sean compatibles con las condiciones ambientales procuradas.

Tejidos nuevos: corresponden a polígonos especiales de desarrollo que resulten de la refuncionalización de áreas urbanas o de grandes predios. En dichos casos, los tejidos deberán definirse a partir de Planes de Sector con consideración, al igual que en el caso anterior, de las propuestas del Modelo Territorial, de la articulación con los tejidos colindantes y de las tendencias inmobiliarias que sean compatibles.

b2) Criterios de regulación

Los parámetros de FOT (Factor de Ocupación Total) y en algunos casos de FOS (Factor de Ocupación del Suelo) que en el actual C.P.U. se utilizan no sólo para establecer el carácter y densidad de los distritos sino para definir su tejido, sólo deberían ser considerados como referente general de las densidades promedio e índices de edificabilidad de los mismos.

En contraposición a la utilización del FOT como regulador del tejido urbano, se proponen los siguientes criterios:

Zonas de densidad alta y media: en términos generales, se debe preferenciar la conformación de volúmenes edificados continuos que se desarrollen según alturas máximas para cada distrito, entre las líneas de edificación, las líneas de frente interno y las de basamento correspondientes a cada manzana.

De tal manera, además de asegurarse la calidad del espacio público, se preservaría la calidad del conjunto de espacios privados que conforman los fondos de manzana. El mantenimiento de líneas de fondo continuas permite un paisaje interior adecuado, tanto respecto a sus características visuales como a la preservación de superficies absorbentes para la infiltración de las aguas de lluvia, aun cuando este último aspecto deberá compatibilizarse con la necesidad de construir estacionamiento vehicular bajo nivel.

Las alturas de las construcciones serían fijadas en relación al carácter del distrito, al volumen de construcción que se le asigne en función de su capacidad de soporte (densidad permanente y/o transitoria) y al tipo y sección de la vía o espacio público al cual se enfrenta cada frente de manzana.

En situaciones de especial valor urbano, como es el caso del Area Central o de avenidas de especial calidad paisajística, podrá exigirse que la altura máxima sea, a su vez, altura obligatoria.

En los casos en que por efecto de regímenes especiales se otorgue una mayor altura edificable, la misma sólo podrá concretarse a partir de un estudio volumétrico de toda la manzana y de las calles que la definen.

En los casos en que la altura de edificación adoptada sea inferior a la de edificios preexistentes, se promoverá el enrase con los edificios linderos o se admitirá el tratamiento como fachada de la mediana del edificio preexistente, con inclusión de paños de iluminación y dispositivos de ventilación.

En términos generales se debería desalentar la construcción de edificios exentos (torres) en zonas donde es característica la continuidad de las masas edificadas. Podrían admitirse en predios de ancho significativo y si están flanqueados por construcciones existentes y/o posibles edificaciones futuras que sean similares y/o de semiperímetro libre y que abran al espacio lateral que se conforme.

Zonas de baja densidad: si bien en términos generales se considera apropiado adoptar criterios mor-

fológicos similares a los indicados para las zonas de alta y media densidad, cabe reconocer que la aplicación de los indicadores de FOT y FOS no han originado situaciones conflictivas.

En estos casos, el centro libre de manzana no resulta ser condición indispensable para garantizar condiciones adecuadas de asoleamiento y ventilación, pudiendo considerarse al respecto dos situaciones diferenciadas:

- Barrios residenciales con viviendas compactas, generalmente de varios pisos y con jardines posteriores (Devoto o Belgrano "R", por ejemplo) donde se debe mantener el centro libre de manzana permitiendo construcciones destinadas a usos complementarios (parrillas, servicios de las piscinas, etc.) de un solo nivel en un porcentaje del fondo de los predios.
- Por otra parte, muchos barrios, especialmente los conformados con anterioridad al Código de Edificación de 1944 y que no han tenido procesos de renovación (San Telmo y La Boca, por ejemplo), se han desarrollado según un "tejido carpeta", operando los patios como espacios abiertos de provisión de iluminación y ventilación natural, logrando un mayor usufructo de las superficies y, consecuentemente, un menor costo de las unidades. Por dichas razones es atendible que se admita la continuidad de esta situación en los barrios en los que es predominante.

En ambos casos se debe proceder con debido resguardo de las condiciones ambientales y mantenimiento de un porcentaje de superficie libre como terreno absorbente.

c) Usos del suelo

Los criterios de admisibilidad de actividades o usos del suelo por zonas o distritos de la ciudad deben tomar en consideración:

El carácter y, por ende, las distintas funciones previstas para cada una de dichas zonas.

Las condiciones de compatibilidad de las distintas actividades urbanas que se desarrollen o se proponga desarrollar en una misma zona.

c1) Clasificación y caracterización de actividades

La definición de criterios de admisibilidad y coexistencia de actividades por zonas, requiere definir previamente las formas de clasificación, así como los rasgos de funcionamiento que permitan establecer sus condiciones de localización y compatibilidad.

Con respecto a la clasificación de actividades, dada la amplia diversidad de las que se localizan o pueden localizarse en la ciudad, es necesario establecer un número restringido de categorías genéricas (residencia, producción, servicios, etc.) que, además de permitir un primer encuadre de las mismas, sea introductorio de la caracterización que debe pormenorizarla.

Con respecto a dicha caracterización, se considera que la misma debe incluir los rasgos que hacen al comportamiento funcional y, por ende, a los efectos urbanísticos y ambientales de cada tipo de actividades.

A tal efecto se consideran que los rasgos más significativos son:

- Cuantía de población implicada en la actividad (permanente, transitoria)
- Área de procedencia de dicha población (metropolitana, local, etc.)
- Frecuencia temporal de funcionamiento (permanente, estacional, etc.)
- Frecuencia horaria de funcionamiento (permanente, diurna, nocturna, etc.)
- Formas de accesibilidad de las personas (modos de transporte público o privado)
- Movilidad de bienes, en consideración a los tipos de vías que requerirán (origen, destino, volumen, frecuencia y formas de transporte)

- Requerimientos de suelo parcelario, con inclusión de las previsiones para estacionamiento y operaciones de carga y descarga en el predio (rangos de superficie)
- Requerimientos de calidad ambiental (sensibilidad a las perturbaciones)
- Generación de perturbaciones ambientales (ruidos, vibraciones, emisiones, etc.)

La caracterización resultante dará lugar a un Nomenclador Unico de Actividades que, a los efectos de simplificar y dar transparencia a las tramitaciones, deberá ser común a los cinco Códigos previstos.

La caracterización precedente deberá revisarse periódicamente dada la rapidez e intensidad de los cambios tecnológicos y de requerimientos de personal de las actividades urbanas.

La debida caracterización de las actividades urbanas a partir de los rasgos detallados y la consiguiente definición de criterios de admisibilidad según sectores, zonas o distritos urbanos, implica una deseable articulación de criterios urbanísticos y ambientales.

En consecuencia, y considerando asimismo los requerimientos que se establezcan en el Código Ambiental, la demanda de estudios de evaluación de impacto específicos podría reducirse a los casos de actividades que resultasen de dudoso comportamiento o de incierta caracterización.

c2) Dinámica de las actividades

En el caso de Areas de Desarrollo Prioritario originadas por la refuncionalización de áreas vacantes o la renovación de áreas obsoletas, es posible una definición precisa de los usos a admitir e, inclusive, de la presencia relativa de cada uno de ellos.

Esta no es la situación de la mayor parte de la ciudad donde se presentan zonas con usos ya instalados, con diversos grados de dinámica y compatibilidad, y en las que se originan demandas o propuestas de instalar nuevos usos.

Una primera caracterización de las situaciones que se presentan permite reconocer los siguientes tipos de casos:

Zonas que presentan usos activos y sin mayores procesos de cambio:

Implica que se han integrado a un sistema ecológico urbano estable.

Pueden no registrar problemas, lo cual indicaría que se han integrado armoniosamente.

Pueden registrar un cierto nivel de problemas -generalmente detectables a través de las protestas de los vecinos- lo cual indica la existencia de conflictos habitualmente devenidos del incumplimiento de normas ambientales y/o de la ocupación de la vía pública.

Zonas con procesos de transformación que no implican degradación:

Constituyen un sistema ecológico urbano con capacidad de cambio, debido a que la zona tiene suficiente atracción y hay una demanda dispuesta a instalarse en ella (caso de la sustitución del uso industrial por el uso residencial registrado en Villa Devoto).

En tanto las transformaciones que se registren sean congruentes con las normativas de uso del suelo previstas, la situación resultante no es conflictiva.

Si bien, al igual que en caso anterior, puede registrarse un cierto nivel de problemas -también detectables a través de las protestas de los vecinos- la resolución de los mismos generalmente estriba en hacer efectivo el cumplimiento de las normas ambientales y de tejido vigentes.

Zonas que registran abandono de usos y procesos de degradación:

Cuando no se produce la sustitución de las actividades que han cesado de funcionar y los edificios permanecen vacantes, se originan procesos de degradación de distinta intensidad.

Estos casos son característicos de áreas sobredeterminadas por una normativa que las ciñe a un alto grado de especialización, en las cuales se producen cambios de las circunstancias que justificaron las normas vigentes y donde no es posible que se operen la sustitución por nuevos usos (caso de los barrios de La Boca y Barracas).

En dichos casos se origina un proceso de abandono de las antiguas actividades y de los espacios en que se desarrollaban, con deterioro de las construcciones y degradación física y funcional de las zonas correspondientes.

Las situaciones que se desprenden indican la necesidad de observar diversos criterios genéricos:

- Evitar la creación de áreas con un alto nivel de especialización, salvo que las mismas estén fundadamente justificadas.
- Realizar un seguimiento de los cambios que se van produciendo en la dinámica urbana de usos de suelo y de la repercusión de la misma a nivel del mercado inmobiliario.

También es necesario evitar la excesiva generalización de los criterios de admisibilidad y, en contraposición, diferenciarlos según situaciones tales como:

- En un mismo distrito, en relación a los distintos tipos de vías públicas.
- En un mismo edificio, en relación a los niveles o pisos de los mismos (por ejemplo, usos que pueden admitirse en planta baja o planta baja y primer piso únicamente).

c3) Criterios de regulación

En consideración a los contenidos anteriormente expuestos, se torna evidente que regular los usos del suelo requiere el desarrollo de patrones de combinación de usos e intensidades que den respuesta a la complejidad urbana en condiciones de calidad funcional y ambiental.

Con respecto al otorgamiento de permisos de construcción, más allá de los criterios de admisibilidad generales que se establezcan por distrito, deberán considerarse situaciones particulares. Por ejemplo, en las zonas en que las dotaciones de servicios básicos presenten situaciones de déficit, el otorgamiento de permisos para la construcción de emprendimientos que eleven significativamente la demanda de los servicios deficitarios, debería estar condicionado a la certificación de que las empresas prestadoras podrán cubrirlos sin alterar la situación del entorno.

A continuación se expondrán criterios con relación a las principales actividades urbanas.

Uso residencial

Excepto en el caso de definirse áreas estrictamente especializadas (como los grandes equipamientos o zonas industriales exclusivas, por ejemplo) es conveniente que el tejido urbano de la ciudad pueda albergar viviendas en cada una de sus unidades parcelarias.

Las mismas deben darse según distintos niveles de intensidad / densidad y de tipologías morfológicas.

Asimismo, también es conveniente que las áreas con predominancia de uso residencial incluyan otras actividades que las complementen y les otorguen diversidad funcional, salvo el caso de áreas ya consolidadas con carácter residencial exclusivo.

En la mayoría de los casos en los cuales se procure mantener el carácter básicamente residencial de estas zonas, este acompañamiento debe estar limitado, dado que la saturación o concentración de otros usos puede llegar a desvirtuar su carácter residencial. A tal efecto se podría llegar a establecer la cuantía de permisos de construcción y/o de habilitaciones que se podrían otorgar para esos usos, ya sea por distrito o por cuadra.

Usos comerciales y de servicios

Más allá del acompañamiento que los usos comerciales y de servicios proveen a las áreas predominantemente residenciales, es común y deseable la conformación de áreas de concentración de dichas funciones que lleguen a constituir nodos de actividad.

Las características de intensidad y extensión de estos centros comerciales varían según las demandas a las cuales respondan, caracterizables por los rasgos enunciados anteriormente.

Para favorecer un desarrollo adecuado de las mismas es necesario considerar la previsión de usos complementarios, como los espacios para estacionamiento y para carga y descarga, así como la adecuación de los parámetros ambientales a las características del área.

También en estos casos podría orientarse el grado de expansión y/o de especialización de los centros comerciales, estableciendo la cuantía de permisos de construcción y/o de habilitaciones que se podrían otorgar para distinto tipos de actividades, ya sea para un distrito en general o para una cuadra en particular.

En los casos de calles o avenidas comerciales consolidadas y de buen perfil urbano, se debería diferenciar las normas que se aplican en los niveles inferiores de las que rigen para los pisos altos.

Uso industrial

Al igual que las actividades comerciales y de servicios, las actividades industriales, especialmente en el caso de pequeñas empresas, pueden acompañar al uso residencial, en tanto su funcionamiento no implique perturbaciones ambientales.

En los casos de establecimientos existentes que no cumplen esta última condición, sería conveniente establecer un período de transición para la paulatina adopción de las normas ambientales propuestas, tal que la acumulación de capital permita a las empresas su adecuación total o, alternativamente, su relocalización en zonas donde sus niveles de perturbación sean admisibles.¹

Con respecto a nuevos establecimientos, debería requerirse el cumplimiento de los requisitos ambientales que se establezcan en cada distrito.

Como es probable que en muchos casos la localización en tejidos mixtos implique incrementos de costos difíciles de afrontar, debería preverse la existencia de alternativas de localización.

Una de ellas, apropiada para el caso de establecimientos pequeños y medianos, es la disposición de "Parque Productivos" de superficie no mayor a 1 Ha. integrados a la ciudad y localizados en barrios que conservan tradición industrial y cuentan con la posibilidad de refuncionalización de grandes predios, tales como Barracas y Mataderos.²

¹ Para aplicar tal política es necesario realizar un relevamiento de las actuales actividades productivas, verificando la legalidad o no de su funcionamiento y los niveles de perturbación que ocasionan, fijando en cada caso las adecuaciones que deberían realizar para adecuarse o relocalizarse, y los plazos en que ello debería producirse. Puede estimarse que dicho proceso requeriría un período de aproximadamente cinco años.

² En el entorno de los "Parques Productivos" debe establecerse una franja donde se prohíba expresamente la localización de actividades productivas complementarias a las que se localicen en el mismo, a efectos de evitar su expansión.

Deben consistir en espacios predeterminados que cuenten con buena accesibilidad, así como instalaciones y servicios que reduzcan los costos operativos de los establecimientos. En los mismos, inclusive, la exigencia de ciertos parámetros ambientales puede ser más permisiva.

Otra alternativa, apropiada para establecimientos medianos y grandes, es la localización en las áreas que, por su actual predominancia de establecimientos, sean preservadas como zonas industriales exclusivas.

d) Subdivisión del suelo

Las normas de subdivisión del suelo deben responder a las propuestas generales del Modelo Territorial y a los criterios antes expuestos con respecto a la Morfología Urbana y al Uso del Suelo.

En dicho sentido es que se considera apropiado:

- a) En zonas previstas como polígonos especiales de desarrollo: promover el englobamiento parcelario y desalentar la subdivisión de grandes fracciones hasta tanto no estén definidos los planes urbanísticos correspondientes.
- b) En distritos UF que sean desafectados, determinar en cada caso las normas de parcelamiento en función de los desarrollos previstos.
- c) En zonas destinadas a vivienda unifamiliar, verificar las dimensiones mínimas admitidas con salvaguarda de las condiciones ambientales y de tejido, dado que, en general, las establecidas en el CPU resultan excesivas en ciertas situaciones.

e) Flexibilidad de las normas urbanísticas

En tanto la ciudad es un organismo complejo y dinámico, resulta altamente improbable que las normativas de un Código contemplen todas las alternativas de desarrollo que puedan presentarse.

A ello se agrega la imposibilidad de prever en su integridad los procesos de cambio que se puedan producir.

En tal sentido es necesario prever dos niveles de flexibilidad para las normas de un Código Urbanístico:

La primera de ellas es la necesidad de su periódica revisión y ajuste.

La segunda es la necesidad de crear diferentes espacios de consideración de las alternativas que puedan presentarse a consideración de las autoridades del GCBA y que escapen a sus prescripciones.

En este último caso pueden preverse dos situaciones diferentes:

Si implica exclusivamente una interpretación de las normas que no involucre modificación de los indicadores urbanísticos ni introducción de actividades con un grado de molestias mayor al de las autorizadas en el distrito, la decisión podría ser adoptada por la Secretaría de Planeamiento con opinión del CoPUA.

En todos los restantes casos se requeriría autorización por ley de la Legislatura, previa la emisión de opinión fundamentada del Ejecutivo a través de informes de la Secretaría de Planeamiento y del CoPUA (y de la Secretaría de Medio Ambiente si incluye modificaciones de actividades o de indicadores de calidad ambiental), así como un período de información y presentación de alegaciones de alcance urbano o vecinal (C.G.P. o futuras Comunas), según se trate de propuestas de alcance urbano o barrial.

En todos los casos podría requerirse informes complementarios de expertos independientes, se aplicarían los instrumentos de captación de valorizaciones y se prevería la aplicación de mecanismos ágiles de conciliación y arbitraje.

f) Oportunidad de modificación de las normas

La reciente sanción de la ley de actualización y ajuste del CPU vigente disminuye presiones válidas para facilitar y hacer más transparente la gestión diaria de la construcción en la ciudad.

A ello debe agregarse la necesidad de minimizar la incertidumbre que producen los cambios de normativas urbanísticas o su simple anuncio.

Surge de ello el criterio de no sustituir "in totum" el Código vigente, sino de iniciar un proceso de estudio y sanción de normas parciales específicas que respondan a las prioridades establecidas por el Plan Urbano Ambiental y a los propios procesos de cambio de la ciudad.

Aceptado ese criterio, se reconocen como prioridades para el estudio y elaboración de esas normas, las siguientes situaciones:

- Areas de promoción que por su deterioro se necesita recuperar mediante programas, proyectos y criterios de gestión específicos.
- Areas vacantes en las que se desarrollarán nuevos programas y equipamientos sociales.
- Areas que modificarán su carácter y escala por el efecto de la puesta en marcha de nuevos programas y obras de infraestructura.
- Areas con características deseables de preservar que corren riesgo de perderse por la aplicación de la normativa existente.
- Areas consolidadas, generalmente de alta densidad, en las que se deberá establecer una codificación de detalle.

4.4.2. Código del Espacio Público

Una adecuada normativa urbanística concurre a la conformación del espacio público al definir asignaciones de manzanas o parcelas para uso público (parques, plazas, plazoletas, etc.), así como la afectación para uso peatonal y/o vehicular de las vías públicas. También incide al pautar el tejido edilicio que puede desarrollarse en los predios privados -en particular, las alturas, los retiros de edificación y las fachadas de los edificios- que constituyen su marco arquitectónico.

Más allá de los rasgos que aportan estas cuestiones, el espacio público está conformado por una larga lista de los componentes e instalaciones que contiene, así como por las actividades que en él se desarrollan.

En tanto el objetivo perseguido es la conformación de un espacio público seguro, eficiente y de calidad ambiental, la ocupación abusiva, la polución visual y el pobre diseño de sus componentes son las situaciones más habituales que atentan contra dichos objetivos.

Estas situaciones devienen de un cúmulo de circunstancias entre las que pueden mencionarse a la insuficiencia normativa y al bajo nivel de control que se ejerce, lo que conlleva al escaso cumplimiento de las normas actualmente vigentes.

Con relación a la primera de las causas expresada, debería elaborarse un Código del Espacio Público a partir de la revisión de la normativa vigente, que permita derogar aquella que resulte obsoleta, perfeccionar la que resulte pertinente y crear la que se detecte como necesaria.

En cuanto a los aspectos del espacio público que deben ser considerados puede realizarse la siguiente enumeración -no exhaustiva- de componentes, instalaciones fijas o móviles y de actividades permanentes o transitorias que en se desarrollan.

En primer término, lo que comúnmente se entiende por mobiliario urbano:

- Puestos de venta de diarios y flores.
- Refugios para la espera de vehículos de transporte público.
- Elementos de publicidad vinculados a los edificios (marquesinas, cartelería, etc.).
- Soportes de cartelería publicitaria.
- Cartelería de señalización.

A ello se agrega:

- Solado de las aceras y calzadas.
- Forestación y canteros parquizados.
- Instalaciones de empresas de suministro de servicios (fijas y cableados aéreos).
- Artefactos de iluminación.
- Ocupación transitoria por expansión de locales gastronómicos y comerciales.
- Ocupación por vendedores ambulantes.
- Emisión sonora de música o propaganda.

Frente a esta diversidad de cuestiones y para procurar la consecución de los objetivos planteados, el Código del Espacio Público debe contemplar los siguientes criterios básicos:

- Considerar al espacio público como una unidad de diseño en la cual todos y cada uno de los elementos que lo integran deben preverse al unísono para concurrir a la calidad del conjunto.
- Considerar al espacio público como una unidad funcional en la cual deben observarse criterios de compatibilidad entre las actividades que en él se desarrollan.

Ambos criterios no implican una homogeneidad de los distintos sectores de la ciudad. Por el contrario, deben definirse distintos criterios de diseño y de funcionalidad con relación al carácter de cada zona, sector o barrio.

En dicho sentido es necesario diferenciar estos criterios según se trate, por ejemplo, de áreas comerciales -según su distinta intensidad-, de áreas residenciales -de acuerdo a sus diversas características y densidades-, de zonas de preservación patrimonial, de áreas de equipamiento específico, etc. Para garantizar la adecuación y cumplimiento de las normas que se definan, resultaría ampliamente oportuno expresar dichos criterios en forma consensual con los principales usuarios de las distintas zonas (responsables de los locales de las áreas comerciales, vecinos de los barrios residenciales, etc.) los cuales, a su vez, son parcialmente responsables de la conformación y mantenimiento del espacio público.

De tal manera se complementaría el tradicional planteo restrictivo de la normativa vigente (determinación de límites a lo que se puede ejecutar) con planteos propositivos acerca de lo que es conveniente realizar.

En tanto los criterios antedichos concurren a superar la insuficiencia normativa, registrada como primera causa de la situación actual, para superar la segunda causa -el escaso grado de cumplimiento y control- es necesario que las normas que se definan sean realistas, para poder ser efectivamente cumplimentadas y controladas.

Con respecto al control, se considera que la mejor y más fácil gestión debería tender a ser ejercida desde los ámbitos más inmediatos (con primacía, desde los futuros ámbitos comunales) y por el menor número posible de responsables (es importante ir tendiendo a crear la figura del "inspector único" en contraposición a la situación actual, en la cual dicha función se subdivide en diversos y múltiples responsables).

4.4.3. Código Ambiental

En tanto una adecuada normativa urbanística concurre a prevenir problemas ambientales, restan una serie de circunstancias referentes tanto a la especificidad de las situaciones ambientales como a la resolución de los problemas ambientales ya existentes, que deben ser abordados desde una diversidad de normativas que ameritan la formulación de un Código Ambiental.

Como ya se ha indicado en el Diagnóstico, la Ciudad de Buenos Aires, cuenta con instrumentos legales para la prevención de la contaminación; en especial el Código de Prevención de la Contaminación Ambiental, la Ley 123 que determina el procedimiento técnico-administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental y la Ley 154 que regula la gestión de los residuos patogénicos.

Es evidente que las nuevas atribuciones, los renovados perfiles de gestión y las limitaciones de los instrumentos existentes plantean la necesidad de revisar el conjunto de elementos de regulación y legislación ambiental.

En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, dada la unicidad de los procesos y la escala metropolitana de sus problemas ambientales más significativos, es evidente la necesidad de articular políticas legislativas con los municipios del Gran Buenos Aires y con la Provincia de Buenos Aires, la cual ha realizado en el último decenio un importante desarrollo al respecto.

A su vez, más allá de la escala metropolitana, es necesario considerar que, por mandato constitucional, corresponde a la Nación el dictado de normas que contengan los presupuestos mínimos de protección ambiental, tarea que está aún en proceso de definición.

Independientemente de las escalas mencionadas, debe considerarse como características deseables del marco normativo a los siguientes criterios:

- Propiciar ajustes y nuevas formas normativas que consideren las condiciones actuales. Las normas deben ser sencillas y de fácil aplicación, estimando además las posibilidades de control de acuerdo a la capacidad técnico-operativa de la administración.
- Establecer valores realistas de los niveles y estándares de factores ambientales (agua, aire, suelo, etc.) dado que, muchas veces, por ser adoptados de sistemas más exigentes provenientes de países desarrollados, resultan difíciles -sino imposibles- de lograr.
- Discriminar estos parámetros según la caracterización de los distritos y barrios. No es igual un área residencial que un área industrial, por lo tanto pueden fijarse parámetros más permisivos en estos últimos con respecto a aspectos que ocasionan molestias, como es el caso del ruido; pero no para los factores de riesgo, que deben ser uniformes para toda la ciudad.
- Considerar la posible adopción de las normas desarrolladas por instituciones de reconocida trayectoria, como es el caso de las Normas IRAM, MERCOSUR o ISO, en los casos en que las mismas cumplimenten los criterios anteriormente explicitados.

El Código Ambiental deben ser desarrollado en consonancia con nuevas formas de gestión que resulten más eficaces para el logro de los objetivos de calidad ambiental perseguidos.

En dicho sentido pueden reseñarse los siguientes criterios:

- La promoción de medidas de compensación económica o de estímulo y disuasión (reducciones impositivas, etc.), ya que resultan más eficaces que la imposición de sanciones que pueden resultar más económicas para los infractores y difíciles de percibir por la administración.
- El desarrollo de instrumentos de concertación por sobre los de estricta regulación. La población local, representada por las uniones de comerciantes e industriales, colegios profesionales, asociaciones civiles, universidades y otros, deben participar en el diseño de las políticas, pues el compromiso resulta en general más sólido que la obligación impuesta.

- La implementación de mecanismos de negociación. Complementariamente con la capacidad de control y coacción, ante situaciones puntuales de conflicto se deben tener presentes herramientas para la negociación, tales como distintos tipos de mediación y arbitraje.
- La puesta en práctica de acciones ambientales sustentables. El marco normativo debe acompañarse con la implementación de los sistemas que permitan a las empresas o particulares incorporarse con facilidad a la legalidad, brindando o acercando en lo posible los medios para el cumplimiento (por ejemplo: residuos reutilizables, recolección y disposición final de los residuos tóxicos, etc.).

4.4.4. Código de la Edificación

En tanto el Código de la Edificación tiene por objetivo garantizar la seguridad y calidad ambiental de las edificaciones, sus disposiciones deben estar en consonancia y complementar los criterios establecidos por los tres Códigos tratados anteriormente.

Puede mencionarse al respecto, como ejemplo, las siguientes situaciones:

- Normas referidas a las dimensiones mínimas de los ambientes.
- Normas referidas a dimensiones mínimas de los vanos de iluminación y ventilación que se articulen con las normas referidas a morfología edilicia.
- Normas referidas a la disposición de dichos vanos que garanticen la privacidad de las distintas unidades habitacionales.
- Normas sobre control de las molestias a través de condiciones constructivas (por ejemplo, insonorización para el control de ruidos), tanto respecto a la relación de las edificaciones con el espacio público como con respecto a los edificios linderos.
- Normas referidas a las posibilidades de tratamiento de las superficies descubiertas que garanticen la absorción de las precipitaciones pluviales.

Por otra parte, si bien la mayoría de las condiciones técnicas que hacen a la seguridad y calidad deben abarcar a todo el universo de las construcciones, en algunos casos también es necesario que la norma se refiera específicamente a las zonificaciones del Código Urbanístico. Pueden mencionarse como ejemplos prototípicos:

- Los distritos U 31 (villas de emergencia) donde, para que sus habitantes accedan al título de propiedad, se debe reconocer como punto de partida las situaciones de hecho en que se encuentran sus construcciones.
- Los distritos de preservación patrimonial en los cuales, al realizarse reciclajes de edificios, pueden producirse modificaciones que concurran a su preservación y mejor utilidad funcional, sin que necesariamente se alcancen a cumplir plenamente las normas generales referidas a usos admisibles, tejido y habitabilidad, por ejemplo.

4.4.5. Código de Habilitaciones y Verificaciones

La normativa referente a la habilitación y verificación de las actividades que se desarrollan tanto en los espacios edilicios como en los espacios públicos debe guardar estricta consonancia con las disposiciones contenidas en los tres primeros Códigos tratados.

Pueden reseñarse como criterios generales:

- La utilización del mismo Nomenclador de Actividades que se use en los otros Códigos para facilitar su aplicación y evitar las confusiones que pueden causar interpretaciones subjetivas en su aplicación.
- La cuidadosa consideración de la duración temporal de las habilitaciones que se otorguen. En dicho sentido se deberían diferenciar las habilitaciones que podrán ser permanentes, a otorgar en zonas

de destino y carácter totalmente definido, de las que deberían ser limitadas o provisorias, a otorgar en zonas que estén sujetas a procesos de renovación o con respecto a actividades que estén sujetas a procesos de ajuste de sus requerimientos de funcionamiento en razón de las perturbaciones ambientales que puedan ocasionar.

- La clara estipulación de que las verificaciones que se realicen deberán considerar no sólo la permanencia genérica de la actividad habilitada, sino la continuidad de los rasgos a partir de los cuales se la ha encuadrado y habilitado.

4.5. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

El Consejo del Plan Urbano Ambiental ha constituido la institución designada para la formulación y actualización del Plan.

Concluida la primera elaboración del Plan se avecina una nueva etapa en la cual se torna necesario redefinir formas organizacionales acordes a los roles y funciones a desarrollar.

Esta nueva etapa también coincide con dos finalizaciones:

- La del período de designación de los actuales representantes de la Legislatura, lo cual, aún bajo el supuesto de mantenerse el actual criterio de conformación del CoPUA, está indicando la probabilidad de que se produzcan cambios de representantes, dada la reciente renovación legislativa.
- La del período de designación de los miembros del CAPU como representantes profesionales del Ejecutivo en el primer Consejo.

Las cuestiones reseñadas obligan a reflexionar sobre cuáles son los roles y funciones a desarrollar y, por ende, cuáles son las formas organizacionales y la inserción institucional más adecuadas para esta nueva etapa del Plan Urbano Ambiental.

Roles a desempeñar

Los roles a desempeñar surgen de la concepción que se asume respecto a la interrelación entre la planificación y la gestión urbana ambiental, así como con respecto al desenvolvimiento de las mismas en las actuales circunstancias.

En primer término puede enunciarse que la planificación es concebida como una actividad de reflexión sobre los objetivos a perseguir y los cursos de acción a adoptar en los procesos de gestión. En dicho sentido la gestión precede y procede a la planificación, siendo el ámbito real de concreción de sus logros.

En segundo término debe considerarse que la gestión urbana-ambiental excede los ámbitos sectoriales del Ejecutivo abocados específicamente a las cuestiones urbanísticas y ambientales. Más aún, también excede el espacio del Poder Ejecutivo, dada la potestad legislativa y también propositiva de la Legislatura de la Ciudad.

Ambas cuestiones conducen a considerar que el rol del Consejo del Plan Urbano Ambiental, especialmente en la etapa que se inicia, debe aunarse:

- *Planificación*, en especial de todas las cuestiones y temáticas que profundicen y pormenoricen las estrategias del Plan Urbano Ambiental formulado.
- *Coordinación*, en especial con los ámbitos de gestión del Ejecutivo y con la Legislatura.

Funciones a desarrollar

Los roles de planificación y coordinación se articulan en muchas de las funciones que se prevén para la próxima etapa. Pueden destacarse al respecto:

- La elaboración de "Planes de Sector" referidos a áreas urbanas específicas.
- La elaboración de "Planes Comunales", referidos a los espacios geográficos de la futuras Comunas, lo cual supone la articulación con las Areas de Planeamiento y Medio Ambiente que puedan existir en cada una de ellas.
- La elaboración de "Planes Sectoriales", en coordinación con las reparticiones responsables de las temáticas implicadas.
- La elaboración de planes de integración, en coordinación con los municipios linderos del Gran Buenos Aires y el Gobierno Provincial.
- La elaboración de propuestas metropolitanas, en coordinación con todas las jurisdicciones nacionales, provinciales y municipales involucradas.
- La elaboración de propuestas sobre los importantes espacios de dominio del Estado Nacional localizados en la ciudad, en coordinación con los respectivos organismos federales.
- La formulación y puesta en marcha de Programas de Actuación sobre cualesquiera de las cuestiones anteriores, en coordinación con las instituciones que correspondan en cada caso.
- La articulación de los lineamientos del Plan Urbano Ambiental con los cursos de acción desarrollados por los ámbitos de gestión.
- La preparación de los elementos de base para realizar ajustes del Plan o para efectuar la revisión periódica establecida por Ley.

Un segundo grupo de funciones que surge de las previsiones de la Ley 71 y concurren al sostén logístico de todas las funciones anteriores. Se puede destacar al respecto:

- El seguimiento y monitoreo del Plan, así como su periódica revisión, completamiento y actualización.
- La elaboración de los instrumentos normativos y de gestión que del mismo se desprendan como necesarios.
- La recopilación, generación, sistematización y puesta a disposición de toda la comunidad de estudios de base y de información estadística, legislativa y cartográfica referida a la ciudad y a su área metropolitana.
- El desarrollo de un Sistema de Información Geográfica que, a partir del Registro Unico de Inmuebles especificado en el CPU, diera sustento informático-cartográfico a sus tareas.
- La organización y desarrollo de actividades participativas que permitan recoger las expectativas y opiniones de los diversos sectores y organizaciones de la comunidad.
- El diseño y realización de acciones informativas que provean a la difusión de las actividades de planificación y gestión urbano ambiental, así como a la concientización sobre su incidencia en la calidad de vida.

El conjunto de funciones previstas, resultan de suma importancia por lo que deba diseñarse la forma organizacional que debe asumirse en la etapa que se inicia.

Forma organizacional

El conjunto de funciones previstas, resultan tanto o más importante que la propia formulación del Plan llevada a cabo. Tal consideración indica la importancia que adquiere prever más adecuada forma organizacional que debe asumirse en la etapa que se inicia.

Las premisas se deben orientar la definición de dicha forma son:

- Rescatar los aspectos positivos de la organización actual; en especial, la conformación pluralista del CoPUA.

- Superar las disfuncionalidades observadas.
- Conformar una estructura de trabajo que sea acorde con los roles y funciones de la etapa que se inicia.

En dicho sentido la reestructuración institucional debería implicar una clara y jerarquizada diferenciación de funciones y responsabilidades.

4.6. SISTEMA DE PARTICIPACIÓN

La participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones ha tenido un amplio desarrollo en los últimos años a través del reconocimiento de una serie de mecanismos que complementan y enriquecen las formas tradicionales de representación del sistema democrático.

Las temáticas urbanísticas y ambientales son materia de especial interés para la participación, tanto para los responsables técnicos de la gestión como para la población y los grupos y organizaciones civiles que los representan formal o informalmente.

Por ello resulta necesario adaptar los mecanismos ya existentes y/o crear nuevos mecanismos operativos, que promuevan y faciliten las formas de participación en los procesos de planificación y gestión urbana y ambiental.

El proceso desarrollado hasta la fecha refleja lo actuado al respecto, tanto con la Comisión Asesora Permanente instituida por la Ley 71, como a través de una diversidad de formas de participación que se han ido produciendo a lo largo de la elaboración del Plan.

En dicho sentido, además de la experiencia recogida en dichas instancias, la iniciación de la nueva etapa de trabajo que se abre, conduce a proponer las formas de participación que se prevén más apropiadas, más allá de la debida continuidad de funcionamiento de la Comisión Asesora Permanente y del perfeccionamiento de sus formas de articulación con el Consejo del Plan.

4.6.1. Audiencias Públicas

La Audiencia Pública instituida por el Artículo 89 de la Constitución resulta una indudable garantía de participación ciudadana para las propuestas legislativas de índole urbanística y ambiental.

El perfeccionamiento de las leyes que las reglamentan debería considerar los siguientes aspectos:

- Que en su desarrollo se consideren, además de los aspectos sustantivos correspondientes, todos los restantes aspectos de interés implicados: normativos, económicos, tributarios, organizacionales, participativos, etc.
- Que se establezcan comisiones mixtas (Ejecutivo - Legislatura) encargadas de realizar el informe de lo acontecido en la Audiencia registrando el contenido de las exposiciones y los expositores, informe que debería ser suscripto por los legisladores miembros de las Comisiones correspondientes con carácter de despacho y ser incorporado al expediente de la segunda sanción.
- Que se prevea un tipo de Audiencia en relación a las incumbencias de las futuras Comunas, para aquellas cuestiones cuya incidencia se adecua más a la escala de las mismas que a la de la Ciudad en su totalidad.

4.6.2. Encuestas Públicas

En tanto las Audiencias Públicas resultan operativas para las instancias de aprobación legislativa, las cuestiones urbano-ambientales requieren de mecanismos de consulta más flexibles para convalidar los resultados parciales de los procesos de planificación.

Por ello se considera apropiado recurrir a un sistema de Encuesta Pública consistente en la exposición de dichos resultados y en la recepción de opiniones acerca de los mismos.

Un detalle del mecanismo propuesto señala las siguientes características:

La oportunidad de convocatoria debe ser en las instancias en que las propuestas en elaboración tuviese un grado de desarrollo que pueda dar lugar a la formulación fundada de opiniones.

La escala de la convocatoria debe estar en relación con la incidencia de la propuesta; o sea que podría ser para la Ciudad en su totalidad, para una o varias Comunas.

La exposición de los resultados debe realizarse a través de materiales audiovisuales de máxima claridad, tal que puedan ser comprendidos por la mayor parte de la población convocada.

La exposición de dichos materiales debe ser acompañada por la presencia de expertos que pudieran dar respuesta a las principales dudas que surgiesen.

La exposición debe realizarse en lugares de fácil concurrencia y durante plazos de aproximadamente un mes.

Las opiniones deben ser formuladas por escrito, garantizándose la llegada de las mismas a los responsables de los materiales expuestos.

Dichas observaciones deben ser contestadas a cada uno de los opinantes, también por escrito y en un plazo máximo de un mes.

En caso de resultar conveniente, una vez concluido el plazo de contestaciones, se podría realizar una convocatoria amplia para comentar global y conjuntamente las cuestiones surgidas en el proceso.

4.6.3. Grupos de Trabajo

En tanto las Audiencias Públicas concurren a la participación para la aprobación de las leyes y las Consultas Públicas para la formulación de opiniones sobre resultados parciales o finales de procesos de planificación, es conveniente la creación de una forma de participación que acompañe la formulación de los procesos de planificación y gestión.

La reciente constitución y actual funcionamiento del Grupo Multiactoral del Corredor Oeste es una experiencia de sumo interés que puede ser expandida para cada uno de los Programas de Actuación previstos por el Plan Urbano Ambiental.

La constitución de estos Grupos de Trabajo facilita la participación de personas con diferentes conocimientos, experiencia, ideas y opiniones respecto a las cuestiones comprendidas por cada uno de los Programas.

Dichos grupos pueden asumir, según el grado de avance alcanzado, tareas referidas a la identificación de temas, al análisis de problemas, a la búsqueda de información, a la proposición de prioridades, formas de resolución, monitoreo y cursos de acción para la implementación de las acciones.

Su contraparte ha de ser el Consejo del Plan y los restantes organismos del GCBA o de otras jurisdicciones participantes en el Programa.

Para su plena realización y mayor eficiencia, las diversas formas participativas que se desarrollen requieren de dos líneas de trabajo paralelas. Una destinada a alimentarla en forma inmediata, que se refiere al debido ejercicio de la información. Otra destinada a alimentarla en forma mediata, que es la referida a la difusión.

Información

El tema de la debida información adquiere dos dimensiones distintas que se derivan de las oportunidades en que debe ser ejercida.

Una, de carácter periódico, se refiere a todas las formas de participación reseñadas anteriormente, las cuales deben estar sostenidas por el carácter público que se debe dar a toda la información que resulte específica, fundamentatoria y aclaratoria de las cuestiones que se traten en las mismas.

La otra, de orden permanente, se refiere al carácter público que debe tener toda la información referida a la gestión urbano-ambiental. Ello comprende tanto a la información producida por el Consejo del Plan (publicaciones, estudios, investigaciones, sistematizaciones de información, dictámenes, recomendaciones, actas de funcionamiento, contratos ejecutados o en ejecución, etc.) como a la información producida por terceros que obre en las dependencias del Consejo.

Difusión

Una adecuada difusión, además de constituir un primer nivel de información, constituye la manera más eficaz de promover la concientización sobre las temáticas urbano-ambientales y, como consecuencia, la participación ciudadana.

Dicha difusión debe apoyarse en la producción y circulación de materiales de distintos niveles de complejidad y dirigidos a diferentes ámbitos de recepción.

Puede comprender acciones de muy diverso tipo tales como campañas de difusión masiva (radiofónica, televisiva, mural), elaboración y circulación de materiales didácticos, publicación de informes anuales de gestión, mensajes por correo electrónico o mantenimiento actualizado de una página de información en red satelital.

4.7. SISTEMA DE MONITOREO

La conveniencia de establecer un sistema de monitoreo que retroalimente a la acción a través de la medición y evaluación de los resultados alcanzados, es un principio elemental del buen ejercicio de la gestión, en general, y de la gestión urbanística y ambiental en particular.

De hecho, tal tipo de salvaguarda ha sido previsto en la Ley 71, que en su Artículo 14, Inciso H, establece en referencia a la mejora de la calidad ambiental, la "Fijación de metas anuales o indicadores de sostenibilidad consensuados para el progresivo mejoramiento de los estándares ambientales vigentes".

Un análisis más detallado del sistema de monitoreo que debe ser implementado, permite diferenciar tres instancias diferenciales:

- El monitoreo de los cursos de acción que se lleven a cabo en el marco de la gestión, en relación a las proposiciones del Plan Urbano Ambiental.
- El monitoreo del mercado inmobiliario urbano.
- El monitoreo general de los resultados.

4.7.1. Monitoreo de los cursos de acción

Los cursos de acción están representados, en principio, por los Programas de Actuación presentados como instrumento en 4.3.1. y propuestos en forma concreta en el Capítulo 5.

Más allá de estos Programas, también constituyen cursos de acción el conjunto de actividades que se lleven a cabo a través del desarrollo de gestiones o de la elaboración de instrumentos que, en general, son actividades concurrentes y facilitadoras de los Programas de Actuación.

La posibilidad de monitoreo de estos cursos de acción está condicionada a la fijación de metas temporales de orden cuantitativo y cualitativo, que deben establecerse en la programación de cada uno de los mismos.

De acuerdo a las anteriores postulaciones, se presentan dos instancias distintas e interrelacionadas de monitoreo de los cursos de acción:

- Una, relativa a cada uno de ellos, intrínseca a su propio desarrollo y que debe ser ejecutada en relación a las etapas previstas en los mismos.
- Otra, relativa al conjunto de los cursos de acción.

Al respecto debe considerarse que los cursos de acción, debidamente caracterizados por sus objetivos, formas de desarrollo y resultados, y acompañados por las metas previstas para cada una de sus etapas, constituye, en definitiva, el Programa Anual de Actuación que el Consejo del Plan debe elaborar consensualmente con las distintas Secretarías del GCBA.

De tal manera, la presentación de cada Programa Anual de Actuación se constituye, por una parte, en la oportunidad de monitoreo de lo realizado en el período anual anterior y, por otra parte, en la oportunidad de formulación de las metas que van a ser realizadas en el próximo período anual y, por lo tanto, en la referencia sobre la cual se monitoreará dicho período en el próximo Programa Anual de Actuación.

Cabe destacar que el monitoreo de los cursos de acción o de los Programas de Actuación específicos, permite realizar en forma simultánea la evaluación de los instrumentos de planificación y gestión a través de los cuales se desarrollan.

De tal manera puede juzgarse la pertinencia de los tipos de planes ejecutados, de los criterios de delimitación de las áreas de actuación, de la eficacia de los instrumentos normativos, tributarios, de promoción y de gerenciamiento.

A la luz de los resultados de dichas evaluaciones, se podrá perfeccionar dicho instrumental para que su aplicación se torne más eficiente, ya sea en los mismos cursos de acción, si se está a tiempo, o en los cursos de acción que se vayan desarrollando en el futuro.

4.7.2. Monitoreo del mercado inmobiliario

Es de especial interés para la marcha del Plan, el estudio permanente de la oferta y la demanda inmobiliaria de la Ciudad, en tanto la misma observa una dinámica propia que, a su vez, va a ser incitada por la ejecución de las acciones previstas en el Plan.

La demanda según tipos de terrenos y sus respectivas capacidades constructivas (respecto a los usos admisibles y a los índices de constructibilidad), así como el nivel y variación de los precios ofertados y concertados, deben ser consideradas con el objetivo de facilitar la conformación de un mercado lo más abierto posible al desarrollo de las actividades urbanas previstas y deseables.

En dicho sentido, los resultados de esta forma de Observatorio Inmobiliario, pueden incidir sobre las acciones y las prioridades que se vayan adoptando.

Dicho estudio debe ser realizado a partir de información secundaria (tomando en cuenta datos de la Dirección de Estadística y Censos del GCBA y de la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro) y de información primaria recogida mediante entrevistas a los agentes inmobiliarios, pudiendo también dar lugar a un convenio con la asociación que los nuclea y estableciendo de tal manera relación con uno de los actores de importancia en la construcción de la Ciudad.

4.7.3. Monitoreo general de resultados

El monitoreo general de los resultados de la gestión urbanística y ambiental, en general, y de los resultados del Plan en particular, debe ser realizado a partir del uso de indicadores de sostenibilidad que reflejen el estado y la variación de aspectos que sean significativos y representativos de la calidad ambiental de la Ciudad.

Dadas sus diferencias territoriales y ambientales, es conveniente trabajar con indicadores globales e indicadores desagregados por sectores, barrios o Comunas.

En tanto la operación de este tipo de monitoreo es una oportunidad de ejercer la difusión, incentivar la concientización sobre la temática urbano-ambiental y promover la participación ciudadana, el mismo debe ser programado con dichos fines.

La definición y selección de los indicadores debe ser efectuada a partir de una concertación técnica y comunitaria, en consideración a la existencia o facilidad de obtención de la información que los alimente.

A su vez, en la recolección de información que resulte necesaria -especialmente de la que concurra a los indicadores desagregados- puede ser significativa la actuación de las futuras Comunas y de las asociaciones civiles que se desempeñan en dichos ámbitos.

Sus resultados deben ser cotejados con las metas que se hayan establecido o se establezcan respecto a las situaciones estudiadas y, de tal manera, concurrir a la redefinición de los cursos de acción o de sus prioridades en el marco del Programa Anual de Actuación.

Como cierre general de la temática de los instrumentos, a continuación, se incorpora un cuadro que sintetiza el estado de situación detallando:

- Instrumentos vigentes
- Instrumentos vigentes a perfeccionar.
- Instrumentos a crear en el ámbito del Ejecutivo
- Instrumentos a crear a través de sanción legislativa

INSTRUMENTOS	VIGENTES	VIGENTES A PERFECCIONAR	A CREAR EN EL AMBITO DEL EJECUTIVO	A CREAR EN LA SANCION LEGISLATIVA
De Planificación	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Sector 			<ul style="list-style-type: none"> • Plan Comunal • Plan Urbano de • Detalle Plan Sectorial
De Promoción	<ul style="list-style-type: none"> • Transferencia del Derecho a Construir (en A.P.H.) • Adquisición Fiduciaria de Inmuebles 			<ul style="list-style-type: none"> • Banco de Tierras • Transferencia del Derecho a Construir (general) • Operaciones Condicionadas
De Gerenciamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Convenios Urbanísticos 		<ul style="list-style-type: none"> • Programas de Actuación • Programa Anual de Actuación 	
Económicos		<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto Tributario (incluye Imp. a la Tierra Subutilizada) 		<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto a la Valorización (exento o en Imp. Inmobiliario) • Impuesto a la Mayor Constructibilidad
Normativos		<ul style="list-style-type: none"> • Código Urbanístico (CPU) • Código Ambiental (CPC) • Código de la Edificación • Código de Habilitaciones y Verificaciones 		<ul style="list-style-type: none"> • Código del Espacio Público
Institucionales		<ul style="list-style-type: none"> • Consejo del Plan Urbano Ambiental 		
De Participación		<ul style="list-style-type: none"> • Comisión Asesora Permanente • Audiencias Públicas 	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos de Trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuestas Públicas
De Monitoreo			<ul style="list-style-type: none"> • Monitoreo cursos de acción • Monitores mdo. inmobiliario • Monitoreo de resultados 	

IV-b PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

La realización de las propuestas formuladas por el Plan en general y por el Modelo Territorial en particular, requiere formas de organización de los diversos tipos de acciones a llevar a cabo.

Con dicho objetivo es que en el capítulo anterior se ha propuesto la figura de los "Programas de Actuación", concebidos como conjunto de acciones articuladas para la gestión de las propuestas formuladas sobre la ciudad en general o sobre un determinado recorte territorial.

En dicho sentido, los Programas de Actuación constituyen un ordenamiento de las actividades a desarrollar y de las acciones a ejecutar para el logro de los objetivos particulares propuestos para una temática específica, dentro del contexto del conjunto de políticas y estrategias del Plan.

Los Programas incluyen una diversidad de actividades. Si bien adquieren mayor notoriedad las acciones de intervención sobre el territorio, para arribar a muchas de ellas, casi siempre es necesario desarrollar previamente estudios y gestiones que concurren a viabilizarlas y precisarlas.

Por ello es que los Programas deben indicar la secuencialidad más apropiada de dichas acciones y su organización según etapas de realización que se distribuyan en el tiempo.

A su vez, la organización en Programas brinda diversas ventajas a la gestión:

- Dado que el Plan Urbano Ambiental es competencia del GCBA y no de alguna de sus reparticiones en particular, los Programas facilitan la concertación y actuación transversal de los organismos que tienen competencias y responsabilidades en cada uno de ellos.
- Lo mismo ocurre con las instancias jurisdiccionales de menor escala del GCBA, como son actualmente los C.G.P. y serán en el futuro las Comunas.
- Dado que muchas de las acciones requieren de la participación de ámbitos externos al GCBA, los Programas constituyen un marco adecuado para su desarrollo, ya sea que se trate de organismos públicos (nacionales, provinciales y/o municipales), de asociaciones académicas, empresariales, no gubernamentales, vecinales, etc.
- En el mismo sentido, constituyen espacios propicios para el desarrollo de la participación ciudadana, a partir de la conformación de los Grupos de Trabajo presentados en el capítulo anterior, como ámbito de articulación participativo de cada uno de los Programas.
- Se adaptan a los lineamientos de organización presupuestaria del GCBA, dado que éstos facilitan las actuaciones organizadas en forma plurianual y multijurisdiccional que caracterizan a los Programas.

El esquema que acompaña ilustra la ubicación estratégica de los Programas en relación a los conceptos antedichos.

Se presenta a continuación una síntesis de los Programas propuestos, los que, a su vez, son desarrollados con mayor detalle en el Anexo correspondiente.

Se han estructurado según cuatro conjuntos que responden a distintas escalas de actuación:

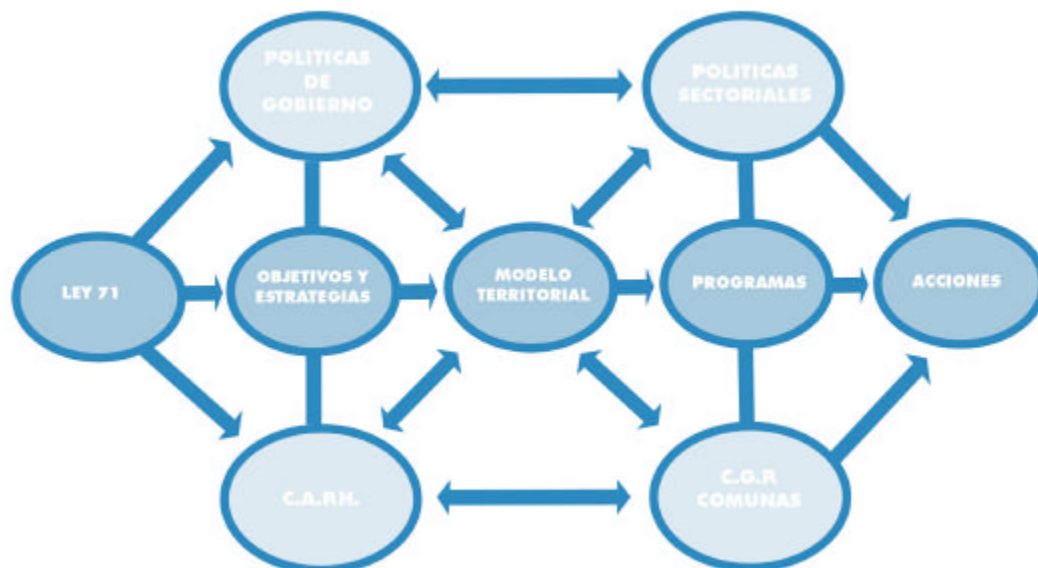
- El Grupo 1 corresponde a un Programa de alcance metropolitano que, según la dinámica de la gestión, seguramente será objeto de desagregaciones en distintos subprogramas.
- El Grupo 2 incluye a los Programas de alcance urbano; o sea los que corresponden a la ciudad en su totalidad.
- El Grupo 3 corresponde a los Programas de ordenamiento territorial-ambiental de zonas y corredores que resultan estratégicos en sí mismos, sin mengua de su incidencia sobre el total de la ciudad.
- Finalmente, el Grupo 4 corresponde a Programas de revalorización urbano-ambiental que se refieren a diversos componentes urbanos distribuidos en distintas áreas de la ciudad.

En cada una de las presentaciones se ha desarrollado:

- El Objetivo al cual tiende el Programa.
- El Estado de Situación actual respecto a la gestión del mismo, reflejando si son programas en marcha, en ciernes o con antecedentes de realizaciones que concurren al mismo, especificando los organismos correspondientes a cada caso.
- Los Alcances y Contenidos que presentan actualmente y/o que se prevé que deben presentar.
- El Marco Institucional; o sea los organismos -del GCBA, de otros ámbitos jurisdiccionales o del sector privado y comunitario- que deberían intervenir en su realización.

Cabe señalar finalmente que el conjunto de Programas presentados admite agrupamientos y desdoblamientos, inclusiones o exclusiones de contenidos. Dichos cambios deben originarse en la experiencia que la dinámica de su desarrollo vaya revelando.

PLAN URBANO AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



PROGRAMAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Programas de Integración Metropolitana

Programa 1.1.: Integración Metropolitana

Programas de Organización Urbana

- Programa 2.1.: Extensión de la Red de Medios Guiados de Transporte de Pasajeros
(Ferrocarriles Subterráneos y Premetro)
- Programa 2.2.: Jerarquización de la Red Vial y Ordenamiento del Transporte y el Tránsito
- Programa 2.3.: Ordenamiento del Sistema de Transporte de Cargas
- Programa 2.4.: Revalorización del Espacio Público
- Programa 2.5.: Revalorización de grandes Areas Verdes
- Programa 2.6.: Saneamiento Integral
- Programa 2.7.: Desarrollo de Instrumentos Económicos

Programas de Ordenamiento de Areas

- Programa 3.1.: Ordenamiento del Area Central
 - 3.1.1. *Ordenamiento del Area Central*
 - 3.1.2. *Revalorización del Casco Histórico*
- Programa 3.2.: Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque
- Programa 3.3.: Buenos Aires y el Río
- Programa 3.4.: Corredor Verde del Oeste
- Programa 3.5.: Revitalización de la Zona Sur
 - 3.5.1. *Corredor Verde del Sur*
 - 3.5.2. *Desarrollo del Area de Mataderos*
- Programa 3.6.: Ordenamiento del Sector Noroeste
 - 3.6.1. *Ordenamiento de la traza de la ex AU3*
 - 3.6.2. *Ordenamiento del Area Chacarita - Agronomía - Paternal*

Programa de Revalorización de Sectores

- Programa 4.1.: Preservación del Patrimonio
- Programa 4.2.: Consolidación de Centros Barriales
- Programa 4.3.: Desarrollos Estratégicos en Playas ferroviarias
- Programa 4.4.: Integración de Asentamientos Precarios
- Programa 4.5.: Ordenamiento de Zonas Industriales y Mixtas
- Programa 4.6.: Grandes Equipamientos Urbanos
- Programa 4.7.: Reordenamiento de los Centros de Transbordo

1



Programa 1.1.: Integración Metropolitana

Objetivo:

Coordinar las políticas y acciones del GCBA y de las restantes jurisdicciones con incumbencia en el Área Metropolitana de Buenos Aires en todo lo que se refiera o tenga directa incidencia en su situación y calidad urbanística y ambiental

Estado de situación:

En 1984 se formuló el acuerdo AMBA entre Nación, Provincia y Municipio. En 1986 se creó la Comisión Nacional del Área Metropolitana (CONAMBA) en el ámbito del PEN que elaboró un proyecto de ley que no llegó a ser tratado por el Parlamento.

Se han creado diversos organismos interjurisdiccionales para la atención de cuestiones específicas: Corporación del Mercado Central de Buenos Aires (1967), Coordinación Ecológica del Área Metropolitana (1977), Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo (1993), Ente Tripartito de Obras y Servicios Sanitarios (1994) y el Ente para la Regulación del Transporte en el Área Metropolitana (1999; no implementado).

Recientemente se ha realizado un acuerdo legislativo entre las Cámaras de Diputados de la Provincia y de la Ciudad de Buenos Aires, así como diversos acuerdos intercomunales.

Alcances y contenidos:

Se prevé la constitución de los siguientes subprogramas:

- Planificación Territorial-Ambiental y Compatibilización Normativa.
- Coordinación para el Desarrollo Económico y Social.
- Gestión Integral de Sistemas Compartidos.

Como se ha destacado en el Modelo Territorial (capítulo 3) son temas prioritarios de la Agenda Metropolitana:

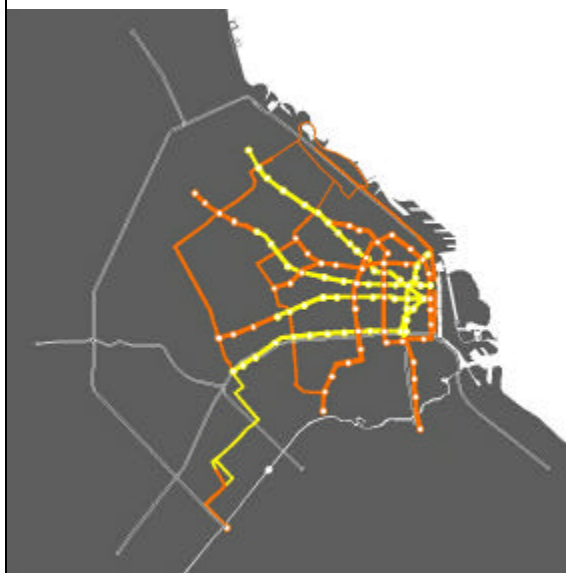
- La preservación de grandes reservas de espacios abiertos.
- La gestión del sistema metropolitano de movilidad
- La gestión ambiental y del saneamiento.

Marco institucional:

- Por el GCBA: el GCBA en términos generales y, en particular, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Medio Ambiente Medio, la Corporación Buenos Aires Sur y el CoPUA. .
- Por el Gobierno Nacional: en particular, los organismos que tienen a su cargo las temáticas urbanísticas y ambientales, tal como la Secretaría de Infraestructura y Vivienda y Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.
- Por el Gobierno Provincial: el Gobierno Provincial en general y, en particular, los organismos que tienen a su cargo las obras públicas y las temáticas urbanísticas y ambientales.
- Por los Municipios del área: los Gobiernos Municipales y, en particular, las reparticiones que tienen a su cargo las obras públicas y las temáticas urbanísticas y ambientales



2 Programas de Organización Urbana



Programa 2.1.:
Extensión de la Red de Medios Guiados de Transporte
de Pasajeros
(Ferrocarriles, Subterráneos y Premetro)

Objetivo:

Mejorar la calidad ambiental y la conectividad urbana, mediante la extensión e integración de los servicios actuales, a efectos de lograr que las zonas de mayor demanda de traslados estén abastecidas por servicios guiados integrados en red.

Estado de situación:

De hecho, constituye un Programa en marcha a partir de las acciones y obras de extensión de la líneas de subterráneos B, H y E.

Alcances y contenidos:

- Definir una red básica en forma consensuada entre el sector público y el sector privado a partir de los estudios y propuestas formuladas y en relación a las evaluaciones de factibilidad correspondientes.
- Realizar los subprogramas de acompañamiento de las obras que se vayan poniendo en marcha: organización del tránsito automotor, ajuste de normativas urbanísticas, ordenamiento del espacio público, etc.
- En forma simultánea, acordar acciones de racionalización de los servicios prestados en lo referente a tipos de viajes (cortos y largos), capacidad y calidad de los mismos, etc.

Con respecto al transporte subterráneo y premetro, se prevén las siguientes extensiones:

- Línea A hasta Nazca y Rivadavia
- Línea B hasta Estación Villa Urquiza
- Línea C hasta Estación Terminal de Omnibus
- Línea E hasta Estación Retiro
- Línea F desde Plaza Italia hasta Estación Constitución
- Línea J desde Estación Retiro hasta Pque. Centenario y hasta Córdoba y Juan B. Justo
- Línea H desde Estación Retiro hasta Nueva Pompeya
- Nueva línea desde Estación Constitución hasta Plaza de Mayo (por Av. Paseo Colón)
- Premetro hasta Puente de la Noria

Con respecto al transporte ferroviario deben considerarse:

- Las propuestas de vinculación entre ramales: Constitución con Retiro (FFCC Roca y San Martín), Once con Retiro por Puerto Madero (FFCC Sarmiento y Mitre), Retiro con Sarandí (FFCC Belgrano Norte y Roca).
- La propuesta de extensión del FFCC Belgrano Sur hasta Constitución o la definición de su terminal en Estación Sáenz.
- La relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte en Aeroparque y en Ciudad Universitaria.

Se incluye dentro de este Programa la definición de un transporte guiado de alta velocidad que vincule a la ciudad con el Aeropuerto de Ezeiza.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Corporación Buenos Aires Sur y el CoPUA.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte y de Obras Públicas.
- Por el sector privado: los concesionarios de los servicios actuales.



Programa 2.2.: Jerarquización de la Red Vial y Ordenamiento del Transporte y el Tránsito

Objetivo:

Mejorar la calidad ambiental y facilitar la conectividad urbana, mediante la estructuración de la red vial, en tanto infraestructura de soporte, y la racionalización de las formas de transporte automotor en calidad de servicios de abastecimiento y de complementación de los servicios guiados de transporte de pasajeros.

Estado de situación:

Constituye un Programa en ciernes, dados los estudios sobre el Micro y Macrocentro actualmente en ejecución con dicho objetivo.

Alcances y contenidos:

- Definir una jerarquización de la red vial en forma consensuada entre el sector público y el sector privado a partir de los estudios y propuestas formuladas y en relación a las evaluaciones de factibilidad correspondientes.
- Realizar los subprogramas de acompañamiento de las obras que se vayan poniendo en marcha: ordenamiento del tránsito automotor, estacionamientos de disuasión, ordenamiento del espacio público, peatonalización, señalética, etc.
- En forma simultánea, acordar acciones de racionalización de los servicios prestados en lo referente a recorridos, tipos de vehículos, tecnologías y formas de energía utilizada, calidad de los servicios, etc.

Con relación a la red de autopistas, se prevé el más inmediato completamiento del circuito que deben conformar (tramo Retiro-La Boca y tramo Salguero-La Pampa).

Con respecto a la red vial restante: definición de las arterias que operarán como red principal y secundaria y su rediseño -otorgando prioridad al transporte público- en relación a la conectividad urbana que ofrecen y a su continuidad en el GBA.

Para dichas redes se priorizará la eliminación de los cruces ferroviarios a nivel, ya sea por soterramientos o sobreelevaciones del FFCC, o por la realización de pasos a desnivel. Presuponiendo el soterramiento de los FFCC Sarmiento y Urquiza y el acortamiento de los servicios del FFCC Belgrano Sur (Est.Sáenz), se prevé dar primera prioridad a los siguientes cruces:

- FFCC Belgrano Sur: con Perito Moreno y Centenera.
- FFCC San Martín con Fco.Beiró, Garmendia, Corrientes y Córdoba.
- FFCC Mitre (a Suárez) con Monroe, Alvarez Thomas, Triunvirato y Constituyentes.
- FFCC Mitre (a Tigre) con La Pampa y Juramento.
- FFCC Belgrano Norte con R.Balbín

Con respecto a la red vial no definida como primaria o secundaria, se prevé su rediseño a los efectos de un máximo de peatonalización y utilización vecinal.

Con respecto a los servicios públicos de transporte se prevé la instalación de servicios de capacidad intermedia y alta fiabilidad, a los efectos de incrementar la transversalidad urbana:

- desde Est.Sáenz hasta Est.Pacífico (José M.Moreno-H.Pueyrredón-J.B.Justo)
- desde Pza.de los Virreyes hasta Est.Belgrano C (S.Pedrito-Nazca-Beiró-Incas)

Para mejorar la accesibilidad a corredor Verde y Costanera N., C.Universitaria y Aeroparque:

- uniendo las terminales de las anteriores (Palermo y Belgrano) con dichos puntos.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano y el CoPUA.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte y de Obras Públicas, OCRABA y CNRT.
- Por el sector privado: los concesionarios de los servicios de transporte público automotor actuales.



Programa 2.3.: Ordenamiento del Sistema de Transporte de Cargas

Objetivo:

Mejorar la calidad ambiental y la eficiencia urbana, mediante la definición de corredores, estaciones de transferencia y zonas de actividad logística destinada al transporte de cargas, en relación a los centros generadores y al carácter metropolitano de la cuestión, y evitando los tráficos y operaciones que no tienen origen ni destino en la ciudad.

Estado de situación:

Se registran acciones concurrentes a la conformación de este Programa, como son la reciente modificación de la red de cargas local, la decisión de llevar a cabo las mejoras del acceso ferroviario a Puerto Nuevo y las tratativas en desarrollo para instalar una Estación de Transferencia de Cargas metropolitana en el predio del Mercado Central.

Alcances y contenidos:

- Evaluar el comportamiento actual y prever el comportamiento futuro del sistema.
- Evaluar los estudios, propuestas y proyectos formulados o con incidencia al respecto, como son la racionalización de Puerto Nuevo y el futuro completamiento del circuito de autopistas con acceso directo a dicho Puerto.
- Definir y evaluar alternativas de realización y de gestión de Estaciones de Transferencia y de Centros Logísticos que conjuguen a los diversos actores institucionales y empresariales implicados en su funcionamiento.
- Definir prioridades y etapas de ejecución de las obras que resulten.
- Realizar los subprogramas de acompañamiento de las obras que se vayan poniendo en marcha: ordenamiento del tránsito, refuncionalización de espacios actualmente vinculados al transporte de cargas que quedarán desafectados, etc.

Con relación al transporte ferroviario de cargas, se estima que en una primera etapa pueden realizarse relocalización de instalaciones y de concentración operativa en estaciones perimetrales como son Km.16 (Migueletes) del FFCC Mitre, Alianza (Santos Lugares) de los FFCC Sarmiento y San Martín, y Km.5 (Gerly) del FFCC Roca. En una segunda etapa deberán preverse localizaciones por fuera del área metropolitanas; por ejemplo en Pilar y Cañuelas.

Con respecto al transporte automotor de cargas, se estima conveniente:

- A nivel local, procurar su máxima canalización por el circuito de autopistas cuando el mismo este completado. A nivel metropolitano, apoyar las obras de la Ruta 6 como distribuidor del tránsito pesado.
- Promover la concreción de la Estación de Transferencia prevista en el predio del Mercado Central, previendo que en el futuro va a ser complementada por centros bimodales (ferroautomotores) en las localizaciones probables de Pilar y Cañuelas.

Con respecto al transporte aéreo de cargas: su total concentración en Ezeiza.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Corporación Buenos Aires Sur y el CoPUA.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas, ONABE, OCRABA, CNRT y Administración Nacional de Puertos.
- Por la Pcia.de Buenos Aires: los organismos de transporte provinciales y municipales.
- Por el sector privado: los actuales concesionarios de las terminales portuarias, de los servicios ferroviarios y del sistema de aeropuertos, y las Cámaras de Puertos Privados y de Transportistas.



Programa 2.4.:

Revalorización del espacio público

Objetivo:

Jerarquizar y revitalizar el espacio urbano público a partir de distintas acciones que promuevan su riqueza visual y paisajística y la mejora de la calidad ambiental, garantizando la preservación de las distintas identidades de los barrios y sectores de la ciudad.

Estado de situación:

El GBCA ha realizado diversas acciones al respecto. A principios de la década se destacó el Programa de Avenida de Mayo y en la gestión reciente la realización de acciones en otras avenidas (Corrientes, Rivadavia, etc.) y en plazas de la ciudad.

Ante la diversidad de organismos con competencia en las cuestiones que hacen al espacio público, se acaba de instituir dos espacios específicos: la Dirección General de Gestión del Espacio Público en la Secretaría de Planeamiento Urbano, y la Unidad Espacio Público en la Jefatura de Gobierno, con el cometido de articular gestiones, acciones y proyectos.

Alcances y contenidos:

El mejoramiento del espacio público tiene como propósitos el mejoramiento de la calidad ambiental y, a partir de la misma, la revitalización socio-cultural, la promoción del turismo y la rehabilitación de áreas degradadas.

En contraposición a la situación actual, su ejecución debe observar como criterios la unicidad de diseño de sus diversos componentes y la compatibilización de las diversas actividades que se puedan desarrollar en el mismo.

Con dichos objetivos son aspectos significativos del programa:

- La promoción de la peatonalización versus la actual hegemonía del transporte automotor.
- El incremento y mejoramiento de los espacios verdes y de la forestación urbana.
- La renovación del mobiliario urbano con criterios de diversidad provenientes del distinto carácter de los sectores y barrios de la ciudad.
- La ampliación de los circuitos turísticos en las zonas urbanas de atracción.
- La revisión y completamiento de la normativa existente a nivel de un Código del Espacio Público.
- La revisión y racionalización de las formas de mantenimiento y control.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Unidad Espacio Público, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Cultura, la Secretaría de Industria, Comercio, Turismo y Trabajo, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Hacienda, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: los entes de control de los concesionarios de servicios públicos que cuentan con instalaciones en las vías públicas.
- Por el sector privado: los concesionarios de servicios públicos, las organizaciones empresariales, vecinales y no gubernamentales de la zona.



Programa 2.5.: Revalorización de grandes áreas verdes

Objetivo:

Jerarquización de grandes espacios abiertos de la ciudad, actualmente subutilizados o en vías de constituirse en espacios abiertos públicos, a efectos de ampliar la actual oferta, con el propósito de constituir el sistema de áreas verdes de la ciudad.

Estado de situación:

En tanto algunos de los espacios abiertos públicos de la ciudad presentan un buen nivel de calidad y son ampliamente utilizados por la población (caso de los Parques de Palermo), otros que presentan características totalmente opuestas (caso del Parque Indoamericano).

Alcances y contenidos:

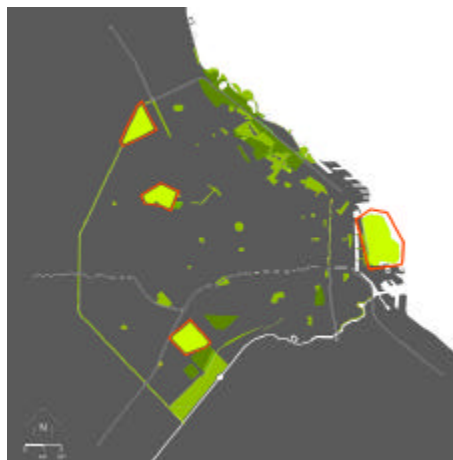
Se presentan cuatro casos diferentes entre sí:

- El Parque Indoamericano (130 Ha.) subutilizado y sometido al riesgo de ocupaciones, que tendría que convertirse en el gran parque del sur de la ciudad.
- El Parque Sarmiento (72 Ha.) destinado principalmente a actividades deportivas y recientemente recuperado tras accionar judicialmente ante una concesión que violó las obligaciones establecidas. Actualmente un sector se ha rehabilitado al uso público los fines de semana.
- La Reserva Ecológica Costanera Sur (360 Ha.) destinada especialmente a la educación ambiental y la recreación pasiva. Cuenta con un Plan de Manejo y está prevista, por parte de su Consejo de Gestión, diversas mejoras en las instalaciones existentes que permitan optimizar su utilización dentro del marco de su singular especificidad.
- El Parque Central que debería constituirse por la conjunción del parque previsto en el predio del ex Albergue Warnes, por una mayor utilización pública del predio de la Facultad de Agronomía y Veterinaria (UBA), por sectores aledaños al Hospital Alvear y por la creación de nuevos espacios verdes provenientes de la refuncionalización de las playas ferroviarias de Paternal y F. Lacroze. En tanto dos de los cuatro casos tiene bien definidos sus especificidades (Parque Sarmiento y Reserva Ecológica), los dos restantes (Parque Indoamericano y Parque Central) permiten una diversidad de funciones.

Esta situación implica la posibilidad de identificar y seleccionar alternativas que deben ser consideradas en relación a las transformaciones que se registren en el uso de este tipo de espacios en consulta con la población que va a ser destinataria de los mismos.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Acción Social, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: en caso de tratarse de predios de dominio nacional, el organismo correspondiente, como es el caso del ONABE para las playas ferroviarias y de la Universidad de Buenos Aires para el caso del Parque Central.
- Por el sector privado: las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.



Programa 2.6.: Saneamiento Integral

Objetivo:

Resolver las situaciones de anegabilidad que afectan a ciertos sectores de la ciudad por efecto de las precipitaciones pluviales y/o las sudestadas.

Estado de situación:

Constituye un Programa en marcha dado que la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA tiene a su cargo un Plan Hídrico con obras ejecutadas y en ejecución.

Dicho Plan, a su vez, se vincula con las acciones a cargo del Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo.



Alcances y contenidos:

Las principales acciones incluidas en el Plan Hídrico son:

- Defensa y control de inundaciones en La Boca y Barracas: construcción de una barrera (muelle continuo) para impedir el ingreso de agua producido por las sudestadas; instalación de estaciones de bombeo y de un sistema de colectoras para evacuar las aguas internas.
- Control de inundaciones en Belgrano: construcción de un nuevo conducto aliviador del Arroyo Vega y la adecuación de los desagües cloacales de su cuenca (con eje en la calle Blanco Encalada y área de influencia desde Roosevelt hasta Echeverría y desde Cramer hasta Húsares).
- Control de inundaciones en Nuñez: reacondicionamiento de la red pluvial y la puesta en marcha de una estación de bombeo y compuertas en la desembocadura del Arroyo White, a fin de evitar las inundaciones en el entorno de Av. Libertador y Campo Salles.
- Control de inundaciones en Palermo: reconstrucción de las redes pluviales en la cuenca del Arroyo Ugarteche, correspondientes a la calle homónima entre Av. Las Heras y Av. F. Alcorta, con continuidad por Av. Casares hasta el Río de la Plata.
- Dragado de las desembocaduras de los arroyos: Medrano, Vega, White, Maldonado y Ugarteche.
- Defensa Costera del Triángulo del Este: tablestacado en las inmediaciones del Arroyo Medrano.
- Red pluvial: ampliaciones, nuevos sumideros, reparaciones y limpieza general.
- Red de alerta hidrometeorológica e hidrométrica: Radar Meteorológico (Fase II). Concorre a la modelización de las cuencas urbanas como parte de las acciones de prevención hidráulica.

Hasta tanto esté completamente resuelto el riesgo de inundaciones, las acciones antedichas deben articularse con las actividades de alerta y remediación a cargo de Defensa Civil, sobre las cuales existen interesantes iniciativas producidas por las asociaciones vecinales y no gubernamentales de las zonas afectadas.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional y el Gobierno Provincial: el Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, en el cual también participa el GCBA.
- Por el sector privado: las organizaciones vecinales y no gubernamentales de las zonas afectadas.

Programa 2.7. Desarrollo de Instrumentos económicos

Objetivo:

Desarrollar los instrumentos económicos-financieros referidos a la implementación de un aporte a la mayor constructibilidad y a la redefinición del Impuesto Inmobiliario, con consideración de la percepción de tributos a los predios subutilizados y de la captación de las valorizaciones que son producto de las inversiones en obras públicas.

Estado de situación:

El tributo Inmobiliario debe tender a la equidad social y ambiental, en relación a la política impositiva de la ciudad en su conjunto. Actualmente, significa aproximadamente el 17% de los impuestos totales que recauda el Gobierno de la ciudad y no es posible plantear instrumentos que reduzcan este porcentaje, pero sí que tornen más equitativa su distribución.

Alcances y contenidos:

Su redefinición puede plantearse según dos escenarios alternativos.

El **primer escenario** mantiene el Impuesto Inmobiliario actual perfeccionado con criterios de equidad e incorporándole gravámenes respecto a los terrenos vacantes o subutilizados, y elaborar otro instrumento para captar las valorizaciones realizadas por las inversiones públicas.

Esta alternativa tiene a favor el mantenimiento de la tradición de que el impuesto inmobiliario no se correlaciona con contraprestaciones debidas a las inversiones del Gobierno de la ciudad.

Su aspecto más crítico es que obliga a definir un nuevo aporte, con costos sociales a evaluar.

El **segundo escenario** es la definición de un solo tributo inmobiliario que incluya las valorizaciones realizadas por las inversiones públicas en la ciudad, a partir de una permanente y detallada actualización de los valores fiscales que constituyen la base imponible de este impuesto.

Su aspecto favorable es que no se crea un nuevo impuesto y que deja fuera de la discusión cuál es la valorización de las propiedades generada por las inversiones públicas, y cuál es producto del propio funcionamiento del mercado inmobiliario.

Como aspecto conflictivo, incluye la contraprestación debida a los mejores servicios brindados por esas inversiones, lo que no es común en la tradición impositiva argentina, donde la contraprestación se relaciona comúnmente con las tasas por servicios.

En el Anexo de **Programas de Actuación** se presentan los tres componentes tributarios que, aislada o articuladamente, concurren a la conformación de ambas alternativas, para pasar posteriormente a considerar el aporte a la Mayor Constructibilidad.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Hacienda junto con la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires en forma primordial, y en forma subsidiaria, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Dirección General de Rentas y el CoPUA.
- Por el sector privado: Las Organizaciones Vecinales y no gubernamentales de las zonas afectadas.



3 Programas de Ordenamiento de Áreas



Programa 3.1.: Ordenamiento del Area Central

Subprograma 3.1.1. Ordenamiento del Area Central

Objetivo:

Consolidar al Area Central de la ciudad como centro de referencia internacional y como centro de gravitación local, metropolitana, regional y nacional, potenciando sus ventajas estratégicas y morigerando las situaciones ambientales y funcionales negativas que presenta.

Estado de situación:

Se registran acciones concurrentes a la conformación de este Programa, como son las obras programadas de extensión del Subterráneo E y los estudios en realización para el ordenamiento del transporte y tránsito en el Micro y Macrocentro. A su vez, los acuerdos en desarrollo acerca del Nodo Intermodal Retiro-Puerto concurrirán a la definición de su entorno.

Alcances y contenidos:

El objetivo enunciado implica:

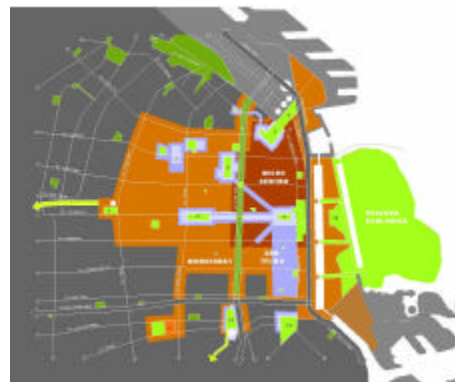
- Mantener el rol de centro político (administración pública)
- Potenciar el rol de centro de negocios (administración privada, entidades bancarias y financieras, comercios y servicios).
- Desarrollar su función como área preferencial de turismo (hotelería, gastronomía, servicios, actividades culturales y circuitos turísticos).
- Promover la residencialización de la zona.

A dichos fines se considera necesario promover:

- La mejora general del espacio público y de la calidad ambiental del área.
- Mejoras en los sistemas de transporte y en el tránsito.
- La preservación de los valores patrimoniales.
- La conformación de un polo tecnológico de punta (Telepuerto Internacional de Comunicaciones).
- Líneas crediticias para la renovación de edificios y zonas degradadas para uso residencial y administrativo.
- La resolución de las tensiones de crecimiento que se producen en los bordes del área.
- La debida articulación con el Casco Histórico.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Cultura, la Secretaría de Hacienda. el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas y la CNRT.
- Por el sector privado: los actuales concesionarios de los servicios de transporte, los promotores inmobiliarios y las asociaciones que nuclean a las actividades que tienen sede en el sector (comerciantes, bancos, etc.).



Programa 3.1.: Ordenamiento del Area Central

Subprograma 3.1.2.: Revalorización del Casco Histórico

Objetivo:

Revitalizar, preservar los valores patrimoniales y elevar la calidad ambiental del sector que incluye a los barrios de San Telmo y Monserrat, así como al entorno de la Avenida de Mayo.

Estado de situación:

Es un Programa en desarrollo. Se inició hace 10 años en el ámbito de la Secretaría de Planeamiento Urbano y actualmente está a cargo de la Secretaría de Cultura del GCBA.

Alcances y contenidos:

El Programa incluye una serie de acciones convergentes a la calidad ambiental del sector y a la calidad de vida de sus habitantes.

Se puede reseñar en calidad de acciones realizadas y en marcha:

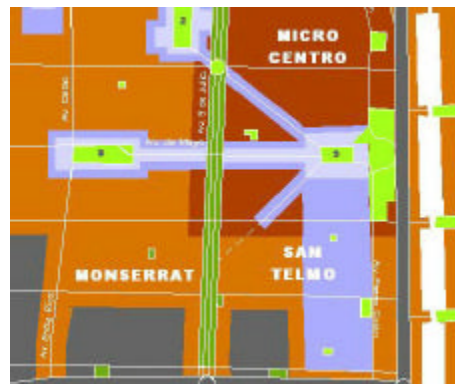
- Catalogación de los edificios de valor patrimonial y establecimiento del nivel de protección a proveerles.
- Asesoramiento para la restauración de fachadas.
- Organización de circuitos turísticos a partir de los valores locales y el desarrollo de servicios específicos.
- Incremento y mejoras del equipamiento y los servicios públicos (Centro Cultural de la calle Defensa y Patio de Deportes).
- Mejoras del espacio público en relación a las características específicas de la zona: espacios verdes, solados, iluminación, etc.
- Promoción de la residencialización del sector a través de créditos preferenciales del Banco Ciudad para realizar desarrollos y modificaciones edilicias.
- Organización y promoción de actividades culturales.
- Organización de emprendimientos formativos y productivos relacionados con las características del sector (Escuela Taller)

Entre las acciones en inicio se destaca:

- La peatonalización de la calle Perú (tramo Diagonal Sur - Avenida de Mayo) como continuación de la peatonalización de la calle Florida y articulando las sedes del Ejecutivo y del Legislativo del GCBA.
- La recuperación de espacios subterráneos vinculados a las sedes del Ejecutivo y del Legislativo del GCBA, para el desarrollo de actividades culturales.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Cultura, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Desarrollo Productivo, la C.M.V., el Banco Ciudad, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el sector privado: las cámaras de comerciantes, vecinales y no gubernamentales de la zona.



Programa 3.2.: Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque

Objetivo:

Reordenamiento integral de la zona nucleada en torno a las Terminales de Retiro y Puerto Nuevo, y que se extiende hasta el Aeroparque Jorge Newberry, a los efectos del mejoramiento ambiental del área, de la mejor funcionalidad de sus componentes y de su debida articulación con la Ciudad en general y con el Area Central en particular.

Estado de situación:

Se registran importantes avances a partir de las negociaciones sostenidas por organismos del Gobierno Nacional y del GCBA sobre los elementos constitutivos de la zona.

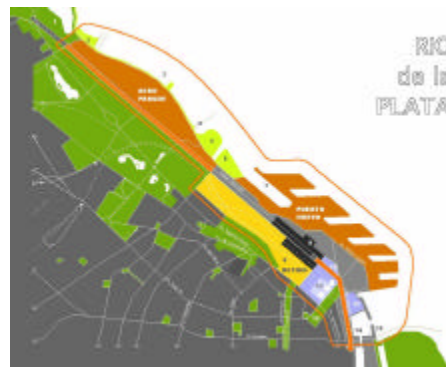
Alcances y contenidos:

El objetivo enunciado implica las siguientes definiciones preliminares:

- Autopista: construcción en trinchera entre Av. Madero-Huergo y Av. Moreau de Justo.
- Puerto de Cargas: racionalización de superficies a partir de las mejoras previstas en sus accesos ferroviarios y acceso directo al circuito de autopistas.
- Puerto de Pasajeros Fluvial: localización en Dársena F.
- Puerto de Pasajeros Marítimo: localización en Dársena Norte.
- Desarrollo de la zona de Dársena N. (Armada y ex Tandanor N.): recuperación del "Hotel de Inmigrantes" como Museo; desarrollo de parques y equipamientos públicos sobre la Dársena y de actividades administrativas en el sector posterior.
- Antepuerto: estructuración urbana en articulación con el desarrollo de Dársena N.
- Villa 31: relocalización en predios aledaños con mixtura de estratos socioeconómicos y en articulación con la reurbanización de Antepuerto.
- Terminales Retiro: mantenimiento de las Terminales Mitre y Belgrano; traslado de la Terminal San Martín al Mitre y uso del espacio liberado para Terminal de Omnibus.
- Urbanización Retiro: prolongación del Parque Thais y desarrollo residencial y de equipamientos sobre Av. del Libertador.
- Aeroparque: mantenimiento de la función por corrimiento de las instalaciones sobre relleno costero, con recuperación de tierras para usos públicos, obtención de máxima seguridad aeronáutica y fuerte morigeración de las perturbaciones ambientales.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la C.M.V., el CoPUA, los C.G.P. o futuras Comunas involucrados, así como la Legislatura.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas, ONABE, OCRABA, ORSNA, CNRT y la Administración Nacional de Puertos.
- Por los dos anteriores: la Corporación Antiguo Puerto Madero.
- Por el sector privado: los actuales concesionarios de las terminales portuarias y de los servicios de transporte, y las asociaciones que nuclean a las actividades que tienen sede en el sector (comerciantes, bancos, etc.), la organización de los pobladores de la Villa 31.



Programa 3.3.: Buenos Aires y el Río

Objetivo:

Recuperar y revalorizar los bordes fluviales sobre el Río de la Plata y el Riachuelo como espacios público para usos recreativos y turísticos.

Estado de situación:

Se registran dos importantes Programas en marcha:

- El Área de Gestión de la Ribera, con sede en Jefatura de Gobierno, tiene a su cargo el Programa homónimo, que tiene por objetivo la recuperación para uso público de la franja costera del Río de la Plata. Se desenvuelve con créditos del BID.
- El Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, integrado por Nación, Provincia y Ciudad de Buenos Aires, tiene cometidos y área de trabajo más amplios, como señala su denominación. También cuenta con créditos acordados por el BID.

Alcances y contenidos:

En relación al Área de Gestión de la Ribera, están en marcha diversas realizaciones:

- Nuevo Paseo Área ex Coconor (7 Ha.)
- Parque Ugarteche en derredor de Punta Carrasco (5 Ha.)
- Conjunto Parque Ciudad Universitaria, Parque Mirador y Monumentos a los Caídos.
- Nuevo Paseo Costanera Sur (7 ha.).
- Rambla Costanera Norte.

A estos espacios debe agregarse la Reserva Ecológica Costanera Sur y las cesiones que provendrán del desarrollo de Santa María del Plata (ex Ciudad Deportiva), así como la factibilidad de desarrollo de Recintos Balnearios Costeros ya evaluada.

Complementando estas acciones deberán desarrollarse mejoras en la accesibilidad a la costa, tanto de infraestructura (por ejemplo, las que provengan del corrimiento del Aeroparque) como de servicios de transporte.

Con respecto al borde fluvial del Riachuelo, además de las acciones de saneamiento a cargo del Comité, se prevé:

- La continuidad, con carácter de paseo público, de la Costanera Sur por el borde de la Dársena Sur y la margen del Riachuelo hasta la Vuelta de Rocha, viabilizado por la prevista desafectación de las actividades portuarias que se desarrollan en la margen noroeste de dicha Dársena.
- El completamiento de la Av.27 de Febrero hasta la Vuelta de Rocha con creación de espacios públicos que vayan habilitándose en relación al saneamiento del Riachuelo.

Marco institucional:

- Por el GCBA: el Área de Gestión de la Ribera, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- El Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, como espacio de articulación de Nación, Provincia y Ciudad en todo lo referente a la ribera del Riachuelo.
- Por el sector privado: las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.



Programa 3.4.: Corredor Verde del Oeste

Objetivo:

Superar la barrera urbanística que implica para la transversalidad norte-sur el trazado a nivel del FFCC Sarmiento mediante su soterramiento y, consecuentemente, generar un gran parque lineal que mejore la calidad ambiental de los barrios que atraviese.

Estado de situación:

La Secretaría de Planeamiento Urbano ha desarrollado un estudio de prefactibilidad del emprendimiento e iniciado consultas acerca de las posibles fuentes de financiación. Asimismo, el CoPUA ha constituido el Grupo Multiactoral del Corredor Oeste con los C.G.P. implicados y las organizaciones barriales interesadas en el mismo.

Alcances y contenidos:

Las obras de ingeniería consisten en:

- Apertura de una trinchera en todo el tramo de superficie (Av.Gral. Paz a calle Hidalgo)
- Construcción de una losa superior en el espacio liberado
- Reconstrucción de las estaciones y de la traza con 4 vías en forma subterránea.
- Dar continuidad vial a la trama urbana (actualmente 23 calles cuentan con cruces a nivel).

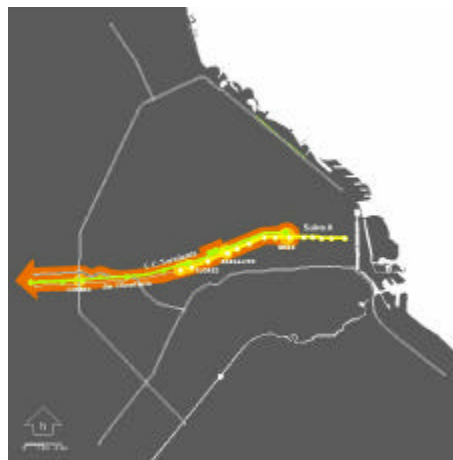
Las obras permitirán mejorar sensiblemente la eficiencia de los servicios ferroviarios y de los servicios automotores de transporte, debiendo articularse con:

- La refuncionalización de las playas ferroviarias (Liniers y Caballito)
- La extensión del subterráneo A (hasta Nazca)
- El ordenamiento de los Centros de Transbordo del Corredor (Once, Primera Junta, Flores, Liniers)
- La instalación de playas de disuasión para el autotransporte privado.

El soterramiento permitirá el desarrollo de un parque lineal de aproximadamente 23 Ha. que podrá disponer de espacios de recreación, equipamientos públicos, ciclovías y recorridos peatonales.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Hacienda, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas, ONABE y CNRT.
- Por el Gobierno Provincial: el Ministerio de Obras Públicas
- Por el sector privado: los concesionarios de los servicios ferroviarios y las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.



Programa 3.5.: Revitalización de la Zona Sur

Subprograma 3.5.1.: Corredor Verde del Sur

Objetivo:

Conformar un eje estructurante de la Zona Sur de la ciudad que, desde la Av.Gral. Paz hasta Estación Constitución, enlace y revalorice a sus diversos nodos y se caracterice por la impronta "verde" que puede brindarle los diversos parques y forestaciones intensivas de avenidas, actuales y futuros.

Estado de situación:

Registra como antecedente la implementación de la línea H de subterráneos que unirá Nueva Pompeya con las restantes líneas de servicios subterráneos y así como la decisión legislativa de instalar en Av. Cruz y Escalada un centro de convenciones y un Estadio Mundial de Voley.

Alcances y contenidos:

El Corredor se apoya en las trazas de las Avdas. Roca-Bergalli y A.Alcorta, pero su área de operación se extiende hacia el norte, aproximadamente hasta el eje de las Avdas.Cruz- Chiclana-Caseros, y hacia el sur hasta el curso del Riachuelo.



Se pueden registrar las siguientes situaciones a abordar:

- La propia continuidad del eje; o sea el empalme de la Avdas.Roca-Bergalli con la Av. A.Alcorta y la llegada franca de A.Alcorta a Plaza Constitución.
- El reordenamiento como Centro de Transbordo de la Estación Constitución.
- La conformación de una centralidad de escala urbana en Nueva Pompeya (Avda.Saénz) en relación al reordenamiento del Centro de Transbordo que se potenciará con la llegada del subterráneo.
- La conformación de una centralidad de escala metropolitana en la zona de Puente de la Noria en relación a la instalación de un Centro Internacional de Exposiciones, a la prolongación del premetro y a la localización de equipamiento recreativo.
- El desarrollo de una nueva centralidad residencial y de equipamientos urbanos en la intersección de las Avdas. Cruz y Escalada.
- La refuncionalización de las playas ferroviarias de las Estaciones Buenos Aires y Sola.
- La previsible refuncionalización parcial de los predios asignados a usos hospitalarios.
- La revalorización de grandes equipamientos y espacios verdes (Interama, Parque Indoamericano).
- La resolución de los conflictos derivados de una imperfecta colindancia de usos residenciales e industriales.
- La resolución de los conflictos derivados de los usos circulatorio y de apoyo al transporte de cargas.
- La resolución de las situaciones conflictivas de los grandes conjuntos habitacionales.
- La integración a sus entornos barriales de los asentamientos precarios.
- La erradicación de basurales y depósitos de automóviles.
- La mayor vinculación con la zona sur del GBA a partir de la continuidad de la AU7 y de la realización de nuevos puentes sobre el Riachuelo.

Marco institucional:

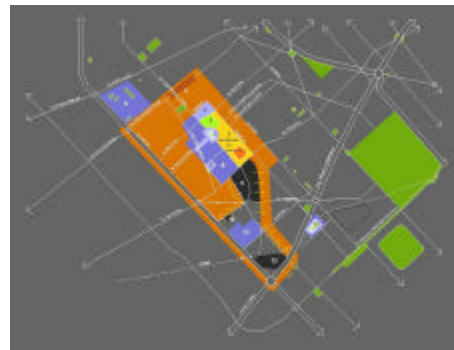
- Por el GCBA: la la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Promoción Social, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas, ONABE y CNRT.
- Por el sector privado: los responsables de las actividades productivas del Area, las cámaras empresarias y las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.

Programa 3.5.: Revitalización de la Zona Sur

Subprograma 3.5.2: Desarrollo del Area de Mataderos

Objetivo:

Revitalización de un área degradada mediante la recalificación general de las condiciones urbanas y ambientales y, en especial, por la refuncionalización del predio que ocupa el Mercado de Hacienda (37 Ha.).



Estado de situación:

Existen propuestas de refuncionalización del Mercado de Hacienda y de rezonificación del barrio desarrolladas por organizaciones no gubernamentales de la zona y un estudio de la Universidad de Buenos Aires sobre creación de un Parque Científico y Tecnológico que incluye: Centro de Información, Escuela de Gerenciamiento, Centro de Innovación, Incubadora de Nuevos Emprendimientos, Centro de Certificación y Centro de Marketing Territorial.

Alcances y contenidos:

La refuncionalización del Mercado de Hacienda permitiría:

- Conformar una nueva centralidad mediante la creación de nuevos equipamientos y espacios públicos, así como por la instalación de comercios y servicios.
- La recuperación del conjunto de edificios administrativos catalogados como APH.
- La consolidación y expansión de las actividades culturales y recreativas actuales (Feria de las Artesanías y Tradiciones Populares Argentinas).
- Una mayor conectividad vial sudoeste - noreste.
- El desarrollo de sectores residenciales.
- La instalación de un Parque Científico y Tecnológico que, rescatando la tradición productiva de la zona, articule investigación con producción y facilite la formación de nuevas empresas y la innovación tecnológica.

Concurrentemente, en el entorno barrial se torna necesario:

- La urbanización e integración de los asentamientos precarios existentes.
- La reconversión de los predios industriales abandonados y subutilizados.
- La promoción de actividades productivas no contaminantes.
- La renovación tecnológica de las actividades productivas no conformes.
- Resolver el destino de la estructura obsoleta del ex hospital de tuberculosos.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Promoción Social, la Secretaría de Cultura, la Secretaría de Salud, la C.M.V., la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: ONABE, la Secretaría de Agricultura y la Universidad de Buenos Aires.
- Por el sector privado: el concesionario del predio (Mercado de Hacienda S.A.), los responsables de las actividades productivas del Área, las cámaras empresarias y las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.

Programa 3.6.: Ordenamiento del Sector Noroeste

Subprograma 3.6.1.: Ordenamiento de la traza de la ex AU3



Objetivo:

Revertir la situación de degradación social, urbana y patrimonial ocasionada por las expropiaciones ejecutadas para la realización de la AU3 y la consiguiente ocupación irregular de inmuebles de propiedad municipal; en especial, en la franja comprendida entre las calles Donado y Holmber entre Av.Gral. Paz y Av.de los Incas.

Estado de situación:

Constituye un Programa en ejecución, dado que durante el año en curso se ha puesto en marcha el Programa de Recuperación de la Traza de la AU3 a cargo de una Unidad Ejecutora integrada por diversos organismos del GCBA.

Alcances y contenidos:

El Programa de Recuperación ha previsto 3 subprogramas:

- Soluciones Habitacionales Específicas: destinadas a las 1.100 familias que habitan irregularmente en la traza, mediante construcción de viviendas económicas en predios baldíos o subutilizados o el otorgamiento de créditos adecuados a las posibilidades de la población afectada.
- Recuperación Patrimonial Inmobiliaria: por el desalojo de los inmuebles públicos.
- Desarrollo y Recuperación Urbana: por valorización de espacio público y la calidad barrial.

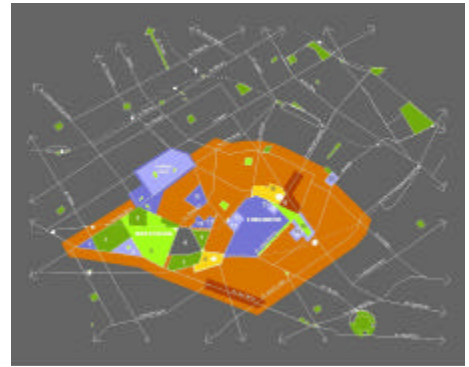
El desarrollo de las primeras instancias del Programa permitirá:

- Por una parte, completar la vialidad que hoy se extiende entre Av.Gral Paz y calle Congreso, hasta la intersección de Av.de los Incas y Av.A.Thomas, concurriendo a la articulación de la red vial primaria de la ciudad.
- Esta vialidad podrá complementarse con playas de disuasión en correspondencia, al menos, con las Estaciones ferroviarias de Saavedra y L.M.Drigo.
- Por otra parte, la disponibilidad de una capacidad constructiva estimada en 90.000 m2. que puede destinarse a desarrollos residenciales compatibles con los del entorno y a la localización de actividades de orden administrativo que, en conjunción con las que se observan en la intersección de Av.Gral Paz y Panamericana, concurran a la conformación de una nueva área de centralidad y, por consiguiente, a la descentralización del Area Central de la ciudad.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Unidad Ejecutora ya conformada; en especial, por contar con la presencia de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados, que podrán tener un rol especial en las futuras acciones que se definan.
- Por el sector privado: las asociaciones de ocupantes, las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona y el sector inmobiliario.

Programa 3.6.: Ordenamiento del Sector Noroeste
Subprograma 3.6.2: Ordenamiento del Area Chacarita
Agronomía - Paternal



Objetivo:

Revertir la situación de barrera urbanística, desarticulación física y degradación ambiental ocasionada por la colindancia y cercanía de grandes equipamientos en un área que, a su vez, está cruzada por dos trazas ferroviarias próximas.

Estado de situación:

Registra como antecedente inmediato las gestiones y acciones de refuncionalización del predio ocupado por el ex Albergue Warnes.

Alcances y contenidos:

El área incluye una serie de equipamientos que se extienden desde el Instituto de Oncología, en Av. San Martín y Av. F. Beiró en su extremo oeste, hasta el Parque Los Andes, en Av. Dorrego y Av. Corrientes en su extremo este, entre los cuales se destacan:

- Las playas ferroviarias de Chacarita y La Paternal, que han de ser desactivadas por traslado de su actividad.
- El predio de las Facultades de Agronomía y Veterinaria, de uso público en parte de su superficie.
- El predio del ex Albergue Warnes que contendrá al futuro parque público previsto.
- Instalaciones hospitalarias, asistenciales (Hogar Garrigós) y deportivas (clubes Comunicaciones y Arquitectura).
- El Cementerio de la Chacarita.

Se prevén diversos cursos de acción concurrentes:

- Mejoras en la vialidad de la zona. Probable cambio de nivel del FFCC San Martín y/o realización de pasos a desnivel en las intersecciones de las trazas ferroviarias con las principales vías de comunicación que faciliten la accesibilidad al área y la comunicación norte-sur de la ciudad.
- Refuncionalización de equipamientos obsoletos y racionalización de usos de los restantes. En tanto la primera opción corresponde a las playas ferroviarias, puede preverse una diversificación, ampliación o mejor utilización de muchos de los restantes equipamientos actuales, como es el caso de la ampliación del uso como parque público del predio universitario.
- Mejoramiento de la calidad ambiental del resto del tejido urbano, dado que se registran situaciones de degradación, ya sea por aislamiento físico o por desarrollo de tejidos mixtos en condiciones de escasa compatibilidad residencial-industrial.
- Ordenamiento del Centro de Transbordo de la Estación Federico Lacroze.
- Desarrollo de un sistema verde que enlace los parques actuales y futuros mediante la forestación intensiva de las Avdas. Garmendia y J.Newberry.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas, ONABE y CNRT.
- Por el sector privado: los concesionarios de los servicios ferroviarios, los responsables de las actividades productivas del Area y las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.

4 Programas de Revalorización de Sectores



Programa 4.1.: Preservación del patrimonio

Objetivo:

Jerarquizar y recuperar el patrimonio urbano de la ciudad por su condición de referente indispensable de identidad, a través de la búsqueda del equilibrio entre los cambios que lógicamente se operan en el medio urbano y la permanencia de los rasgos valiosos que otorgan al mismo su carácter particular.

Estado de situación:

El GCBA tiene como principal antecedente el Programa San Telmo-Monserrat que se desarrolla desde hace 10 años sobre la primera Área de Protección Histórica instituida. Con posterioridad se han identificado y reglamentado otras zonas de la ciudad con igual carácter (APH).

Asimismo, los distritos denominados Urbanizaciones Determinadas (como son Belgrano "R" y Puerto Madero) y los de Arquitectura Especial (AE), implican una preservación de las características de valor detectadas en cada uno de ellos.

En relación al desarrollo de actividades vinculadas a las áreas de valor patrimonial, se cuenta con el antecedente del desarrollo de múltiples circuitos turísticos en relación a las mismas; en especial, el Programa Avenida de Mayo instituido recientemente en forma transectorial por el GCBA.

Alcances y contenidos:

La protección patrimonial se refiere a la protección de las áreas y sitios de fuerte identidad, a las morfologías de riqueza visual y paisajística, a los lugares de calidad arquitectónica y a los edificios y espacios singulares.

Su desarrollo debe implicar:

- La identificación de los sitios y edificios significativos que deben ser recuperados, protegidos y/o revalorizados en distintas escalas y según distintos requerimientos.
- La definición de las normas y procedimientos a través de los cuales se concretará la preservación con concurrencia pública y privada.
- El desarrollo de instrumentos económicos que faciliten la acciones de preservación.
- La promoción de actividades que socialicen los valores preservados. Al respecto debe considerarse que los valores patrimoniales son un factor de enriquecimiento, tanto de las actividades culturales y recreativas dirigidas a la ciudadanía local, como de las actividades orientadas a la promoción del turismo.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Cultura, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: la Comisión Nacional de Monumentos y Sitios Históricos.
- Por el sector privado: la Comisión Asesora que opera en el ámbito de la Secretaría de Planeamiento; los propietarios, habitantes y usuarios de los bienes implicados, las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona.



Programa 4.2.: Consolidación de Centros Barriales

Objetivo:

Concurrir a las políticas de descentralización y de revitalización barrial, a través de la consolidación de los centros barriales, como complemento del ordenamiento del Área Central.

Estado de situación:

La Secretaría de Industria, Comercio, Turismo y Trabajo ha desarrollado estudios y acciones tendientes a la transformación de los centros barriales en "centros comerciales a cielo abierto".

Alcances y contenidos:

Los centros existentes en los diversos barrios de la ciudad vienen sufriendo un proceso de pérdida de vitalidad ocasionada tanto por la recesión económica como por la competencia de los centros de compra que se han desarrollado extensamente en los últimos años.

Recuperar la vitalidad implica una serie de ventajas:

- Para la ciudad en su conjunto: equilibrar la actual primacía del Área Central y disminuir la demanda de viajes a la misma.
- Para cada uno de los barrios: recuperar dinámica económica y productiva, así como rasgos de identidad propia.
- Para los habitantes: evitar los costos económicos y las pérdidas de tiempo a través del acortamiento de los desplazamientos por motivo de compras.

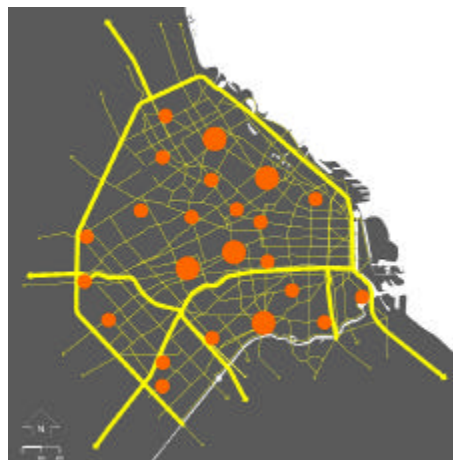
Las acciones previstas para el logro de los objetivos reseñados deben contener:

- Un mejoramiento general del espacio público y de la calidad ambiental de los centros.
- El reordenamiento del transporte automotor con la simultánea preservación o incremento -si fuese necesario- de las condiciones de accesibilidad.
- La promoción de la peatonalidad.

En el marco de los centros barriales existentes, se diferencian los casos de centros cuyas áreas de influencia superan los límites del barrio inmediato y que, por lo tanto, pueden considerarse "centros urbanos". Actualmente, cumplen ampliamente esta condición los centros de Flores y Belgrano. Se propone que alcancen igual nivel Caballito, Palermo y Pompeya.

Marco institucional:

- Por el GCBA: La Secretaría de Industria, Comercio, Turismo y Trabajo, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el sector privado: las cámaras empresarias, los responsables de las actividades y las entidades vecinales y no gubernamentales implicadas.



Programa 4.3.: Desarrollo estratégicos en playas ferroviarias

Objetivo:

Promover el mejoramiento urbanístico y ambiental de sectores urbanos actualmente afectados negativamente por el desarrollo de actividades de carga y descarga vinculadas a playas ferroviarias que van a ser desactivadas.

Estado de situación:

El CoPUA ha elaborado el documento "Programa de Cambios de Uso de Playas ferroviarias de Carga - Caracterización Urbanística", a partir de la sanción de los Decretos del PEN 1090 y 870 y de un trabajo conjunto de identificación con el ENABIEF (actual ONABE).

Alcances y contenidos:

Además de las playas ferroviarias ya implicadas en las Operaciones de Ordenamiento Territorial detalladas en los Programas 3., restan 3 playas correspondientes a sendos barrios predominantemente residenciales de la ciudad.

En las mismas se deberá:

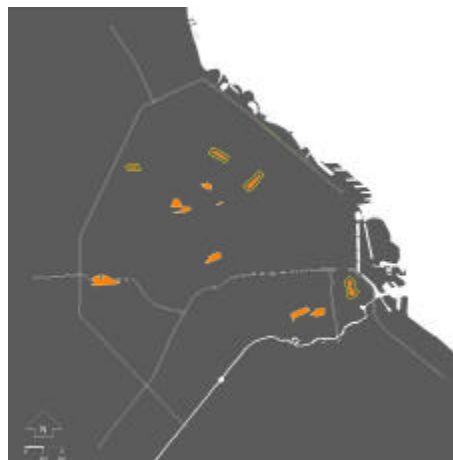
- Definir las funciones y actividades que van a ser incorporadas, consensuando las demandas barriales y las opiniones de los organismos competentes del GCBA.
- Proponer el cambio de normas correspondiente a la Legislatura.
- Definir la forma de gestión que mejor se adecue a cada caso.

En principio se han previsto las siguientes circunstancias:

- Casa Amarilla: el total de extensión liberable es 4,1 ha.
En la misma deberá reservar una franja de terreno para el mantenimiento de la traza ferroviaria que une las zonas norte y sur de la ciudad.
Se considera conveniente la creación de espacio verde y equipamiento deportivo de nivel barrial.
- Colegiales: el total de extensión liberable es 4,9 ha.
En la misma se deberá reservar espacio para la cuadruplicación de vías.
Se considera conveniente la instalación de equipamiento comunitario de escala zonal.
- Villa Pueyrredón: el total de extensión liberable es 1,8 ha.
En la misma se deberá reservar espacio para la cuadruplicación de vías.
Se considera conveniente la creación de espacio verde y equipamiento social y/o deportivo de escala barrial.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, otras Secretarías que atiendan los probables equipamientos que se vayan a incorporar, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: ONABE.
- Por el sector privado: las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona, así como los promotores inmobiliarios si correspondiere.



Programa 4.4.: Integración de Asentamientos Precarios

Objetivo:

Resolver la situación habitacional de la población de las villas y los núcleos habitacionales transitorios, en consideración a su integración social y a la recuperación ambiental de los sitios actualmente ocupados por dichas formas de hábitat.

Estado de situación:

En base al antecedente de la Ordenanza 44.873/91 y del Programa de Radicación de Villas de 1992, la Comisión Municipal de la Vivienda ha formulado el Programa de Radicación, Integración y Transformación de Villas y Núcleos Habitacionales Transitorios (PRIT) 2000-2006 que contiene a la actual propuesta.

Alcances y contenidos:

Se prevé operar a través de la realización de planes de vivienda colectiva en las tierras actualmente ocupadas por asentamientos y de nuevas urbanizaciones en los grandes predios vacantes de la zona del Parque Almirante Brown para atender a la población de las Villas 1-11-14, 3 (incluye al Bo. Calacita), 6, 15, 17, 19, 20, 21-24 y 26, asentamiento Piletones y Núcleos Habitacionales Transitorios Av.del Trabajo y Zabaleta.

En el caso de la Villa 31, la relocalización se prevé en predios aledaños al de su actual emplazamiento.

En todos los casos se incluye:

- Saneamiento de los suelos: erradicación de basurales, depósitos de automóviles y pozos negros; descontaminación; relleno de zonas anegables; dotación de infraestructura.
- Utilización de formas y tecnologías que respondan a la calidad social del espacio urbano y residencial y sean coherentes con los modelos propios de la ciudad.
- Desarrollo del espacio público y del equipamiento social, educativo y sanitario.
- Regularización catastral y dominial.
- Creación de empleo: tutela y tratamiento preferencial para la creación de pequeñas empresas orientadas a la producción de componentes para las obras y de prestación de servicios en general.

Marco institucional:

- Por el GCBA: Comisión Municipal de la Vivienda, Secretaría de Planeamiento Urbano, Secretaría de Promoción Social, Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Hacienda, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados
- Por el sector privado: las organizaciones de los pobladores y la Comisión Coordinadora Participativa (Ley 148), las entidades vecinales y no gubernamentales implicadas, los empresarios de la construcción.



Programa 4.5.: Ordenamiento de zonas industriales y mixtas

Objetivo:

Resolver las situaciones de degradación urbana y las molestias mutuas que se producen por efecto de una inadecuada colindancia de actividades industriales y otras actividades urbanas (residenciales, en especial), con consideración de los requerimientos de cada una de ella y la delimitación de nuevas formas de convivencia que permitan el adecuado desarrollo de todas las actividades urbanas.

Estado de situación:

Las recientes modificaciones del Código de Planeamiento Urbano han procurado atenuar situaciones del tipo de las señaladas a través del cambio de la normativa en ciertas zonas de la ciudad.

Alcances y contenidos:

La situación reseñada reconoce como origen al proceso de recesión industrial acaecido, el que ha derivado tanto en cese de actividades y degradación de edificios industriales, como en atraso tecnológico de las empresas que no han podido afrontar las crecientes demandas sociales de calidad ambiental.

La resolución del problema excede al campo urbanístico y requiere políticas de promoción que deben estar dirigidas no sólo a facilitar la modernización tecnológica de las empresas existentes, sino también a la radicación de nuevas actividades productivas.

Desde el campo urbanístico-ambiental debe concurrirse a posibilitar estas políticas a partir de:

- Facilitar la presencia de zonas de uso industrial exclusivo provistas de acceso directo desde la red de cargas, en la magnitud en que las mismas estén demandadas.
- Identificar las zonas en que es posible la convivencia de los usos productivos (que no requieran acceso directo desde la red de carga) y otras actividades, estableciendo los niveles de calidad ambiental a alcanzar paulatinamente.
- Promoviendo acordar destino de Parque Productivo a extensiones discretas (1 Ha., por ejemplo) para la localización de actividades productivas en barrios con tradición industrial.
- Promoviendo la rehabilitación de edificios industriales desactivados para la localización de microemprendimientos (hoteles e incubadoras de empresas).
- Previendo la instalación de Parques Tecnológicos destinados a la modernización de las actividades, a través de la interacción entre la investigación y la producción
- Impulsando la instalación de una Estación de Transferencia de Cargas que elimine la presencia de instalaciones conexas al transporte pesado y, simultáneamente, previendo la refuncionalización de los inmuebles actualmente destinados a cubrir dicha función.

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Industria, Comercio, Turismo y Trabajo, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el sector privado: las cámaras empresarias y los industriales, las entidades vecinales y no gubernamentales implicadas.



Programa 4.6.: Grandes Equipamientos Urbanos

Objetivo:

Dotar a Buenos Aires de los grandes equipamientos que requiere para el mejor cumplimiento de sus roles actuales y de los que debe cubrir en relación al posicionamiento que se procura que asuma dentro del Sistema Mundial de Ciudades.

Estado de situación:

Recientemente se ha aprobado por ley la realización de un Centro de Convenciones y un Estadio Mundial de Voley en la zona del Parque Almirante Brown. Las Secretaría de Salud tiene en estudio la reestructuración del sistema hospitalario, lo que implicaría la realización de dos grandes Centros Hospitalarios Integrales.

También está en estudio la instalación de un Centro Metropolitano de Diseño por parte de la Secretaría de Industria, Comercio, Turismo y Trabajo y de un Museo de nivel internacional por parte de la Secretaría de Cultura.

Finalmente, el mismo PUA propone la localización de un Centro Internacional de Exposiciones en el cual se celebre el bicentenario del país en el año 2010.

También puede señalarse como demanda insatisfecha para una ciudad de las dimensiones y la vida cultural de Buenos Aires, un Auditorio o Centro de la Música.

Alcances y contenidos:

La permanente demanda de realización de grandes equipamientos y la escasa disponibilidad de predios disponibles de superficie suficiente donde instalarlos, requiere sistematizar las tareas que deben realizarse para darles correcta respuesta. En tal sentido se propone realizar:

En general:

- Un relevamiento que identifique las demandas existentes, potenciales y presuntas.
- Un relevamiento que identifique las alternativas de localizaciones disponibles o posibles de ser adaptadas a dichas demandas.
- Un ordenamiento de prioridades de las demandas.

Para cada uno de los casos que se haya priorizado:

- Un estudio que permita definir la localización más apropiada en consideración tanto a los requerimientos intrínsecos del equipamiento como a los efectos que puede producir en el entorno. Dicho efectos pueden ser beneficiosos, en tanto operen como factor de revitalización y jerarquización del sector urbano correspondiente, o pueden ser negativos, por presentarse incompatibilidades con las actividades actuales.
- Estudios programáticos del equipamiento en cuestión que consideren sus propios requerimientos y los del entorno, para que sus efectos urbanos sean usufructuados en la medida y de la forma más eficiente, urbanística y ambientalmente.

Marco institucional:

- Por el GCBA: La Secretaría de Planeamiento Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, toda otra Secretaría que pueda ser origen de la demanda, la Corporación Buenos Aires Sur, el CoPUA y los C.G.P. o futuras Comunas involucrados.
- Por el Gobierno Nacional: el ONABE, en caso de corresponder a un predio de dominio nacional.
- Por el sector privado: las organizaciones vecinales y no gubernamentales de las zonas afectadas, el sector de la construcción.



Programa 4.7.: Reordenamiento de los Centros de Transbordo

Objetivo:

Mejorar la calidad ambiental y la conectividad urbana, mediante la conformación de espacios especialmente acondicionados que faciliten las operaciones de conexión entre los distintos modos de transporte público y entre éstos y los modos de transporte semipúblico y privado.

Estado de situación:

Se registran acciones concurrentes a la conformación de este Programa: las tratativas que se están desarrollando con relación a la Estación Retiro y los estudios que se están ejecutando respecto a la Estación Federico Lacroze.

Alcances y contenidos:

- Definir, en función de las demandas actuales y previstas, los tipos y niveles de funciones a cubrir por cada uno de los centros.
- Evaluar las posibilidades espaciales que ofrece cada uno de los centros y sus entornos inmediatos.
- Definir y evaluar alternativas de realización y de gestión que conjuguen a los diversos actores institucionales y empresariales implicados en su funcionamiento.
- Definir prioridades y etapas de ejecución.
- Realizar los subprogramas de acompañamiento de las obras que se vayan poniendo en marcha: ordenamiento del tránsito automotor, estacionamientos de disuasión, ordenamiento del espacio público, peatonalización, señalética, etc.

Con relación a los centros implicados, puede reseñarse como prioritarios a los siguientes casos:

- Centros de Transbordo que incluyen terminales Ferroviarias:
 - Estación Retiro
 - Estación Constitución
 - Estación Once de Septiembre (Miserere)
 - Estación Federico Lacroze
 - Estación Sáenz (en caso de acortamiento de los servicios del FFCC Belgrano N.)
- Principales Centros de Transbordo en el interior de la ciudad (incluyen, o está previsto que incluyan, servicios ferroviarios, subterráneos y automotores):
 - Plaza Italia (subte D) - Estación Pacífico (subte D y FFCC San Martín)
 - Est. Juramento (subte D) - Est. Belgrano C (FFCC Mitre)
 - Est. Primera Junta (subte A) - Est. Caballito (FFCC Sarmiento)
 - Estac. Flores (FFCC Sarmiento) - Nazca y Rivadavia (extensión subte A)
- Principales Centros de Transbordo en los bordes del distrito:
 - Puente Saavedra (ferroviario y automotor)
 - Liniers (ferroviario y automotor)
 - La Noria (automotor y premetro futuro)

Marco institucional:

- Por el GCBA: la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento Urbano, la Corporación del Sur y el CoPUA.
- Por el Gobierno Nacional: la Secretaría de Infraestructura y Vivienda a través de sus áreas de Transporte, Vialidad y Obras Públicas, ONABE, OCRABA y CNRT.
- Por el sector privado: los actuales concesionarios y prestadores de los servicios de transporte.



RESULTADOS ESPERADOS

El desarrollo de los Programas de Actuación reseñados en los puntos anteriores mediante la diversidad de instrumentos existentes y de los previstos en el Capítulo 5, constituye la forma de implementación del Plan Urbano Ambiental.

Su adopción implica la articulación del accionar de todas las reparticiones del GCBA con competencias en cuestiones que concurren a sus cuestiones urbanísticas y ambientales, ya en forma directa o indirecta.

También implica la articulación del GCBA con las otras instancias institucionales que tienen competencias en la ciudad y en su espacio metropolitano, con todas las instituciones de la sociedad civil y con la ciudadanía en especial.

Su puesta en marcha implica dar cumplimiento al mandato constitucional del Artículo 29, en el sentido de contar con una "ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas".

En un sentido aún más amplio, el Plan constituye el camino para cumplir el mandato que instituye el Artículo 27 de la Constitución: "La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano...".

Con carácter de breve síntesis de los objetivos de los Programas de Actuación y, por ende, de las propuestas del Plan, los cuadros siguientes con que cierra este capítulo, expresan, a nivel de consignas, los principales resultados que pueden esperarse de todo lo propuesto:

- **Una ciudad con más verde**
- **Una ciudad con más transporte público**
- **Una ciudad con más calidad ambiental**
- **Una ciudad con más eficiencia funcional**
- **Una ciudad con más empleo**
- **Una ciudad con más integración social**

SÍNTESIS DE RESULTADOS DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN.
EL PLAN URBANO AMBIENTAL PROPONE:

PROGRAMA / SUBPROGRAMA	PRINCIPALES CONTENIDOS	PRINCIPALES RESULTADOS
Corredor Verde del Oeste	Nuevos espacios parquizados sobre la traza del FFCC Sarmiento	+ VERDE
Corredor Verde del Sur	Forestación del eje Av. Roca / Bergalli / A. Alcorta y nuevos espacios verdes en su entorno	
Revalorización de Grandes Areas Verdes	Mejoramiento del Parque Sarmiento Mejoramiento del Parque Indoamericano Mejoramiento de la Reserva Ecológica Conformación del Parque Central	
Buenos Aires y el Río	Nuevos espacios abiertos en la costa del Río de la Plata y del Riachuelo	
Desarrollos estratégicos de playas ferroviarias	Nuevos espacios verdes en Colegiales, Villa Pueyrredon y Casa Amarilla	
Extensión de Medios Guiados	Duplicación de la red de subterráneos Mejoramiento de los servicios ferroviarios Mayor eficiencia de los servicios de transporte público	+ TRANSPORTE PUBLICO
Jerarquización de la Red Vial y Ordenamiento del Transporte y del Tránsito	Nuevos servicios transversales de capacidad intermedia entre Pompeya y Palermo y entre Flores y Belgrano	
Reordenamiento de los Centros de Transbordo	Facilidades para la combinación de modos públicos de transporte	

continuación cuadro

EL PLAN URBANO AMBIENTAL PROPONE:

PROGRAMA / SUBPROGRAMA	PRINCIPALES CONTENIDOS	PRINCIPALES RESULTADOS
Saneamiento Integral	Control de las inundaciones en cuencas (Belgrano, Nuñez, Palermo) Control de las inundaciones en bordes fluviales (La Boca, Barracas)	+ CALIDAD AMBIENTAL
Revalorización del Espacio Público	Peatonalización y ampliación de veredas en Area Central y centros barriales Parquización de calles en los barrios Eliminación de la contaminación visual Mejoras del mobiliario urbano	
Revalorización del Casco Histórico	Preservación de la identidad cultural	
Integración Metropolitana	Mayor conectividad Ciudad - GBA	+ EFICIENCIA FUNCIONAL
Ordenamiento del Nodo Retiro-Puerto	Resolución de los conflictos actuales	
Ordenamiento de la traza de la ex AU3 Ordenamiento del Area Chacarita / Agronomía / Paternal Desarrollo del Area Mataderos	Mejor calidad ambiental y conectividad urbana	
Ordenamiento del Sistema de Transporte de Cargas	Eliminación del transporte pesado de las arterias urbanas Eliminación de los estacionamientos y servicios ubicados en el sur de la ciudad Instalación de una Estación de Transferencia de Cargas	

continuación cuadro

EL PLAN URBANO AMBIENTAL PROPONE:

PROGRAMA / SUBPROGRAMA	PRINCIPALES CONTENIDOS	PRINCIPALES RESULTADOS
Ordenamiento del Area Central	Promoción para la localización de actividades jerarquizadas en Micro y Macrocentro	+ EMPLEO
Ordenamiento de Zonas Industriales y Mixtas	Promoción para el desarrollo de actividades productivas en barrios con vocación industrial	
Promoción de la Actividad Turística	Desarrollo de las actividades en el Area Central y en zonas y circuitos de atracción turística	
Grandes Equipamientos Urbanos	Desarrollo de nuevas actividades especialmente en la Zona Sur	
Integración de Asentamientos Precarios	Planes de vivienda colectiva y nuevas urbanizaciones en predios vacantes del Parque Almirante Brown y de Retiro	+ INTEGRACIÓN SOCIAL
Consolidación de Centros Barriales	Revitalización y promoción de singularidades barriales	
Protección Patrimonial	Promoción de las identidades en los barrios implicados	

ANEXO |

DOCUMENTOS GENERALES DE DIAGNÓSTICO ELABORADOS POR EL PLAN URBANO AMBIENTAL

Plan Urbano y Ambiental, Buenos Aires, una ciudad mejor para vivir, **Prediagnóstico Territorial y Propuesta de Estrategias**. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente, *Diciembre de 1997*.

Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, **Elementos de Diagnóstico. Documento de trabajo**, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente, *Octubre de 1998*.

Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, **Diagnóstico y Objetivos**, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente, *Diciembre de 1999*.

Plan Urbano y Ambiental, **Diagnóstico Socio territorial de la Ciudad de Buenos Aires y su contexto metropolitano**, Tomo 1, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Diciembre de 1999*.
Equipo de trabajo: Arq. Horacio Torres (Dir.)

Plan Urbano y Ambiental, Informe de **Diagnóstico Area Ambiental**, Tomo 2, Gobierno de la Ciudad, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Diciembre de 1999*.

Plan Urbano Ambiental, **Programa de cambio de usos de Playas ferroviarias de carga. Caracterización urbanística**, Tomo 3, Gobierno de la Ciudad, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Diciembre de 1999*.

Equipo de trabajo: Lic. Gustavo Mosto, Arq. María Cristina Pesich (Equipo técnico del programa); Arq. Regina Mintz, Arq. Federico Mongenot (Equipo técnico de la Secretaría de Planeamiento Urbano), Ing. Roberto Carretero, Ing. María Elena Jorge (Coordinación ENABIEF), Arq. Gabriela Cragolino, Sra. Graciela Miskulin; Sra. Irene Nardelli, Arq. Javier Pisano (Apoyo Técnico).

Plan Urbano Ambiental, **Estudio de transporte y circulación urbana; Informe de Diagnóstico Area Ambiental**, Tomo 4, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Diciembre de 1999*.

Equipo de trabajo: Ing. Daniel Batalla, Arq. Sara Ciocca (coord.), Arq. Luis Ainstein, Arq. Rafael Serrano, Lic. Faustino González, Lic. José Villadeamigo, Ing. Juan P. Martínez, Ing. Gastón Cossettini, Lic. Alberto Müller, Ing. Adriana Alperovich, Arq. Adriana Riera, Ing. Roberto Nasta, Lic. Daniel Lévy, Ing. Germán Bussi, Lic. Javier Cardozo, Lic. Pablo García, Lic. Laura Ramos.

Plan Urbano Ambiental, **Indicadores de competitividad de la Ciudad de Buenos Aires**, Tomo 5, Gobierno de la Ciudad, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Diciembre de 1999*.

Plan Urbano Ambiental, **La Ciudad de Buenos Aires en el Sistema Metropolitano Diagnóstico y prospectiva**, Tomo N°6, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Diciembre de 1999*.

Equipo de trabajo: Arq. María Elsa Jorcino Tula de Aguilar (Dir.), Arq. Carlos Lebrero, Arq. Ana Pusiol (coord.), Ing. Arturo Abriani, Ing. Arturo Krantzer, Arq. Florencia Aguilar, Lic. Horacio La Fuente, Ing. Horacio Lescano, Arq. Néstor Magariños, Dr. Jorge Morello, Dr. Raúl Navas, Arq. Guillermo Tella, Arq. Sebastián Pusiol, Arq. Elizabeth Correa, Sr. Gastón Rebagliatti.

Plan Urbano y Ambiental, **Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación**. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano y Consejo del Plan Urbano Ambiental, *Mayo de 2000*.

FUNCIONARIOS QUE INTERVINIERON EN EL PLAN URBANO AMBIENTAL

Dr. **De La Rúa**, Fernando; Dr. **Olivera**, Enrique; Dr. **Ibarra**, Aníbal; Lic. **Albamonte**, Marta; Dr. **Alonso**, Héctor; Ing. **Blot**, Horacio; Arq. **Borthagaray**, Andrés; Sr. **Carballo**, José; Ing. **Ciribeni**, Gabriel; Ing. **Clausse**, Hugo; Arq. **Converti**, Roberto; Lic. **Delgado**, Ricardo; Arq. **Fajre**, Silvia; Arq. **Fazio**, Enrique; Arq. **García Espil**, Enrique; Ing. **Mahler**, Israel; Arq. **Marcos**, Martín; Ing. **Meldini**, Daniel; Ing. **Nazar Anchorena**, Alejandro; Lic. **Pesce**, Miguel; Arq. **Prati**, Francisco; Arq. **Resse**, Eduardo; Arq. **Ricciuti**, Eduardo; Dr. **Rofman**, Alejandro; Arq. **Rosano**, Emma; Ing. **Rothamel**, Aníbal; Dr. **Siciliano**, Daniel; Ing. **Sierra**, Rafael; Dr. **Trivisonno**, Ernesto; Dr. **Walsh**, Juan.

LISTADO PRELIMINAR

TÉCNICOS QUE INTERVINIERON EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Arq. **Abba**, Artemio; Srta. **Acciardi**, Silvia; Ing. **Abriani**, Arturo; Arq. **Aguilar**, Florencia; Arq. **Aguilar**, Marta; Arq. **Ainstein**, Luis; Lic. **Ackerman**, Gabriela; Arq. **Aizpurú**, Héctor; Arq. DPU. **Alexandre**, Eduardo; Arq. **Alcaraz**, Dante; Arq. **Allende**, Heriberto; Ing. **Alperovich**, Adriana; Lic. **Altamirano**, Juan Ramón; DG. **Ambrosone**, Alejandro; Arq. **Amtutz**, Cecilia; Lic. **Amuchástegui**, Patricia; Arq. **Angelomé**, Juan Carlos; Dr. **Angotti**, Tom; Sr. **Auernheimer**, Juan Carlos; Ing. **Badell**, Carlos; Arq. **Barassi**, José Ignacio; Ing. **Basadonna**, Juan; Ing. **Batalla**, Daniel; Arq. **Beckinschtein**, Eduardo; Arq. **Binstok**, Judith; Dra. **Bizza**, Liliana; Arq. **Bonfiglio**, Carlos; Dr. **Borja**, Jordi; Arq. **Borthagaray**, Juan Manuel; Arq. **Bricchetto**, Nora; Arq. **Brunstein**, Fernando; Lic. **Burijson**, Viviana; Ing. **Bussi**, Germán; Arq. **Caballero**, Victorio; Arq. **Cabillón**, Luis; Arq. **Cabrera**, Cecilia; Srta. **Cáceres**, Susana; Lic. **Cacopardo**, Cristina; Arq. **Cajide**, Eduardo; Lic. **Calabrese**, Lina; Arq. **Calluso**, María del Carmen; Sr. **Cammilli**, Bruno; Prof. **Canzanelli**, Giancarlo; Lic. **Cardozo**, Javier; Arq. **Caride**, Horacio; Lic. **Carlino**, Sandra; Arq. **Cassinelli**, Angel; Ing. Agr. **Castiglioni**, Mario; Arq. DPU. **Charriere**, Margarita; Arq. **Ciocca**, Sara; Arq. **Clichevsky**, Nora; Arq. **Correa**, Elizabeth; Prof. **Corti**, Eugenio; Lic. **Corvalán**, Osvaldo; Ing. **Cossetini**, Gastón; Arq. **Cragnoilino**, Gabriela; Arq. **Della Paolera**, Claude; Arq. **Delucchi**, Martín; Dra. **De Petri**, Diana; Arq. **Diano**, Arnaldo; Ing. Agr. **Díaz**, Héctor; D.G. **Domínguez**, Matías; Ing. **Dubrovsky**, Hilda; Arq. **Elguezabal**, Liliana; Sra. **Enjamio**, Patricia; Arq. **Escudero**, Beatriz; Arq. **Faierman**, Eduardo; Arq. **Falivene**, Graciela; Sr. **Fauverte**, Eduardo; Arq. **Fernandez Marty**, Cristina; Arq. **Fernández Meijide**, Enrique; Arq. **Fevre**, Roberto; Ing. **Fimognare**, Fernando; Ing. **Furlong**, Liliana; Lic. **García**, Pablo; Arq. **Garrido**, Silvia; Ing. **Gavinovich**, Daniel; Arq. **Gazzoli**, Rubén; Ing. **Giardin**, Osvaldo; Arq. **Gilmet**, Hugo; Dr. **Gomez**, Javier; Arq. **González Ruiz**, Guillermo; Lic. **González**, Faustino; Arq. **González**, María Alejandra; Dr. **Gravano**, Ariel; Ing. **Groisman**, Fernando; Arq. **Gutman**, Margarita; Arq. **Igarzábal de Nistal**, María; Arq. **Inda**, Nelson; Arq. **Iribarne**, Jorge; Arq. Urb. **Jorcino Tula de Aguilar**, María Elsa; Srta. **Kalinski**, Laura; Arq. **Kaul**, María Antonia; Arq. **Kohan**, Bruna; Dr. **Kohen**, Michael; Ing. **Krantzer**, Guillermo; Arq. DPU. **Kullock**, David; Lic. **La Fuente**, Horacio; Sr. **Laborda**, Maximiliano; Lic. **Lara**, Albina; Arq. **Lebrero**, Carlos; Lic. **Leiro**, Cristina; Arq. **Lembo**, Jorge; Ing. **Lescano**, Jorge; Arq. **Leveratto**, María José; Lic. **Lévy**, Daniel; Arq. **Linder**, Mario; Arq. **Llauró**, Juan Manuel; Arq. DPU. **Ludueña**, Manuel; Arq. DPU. **Macera**, Rodolfo; Arq. **Magariños**, Néstor; Arq. **Málaga**, Daniel; Lic. **Marchetti**, Beatriz; Ing. **Martínez**, Juan; Arq. **Martínez de Iza**, Marcelo; Ing. **Martorelli**, Carlos; Magister en Políticas Públicas. **Melisko**, Graciela; Arq. **Méndez Mosquera**, Carlos; Arq. **Menini**, Martín; Dr. **Mércuri**, Walter; Arq. **Mesquida**, Susana; Sr. **Meyer**, Guillermo; Arq. **Mintz**, Regina; Dr. **Montes**, Emilio; Arq. **Morano**, Cesira; Dr. **Morello**, Jorge; Arq. **Morróni**, Walter; Lic. **Mosto**, Gustavo; Arq. Urb. **Mougenot**, Federico; Lic. **Müller**, Alberto; Arq. **Narváez**, Eduardo; Ing. **Nasta**, Roberto; Dr. **Navas**, Raúl; Ing. Agr. **Navone**, Stella; Dra. **Nofal**, Beatriz; Arq. **Novick**, Alicia; Arq. **Novoa**, Graciela; Lic. **Onitcanschi**, Guillermo; Arq. **Orduna**, Martín; Magister en Tecnología **Pedace**, Roque; Arq. **Perahia**, Raquel; Sra. **Pérez**, Marcela; Sr. **Pérez**, Rómulo; Arq. **Pesich**, Cristina; Arq. **Petermüller**, Dominique; Lic. **Pi de la Serra**, Juan José; Arq. **Picciarini**, María; Arq. **Pisano**, Javier; Dra. **Pogorelsky**, Mabel; Lic. **Pohl Schnake**, Verónica; Lic. **Polo**, Carmen; Arq. **Pusiol**, Ana; Arq. **Pusiol**, Sebastián; Arq. DPU. **Ramacciotti**, Osvaldo; Lic. **Ramos**, Laura; Sr. **Rebagliatti**, Gastón; Arq. **Riera**, Adriana; Lic. **Robirosa**, Mario; Dr. **Sabsay**, Daniel; Lic. **Sánchez**, Federico; Ing. **Santanatoglia**, Oscar; Arq. **Santocono**, Ricardo; Dr. **Segenovich**, Héctor; Arq. **Serrano**, Rafael; Arq. **Scoppa**, Martín; Dr. **Siffman**, Ron; Ing. **Soler**, Gabriel; Lic. **Stern**, Ricardo; Arq. **Suárez**, Odilia; Lic. **Susini**, Liliana; Ing. Agr. **Taquini**, Luis; Arq. **Tella**, Guillermo; Arq. **Tkach**, Nora; Arq. **Torres**, Horacio; Lic. **Vega Gramunt**, Lucrecia; Arq. **Velazco**, Eduardo; Arq. **Verdaguer**, Fernando; Ing. **Vicente**, Olga; Lic. **Villadeamigo**, José; Srta. **Zamorano**, Julieta. LISTADO PRELIMINAR.

PREDIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y PROPUESTAS DE ESTRATEGIAS

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente, 1997

ELEMENTOS DE DIAGNÓSTICO. DOCUMENTO DE TRABAJO

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente, 1998

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN URBANO AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 1999

1 DIAGNÓSTICO SOCIOTERRITORIAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES BUENOS AIRES Y SU CONTEXTO METROPOLITANO

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental

FADU UBA - Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 1999

2 INFORME DE DIAGNÓSTICO ÁREA AMBIENTAL

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 1999

3 PROGRAMA DE CAMBIO DE USOS DE PLAYAS FERROVIARIAS DE CARGA CARACTERIZACIÓN URBANÍSTICA

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 1999

4 ESTUDIO DE TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN URBANA

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental

FADU UBA - Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 1999

5 INDICADORES DE COMPETITIVIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 1999

6 LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN EL SISTEMA METROPOLITANO DIAGNÓSTICO Y PROSPECTIVA

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental

FADU UBA - Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 1999

MODELO TERRITORIAL Y POLÍTICAS GENERALES DE ACTUACIÓN

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, Mayo de 2000.

DOCUMENTO FINAL

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000

Anexo 1 MEMORIA DE ACTIVIDADES Y DOCUMENTOS ELABORADOS

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000

Anexo 2 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000

Anexo 3 PROGRAMA DE ACTUACIÓN DESARROLLADO

Corredor Verde del Oeste Soterramiento del FFCC Sarmiento

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000

Anexo 4 EL PROCESO PARTICIPATIVO DEL PLAN

GCBA / Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000



Plan Urbano Ambiental



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE
BUENOS AIRES