

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

28 de noviembre de 2017

Análisis del programa denominado “Plan Integral Retiro-Puerto”, a desarrollarse en el polígono delimitado por Av. Pte. Ramón Castillo, Calle 10, calle Perette, límites Norte y Oeste de la Terminal de Ómnibus Retiro, Av. Dr. Ramos Mejía, Ferrocarril Gral. San Martín, calle Padre Carlos Mugica, Calle 9, Calle 7 y Calle 12, con una superficie total de 40 hectáreas

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	4
Lic. Daniela Cocco Beltrame	4
Arq. Roberto Fevre	6
Participantes	12
1.- Sra. María Teresa Gutiérrez de Arauz	12
2.- Sra. Andreína De Luca de Caraballo	14
3.- Sr. Jonatan Baldiviezo	16
4.- Sr. Carlos Américo Cuenca Magan	18
6.- Sr. Javier Fernández Castro	20
7.- Sr. Matías Tozzini	21
10.- Sr. Antonio Zuidwijk	22
Finalización	22

AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Centro Cultural General San Martín, Sala D”, sito en la calle Sarmiento Nro. 1551, a veintiocho días de noviembre de 2017, a la hora 12 y 2:

Iniciación

Sr. Presidente (Harilaos).- Buenas tardes a todos.

Quiero darles la bienvenida a esta audiencia pública convocada por la Resolución número 424 de la Agencia de Protección Ambiental en el marco de las actuaciones 2017-9113326-APRA.

El objeto de esta audiencia pública es el análisis del proyecto denominado “Plan Integral Retiro-Puerto”, y será presidida por quien les habla. Mi nombre es Juan Harilaos, soy Director General de Evaluación Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental y tengo la facultad delegada por el presidente por Resolución 463/2017.

Todas observaciones, sugerencias y preguntas que se hicieran en esta audiencia pública serán analizadas y respondidas en el marco del expediente. Además, estarán subidas en el sitio *web* de la Agencia de Protección Ambiental.

Dicho esto, damos comienzo a esta audiencia pública.

Expertos

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Buenos días a todos y a todas.

En principio, daremos comienzo a la presente audiencia pública con la exposición de las personas presentadas por el Poder Ejecutivo, quienes harán la presentación del proyecto.

[Lic. Daniela Cocco Beltrame](#)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- En primer lugar, corresponde que haga uso de la palabra la licenciada Daniela Cocco Beltrame.

Sra. Cocco Beltrame.- Buenos días a todos y todas.

Un gusto estar aquí presente.

A continuación, voy a comentarles de manera muy breve la descripción del proyecto para después dar paso a la evaluación de impacto ambiental.

En primer lugar, quiero comentarles que mi nombre es Daniela Cocco Beltrame. Soy Directora General de Innovación Social y Planeamiento Participativo en la Secretaría de Integración Social y Urbana dependiente del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

En esta oportunidad, vengo a contarles acerca del Plan de Integración Social y Urbana del Barrio 31, Carlos Mugica, Villa 31 y 31 Bis.

- Se proyecta un *Power Point*.

Sra. Cocco Beltrame.- Los objetivos fundamentales del proyecto consisten en integrar física y socialmente el Barrio 31 con su entorno y la ciudad en general, mejorar la calidad de vida de los habitantes, mediante el acceso a la infraestructura básica y a los servicios sociales, y estimular el desarrollo económico de la zona.

Todos los subproyectos que verán para contribuir a estos objetivos fundamentales se agrupan en cuatro ejes de intervención.

El primer eje de intervención es el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad en el barrio. El segundo es integración social y capital humano. El tercero es el desarrollo económico sostenible, y el cuarto, la integración urbana, movilidad y espacio público.

En este plano vemos el polígono de intervención marcado en blanco. Así mismo, podemos observar unos carteles en color naranja que son los terrenos de construcción de vivienda nueva, tanto en YPF como en el terreno conocido como contenedores. En un color colorado podemos ver el espacio donde estaría el Ministerio de Educación; en rosa, los equipamientos colectivos que vamos construyendo, y en verde, los procesos de mejoramiento del espacio públicos, que se hayan marcados. Y luego, en una especie de color verde y marrón, observamos los proyectos de paseo comercial y feria.

En esta pantalla podemos ver para el eje 1, que es el mejoramiento de condiciones de habitabilidad, que tenemos marcada la construcción de vivienda nueva, tanto en el terreno de YPF como en el terreno conocido como contenedores, y en color celeste –entre celeste y gris– observamos el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad por mejoramiento de vivienda existente. Es decir, mejorar las viviendas existentes en el barrio para transformarlas en viviendas dignas y garantizar el derecho a la solución habitacional definitiva dentro del polígono.

En el eje 2, Integración Social y Capital Humano, en color rojo vemos marcados algunos de los centros o las casas y también está el Ministerio de Educación. Allí estaría todo el equipamiento colectivo para contribuir a la integración social y el capital humano. Aquí tenemos, un poco más grande, el Ministerio de Educación y también está marcado el galpón del gobierno, conocido en el barrio como el Galpón de ANSES, que hoy en día tiene mucho más que ANSES. Luego tenemos marcado los equipamientos colectivos –algunos ya están en funcionamiento, otros están en obra–: el CEDEL, la transformación de lo que era la Casa del Pueblo, la Casa de la Cultura y el centro barrial o Casa de Día.

Para el eje 3, Desarrollo Económico Sostenible, vemos marcado el mejoramiento del corredor comercial del barrio, conocido como el paseo comercial o, algunos le dicen, la “calle Hollywood”, por la calle del playón; el mejoramiento del espacio de la feria y ahí no está marcado, pero también el CEDEL, que también es parte de este eje de fomento al desarrollo económico sostenible local.

En el eje 4 tenemos integración urbana, movilidad y espacio público. Aquí pueden ver, marcado a grandes rasgos, lo que se está pensando como los ejes de movilidad en el barrio, las calles que hoy existen en el barrio y todo lo que estamos empezando a conversar acerca del mejoramiento de ese esquema y de ese entramado de movilidad. A la par,

también verán marcados, en algunos casos, en color verde y, en otros casos, en un gris un poco más claro, los espacios públicos que estamos mejorando en el barrio.

Actualmente, tenemos una cantidad de proyectos en ejecución, que si no me equivoco son más de dieciséis y tenemos otros diez que están recién comenzados o que están por comenzar.

Por último, esto es una audiencia pública y en el marco de los procesos participativos, queremos comentarles que cada una de estas intervenciones y en todos los proyectos de la secretaría se pone en juego la participación de los vecinos del barrio. Nosotros, como secretaría, trabajamos desde diciembre de 2015 a enero de 2016 en el barrio y con el barrio. El barrio tiene una historia y una tradición de procesos participativos que queremos potenciar. Cada uno de estos proyectos se realizan con la participación de los vecinos en instancias informativas, de consulta, de decisión y, en algunos casos, de cogestión de actividades, como puede ser el caso de los procesos posteriores a las obras en el espacio público donde se gestionan de manera conjunta actividades para esos espacios.

No les robo más tiempo y, sin más, vamos a la evaluación de impacto.

Arq. Roberto Fevre

Sr. Fevre.- Buenas tardes.

Yo les voy comentar brevemente cuáles fueron las conclusiones más importantes del Estudio de Impacto Ambiental que se desarrolló para este plan de intervención, que cuenta con una cantidad de acciones sobre el territorio, como recién nos contó Daniela.

- Se proyecta un *Power Point*.

Sr. Fevre.- En esta parte de la exposición, les voy a contar acerca del contenido de un estudio de impacto que se hace en virtud de cumplir con la Ley 123 y su decreto reglamentario.

En ese sentido, debo destacar que se desarrollan una cantidad de estudios y de análisis, cumpliendo con una lógica y una metodología, que sintéticamente la podremos expresar en una situación actual y tendencial en el área de implantación; es decir, entender cómo el ambiente está hoy en día en ese lugar y cómo se desarrollaría si no instrumentáramos ninguna acción. Luego, tenemos una memoria descriptiva del proyecto que se plantea, entendiéndole cuál es la situación del ambiente y cuáles son las características del plan que se instrumentará para evaluar los impactos ambientales que se producirán. En este caso se trata de un plan que tiene múltiples proyectos y múltiples intervenciones. En virtud de estos impactos se establece un plan de mitigación; es decir, acciones que mejorarán la performance ambiental del plan, ya sea porque evita los efectos negativos y mejora los positivos. Y un plan de gestión ambiental, que es aquel plan que nos garantizará en el desarrollo del tiempo que se cumplan con las distintas medidas y las distintas acciones que se prevén para mejorar esta cuestión ambiental.

Para esa caracterización del ambiente en donde se implantará el plan se toman dos aspectos. El primero tiene que ver con el medio construido; es decir, la caracterización de ese ambiente en sus aspectos constructivos. Para eso se analizará la localización del

proyecto, el área de intervención, que recién nos comentaba Daniela, y las áreas de influencia que el proyecto tendrá sobre la ciudad: la trama y el tejido urbano, el uso y ocupación del suelo que se da actualmente en el área, el equipamiento urbano que puede estar potencialmente afectado por el emprendimiento, y la zonificación según el código de ordenamiento actual que, si bien está en proceso de análisis y revisión, es la normativa que rige el planeamiento de la ciudad en este momento.

En este mapa, podemos ver en color rosado el área de intervención del plan y luego un área de análisis, que es el área de influencia directa del proyecto, que se analiza con mayor profundidad y en la cual se analizan cuáles son los impactos que se producirán.

Consecuentemente con lo que nos contaba Daniela recién, debemos entender que este es un plan integral que desarrolla una estrategia multisectorial. Esto implica múltiples intervenciones dentro del mismo plan. Se encuentra localizado en la zona Noreste de la ciudad, formando parte del Barrio Retiro y de la Comuna 1. Se trata de un sector urbano completamente antropizado, es decir que no mantiene características de la naturaleza originaria. Abarca una superficie de unas 42 hectáreas y los beneficiarios directos del plan serán todos los habitantes del Barrio 31, aproximadamente, 40 mil personas.

En el análisis de la trama, tejido y usos del suelo se caracteriza por la urbanización informal propia del barrio, la presencia de infraestructura portuaria al Este de la localización y de infraestructura ferroviaria al Oeste.

En este mapa fueron analizados todos los usos en los sectores aledaños, que serán influenciados positivamente por el plan.

Este es el mapa de zonificación del Código de Planeamiento Urbano. Allí vemos el área de renovación urbana, propio del sector de la autopista, algunas áreas de protección como el entorno de la Plaza San Martín y alguna otra, las urbanizaciones especiales determinadas como el antepuerto, la traza de la nueva autopista Illia, la U31, que es el barrio propiamente dicho y las áreas ferroviarias caracterizadas aquí como urbanización futura.

Hasta aquí vimos lo que es el medio construido.

En la caracterización del medio natural se analizan algunas cuestiones propias de la naturaleza como el clima, la geomorfología, el suelo, el agua, el aire y la biota, que se encuentran presente en el lugar.

El medio natural, por tratarse de un área urbana absolutamente consolidada, debe considerarse particularmente en este contexto: son componentes del medio que no tienen las condiciones originarias del medio natural. En ese sentido, existen muy pocas edificaciones al Noreste, y al no tener un frente edificado en relación con el río esto facilita los vientos provenientes de ese sector, mejorando las condiciones de ventilación del barrio. Esta condición, justamente, acelera la dispersión de las emisiones provenientes de la Autopista Illia.

Desde el punto de vista geológico, la unidad del área analizada es un relleno heterogéneo. Es decir, que se trata todo de suelos agregados y heterogéneos.

Por otro lado, una de las cuestiones de la calidad del aire que ha sido considerada es el efecto del ruido que produce la autopista actual en relación con el área residencial muy próxima a esta autopista.

No voy a hacer hincapié en este tema, porque ya lo comentó Daniela con anterioridad. Pero, básicamente, en cada uno de los distintos ejes vamos a encontrar una

cantidad de intervenciones y de acciones, que son las que constituyen el plan y son las que fueron evaluadas para establecer cuáles son los impactos en el territorio.

Para realizar esta evaluación se desarrolla una cantidad de estudios y luego la síntesis se vuelca a una matriz de impactos que consta en el expediente. Como ven este es un ejemplo de matriz vacía que, básicamente, lo que hace es cruzar las etapas del proyecto; es decir, todas las acciones que tienen que ver con el desarrollo del proyecto. En este caso, el plan integral en las distintas etapas.

La etapa preconstructiva es todo lo que sucede, lo que se planifica y se desarrolla antes de la construcción. La etapa constructiva es cuando los distintos proyectos se ejecutan específicamente. Y la etapa operativa es cuando los proyectos ya están finalizados y están en funcionamiento. A modo de ejemplo podemos decir que cuando se termina de construir una escuela y esta empieza a funcionar, a eso se llama etapa operativa.

Cada una de las acciones se van a cruzar con los distintos componentes del medio; es decir, todas las cosas que existen actualmente como recurso en el medio natural y en el medio antrópico, o sea en el medio construido.

Ahora las vamos a analizar un poco más en detalle. Es interesante que se entienda cuál es la lógica de estas matrices.

En esos cruces lo que se determinará es qué tipo de impacto se produce; es decir, si el impacto será positivo, si mejorará la situación ambiental, o si será negativo y la empeorará. Para eso se usan unos símbolos, los rojos son los negativos y los verdes son los positivos. Cuando la elipse roja está vacía se trata de un impacto negativo leve y cuando está llena es alto. Lo mismo sucede con el triángulo verde vacío y completo. También puede haber impactos neutros. En este caso, el este estudio, no hay, así que no los voy a complicar demasiado con esta explicación.

Por otra parte, también hay algunas referencias que se hacen en donde se puede presuponer algún tipo de impacto, pero por alguna razón, ya sea por una medida de mitigación o por alguna consideración especial, se ha descartado ese impacto porque en el estudio o en análisis surge que no es un impacto relevante.

Asimismo, se analiza la duración del impacto. Hay impactos que son transitorios. Por ejemplo, tal como vamos a ver, todos los impactos que están relacionados sobre todo con la etapa de obra, como ser la afectación sobre una calle, un problema puntual de ruidos o de polvo en el aire, es un típico problema transitorio que termina cuando termina la obra, o impactos permanentes como son los beneficios de los proyectos como cuando construimos una vivienda nueva, esa vivienda es un beneficio permanente para el lugar.

También puede haber impactos localizados o distribuidos, es decir, impactos que se producen puntualmente en un lugar o impactos que se distribuyen en el conjunto de un territorio. Por ejemplo, un impacto típico distribuido es el impacto sobre el empleo, porque esto beneficia no solo a quienes viven en ese lugar, sino a quien vive en otros lugares cercanos.

Conceptualmente, si tuviéramos que hacer un resumen general de este tipo de planes, vamos a encontrar que los impactos positivos se concentran, básicamente, en la etapa operativa, porque es en donde el plan cumple con sus objetivos y donde el ambiente se ve particularmente mejorado y favorecido por el cumplimiento de los objetivos del plan.

La etapa constructiva es en la que se concentran los impactos negativos. En el caso de este proyecto son impactos leves –después vamos a ver por qué– y transitorios, porque efectivamente quedan asociados a la etapa de la obra, y luego desaparecen.

También vamos a encontrar impactos positivos en la etapa preconstructiva –tal como les comenté Daniela– por todos los planes y programas de actuación que existen en relación con la comunidad y con la preparación adecuada del proyecto que minimiza cualquier efecto negativo y mejora la cuestión de la comunicación con el barrio y con el contexto social.

Esa matriz, que antes les mostraba el modelo, es una matriz muy grande. Aquí la traje como desarmada y en pedazos para que se pueda entender de qué se habla en este contexto.

Este primer *slide* vincula las acciones propias de la etapa preconstructiva. Les quiero aclarar que en planes de este tipo las etapas no tienen una lógica temporal. En algunos momentos determinados, hay algunos proyectos que pueden estar en etapa preconstructiva mientras que otros proyectos del mismo plan ya están en fase constructiva y otros pueden estar funcionando, en fase operativa.

Esta matriz identificará cada una de esas fases independientemente de que se puedan estar llevando a cabo en distintos proyectos.

Entonces, aquí las acciones propias de la etapa preconstructiva tendrán impacto positivo sobre la opinión pública en general y sobre los habitantes del barrio en tanto que trasladarán y darán participación efectiva, lo cual mejorará el funcionamiento general de todo el plan. Este accionar no es solo específico de la etapa preconstructiva, pero lo ubicamos allí porque es el momento en el que se inicia. En realidad, estos programas estarán desarrollándose en todo el progreso del plan, en todas sus etapas.

Si pasamos a la etapa constructiva verán que aparecen todos los impactos negativos evidenciados. Eso tiene que ver con cercos y vallados, demoliciones, obras de interferencias, conducciones a cielo abierto, conducciones enterradas, entre otras. Estas son acciones típicas de la obra que afectarán a los componentes del medio. En este caso, estamos analizando el medio natural: aire, suelo, agua y biota con emisiones gaseosa particuladas, ruidos, afectación del suelo en superficie, afectación del subsuelo, afectación del agua superficial, afectación del agua subterránea, afectación del arbolado público y parquización, vectores y plagas. Es decir, todos estos son los componentes que estarán afectados en la etapa de construcción.

Aquí en vectores y plagas hay una referencia R, esto está señalando que, si bien este es un componente sensible en toda obra, luego con las medidas que están previstas de programa de desratización y manejo de roedores y demás, lo que harán es que este impacto no se sufra, porque estos programas lo estarán neutralizando.

Hay un impacto positivo que tiene que ver con las acciones de parquización de la etapa de obra en el suelo que, evidentemente, mejorará su condición actual.

En el próximo *slide* veremos que en la etapa constructiva, ya sobre el medio construido, los impactos son negativos, leves, transitorios y localizados. Las letras T y L, que están allí, están señalando esto. Aquí estarán los impactos típicos de toda obra que afectarán a la red vial, a la red peatonal, a accesibilidad, al transporte público, a las redes de servicios, a la gestión de residuos y a los desagües pluviales. ¿Y por qué es leve? Porque no es que todos estos sistemas o componentes dejarán de funcionar o entrarán en colapso, sino que estarán afectados parcial y levemente, porque hay una serie de planes y programas, que

después vamos a ver, que dicen cómo debe procederse en estos casos para, justamente, evitar impactos que sean más importantes.

Seguimos con la etapa constructiva en el medio construido. Aquí vamos a encontrar unas líneas de impactos positivos que tienen que ver con la mejora en el empleo y en la actividad comercial y de servicios que implican un proyecto o un plan como este. Es decir, hay mucha gente trabajando en mucha actividad económica y comercial vinculada con la cuestión. No obstante, aparecen otros impactos negativos como la probabilidad de accidentes, que siempre aumenta en toda obra, que nuevamente es leve por los programas de actuación, y las afectaciones en el paisaje, que tienen que ver con la mejora también transitoria y localizada que toda obra provoca en un paisaje determinado.

Ahora me voy a referir a la etapa operativa y del medio natural. En la etapa operativa estarán todos los impactos positivos que el plan implica para este medio, tanto en emisiones como en ruidos, producto del ordenamiento general del sector, hay una mejora en el agua superficial y también en la subterránea. Aquí todo lo que sea canalizaciones, desagües cloacales y redes de todo tipo mejorarán muchísimo la calidad de agua, tanto superficial como subterránea. Y los programas de parquización, arbolado y demás acciones en el espacio público mejorarán sensiblemente la biota. La biota es todo lo que está vivo y los árboles, las plazas, etcétera.

Seguimos en la etapa operativa, es decir, cuando los proyectos ya están funcionando, y fíjense que aquí está analizado por cada uno de los ejes que les contó Daniela y que implica una cantidad de acciones determinadas que están analizadas en estas líneas. Asimismo, podemos ver que aparecen impactos positivos en la red vial, en la red peatonal y en la accesibilidad. Es decir, toda una cantidad de cuestiones que ya están previstas en los objetivos del plan que, justamente, tienen como finalidad mejorar el funcionamiento de estos temas.

Seguimos en la etapa operativa y aquí lo que se está analizando es el desarrollo económico, las condiciones de seguridad, vivienda, integración del tejido urbano, equipamiento urbano, actividades en el área y paisaje. Todos son impactos positivos. En algunos casos muy intensos, muy determinados, como es el caso del paisaje, porque la imagen general del conjunto mejorará sensiblemente cuando el proyecto esté concretado y esté en la faz operativa.

Por lo tanto, a modo de conclusión muy sintética, podemos decir que en la etapa preconstructiva los impactos serán positivos, básicamente, por el proceso participativo a través del involucramiento de los habitantes del Barrio 31, que en parte es el objetivo de esta etapa y de la implementación del programa de reasentamiento para los habitantes que deben ser relocalizados porque las condiciones actuales de las viviendas no son compatibles con los objetivos del plan. En la etapa constructiva, es decir, cuando se desarrollen las obras, aparecerán aquí los impactos negativos a los que ya hice referencia y que ya vimos que tienen que ver con emisiones, alteraciones de drenaje, con la red vial, etcétera. Y dentro de los impactos positivos podemos señalar en esta etapa la generación de empleo y las actividades comerciales vinculadas con la industria de la construcción. En la etapa operativa, es decir cuando ya están funcionando los proyectos, también vamos a encontrarnos como impactos positivos, uno de los más destacados es la consolidación del tejido urbano y la integración con la ciudad, la incorporación y mejora de equipamiento de diverso tipo, el tendido formar de redes de infraestructura básica, agua, cloacas, etcétera, la

gestión integral de los residuos y la mejora de la calidad del paisaje. En el medio natural lo que se destaca es la incorporación de arbolado, el incremento de superficie verde, la mejora en la calidad del aire, la adecuada canalización de drenajes y la eliminación de la potencial contaminación de napas y del Río de la Plata por desagües informales.

Una vez que se identifican los impactos, ya sean los negativos o los positivos, se establece un conjunto de medidas de mitigación. Me refiero a todas aquellas medidas que evitarán o disminuirán los efectos de los impactos negativos y que potenciarán los de impacto positivo. Aquí hay algunas de las más importantes que tienen que ver también con las distintas etapas: la constructiva y la operativa. En la etapa constructiva hay medidas de mitigación que están asociadas al funcionamiento de obradores, a cómo debe funcionar la red vial, señalización y comunicación, manejo controlado del suelo, manejo de residuos, cronogramas de las tareas para evitar situaciones de conflicto, acciones de conjunto con las empresas prestatarias y protección del arbolado público. Para la etapa operativa están previstas una serie de acciones que tienen que ver con el mantenimiento del espacio público, el mantenimiento de calzadas y vereda, el mantenimiento edilicio y de condiciones de higiene de los edificios a incorporar o mejorar. Toda una serie de acciones que tiene como objetivo mantener adecuadamente aquellos proyectos que fueron desarrollados e incorporados en el plan.

Finalmente, el Plan de Gestión Ambiental tiene como objetivo, por un lado, posibilitar y controlar el cumplimiento de la normativa vigente en materia ambiental, territorial, y de seguridad e higiene. Y, por otro, supervisar el monitoreo y control de la ejecución de las acciones, prevenciones y mitigación identificadas durante el desarrollo de las tareas. Por lo tanto, el objetivo de este plan tiene que ver con que hicimos un estudio, analizamos todos los efectos ambientales que traerá aparejado este plan, cómo vamos a hacer en el tiempo para garantizar que lo que estamos planteando se cumpla y si no fuera así, cómo podemos ir corrigiéndolo sobre la marcha.

En el Plan de Gestión Ambiental y Social de este Plan Integral está constituido por una serie de programas y subprogramas cuyos lineamientos aplican para cada una de las etapas del plan y deberán ser desarrollados e instrumentados en su etapa ejecutiva por los responsables de la ejecución y construcción de cada proyecto. Esto quiere decir que aquí se plantea una serie de lineamientos que luego cada uno de los responsables de llevar adelante las obras y los proyectos en su faz operativa deberán tomar como responsabilidad propia y desarrollarlos para lograr el objetivo final, que es una adecuada gestión ambiental de todo el conjunto.

En la etapa preconstructiva se prevé, como ya lo vimos anteriormente, un programa de reasentamiento y un programa de información. Estos son dos programas que ya están en pleno desarrollo en el lugar.

Para la etapa constructiva aparecen todos estos programas que son: el cumplimiento de todas las medidas de mitigación que están enunciadas; un programa de capacitación del personal de obra, que es muy importante porque son quienes tienen que llevar adelante las distintas medidas que se están planteando; un programa de cumplimiento legal; un programa de información y vinculación con la comunidad respecto de todas las implicancias que tienen las obras; un programa de coordinación con prestadoras de servicios; un programa de diagramación de circuitos del transporte de carga, este es un plan que implicará muchas entradas y salidas de materiales a los distintos lugares de intervención y eso hay que planificarlo adecuadamente; un programa de instalación de

obradores, ya que también pasará lo mismo con los obradores, distintas empresas, distintas intervenciones exige la coordinación de varios obradores; un programa de control de plagas y vectores, que ya lo comentamos; un programa de protección de la vegetación, y un programa de detección y rescate del patrimonio cultural y arqueológico que se detectara.

En la etapa operativa, es decir cuando el proyecto ya está en funcionamiento, está previsto un programa de comunicación, que permita todo el tiempo que todo el mundo esté informado respecto de cómo se desarrolla el plan y cuáles son las distintas implicancias; un programa de monitoreo y control de la calidad del aire, esto tiene que ver con la normativa vigente en cuanto a monitorear efectivamente cómo se va mejorando o no los distintos valores en cuanto a calidad de aire; un programa de mantenimiento preventivo de equipos; un programa de mantenimiento y conservación de la infraestructura física, es decir, controlar y mantener todo aquello que el plan ha incorporado al barrio; un programa de mantenimiento y conservación de plazas y espacios públicos; un programa de gestión de residuos; un programa de control de plagas y vectores, y un programa de contingencias, que tiene que ver con cómo proceder en caso de accidentes, incendios, explosiones o cuestiones de ese tipo.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Cabe señalar que no ha sido presentado al inicio de su exposición, pero en nombre de la consultora hizo uso de la palabra el arquitecto Roberto Fevre.

Participantes

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Ahora vamos a iniciar la lista de participantes. Les informo que tienen cinco minutos para hacer uso de la palabra. Si tienen documentación escrita la pueden dejar a través de esta presidencia y será adjuntada al expediente y tenida en cuenta para la resolución final del tema.

1.- Sra. María Teresa Gutiérrez de Arauz

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora María Teresa Gutiérrez de Arauz.

Sra. Gutiérrez de Arauz.- Buenos días.

El expediente a considerar en esta Audiencia Pública se denomina Análisis del programa llamado “Plan Integral Retiro-Puerto” –PIRP– a desarrollarse en un polígono que se determina. Curioso nombre.

Según lo reconocen las propias autoridades, en el documento 022 del 12/09/17, uno de los funcionarios a los que gira el expediente, Juan Ignacio Salari, Subsecretario de Vivienda y Coordinación Gubernamental, solicita acotar el título a Plan Integral Barrio 31. Al Banco Mundial se presenta un Proyecto de Integración Social y Urbana del Barrio 31 de la Ciudad de Buenos Aires. En todos los casos pongo los números de página y el

documento. Y, utilizando la terminología adoptada por ACUMAR en el Protocolo para Villas y Asentamientos, estamos evaluando los impactos de un Plan de Reurbanización del Barrio 31. Buena palabra, porque hasta ahora se hablaba de la reurbanización de los asentamientos, siendo que los asentamientos son áreas urbanas aunque informales.

El nombre, sin embargo, nos permite comprender su relación con la contratación directa de un estudio danés *Gehl Architects ApS*, por 1.035.000 dólares para la elaboración del Plan Estratégico 2017-2027, el Master Plan de Urbanización Integral Retiro-Puerto y el Anteproyecto de obra de la calle comercial del Barrio 31.

Más allá de que la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires estipula quién debe confeccionar el Plan Estratégico de la Ciudad, el Consejo del Plan Estratégico, resultaba al menos peculiar si el segundo elemento de la contratación hubiera sido, como el nombre lo indicaba, un plan de movilidad para dos nodos tan significativos como son Retiro y sus ferrocarriles con el Puerto de Buenos Aires.

El proyecto es considerado por el estudio de relevante efecto y por eso estamos aquí, ya que opera sobre 40 hectáreas en el corazón de la ciudad e involucra a 43.190 personas, que podrían ser más, como reconoce el Estudio de Impacto Ambiental.

Dice el estudio que el Proyecto Nueva Traza de la autopista Illia no integra el Plan Integral Retiro-Puerto. Extraña afirmación teniendo en cuenta que el corrimiento exige la relocalización de la población afectada por la nueva traza y que el nuevo parque en altura es consecuencia o, quizás, causa directa del cambio de traza.

Respecto de este cambio de traza dijimos en la audiencia pública de noviembre de 2016 que las relocalizaciones de las familias establecidas en las áreas más vulnerables se pueden hacer sin necesidad de un presuntuoso y carísimo parque en altura. Son 1.500 millones de pesos que posiblemente sean más útiles y deberían aplicarse a políticas habitacionales consistente y consensuadas.

También dijimos que AUSA se ha apresurado a licitar la construcción antes de la aprobación definitiva de la ley, antes de la audiencia pública obligatoria y antes de contar con el Certificado de Aptitud Ambiental que debe emitir APRA, luego de la audiencia pública.

En la audiencia pública del 7 de diciembre dijimos que para los vecinos, para la integración de la Villa 31, no es necesaria la obra que no se acordó con el barrio y que violenta el proyecto de urbanización consensuado con los vecinos y aprobado por la Ley 3343.

Mientras decíamos esto, el mismo 7 de diciembre, a la misma hora, se realizaba una sesión en la Legislatura para dar tratamiento a la segunda lectura del proyecto de ley. Ante la bulliciosa protesta de los vecinos de la villa, que cuestionaron que la obra los beneficiara –me refiero al corrimiento de la autopista Illia–, el Presidente de la Comisión de Planeamiento sostuvo que el objetivo de la obra era fundamentalmente vial.

El prolijo informe técnico post audiencia de la APRA se presentó el 3 de febrero de 2017, con cero impacto sobre una ley ya aprobada.

De este modo, las audiencias públicas, que si bien no son vinculantes, deben ser tenidas en cuenta, se convierten en un género de ficción.

No obstante ello, y volviendo al Estudio de Impacto Ambiental se habla de dispositivos participativos. Estos no parecen haber tenido el efecto deseado según lo visto y oído de parte de los vecinos en la audiencia pública del 29 de noviembre de 2016 y en ocasión de la aprobación de la ley de segunda lectura el 7 de diciembre de 2016.

Tampoco parece haber sido efectuada la comunicación a los vecinos que, insuficientemente informados, generaron un conflicto violento del que se hicieron eco los medios. Se había mostrado a los vecinos soluciones que luego no fueron construidas.

La metodología constructiva adoptada para las viviendas de Cristo Obrero debería haber sido representada en tiempo, con una buena información técnica.

Igual que en otras oportunidades aparecen en el texto algunas curiosidades: *Mugica* con tilde, balastro por balasto; deshechos por desechos de desechar; *boucher* con b larga por *voucher* con v corta. En consecuencia, curiosidades como estas nos hacen pensar que pocos estudios de impacto ambiental son leídos, aún por sus propios autores, ya que no podemos creer que personas capacitadas y docentes cometan errores semejantes.

Sin lectura de los expedientes, estos ejercicios se transforman en una mera formalidad para cumplir con un instituto que tuvo otro espíritu.

Gracias. (*Aplausos*).

2.- Sra. Andreína De Luca de Caraballo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Andreína de Luca de Caraballo.

Sra. De Luca de Caraballo.- Buenos días.

Agradezco que me hayan dejado sentar. Me siento más cómoda.

María Arauz ya hizo una serie de consideraciones con las que estoy de acuerdo. De manera que voy a referirme a los errores, repeticiones y lagunas en el Estudio de Impacto Ambiental.

El capítulo de normativa, que aparece reiterado varias veces en los estudios de impacto ambiental –eso se llama *copy paste*– se refiere al estudio de la Carta Magna. La Ciudad de Buenos Aires tiene una Constitución, y no es el caso explicar aquí la diferencia. También hay en este capítulo con referencias al Código de Edificación que no aplica precisamente en el polígono que tratamos hoy.

No voy a decir las páginas, no las voy a repetir, ya que cada punto a los que me referiré están mencionadas las páginas a las que hago referencia.

En los estudios de impacto ambiental también se incurre en un pecado en la evaluación de impactos, ya que copian afirmaciones apologéticas de los propios proyectos, en este caso referida a la calidad paisajística. Es así que dice del Parque de los Inmigrantes: “un bosque frondoso cuyos montes cerrarán la perspectiva peatonal”. Los árboles, sin pretensión de bosque frondoso, cumplirán un valioso servicio ambiental para aislar acústica y visualmente el Paseo del Bajo, que en este sector es un viaducto.

Otra repetición a la que nos tienen acostumbrados los estudios de impacto ambiental es la referida a los sitios de disposición final de suelos extraídos, ya que se menciona que serán puestos donde indique el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Esto nos impide evaluar un impacto hartamente relevante, especialmente si luego terminan en el sufrido Río de la Plata y su ribera.

Respecto del transporte se nos informa que se producirán desvíos de tránsito, considerando los que hoy ya hay podemos imaginar el futuro caos vehicular.

En materia de suelos, tema crítico para la salud de los habitantes, se dice del terreno de YPF, que dada la actividad desarrollada se han llevado a cabo los correspondientes estudios Fase I y Fase II, a fin de determinar la potencial contaminación del suelo, así como también el correspondiente Estudio de Riesgo para la Salud Humana. De sus conclusiones surge que “ninguno de los compuestos se encuentra en concentraciones que presenten riesgos a la salud humana”. En ese sentido, no queda claro quién es el autor de la cita entrecomillada.

Nos enteramos que será la empresa Lihué Ingeniería Sociedad Anónima la encargada de retirar los sistemas de almacenamiento de hidrocarburos, para lo que se les da, en abril, 60 días de plazo.

En el otro documento leemos que la Dirección General de Evaluación Ambiental intimó el 11 de Octubre a la empresa y hay otro documento del 17 de Octubre que reitera dicha intimación. No hemos encontrado referencias posteriores al resultado de esas intimaciones.

En cuanto al terreno Conteneras se dice que en algunos sectores el suelo es “presuntamente natural”. Creemos que un estudio de impacto ambiental no debe manejarse con presunciones.

Por otro lado, en un documento del 7 de Junio de 2017 se registran las oportunas preguntas y pedidos de aclaración de Juan Harilaos, Director General de Evaluación Ambiental de la APRA, al señor Diego Fernández, Secretario de Integración Social y Urbana. Las preguntas son respondidas con fecha 14 de Septiembre de 2017. Algunas se contestan cabalmente, otras son directamente soslayadas. Un ejemplo de estas últimas es cuando APRA pregunta cómo se materializará la vinculación del barrio con el resto del tejido urbano de la ciudad y detallar los puntos de integración. La respuesta, que podría haber sido sintética y representada en un plano, es una larga parrafada sobre integración social y urbana, con conceptos y citas de Amartya Sen, con las cuales no podemos sino coincidir, pero que para nada responden a la pregunta. Esto es particularmente significativo y preocupante, dado que el fundamento esgrimido para la demolición parcial de la autopista fue precisamente el de lograr la integración física.

La nueva bajada y el viaducto elevado configurarían dos barreras urbanas reales incongruentes con los propósitos de integración física. La autovía a nivel será otra barrera.

Respecto del subproyecto Mejoramiento de Viviendas Existentes se dice que estas 8500 viviendas se adecuarán en cumplimiento con las exigencias mínimas particulares para el barrio, pero no se aclara cuáles son dichas exigencias mínimas.

En cuanto a los funcionarios consultados, Liliana Martínez, de Interpretación Urbanística, considera en un documento, que la información es insuficiente. Por su parte, el Subsecretario de Vivienda y Coordinación Gubernamental, Juan Ignacio Salari, pide documentación ampliatoria y afirma que deberá proyectarse “un sistema de contención que impida la instalación de nuevas viviendas precarias en las áreas no edificables linderas a la autopista a fin de no volver a la situación actual”.

No hemos hallado respuestas a dichos pedidos, tampoco previsiones para evitar, tanto futuros asentamientos como procesos de gentrificación.

En otro documento firmado por el doctor Filgueira Risso, afirma que “El proyecto en principio es viable”.

Esperamos conocer las respuestas a las consideraciones vertidas antes de que se otorgue el certificado de aptitud ambiental.

Gracias. (*Aplausos*).

3.- Sr. Jonatan Baldiviezo

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Jonatan Baldiviezo.

Sr. Baldiviezo.- Buenas tardes.

Soy Jonatan Baldiviezo. Vengo en representación del Observatorio del Derecho a la Ciudad y también como abogado de la causa del Barrio San Martín, que es uno de los sectores de la Villa 31.

En primer lugar, me sorprende que el Estudio de Impacto Ambiental no esté fundado en el proyecto de urbanización actual que tiene vigente el barrio. En el año 2009 el barrio consiguió, con mucha lucha, la aprobación de una ley, su ley de urbanización, la Ley 3343. Sobre la base de esa ley se conformó una mesa de urbanización. En el año 2011 esa mesa emitió un dictamen que fue aprobado por funcionarios de Nación, por funcionarios de la Ciudad, por legisladores y por los representantes electos democráticamente de los nueve sectores del barrio.

Ese dictamen tiene fuerza legal y debe que ser respetado por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, salvo la parte de normativa urbanística que sí necesitaba una aprobación por parte de la Legislatura, pero el resto no. El resto es un contenido consensuado participativamente. Se trata de un proyecto de reurbanización que tenía que ser respetado.

Esta evaluación de impacto ambiental, este estudio técnico elaborado, no se fundamenta en ese dictamen.

Hay cuestiones que se plantean que no estaban allí contempladas como, por ejemplo, el polo educativo donde estará el Ministerio de Educación. Tampoco estaba contemplado el cambio de la traza de la autopista Illia. Asimismo, la densidad o la cantidad de viviendas que este plan proyecta son muy distintas a la cantidad de viviendas que se establecía en el dictamen de urbanización. En ese sentido, considero que es una falencia muy grave, ya que este dictamen se está basando o está incumpliendo normativa de la ciudad.

En segundo lugar, se hizo referencia a la cuestión participativa. Lamentablemente, este proyecto integral no fue conversado con los vecinos del barrio. Tal es así que, incluso, el barrio actualmente se encuentra en un proceso de discusión de su nuevo proyecto de reurbanización. Pero, justamente, el gobierno al desconocer el dictamen del año 2011, lo que dice es que el barrio no tiene proyecto de urbanización y que, por lo tanto, necesitamos tener un proyecto nuevo. Y luego de casi dos años de iniciado el proceso de reurbanización en el barrio se iniciaron las instancias de participación con los delegados, con los vecinos y con las organizaciones. Esa instancia se está llevando a cabo actualmente en el barrio durante todo el mes de noviembre. Por lo tanto, estamos rediscutiendo un proyecto de reurbanización para el Barrio Carlos Mugica, y no es posible que el gobierno esté avanzando con un proyecto como si ya fuese participativo y consensuado cuando se está rediscutiendo el proyecto de reurbanización.

Incluso la cuestión es más grave porque, como sabrá cualquier persona que se dedica a las cuestiones ambientales, la aprobación del estudio impacto ambiental tiene que ser previa al inicio de las obras. No obstante, las obras del cambio de la traza de la autopista Illia ya comenzaron. Una parte de las viviendas del terreno de conteneras ya están construidas. Así como también ya están avanzando las obras de infraestructura de todo el barrio. Asimismo, ya se licitaron las viviendas de YPF, por lo menos, en un sector. Por lo tanto, este proyecto está ejecución sin contar con este permiso ambiental que el propio gobierno está poniendo en discusión. En consecuencia, ello también es otra ilegalidad del gobierno de avanzar en la ejecución de obras que no cuentan con los permisos ambientales correspondientes.

Además, la falta de sustento de este proyecto también tiene que ver con que el gobierno el fin de semana pasado comenzó a realizar el censo. Todavía no tiene el censo actualizado del barrio. ¿Cómo se puede pensar en un programa integral? ¿Cómo se puede pensar en subpactos en el barrio y con las familias si no se tiene o no se sabe ciertamente cuál es la cantidad de familias que viven en el barrio? Y ello es importante porque un estudio de impacto ambiental no solo tiene que medir los impactos ambientales ortodoxamente considerados –residuos, basuras, obras–, sino que tiene que medir los impactos de la población. La ley 123 establece que la evaluación de impacto ambiental tiene que medir los impactos que tendrán la obra o el plan en la población. En ese sentido, los impactos en la población pueden ser sociales y económicos, no únicamente ambientales. Y para medir los impactos en la población necesita saber cuál es esa población. Y el dato de cuál es esa población actual no está porque el propio gobierno inició recién el censo el fin de semana pasado, es decir, hace tres días.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Baldiviezo: se han cumplido sus cinco minutos. Le pido que redondee su exposición, por favor.

Sr. Baldiviezo.- Sí, ya voy a terminar.

Por otra parte, los representantes del barrio vienen pidiendo participación. Hubo problemas con la construcción de las viviendas en el terreno de Conteneras, porque el barrio no había consensado la técnica constructiva que se utilizó en esas viviendas.

La gente del barrio al ver que se está destinando suelo que era destinado para viviendas, por ejemplo la sede del BID y el Ministerio de Educación, considera que necesitan más suelo para dar solución habitacional para todas las familias, tal como establece la Ley 3343. Y lo que se da cuenta con un decreto presidencial es que se están vendiendo los terrenos donde actualmente está ocupando la empresa Flecha Bus. Esos eran terrenos destinados a un proyecto de urbanización para viviendas. En cambio, el gobierno ha decidido venderlo –se dice– a América TV. Entonces, en vez de dar suelo, se está quitando suelo de urbanización e, incluso, se está poniendo en venta suelo cercano que podría ser utilizado para equipamiento urbano o para el barrio. Me refiero al terreno en Libertador y Ramos Mejía, que la Legislatura acaba de llevar a cabo una audiencia pública por la venta de esos inmuebles. Hay muchas decisiones que, lamentablemente, este plan integral viene a sellar. Decisiones que debería tomar el barrio.

Incluso, los representantes del barrio en cada una de las audiencias o reuniones que están llevando adelante con los funcionarios durante todo el mes de noviembre han manifestado que necesitan más suelo, que necesitan más viviendas, que no puede ser que se

destine suelo tan valioso a viviendas de tan baja altura. Las viviendas de Containeras son construcciones de planta baja a dos pisos y las viviendas del terreno de YPF son construcciones de planta baja a tres pisos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Baldiviezo: está excedido en su tiempo. Le pido que finalice, por favor.

Sr. Baldiviezo.- Para finalizar, creo que este proceso no debería avanzar hasta que termine la discusión del nuevo proyecto de plan integral de reurbanización para el barrio aprobado por la Legislatura.

Gracias. (*Aplausos*).

4.- Sr. Carlos Américo Cuenca Magan

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, señor Carlos Américo Cuenca Magan.

Sr. Cuenca Magan.- Buenos días.

Soy un vecino del Barrio 31 y la verdad es que no me gusta que lo llamen 31. En todas nuestras reuniones estamos pidiendo a la secretaría y a la gente que representa secretaría que excluya el número y que se llame Barrio Carlos Mugica. Estamos planteando eso.

Por otro lado, también estamos pidiendo la ampliación de nuestro polígono toda vez que la Ley 3343, en su artículo 2, destina nuestro polígono para viviendas, para proceso productivo y para equipamiento comunitario. Tal vez esa sea la razón para que no sea tratado nuestro dictamen, en el cual tuve la suerte de participar en representación de mi barrio juntamente con nueve consejeros.

Si el gobierno toma las tierras del polígono para edificar alguna dependencia pública que necesita –no cuestiono que las necesite–, tiene que restituir las tierras. En ese sentido, estamos pidiendo la ampliación de ese polígono. Y como miembro de una mesa de trabajo para la radicación definitiva y la urbanización del Barrio Padre Mugica destaco que estamos pidiendo –y lo hemos alcanzado por escrito– que se tome la parte que corresponde al desvío de la nueva traza de la autopista Illia, para que debajo de esa autopista se genere un proyecto de desarrollo productivo y la parte Norte de esa misma área de la nueva traza se amplíe para que forme parte de las tierras para edificar viviendas. Igualmente estamos pidiendo que, así como se le ha dado espacio a la Comunidad Católica en terreno ferroviario en nuestro límite Oeste, también nos den espacios para la edificación de viviendas. Hay tierras frente al pedido, pero falta que nos respondan positivamente.

Por lo demás, la verdad es que en lo particular, y esta es una opinión, cualquier situación que constituya una traba para el proceso de urbanización del barrio puede generar una paralización. Y los vecinos no queremos eso. Hemos esperado el proceso de urbanización durante mucho tiempo. Dentro de poco tiempo vamos a cumplir cien años. Antes de nosotros hubo gente que peleó por la radicación definitiva y por la urbanización del barrio. Ya han muerto nuestros predecesores, defensores de estos derechos. El padre

Carlos Mugica también murió. Entonces, tenemos mártires por la urbanización del barrio. Nosotros somos la nueva ola que pelea por la reivindicación de ese derecho. No quiero que se paralice este proceso. Hemos esperado muchos años para que esto se inicie, pero queremos que se haga bien.

Por supuesto, tampoco me voy a callar. El artículo 9 no ha sido tomado en cuenta tal como lo expresa la propia ley. Porque en la solución habitacional de similares características se hacen acuerdos con los vecinos. Eso fue una falla. Por eso estamos pidiendo que se corrija esto para la edificación de viviendas nuevas en la zona de YPF.

En cuanto al Paseo del Bajo, no conozco mucho acerca de los aspectos técnicos, pero lo que queremos es que se evite el impacto ambiental. No puede pasar cerca de nuestras viviendas nuevas del polígono del sector YPF, sino que tiene que pasar a no menos de 25 metros. ¿Por qué? Porque tengo entendido que este Paseo del Bajo resolverá un tema de transportes al igual que el desvío. Ustedes no viven allí en Retiro, en esa zona, donde están todas las paradas de colectivos, los trenes, el subte y la terminal. Se trata de una cuestión grave. Por allí transitan los carros pequeños que no tienen peso, los livianos, los mediados, los largos y los de transporte de carga pesada. Es un caos. No hay una semana que no veamos ese problema. Tanto las personas que vienen de a pie como las que vienen en vehículo pierden mucho tiempo. Realmente es un caos. Tal vez este proyecto del Paseo del Bajo, al igual que el desvío, permitirá descongestionar este grave problema que tenemos en la zona de Retiro y también se ganará tiempo. Eso es importante. Insisto: es fundamental resolver este tema. Ese sector de Retiro es bien problemático, ya que allí se encuentra: la terminal, los trenes, los subtes y las paradas de colectivos. Es terrible. Ustedes no saben lo que pasa. Quienes van en vehículos se exponen a que les roben. Eso es lo que pasa y se tiene que resolver también este tema.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor Cuenca Magan: su tiempo ha finalizado. Le pido que vaya terminado.

Sr. Cuenca Magan.- Pienso que cualquier desarrollo para una ciudad como Buenos Aires es bueno, porque apunta siempre, a mi criterio, a resolver un tema como nuestro caso. ¡Tantos años esperando la urbanización! Pero queremos que se haga bien, con nuestra participación. Estamos pidiendo la participación de los representantes políticos y sociales en esa mesa técnica que tiene la secretaría. Y esperamos que nos hagan caso. El gobierno no debe esperar a que todos salgamos a hacer una medida de fuerza. No queremos hacer eso. Pero si hay necesidad, lo hacemos. Lo único que aprendió el barrio es a luchar. Por eso tiene la ley, por eso es que no lo han desalojado y por eso vivimos allí y vamos a seguimos viviendo en ese lugar, pero como Barrio Carlos Mugica, no como Barrio 31.

Disculpen, pero el tiempo es muy breve para hablar de un tema que es tan importante y tan extenso como es este plan integral.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Hugo Alberto Sosa.

Sr. Sosa.- Soy yo, pero no exponía.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- ¿No expone?

Sr. Sosa.- No.

6.- Sr. Javier Fernández Castro

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Javier Fernández Castro.

Sr. Fernández Castro.- Buenas tardes.

Hablo en nombre del Instituto de la Espacialidad Humana, que es el instituto de investigaciones que realizó el proyecto original en el que se basó la Ley 3343, y que ha tenido sucesivas actualizaciones hasta el día de la fecha, y que inclusive ha firmado dos convenios, el último terminado a principio de este año, con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

El estudio del impacto urbano de un proyecto urbano, a nuestro entender, requiere un análisis en tres escalas: una escala micro, que tiene que ver con las acciones particulares que están muy bien detalladas en el informe. Acciones que celebramos, básicamente, las intervenciones en espacio público y la afectación genérica de infraestructuras que, como bien decía el delegado barrial, implican una acción inédita en la historia del barrio. Pero involucra también dos escalas más de análisis. Una escala media que tiene que ver con la totalidad del proyecto como conjunto, como unidad integral coherente. Y con una escala macro o superior que implica las relaciones del proyecto urbano con su entorno inmediato.

Aquí se ha hablado, tanto en las intervenciones de la fundación como la de los vecinos, acerca del impacto negativo sobre el proyecto del Paseo del Bajo. Si se analizan las implicancias ambientales del Paseo del Bajo sin tener en cuenta el Barrio 31, pensando que el terreno de YPF es un terreno vacío sobre el cual no impactará, y cuando se hace referencia al proyecto del Barrio 31 se habla de la autopista, que ya está aprobada ambientalmente y que, por lo tanto, no debe ser considerada en el informe, estamos desmembrando la totalidad del problema para aprobarlos por parte sin entender las conexiones que tienen en su totalidad. Obviamente que la autopista impacta mal ambientalmente sobre el barrio y viceversa.

Quiero hacer notar que la solución del Paseo del Bajo delante del barrio es la única solución que es elevada. Para el resto de los tramos, en áreas céntricas, en Puerto Madero hay acciones de mitigación claras enterrando la autopista y haciendo espacios públicos enteros. Pareciera que el Barrio 31 no merece el mismo tratamiento de mitigación ambiental. Y este es un problema serio y grave que se omite en el informe.

El otro tema al que me quiero referir tiene que ver con algunas acciones intermedias. Nosotros hemos participado en el proyecto de Cristo Obrero y en el proyecto de YPF, elaborando un proyecto original que está disponible en nuestra página *web* con su documentación completa.

Este proyecto ha sido alterado respecto del proyecto que se presenta finalmente aquí, alterando posibles continuidades de calles, cambiando el diseño de algunas viviendas

e, incluso, el diseño de esas viviendas cambiadas luego son referidas en el texto, describiendo las viviendas que originalmente proyectó del Instituto de la Espacialidad. Esta es una incongruencia. Es atendible que en un texto de 700 páginas no se revisen todas pero, como se ha dicho aquí, a veces se hace una acumulación de informes parciales y no el entendimiento de un informe total.

Quiero dejar señaladas estas cuestiones. Es imposible analizar el impacto ambiental sin una visión integral, un plano en donde estén ubicadas todas las intervenciones que ya están anunciadas sobre su entorno: la ampliación de la terminal de ómnibus, la continuidad del Paseo del Bajo y los emprendimientos inmobiliarios de alrededor. Porque si no estaremos teniendo una visión sesgada en cada uno de esos análisis y no tendremos en cuenta el resultado final, cuando ya sabemos cuáles son cada una de las cosas que aparecerán en ese lugar.

Por último, como una nota al pie, como una cuestión metodológica para ser breve, porque mucho de lo que quería explicar ya se ha dicho en las anteriores intervenciones, quiero decir que cuando se hace un informe de este tipo y se extraen textos de otros informes –en este caso, tanto en el diagnóstico como en la redacción del estatuto participativo como así también en la memoria descriptiva, ya que al tomar la memoria descriptiva del proyecto original y no del proyecto presentado se generan algunas incongruencias– y cuando esto es motivo de una encomienda profesional deben mínimamente citarse, cuando los textos no son propios del que produce el informe, de dónde provienen esos textos. Como en algunos casos provienen de nuestros textos es que nos dimos cuenta fácilmente,

Muchas gracias. (*Aplausos*).

7.- Sr. Matías Tozzini

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Matías Tozzini.

Sr. Tozzini.- Nosotros formamos parte del mismo grupo. Nos anotamos por las dudas de que alguno no viniera a la audiencia.

Los participantes 6, 7 y 8 los puede pasar, ya que somos todos del mismo grupo del Instituto de la Espacialidad Humana.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Bien.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, señor Fernando Vera.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 9, señora Margarita Charriere.

- La participante no se hace presente.

10.- Sr. Antonio Zuidwijk

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 10, señor Antonio Zuidwijk.

Sr. Zuidwijk.- Buenas tardes.

El problema que se está tratando aquí se arrastra de muchos años. Por el bien del país necesita un enfoque un poco más amplio de esta parte que se ha visto hasta el momento y debe incluir cómo impactará esto en el plan nacional de recuperar el país competitivo que fuimos un día. Hace muchos años este tema se empezó a estudiar muy bien en la Subsecretaría de Puertos y vías Navegables, que hizo un plan en forma general, empezando en el 2007 con una primera edición, y que se hizo sobre la parte de terminales de granos de exportación, que es las más importantes de la economía del país.

En una segunda etapa debería haberse dedicado a los puertos metropolitanos en el que está incluido el puerto de Buenos Aires.

En la primera etapa, el plan se llamaba Plan Maestro y Director de los Sistemas de Navegación Troncales.

Considero que ya que hablamos de un plan también tenemos que ver cómo afecta esto, porque dentro del estudio de 2007-2010 ya se mencionó claramente la enorme importancia que tiene para la economía de todo el país la parte de circulación y entrada al puerto. Creo que este tema debe ser parte de este análisis y que se debe retomar el Plan Maestro y Director de Puertos, e incluir otra vez otros detalles.

Me permito dejar como una sugerencia una nota que apareció publicada el día lunes en *Ámbito Financiero* que también tiene que ser parte de este análisis.

Nada más. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Nvard Nazaryan.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor, señor Roberto Oscar Salcedo, Presidente de la Comuna 1.

- El expositor no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor presidente: ha terminado la lista de oradores inscriptos.

Finalización

Sr. Presidente (Harilaos).- Les agradezco a todos su presencia.

Les informamos que tanto la versión taquigráfica como el informe post audiencia estarán a disposición en el expediente en la Agencia de Protección Ambiental y también serán cargados en el sitio *web* de la agencia.

Damos por finalizada esta audiencia pública.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

- Es la hora 13 y 12.

Nancy Lorena Medina
Taquígrafa