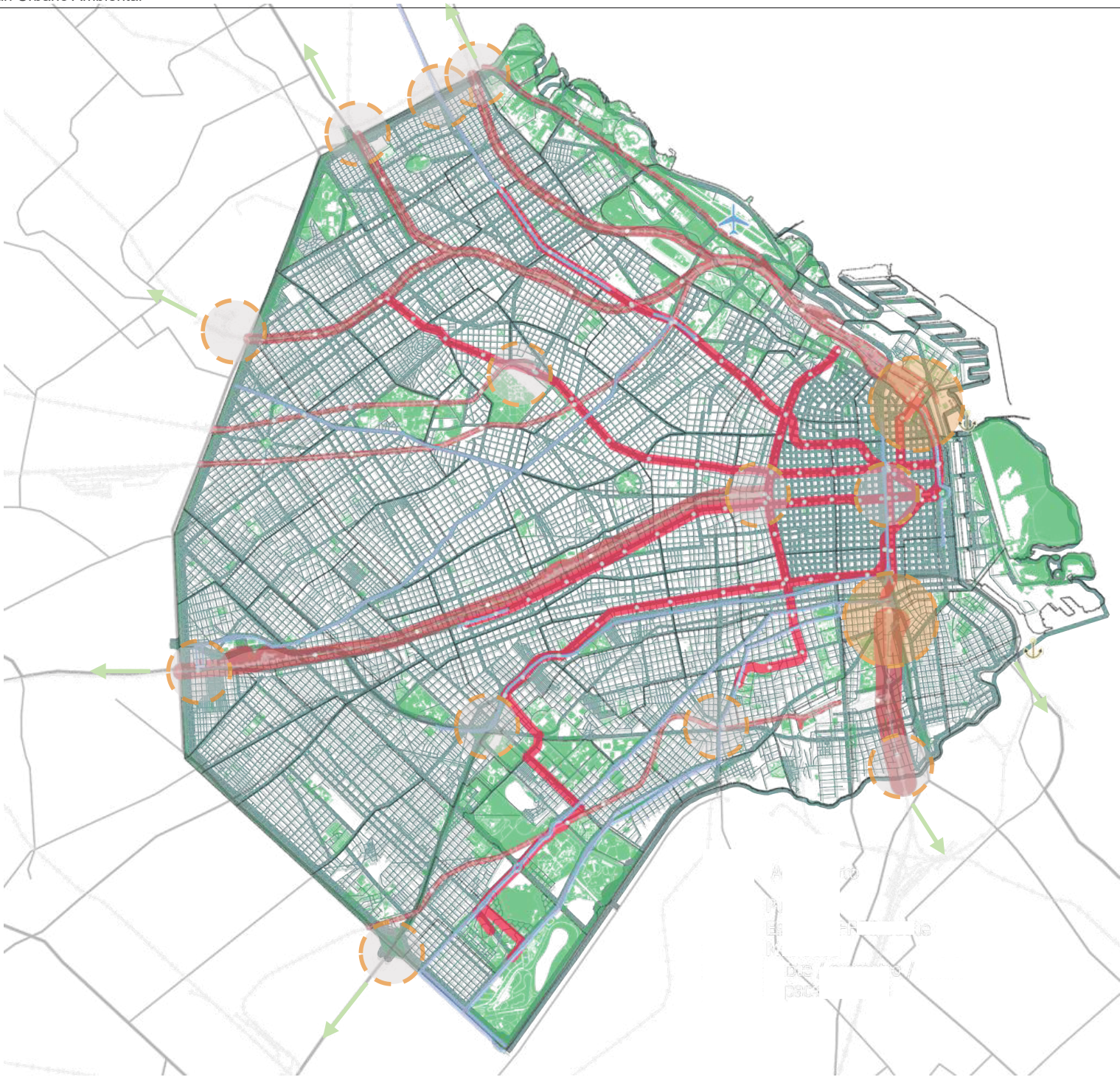


An aerial photograph of a city grid, likely Bogotá, Colombia, showing a dense network of streets and buildings. The image is overlaid with a dark blue, semi-transparent pattern that highlights the street layout. The text is centered over the image.

DOCUMENTO BASE PARA LA ACTUALIZACIÓN PLAN URBANO AMBIENTAL



DOCUMENTO BASE PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

INDICE	Pág.
I. LA EXPERIENCIA DE PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD EN LOS ÚLTIMOS QUINCE AÑOS	8
I.1 Enfoque del documento	10
I.2 Metodología	10
I.3 Base legislativa del Plan	12
I.4 Recomendaciones de la Ley 71	13
I.5 Marco de la Ley 2.930	16
II. PROPUESTAS DE NIVEL METROPOLITANO	18
II.1 Estructura y desarrollo urbano de la aglomeración	20
II.1.1 Visión comparada	22
II.1.2 Objetivos	22
II.1.3 Temas particularizados	22
II.1.4 Temas tratados en las reuniones	26
II.2 Transporte y movilidad	30
II.2.1 Visión comparada	32
II.2.2 Objetivos	32
II.2.3 Temas tratados en las reuniones	33
II.3 Cuestiones ambientales	36
II.3.1 Visión comparada	38
II.3.2 Objetivos	38
II.3.3 Temas tratados en las reuniones	42
II.4 Riesgos de anegabilidad	46
II.4.1 Visión objetivos	48
II.4.2 Temas particularizados	48
II.4.3 Temas tratados en las reuniones	51
III. PROPUESTAS PARA LA CIUDAD	54
III.1 Estructura y centralidades	56
III.1.1 Visión comparada	58
III.1.2 Objetivos	58
III.1.3 Temas particularizados	61
III.1.4 Temas tratados en las reuniones	73
III.2 Transporte y movilidad	78
III.2.1 Visión comparada	80
III.2.2 Objetivos	80
III.2.3 Temas particularizados	82
III.2.4 Temas tratados en las reuniones	93
III.3 Hábitat y vivienda	98
III.3.1 Visión comparada	100
III.3.2 Objetivos	101
III.3.3 Temas particularizados	102
III.3.4 Temas tratados en las reuniones	130
III.4 Espacios públicos	138
III.4.1 Visión comparada	140
III.4.2 Objetivos	140
III.4.3 Temas particularizados	141
III.4.4 Temas tratados en las reuniones	153
III.5 Producción y empleo	156
III.5.1 Visión comparada	158
III.5.2 Objetivos	158
III.5.3 Temas particularizados	159
III.5.4 Temas tratados en las reuniones	165
III.6 Patrimonio urbano.....	168
III.6.1 Visión comparada	170
III.6.2 Objetivos	171
III.6.3 Temas particularizados	173
III.6.4 Temas tratados en las reuniones	180
IV. CONCLUSIONES	186
IV.1 Conclusiones del trabajo	189
IV.2 Clasificación final de temas a revisar e incluir según lineamientos Ley 2.930	190
Bibliografía	256



An aerial photograph of a dense urban landscape, likely Buenos Aires, with a prominent green overlay. The skyline is filled with numerous buildings of varying heights, and the sky is a pale, hazy blue. The text is centered in the middle of the image.

I. LA EXPERIENCIA DE PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD EN LOS ÚLTIMOS QUINCE AÑOS

I. LA EXPERIENCIA DE PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD EN LOS ÚLTIMOS QUINCE AÑOS

I.1 Enfoque del documento

El Estudio para la Actualización del PUA tiene como eje conductor la Ley 2.930 que debe ser actualizada para incorporar los avances realizados en los últimos años. El objetivo de este trabajo es, reconocer los lineamientos de planificación desarrollados en las gestiones de los últimos quince años, para la actualización del Plan Urbano Ambiental y para elaborar una base para la planificación futura. En el mismo no se realizan evaluaciones ni valoraciones porque es considerado que corresponden a la siguiente etapa de actualización.

Por lo cual este documento pretende:

- Ordenar los temas de los Planes según los lineamientos fijados en la Ley 2.930.
- Presentar los enfoques desarrollados sobre estos temas en los distintos documentos oficiales.
- Relatar los argumentos expuestos en las reuniones realizadas con las distintas áreas de gobierno para la actualización temática y de enfoque del futuro Plan.



I.2 Metodología

A partir de los temas que propone la Ley se ha realizado una recopilación de los diagnósticos y propuestas de los planes desarrollados en el Documento Final del PUA; el Modelo Territorial 10-60; el Plan Estratégico Participativo para Buenos Aires actualizado en 2018 y los Lineamientos para el Código Urbanístico.

Con los extractos de esos textos se ha realizado un índice con los párrafos de los documentos asociados y se los ha vinculado de forma tal que se pueda leer el tema señalado en el documento original.

Luego se ha desarrollado un texto con la deconstrucción de los Documentos en imágenes para exponer en las reuniones de consulta con las distintas Secretarías. Este hipertexto de documentos asociados cuenta con aproximadamente 300 imágenes de figuras y textos.

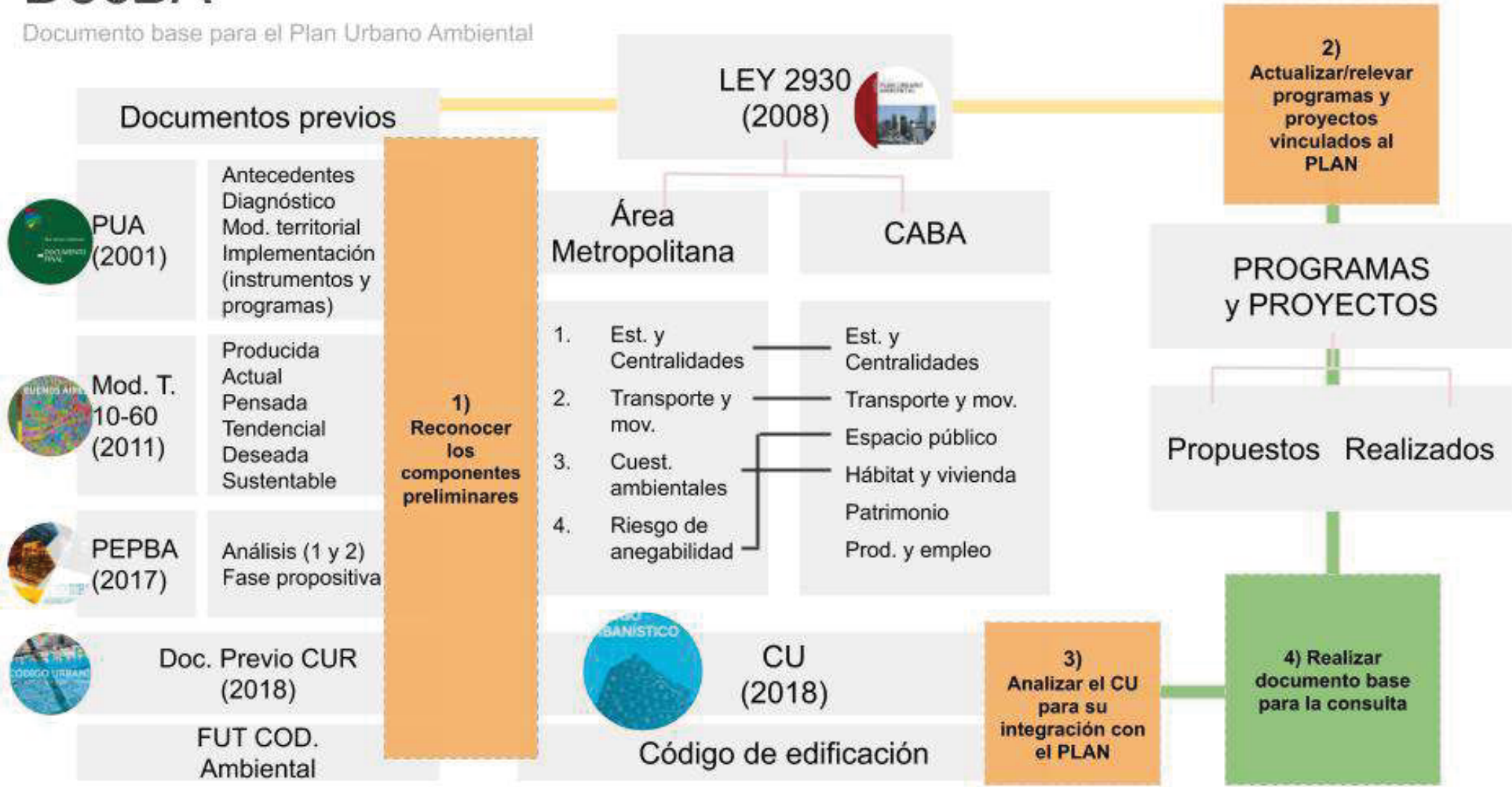
Este producto fue presentado por parcialidades a las Secretarías afines a cada tema, en reuniones de información y solicitud de primera evaluación. Los temas discutidos en las reuniones fueron desarrollados en un texto que sintetiza cada uno de los contenidos expuestos.

Finalmente se edita el presente documento con el resultado de todo el proceso desarrollado.

A partir de esta exposición podrían ser realizados los estudios particularizados y las evaluaciones correspondientes para la actualización del Plan Urbano Ambiental.

DocBA

Documento base para el Plan Urbano Ambiental



I.3 Base legislativa del Plan

El Plan y consecuentemente su actualización están basados en la Constitución que en el Capítulo IV Ambiente expresa en su articulado y de forma particular:

Art. 27.- La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve:

1. La preservación y restauración de los procesos ecológicos esenciales y de los recursos naturales que son de su dominio.
2. La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora.
3. La protección e incremento de los espacios públicos de acceso libre y gratuito, en particular la recuperación de las áreas costeras, y garantiza su uso común.
- 12 4. La preservación e incremento de los espacios verdes, las áreas forestadas y parquizadas, parques naturales y zonas de reserva ecológica, y la preservación de su diversidad biológica.
5. La protección de la fauna urbana y el respeto por su vida: controla su salubridad, evita la crueldad y controla su reproducción con métodos éticos.
6. La protección, saneamiento, control de la contaminación y mantenimiento de las áreas costeras del Río de la Plata y de la cuenca Matanza-Riachuelo, de las subcuencas hídricas y de los acuíferos.
7. La regulación de los usos del suelo, la localización de las actividades y las condiciones de habitabilidad y seguridad de todo espacio urbano, público y privado.
8. La provisión de los equipamientos comunitarios y de las infraestructuras de servicios según criterios de equidad social.
9. La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte.
10. La regulación de la producción y el manejo de tecnologías, métodos, sustancias, residuos y desechos, que comporten riesgos.
11. El uso racional de materiales y energía en el desarrollo del hábitat.

12. Minimizar volúmenes y peligrosidad en la generación, transporte, tratamiento, recuperación y disposición de residuos.

13. Un desarrollo productivo compatible con la calidad ambiental, el uso de tecnologías no contaminantes y la disminución en la generación de residuos industriales.

14. La educación ambiental en todas las modalidades y niveles.

Art. 28.- Para asegurar la calidad ambiental y proveer al proceso de ordenamiento territorial, se establece:

1. La prohibición de ingreso a la Ciudad de los residuos y desechos peligrosos. Propicia mecanismos de acuerdo con la provincia de Buenos Aires y otras jurisdicciones, con el objeto de utilizar o crear plantas de tratamiento y disposición final de los residuos industriales, peligrosos, patológicos y radiactivos que se generen en su territorio.
2. La prohibición del ingreso y la utilización de métodos, productos, servicios o tecnologías no autorizados o prohibidos en su país de producción, de patentamiento o de desarrollo original. La ley establecerá el plazo de reconversión de los que estén actualmente autorizados.

Art. 29.- La Ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el Art. 81¹, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas.

Art. 30.- Establece la obligatoriedad de la evaluación previa del impacto ambiental de todo emprendimiento público o privado susceptible de relevante efecto y su discusión en audiencia pública.

¹ ARTICULO 81.- Con el voto de la mayoría absoluta del total de sus miembros:

1. Dicta su reglamento.
2. Sanciona los Códigos Contravencional y de Faltas, Contencioso Administrativo, Tributario, Alimentario y los Procesales, las leyes general de educación, básica de salud, sobre la organización del Poder Judicial, de la mediación voluntaria y las que requiere el establecimiento del juicio por jurados.
3. Aprueba y modifica los Códigos de Planeamiento Urbano, Ambiental y de Edificación.
4. Sanciona a propuesta del Poder Ejecutivo, el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad.
5. Crea organismos de seguridad social para empleados públicos y profesionales.
6. Aprueba los acuerdos sobre la deuda de la Ciudad.
7. Impone nombres a sitios públicos, dispone el emplazamiento de monumentos y esculturas y declara monumentos, áreas y sitios históricos.
8. Legisla en materia de preservación y conservación del patrimonio cultural.
9. Impone o modifica tributos.

I.4 Recomendaciones de la Ley 71

Por la Ley 71 se crea el Consejo del Plan Urbano Ambiental, y se establece la conformación y funciones a su cargo. Además se da precisión sobre los contenidos a trabajar en el punto: Objetivos y Criterios Integradores

Artículo 11.- El Plan Urbano Ambiental se fundamentará en el concepto de desarrollo sostenible, entendido 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.

Artículo 12.- 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:

- Mejorar la calidad de vida de la población.
- Promover un desarrollo más equilibrado y equitativo de la ciudad.
- Generar oportunidades de consenso y compromiso institucionalizando mecanismos de concertación de políticas urbanas con los distintos sectores de la sociedad.
- Promover y hacer más eficientes, en términos sociales, ambientales, urbanísticos y económicos, las inversiones tanto del estado como del sector privado.
- 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.
- Tender a que todos los habitantes de la ciudad tengan acceso a disponer de aire, agua y alimentos, química y bacteriológicamente seguros, a circular y habitar en áreas libres de residuos, de contaminación visual y sonora y ambientalmente sanas, al uso y goce de espacios verdes y abiertos.
- Preservar el patrimonio cultural, arquitectónico y ambiental.

Artículo 13.- El Plan Urbano Ambiental deberá contener, entre otros, los siguientes aspectos: diagnóstico de situación y de gestión; estados futuros previsibles;

propuestas alternativas; propuesta recomendada con evaluación de sus efectos y requerimientos e instrumentos de viabilización (recursos administrativos, económicos, financieros, físicos, etc.).

Artículo 14.- En relación con los objetivos y los conceptos expresados en los artículos 11º y 12º, la formulación del Plan Urbano Ambiental se regirá por los siguientes criterios orientadores:

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

Estructuración, regulación y renovación del centro actual con diversificación de actividades y promoción de usos residenciales, incluyendo el mejoramiento urbano ambiental del área de preservación patrimonial.

Fortalecimiento de los centros secundarios y barriales existentes e impulso a la conformación de nuevas áreas de centralidad que den lugar al desarrollo de actividades integradas a las del centro actual (administración, comercios, servicios, equipamientos, vivienda).

Renovación y mejoramiento de la calidad ambiental de los corredores de estructuración.

Fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal Norte-Sur de la ciudad a través de mejoras urbanísticas integrales, con especial consideración de salvar las barreras físicas que generan las líneas ferroviarias y las autopistas. Refuerzo de la identidad barrial, afirmación y desarrollo de las distintas particularidades de cada barrio como modo de enriquecer la vida urbana. El Planeamiento deberá reforzar los puntos de encuentro espontáneos de cada barrio.

B.- Reconversión de 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 público recreativo y gratuito.

Analizar las obras a realizar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o fuera de ella en relación directa con su territorio y funcionamiento, atendiendo a su integración sin conflicto con los factores ambientales.

Tratamiento del Río de la Plata atendiendo a su preservación como recurso y patrimonio natural, estableciendo la inconveniencia de realizar obras que comprometan sus procesos ecológicos esenciales. Previsión de un tratamiento similar de la franja costera del Riachuelo en relación al futuro saneamiento de su cuenca.

Estructuración de la costa del Río de la Plata y del riachuelo como una

franja continua de áreas tradicionalmente ligadas a la operación portuaria, equipamiento, reserva ecológica y producción de energía, articuladas con espacios públicos que en su mayor parte deberán ser de acceso libre y gratuito. Toda modificación de los actuales emplazamientos deberán ser sometidos a la evaluación del Consejo del Plan Urbano Ambiental, garantizando la participación transdisciplinaria y estar en un todo conforme con la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.

Protección, saneamiento y control de la contaminación del Río de la Plata, riachuelo, arroyos entubados y acuíferos.

C.- Reestructuración, densificación y renovación urbana del Área Sur, para equilibrar la sobreocupación del Área Norte.

Fomento, a partir de distintos incentivos, de la radicación de nuevas actividades que concurren a la renovación de áreas industriales obsoletas y a la revitalización de áreas residenciales degradadas.

Mejoras de la accesibilidad, la infraestructura y los espacios públicos. En los sectores residenciales reducción de los conflictos causados por las actividades molestas y el tránsito pesado.

Elaboración y promoción de programas especiales de renovación para los barrios del área.

D.- Promoción de una estrategia de Espacios Públicos con la recuperación, ampliación y mejoramiento de los espacios verdes y las vías públicas y de las áreas de calidad ambiental-patrimonial.

Consolidación de un sistema de grandes espacios verdes recreativos de escala metropolitana a partir de la mejora del Parque Tres de Febrero, el Parque Natural Reserva Ecológica Costanera Sur y el Parque Almirante Brown.

Mejoramiento funcional y ambiental de los parques urbanos existentes y creación de nuevos parques en predios hoy afectados a actividades obsoletas (playas ferroviarias, ex- equipamientos públicos, etc.).

Ampliación y mejoramiento de la oferta de espacios verdes públicos de la escala barrial.

Incremento de la forestación de espacios y vías públicas, atendiendo a criterios de diversidad y flora apropiada.

Mejora de la calidad de las vías públicas (veredas, calzadas, renovación del mobiliario urbano, control del uso automotor y de la publicidad) a través de acciones y normativas que privilegian la seguridad de la circulación y los usos de índole peatonal y ciclista.

Creación de nuevas Áreas de Protección Patrimonial y puesta en valor de sectores urbanos de calidad ambiental-patrimonial. Conservación del patrimonio histórico, cultural y artístico de la ciudad; los sitios y objetos arqueológicos,

los paisajes, monumentos históricos y otros bienes que sean testimonios del pasado como expresión de nuestra cultura, cualquiera sea su régimen jurídico y su titularidad. Debe ponerse en primer plano el interés de las poblaciones que viven en los centros o lugares a conservar.

Incorporación del concepto de paisaje urbano como criterio rector para el mejoramiento de la calidad ambiental y consolidación del espacio urbano. Controlar la contaminación visual con el objetivo de componer una política de recuperación y conservación del patrimonio urbano.

Ampliación -especialmente en las áreas centrales- de la oferta de áreas peatonales y/o vías peatonales y también de ciclovías definiéndolas en relación a las redes de transporte público.

E.- Establecimiento de un sistema intermodal con mejoras de la 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.

Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las grandes infraestructuras de carácter regional y nacional: puerto, aeropuerto y terminales ferroviarias y de transporte automotor de carga y pasajeros.

Sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público.

Refuncionalización ambiental de los centros de transferencias existentes, creación de los que resulten necesarios, con especial atención a la función de disuasión al ingreso de automotores privados a zonas de fácil congestión vehicular.

Extensión de la red de subterráneos con medidas directas y normativas de índole urbanística.

Creación de áreas e infraestructuras logísticas de transferencia y ruptura de cargas.

Mejora y articulación jurisdiccional de la gestión institucional del transporte de pasajeros y de cargas.

Desarrollo de nuevos sistemas de transporte público menos contaminantes.

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

Reconversión de espacios productivos, renovación de áreas degradadas y recuperación de espacios vacantes y/o con actividades obsoletas, según criterios de coexistencia de usos que sean funcional y ambientalmente compatibles.

Estructurar los sistemas urbanos de la ciudad en función de obtener las ventajas competitivas necesarias que apuntalen la inserción de la ciudad en el nuevo escenario internacional jerarquizando su rol en el Mercosur.

Recuperación de espacios con valor cultural en función de las actividades relacionadas con la oferta de servicios culturales o vinculados al turismo.

Formulación de normativas y/o programas tendientes a la reconversión de las actividades industriales existentes en función de objetivos de sustentabilidad y calidad ambiental para producir más limpio.

El cese de una determinada actividad en un área deberá ser acompañado de la planificación de nuevos usos para evitar su degradación.

G.- Mejora de 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.

Mejoramiento integral y renovación de áreas que sufren procesos de degradación, con especial atención a los conjuntos habitacionales construidos con financiamiento estatal.

Transformación de las villas de emergencia integrándolas al tejido urbano a través de programas que articulen las soluciones habitacionales con la regularización de la tenencia y mejoras del espacio público y de la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios.

Propender a una distribución del equipamiento urbano que equipare diferencias de orden social, económico, cultural y físico.

Establecer una delimitación de las áreas inundables y proponer normativas diferenciadas para las mismas.

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

Fijación de metas anuales o indicadores de sostenibilidad consensuados para el progresivo mejoramiento de los estándares ambientales vigentes.

Incorporación del concepto de uso racional de la energía, en especial sobre el transporte, los desechos, el uso de materiales de construcción y el nivel de aseo de los locales.

Aplicación del criterio de internalización de los costos ambientales para la planificación de las acciones públicas o privadas.

Articulación interjurisdiccional para la gestión de problemas ambientales de índole regional.

Aplicación de evaluaciones de impacto ambiental y de auditorías multidisciplinarias periódicas como instrumentos de control del cumplimiento de las normativas vigentes.

Incrementar el control sobre la producción, comercialización y utilización de tecnologías, actividades y sustancias que signifiquen un riesgo para la vida, la calidad de vida y el ambiente. Efectiva prohibición de aquellas prohibidas

en sus países de origen o de patentamiento. Establecer estímulos a quienes desarrollen actividades de protección del ambiente.

I.- 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.

Alentar acuerdos con el Gobierno Nacional, el Gobierno de la Provincia de Bs. As. y los gobiernos municipales de la región metropolitana, para ejercer conjuntamente aquellas competencias y funciones que requieren de la cooperación interjurisdiccional.

Desarrollo de herramientas y formas organizacionales 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 un 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 arquitectónicamente lo requieran e impulsar el desarrollo de nuevas actividades en las zonas degradadas.

Desarrollo de mecanismos para la gestión interjurisdiccional de las políticas globales y regulatorias a nivel metropolitano. 15 –

J.- Desarrollo de una infraestructura de servicios acorde con el desarrollo propuesto para la ciudad.

Definir los lineamientos generales para un plan de infraestructura a partir de considerar la heterogénea capacidad de soporte de las distintas redes con relación a la demanda actual y futura.

Desarrollo de los servicios, infraestructuras y equipamientos logísticos y de transporte que resulten necesarios para el sostenimiento de la capacidad productiva de la ciudad en vista a su inserción en la nueva escala económica regional.

K.- Eliminar las fracturas de la ciudad, facilitando su accesibilidad a todas las personas, suprimiendo las barreras físicas y culturales.

Normatizar para las nuevas construcciones el dimensionamiento adecuado de locales e instalaciones de uso común teniendo en cuenta los requerimientos de personas con necesidades especiales.

Adecuar los espacios públicos para posibilitar su acceso y uso sin impedimentos a niños y personas con necesidades especiales.

1.5 Marco de la Ley 2.930

Dado que esta Ley es la guía que estructura este documento se desarrolla el marco según el cual se desarrolla.

Art. 1°.- La presente Ley constituye el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas.

Art. 2°.- Apruébase el Diagnóstico de la Ciudad que diera origen al Plan Urbano Ambiental que como Anexo I forma parte integrante de la presente Ley, el que fuera realizado de acuerdo a los Objetivos y Consignas especificadas en el Artículo 3o, y diera lugar a las Propuestas Territoriales y Propuestas Instrumentales que se desarrollan en la presente Ley.

Art. 3°.- OBJETIVOS: El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires (PUA) tiene como objetivo constituirse en el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, como política de Estado, a partir de la materialización de consensos sociales sobre los rasgos más significativos de la ciudad deseada y la transformación de la ciudad real, tal que dé respuesta acabada al derecho a la Ciudad para todos sus habitantes

Art. 4°.- De acuerdo a lo establecido en el Título Segundo, Capítulo Cuarto de la Constitución de la Ciudad y en la Ley No 71 este Plan Urbano Ambiental postula que la Ciudad de Buenos Aires desarrolle a pleno los siguientes rasgos:

1. CIUDAD INTEGRADA. En cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos que la rodean y de la ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana.

2. CIUDAD POLICÉNTRICA. En cuanto a consolidar la jerarquía de su gran Área Central y, simultáneamente, promover una red de centros secundarios, así como de centros comunales y barriales con identidad y pujanza propia.

3. CIUDAD PLURAL. En cuanto a que sea un espacio de vida para todos los sectores sociales, ofreciendo en especial un hábitat digno para los grupos de menor capacidad económica, así como un hábitat accesible para las personas con capacidades diferenciales.

4. CIUDAD SALUDABLE. En cuanto a las condiciones de habitabilidad que garanticen la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, de provisión adecuada de infraestructura de saneamiento, de la prevención de inundaciones y de la resolución de la gestión de los residuos.

5. CIUDAD DIVERSA. En cuanto a mantener su pluralidad de actividades (residenciales, productivas, culturales) y su pluralidad de formas residenciales (distintas densidades, distintas morfologías), compatibilizando los requerimientos de calidad ambiental de cada una de ellas y enriqueciéndolas con su mutua convivencia.

Título I.- El título primero de la Ley trata sobre las propuestas territoriales que tratará este documento y que le da la estructura a la visión comparada que se desarrolla tanto a nivel metropolitano como de la Ciudad.

Ley 2930 (Parte cero)	Art.1 Constitución Art.2 Diagnóstico Art.3 Objetivos Art.4 Rasgos generales Ciudad: Integrada; Policéntrica, Plural, Saludable, Diversa			
PROPUESTAS Territoriales (Titulo I)	Cap.I Art. 5 Nivel Metropolitano: a. Estructura y desarrollo urbano de la aglomeración b. Transporte y movilidad c. Cuestiones ambientales d. Riesgos de anegabilidad		Cap.II Ciudad: Art.6 Estructura y centralidades Art.7 Transporte y movilidad Art.8 Hábitat y vivienda Art.9 Espacios públicos Art.10 Producción y empleo Art.11 Patrimonio urbano	
INSTRUMENTOS (Titulo II Cap.I Art.12-13)	Instrumentos de Planificación (Cap.II Art. 14-20)	Instrumentos de Gestión (Cap.III Art. 21-24)	Instrumentos de Participación (Cap.IV Art. 25)	Instrumentos de Monitoreo y Control (Cap.V Art. 26)
IMPLEMENTACIÓN (Titulo III)	Art. 27-32			
DIAGNÓSTICO (Anexo I)	Cap.I Art. 5 Nivel Metropolitano: a. Estructura y desarrollo urbano de la aglomeración b. Transporte y movilidad c. Cuestiones ambientales d. Riesgos de anegabilidad		Cap.II Ciudad: Art.6 Estructura y centralidades Art.7 Transporte y movilidad Art.8 Hábitat y vivienda Art.9 Espacios públicos Art.10 Producción y empleo Art.11 Patrimonio urbano	



An aerial photograph of a coastal region, likely a bay or estuary, with a blue overlay. A white-outlined urban area is visible in the lower right, showing a grid-like street pattern. The text "II. PROPUESTAS DE NIVEL METROPOLITANO" is overlaid in white, bold, sans-serif font.

II. PROPUESTAS DE NIVEL METROPOLITANO



II.1 ESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO DE LA AGLOMERACIÓN

II. PROPUESTAS DE NIVEL METROPOLITANO

II.1 Estructura y desarrollo urbano de la aglomeración



II.1.1 Visión comparada:

• Para definir la estructura de la Aglomeración la visión del PUA define el rol metropolitano de la Ciudad como: Ciudad Competitiva, con participación en la gestión regional, con mayor equilibrio social y estructural que permita un manejo coordinado de la infraestructura de servicios y el transporte.

• La Ley 2.930 en su artículo 5º plantea, la estructuración y desarrollo urbano de la región y hace hincapié en el carácter de centro metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires condiciona su desarrollo y, en dicho sentido, se considera altamente necesario propugnar la implementación de espacios y formas institucionales de coordinación, con la concurrencia del gobierno nacional y de los gobiernos de las jurisdicciones involucradas, mediante la articulación de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos.

• El MT 10-60 propone una Ciudad insertada internacionalmente como líder de la región.

• El PEPBA Analiza a la Ciudad y la considera un Centro Regional de innovación, turismo y servicios con crecimiento dentro de un modelo sustentable.

• Los Lineamientos CUr por su propio objetivo desarrollan una visión más propia de la Ciudad y por lo tanto no hay mención de los temas regionales.

II.1.2 Objetivos:

• Los objetivos del PUA son:

- Desarrollar una Agenda Metropolitana con la Provincia de Buenos Aires como contraparte.
- Promover a la Ciudad como centro de negocios, de turismo, de exposiciones regionales y líder en la educación superior y la salud.

Para cumplir con esos objetivos propone avanzar en un marco de competitividad y sustentabilidad, con la articulación modal del transporte y de la infraestructura de servicios.

• El MT 10-60. Propone planificar con el PUA y evaluar con el desarrollo de la metodología de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

El desarrollo de la ciudad tiene el objetivo de fomentar los niveles de creatividad e innovación como paradigma cultural y productivo con la promoción de la sustentabilidad de la inversión pública y cooperación con el sector privado. Estos objetivos se apoyan en sostener a la educación como gesta cultural y científico-tecnológica y a promover un Sistema universal y sustentable de atención de la salud.

• El PEPBA se centra en la creación de una región, en este caso, de carácter metropolitano con una Institucionalidad regional y un Organismo Metropolitano a crear.

II.1.3 Temas particularizados:

a.1 Red Circulatoria

• El PUA propone al respecto:

- Configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en relación con las localizaciones portuarias y, con un sistema de estaciones de transferencia regionales. 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.

- Conformar un sistema portuario regional de cargas para la inserción de la aglomeración en el Mercosur, con la identificación y consolidación de los roles diferenciales de los puertos de Bs. Aires, Dock Sur, La Plata, Zárate y Campana y a sus potencialidades. Desarrollar en la Ciudad un Puerto de Pasajeros acorde con la jerarquía de la metrópolis.

- 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.

- Instalar grandes equipamientos de escala regional. Además del Aeropuerto de Ezeiza y del Mercado Central de La Matanza, el área ofrece posibilidades de localización de: Estación de Transferencia de Cargas, Centro Internacional de Exposiciones y Nuevos Parques Metropolitanos.

- 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.

• En la Ley 2.930 art. 5º A.1, estos objetivos de planeamiento se traducen en: La definición de la red circulatoria jerárquica (autopistas, avenidas principales y medios masivos guiados).

• El Modelo Territorial 20-60 desarrolla la idea de la pendularidad de viajes en relación al centro de la Ciudad. La movilidad en el Área Metropolitana resulta un importante elemento a destacar ya que si bien se producen 9 millones de viajes diarios, a partir de la fuerte atracción que crea el Área Central se generan 3 millones de viajes diarios desde los municipios vecinos al centro de la Ciudad. Esto implica la existencia de importantes externalidades negativas, como congestión y saturación del sistema de transporte público radioconcéntrico.

• El PEPBA describe las relaciones de la red vial.

Hoy la región cuenta con un sistema vial denso y jerarquizado entre autopistas, rutas, avenidas y calles en forma de telaraña, así como lo es el sistema de vías férreas, pero con una densidad de infraestructura inferior. La región cuenta con un intenso movimiento de carga y logística. Al respecto, además de ser la cabecera de todas las líneas férreas, que convergen en la CABA, cuenta con varios puertos (de norte a sur pueden identificarse con las siguientes localizaciones: Zárate, Campana, Escobar, Buenos Aires, Dock Sud y La Plata). También cuenta con dos aeropuertos internacionales que concentran el movimiento de las aerolíneas comerciales de pasajeros y cargas (Aeroparque y Ezeiza) y uno que concentra los vuelos particulares (San Fernando).

a.2 Los criterios de extensión y consolidación de la expansión urbana y las políticas de provisión de infraestructura y equipamientos básicos.

No existe coordinación de planeamiento con respecto a la expansión metropolitana y la consolidación urbana que es básica para el planteo de la infraestructura, los servicios y equipamientos básicos.

• El PUA se centra en la competencia que se desarrolla con la extensión urbana en la periferia y propone la estructuración de los principales ejes de vinculación metropolitana, la consolidación de las áreas urbanas periféricas con el control del impacto ambiental ocasionado por operaciones de antropización de grandes extensiones de suelo rural y la promoción de la competitividad de las actividades productivas periurbanas que compitan por el valor del suelo.

• Estos objetivos de planeamiento se incorporan en la Ley 2.930 que propone definir; los criterios de extensión y consolidación de la expansión urbana y las consecuentes políticas de provisión de infraestructura y equipamientos básicos.

• El Modelo Territorial 10-60 incorpora una visión ambiental con respecto a la expansión. Una de las principales problemáticas que aparecen en torno al Área Metropolitana es la inexistencia de un borde definido con claridad, a partir del cual pueda ordenarse el crecimiento de la mancha urbana. Las tendencias de crecimiento del último período intercensal indican que la tercera corona presenta un importante dinamismo demográfico, que obedece a procesos de urbanización periférica. Estos procesos tienen una fuerte incidencia en términos de movilidad y condiciones ambientales del conjunto de la Región.

• El PEPBA enfoca el tema de la inequidad en la prestación de servicios para la aglomeración. En la RMBA es muy fuerte la inequidad de conexión de los hogares a los servicios básicos (agua, cloaca y desagüe). Mientras en la Ciudad son 2,2 % los hogares que no cuentan con una calidad de conexión satisfactoria, en el resto de la Región, son 59,8 %. En la Provincia, ciertos municipios tienen niveles equivalentes a los de la CABA, mientras otros se encuentran en situaciones muy desfavorables. Por ejemplo, el municipio de Malvinas Argentinas cuenta con una calidad de conexión a los servicios básicos insuficiente de 93,1 %, mientras la de Vicente López es de 1,9 %.

• Los Lineamientos para el Código Urbanístico hacen un análisis de la dinámica

Dinámica territorial

- Áreas Verdes
- Grandes Equipamientos Comerciales
- Puertos
- Centralidad Comercial

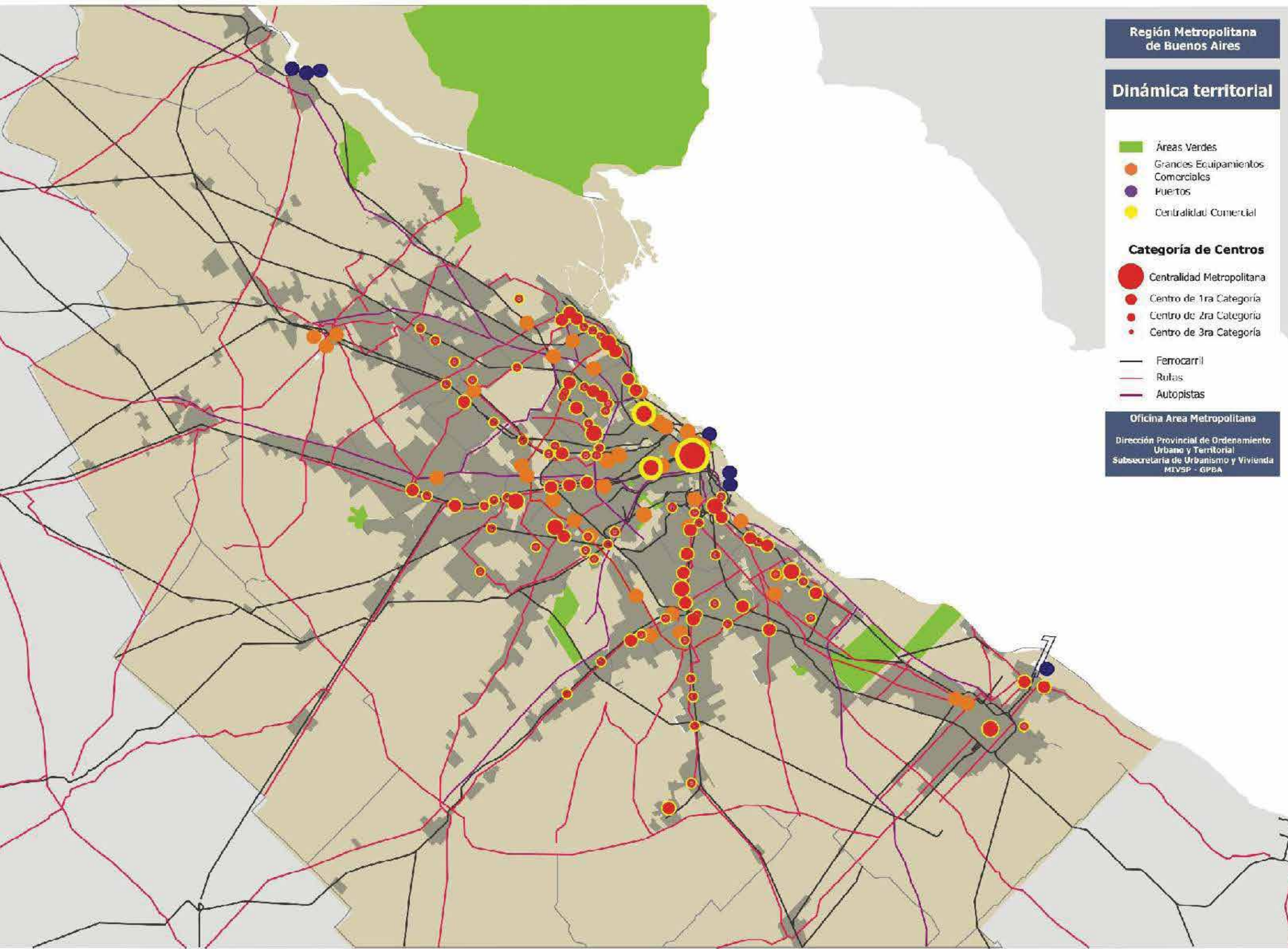
Categoría de Centros

- Centralidad Metropolitana
- Centro de 1ra Categoría
- Centro de 2da Categoría
- Centro de 3ra Categoría

- Ferrocarril
- Rutas
- Autopistas

Oficina Área Metropolitana

Dirección Provincial de Ordenamiento
Urbano y Territorial
Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda
MIVSP - GPBA



poblacional. La Ciudad de Buenos Aires y su región metropolitana, poseen 14.800.000 millones de habitantes, concentrando el 37% de la población del país en un espacio menor al 1% del territorio nacional. La Ciudad central, con 2.891.082 habitantes, y el Gran Buenos Aires, con 12.801.364 habitantes, conforman el principal aglomerado urbano del país, siendo la segunda mayor área urbana de Sudamérica y una de las veinte mayores del mundo. Por su parte, los partidos de la Región Metropolitana de Buenos Aires aglutinan el 80% del total de la población de la Provincia de Buenos Aires en algo menos del 4% del territorio provincial.

Buenos Aires capital, sostiene niveles históricos más o menos estables de población, desde hace 6 décadas. En cambio, el análisis conjunto del Gran Buenos Aires verifica que son sus partidos los que contribuyen al crecimiento poblacional, manifestando una variación relativa de 11,7% superior a la media nacional (10,6%). Si consideramos a la Región Metropolitana de Buenos Aires el guarismo es levemente superior (12,5%).

En los partidos del Gran Buenos Aires se verifica una tasa de crecimiento media anual notablemente superior (3 veces mayor) con relación a la Ciudad de Buenos Aires, y significativamente superior al país. Además, sostiene una tendencia incremental de la participación relativa durante el último período 2001-2010, aunque con una tendencia variable durante las últimas décadas, alcanzando el máximo del período 1970-2010 (24,7%).

Durante las últimas 2 décadas los datos, lejos de registrar procesos de concentración urbana en la Ciudad de Buenos Aires y la primera corona, sugieren que existen procesos de difusión urbana en la segunda y tercera corona. Pero la Ciudad de Buenos Aires tiene una población diurna mucho mayor a la residente, debida a movimientos diarios por cuestiones laborales, de estudios, etc. La población migrante diaria, proveniente del área metropolitana, duplica la población estable de la ciudad.

a.3 - 4 - 5 y 6 Grandes espacios abiertos metropolitanos

- El PUA considera que 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 al 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.

Propone el desarrollo de Espacios abiertos de escala regional con el objetivo de:

- Elaborar un plan de manejo al Delta del Paraná, que conjugue la preservación

de la singularidad de sus características naturales con un desarrollo socio productivo compatible.

- Desarrollar y poner en valor 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.

- La Ley 2.930 promueve en coincidencia:

- 3. Definición y planes de manejo de los grandes espacios abiertos de escala metropolitana (Bosques de Ezeiza, Parque Pereyra Iraola).

- 4. Concertar criterios de actuación respecto de grandes fracciones que pudieran ser utilizadas para uso público (INTA-Castelar, grandes instalaciones militares, otros).

- 5. Políticas de uso de la franja costera del Río de la Plata y del Río Paraná, con definición de actividades a preservar, a promover y planes de manejo respectivos.

- 6. Política de preservación y desarrollo del Delta Inferior del Paraná, que conjugue preservación ambiental, desarrollo productivo y uso recreativo.

- El Modelo Territorial avanza en la cuestión ambiental y social, y considera que es relevante en el Área Metropolitana la problemática ambiental, que se manifiesta puntualmente en las cuencas del Matanza-Riachuelo y del río Reconquista, donde existen tierras vacantes y también se concentra población con problemas socio - habitacionales.

- El PEPBA contiene una extensa descripción y valorización de la Costa Metropolitana y propone la Gestión Costera Integrada con cuatro componentes de integración:

- 1) Entre sectores económicos

- 2) Entre niveles y jurisdicciones de la administración pública

- 3) Entre el ambiente acuático y el continental

- 4) Entre conocimiento y manejo

II.1.4 Temas tratados en las reuniones:

Temas coincidentes:

En todos los casos se considera que la Ciudad principal tiene condiciones propias de competitividad y liderazgo regional, con participación en la gestión regional, y se promueve el centro de negocios, de turismo, de exposiciones regionales y el liderazgo en la educación superior y la salud.

El PUA aborda la casi totalidad de los temas metropolitanos estructurales y los otros documentos solo tratan mayormente las relaciones con la Ciudad, y no contradicen la visión del PUA, que se reafirma en los términos de la Ley. Todos coinciden en el análisis de la existencia de la expansión territorial y de población metropolitana y la estabilidad poblacional de la Ciudad. También en el intercambio de población diario, entre el Conurbano y la Ciudad.

Hay coincidencia en la importancia que tienen los espacios verdes regionales para mejorar las condiciones ambientales de la ciudad metropolitana.

Temas no coincidentes:

El Tema que es enfatizado en los documentos más recientes es la relación institucional metropolitana que comienza, con la propuesta de una Agenda coordinada con la provincia en el PUA y se consolida en el PEPBA con la propuesta de la creación de una región, en este caso, de carácter metropolitano con una Institucionalidad regional y un Organismo Metropolitano que la lidere.

El Tema de la pendularidad de viajes con atraktividad hacia el Centro Principal y la congestión vehicular, es más desarrollada en los últimos documentos. Siempre se reafirma la vocación de centralidad de la Ciudad y aparece una nueva visión con respecto al confort urbano en el Centro Metropolitano con el aporte de la peatonalización, los circuitos ciclísticos, la coordinación del metrobús, la extensión del subterráneo y el mejoramiento en la transferencia de modos.

El enfoque del PUA se centra en la competencia que se produce con la urbanización del periurbano, mientras que los demás Documentos enfocan el problema con la visión de la equidad de los servicios y en la sustentabilidad ambiental. El mismo tema es enfocado de tres formas distintas y complementarias.

El enfoque del PUA es territorial y trata las áreas verdes caracterizándolas por superficie y localización.

El Modelo Territorial en cambio, avanza en la relación entre los espacios verdes en especial de las cuencas, la presión urbana y las relaciones sociales que se establecen en esos sectores.

El PEPBA aporta el concepto de Gestión Costera Integrada. Esta forma de

gestión surgiría de acuerdos metropolitanos y tendría la posibilidad de integrar el problema al menos en los espacios costeros del río de la Plata y del Matanza-Riachuelo, del río Reconquista y del Luján y de los arroyos subsidiarios.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

La CABA y la provincia de Buenos Aires reúnen las condiciones para la creación de una región, en este caso, de carácter metropolitano, habida cuenta de las dinámicas que se despliegan sobre el territorio en torno a la Ciudad de Buenos Aires. No están desarrolladas las relaciones para el ámbito metropolitano que se debieran establecer en educación, salud, negocios, servicios e infraestructura ni las tendencias de complementación de cada una de las partes.

Respecto a la conectividad los temas a incluir corresponden a la finalización del Camino del Buen Aire - Autopista Presidente Perón, vinculación de la red circulatoria de Provincia y de Ciudad, camino de Sirga en la costa del Riachuelo y puentes de conexión, y estudios de vinculación en la Avenida General Paz. Tampoco están desarrollados aún los resultados y la evaluación de los principales proyectos de la estructura vial. El Paseo del Bajo, las nuevas condiciones del sistema de cargas y logística, y la ampliación y reforma de accesibilidad del Aeroparque.

El Código Urbanístico tiene como uno de sus objetivos la incorporación de más población residente a la ciudad como un aporte a la calidad ambiental metropolitana. Este tema no está analizado desde el punto de vista de la reducción del consumo de tierra (densificación) que provoca la expansión metropolitana, y de la economía de los servicios.

Con respecto a las incorporaciones de áreas verdes se abre una perspectiva amplia a estudiar. Se requiere pensar en una gestión integrada de los espacios libres y grandes fracciones, como así también de los recursos hídricos y costas que aún no ha sido suficientemente abordado desde la planificación urbana y ambiental.

En relación a la franja costera del Río de La Plata, Paraná y Delta Inferior s necesario profundizar en la gestión integrada con cuatro componentes de integración: entre sectores económicos; entre niveles y jurisdicciones de la administración pública, entre el ambiente acuático y el continental; y entre conocimiento y manejo.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

No se reconocen en los documentos avances explícitos en la complementación regional, aunque de hecho hayan existido.

Deben ser evaluados los proyectos de conectividad regional de metro-bus y la incidencia de la ampliación de subterráneos, el sistema de conexión de cargas portuaria, la logística de las cargas en la ciudad, el Paseo del Bajo y las conectividades aeroportuarias, para alcanzar el objetivo de una ciudad cada vez menos dependiente del automotor.

En el área costera de la Ciudad se han desarrollado proyectos de gran impacto positivo. Ampliación del Puerto, acceso Aeroparque, Parque de los Niños, Parque de la Memoria, Cuencos de retención y amortiguación en la desembocadura de arroyos y la Reserva Ecológica. Sin embargo cada uno fue realizado de acuerdo a su propio requerimiento sin una visión integrada. La integración si se encuentra en el Plan Hidráulico que requiere una conceptualización general a este respecto y mira al territorio regional.

Principales avances y carencias:

El sistema metropolitano es una totalidad indivisible y siempre ha existido vocación de establecer patrones de compatibilidad entre las políticas y la estructura urbana por parte de los instrumentos de planeamiento. Los avances al respecto son parciales.

El Paseo del Bajo es una obra esperada desde la construcción de las Autopistas por ser el tramo que cierra el circuito norte –sur y constituye un avance clave en términos de la estructura vial regional.

La conectividad guiada con los aeropuertos no se concretó. Será mejorada la accesibilidad local con el paseo frente al Aeroparque que dará cierta independencia a los movimientos propios de pasajeros con la separación vial de la Costanera.

La accesibilidad al Puerto de Pasajeros no está aún resuelta.

La conectividad de los bordes frente al Riachuelo (Puente a Lanús) y en relación a la Avenida General Paz, requerirá mayor coordinación regional. La finalización de las obras de la infraestructura sanitaria y viales darán un nuevo espacio para mejorar la relación con los límites actuales.

No existe una visión integradora sobre los aspectos de los espacios costeros y las áreas libres excepto en el Plan Hidráulico.

Discusión y temas a revisar:

La fragmentación de políticas territoriales en el Área Metropolitana es propia de la forma de gestión de los Municipios, la Provincia y la Ciudad, que compiten entre sí. Sólo el Estado Nacional logra instituciones de concertación de Ciudad y Provincia y permite el desarrollo y las prestaciones de los servicios que vinculan a la totalidad. Por otro lado considerar a la Provincia de Buenos Aires como la principal contraparte de la ciudad, a través de la articulación con las cámaras, universidades e instituciones de investigación científica, asociaciones comunitarias y organismos no gubernamentales y constituir una agenda metropolitana.

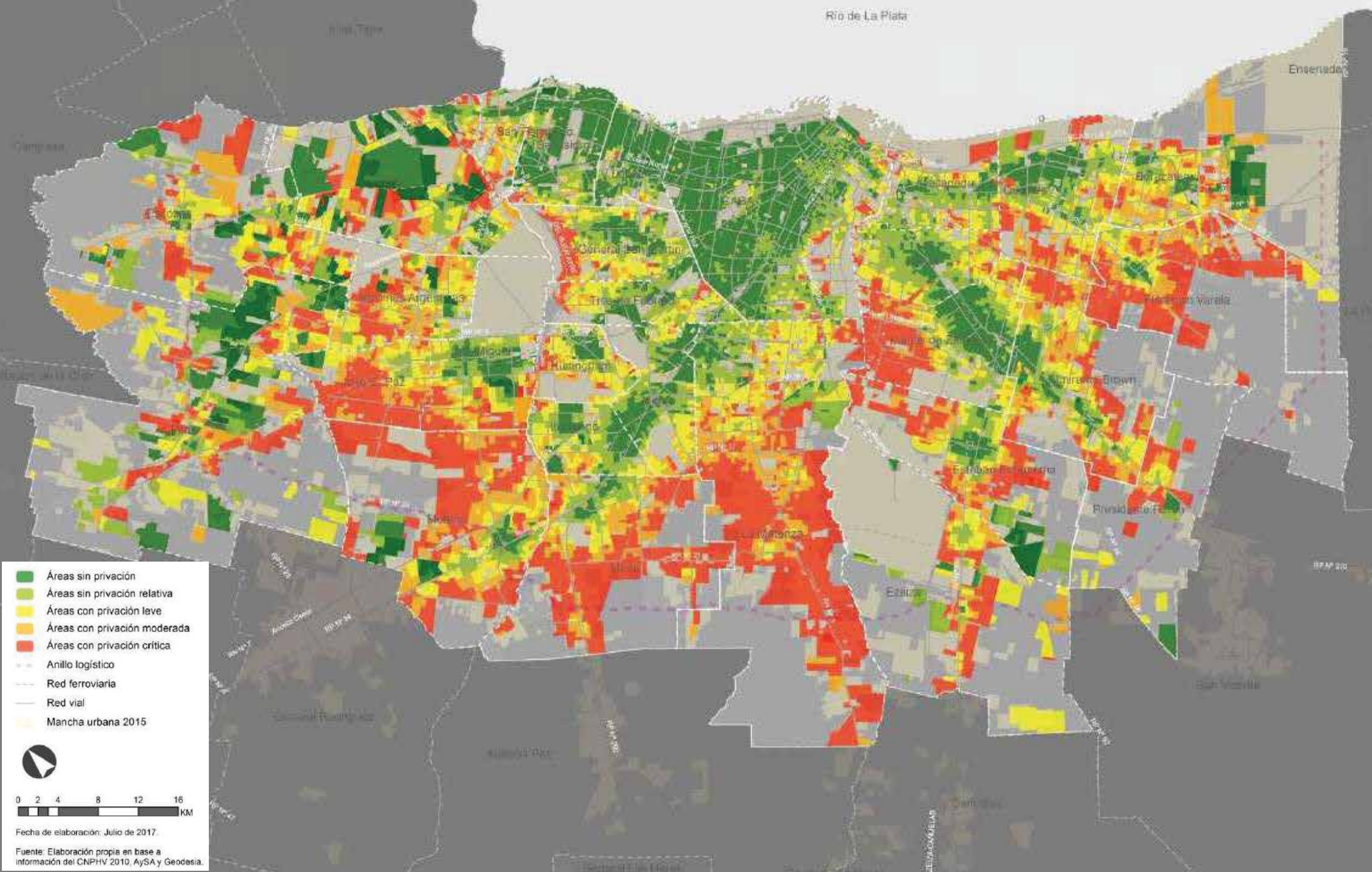
El nivel de inequidad metropolitana es un tema a reflexionar para evitar la conflictividad social por la expulsión de parte de la población o por falta de acceso equitativo a las oportunidades que se visualizan. Se debe permitir el desarrollo económico - sostenible y el aumento de la competitividad de la Ciudad Capital con una equitativa distribución de los beneficios en la Región Metropolitana. Lo que no quita la visión pensada en cuanto al rol de ciudad capital como base de la actividad económica, a escala mundial, regional, nacional y metropolitana.

La expansión metropolitana y la posibilidad de aumento de densidad habitacional en la ciudad requieren un estudio que relacione a la dinámica de la población con la posibilidad de captación de cada sector territorial metropolitano teniendo en cuenta la economía en relación al uso de la tierra. Este tema se vincula con el aporte que desarrolla el Código Urbanístico que propone una visión sobre la economía y la sustentabilidad urbana y marca la conveniencia de promover una ciudad densa y equitativa, abastecida por sistema de transporte público y con redes de servicios concentradas como la generación (Plantas) y distribución de energía eléctrica, distribución y regulación de gas, sistema de saneamiento y distribución de agua potable

El sistema de vialidad metropolitana excede a la Ciudad y se reconoce que ha habido una delegación del tema en el Estado Nacional. Estos temas, que en el PUA fueron planteados desde una política de mayor confrontación tendrán que ser reconsiderados dado que la Ciudad es un actor principal en estos temas y que su resolución afecta de forma directa a su desarrollo. Entre los mas destacados respecto a este punto podemos resaltar:

- Configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en relación con: las localizaciones portuarias y el sistema de estaciones de transferencia regionales.
- La consolidación de la Ruta Provincial Nro.6 circunvalación vial paralela a la interconexión ferroviaria metropolitana y, también, como sede de las estaciones

NIVEL SOCIOECONÓMICO



- Áreas sin privación
- Áreas sin privación relativa
- Áreas con privación leve
- Áreas con privación moderada
- Áreas con privación crítica
- Anillo logístico
- Red ferroviaria
- Red vial
- Mancha urbana 2015

de ruptura de cargas.

- Conformar un sistema vial de cargas para la inserción de la aglomeración en el Mercosur, con los puertos de Bs. Aires, Dock Sur, La Plata, Zárate y Campana.
- Desarrollar en la Ciudad la red circulatoria para recibir un Puerto de Pasajeros acorde con la jerarquía de la metrópolis.
- Brindar condiciones de accesibilidad adecuada para el sistema aeroportuario regional.

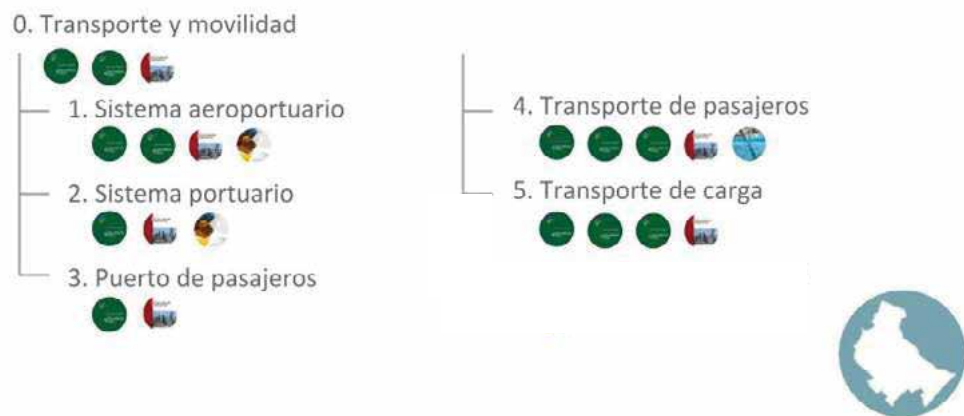
El reconocimiento del problema ambiental y del cambio climático es indispensable para el desarrollo regional. Este tema es la base territorial para abordar desde el punto de vista ambiental y de riesgo, la resiliencia del Área Metropolitana. En el territorio metropolitano inciden de forma sustantiva las cuencas y espacios costeros que requieren una Gestión Integrada de los Espacios Verdes y Áreas Costeras con coordinación metropolitana que podemos puntualizar de la siguiente manera:

- Coordinación y saneamiento de cuencas.
- Coordinación conducto margen derecho.
- Coordinación conducto costero.
- Evaluación de experiencias de los últimos años del manejo al Delta del Paraná y de la Franja Costera del Río de la Plata.
- Desarrollo de un Plan que permita el manejo integrado de la costa regional, como principal recurso ecológico de la Ciudad
- Preservar y recuperar los grandes espacios verdes existentes (Parque Pereyra Iraola y Bosques de Ezeiza).
- Prever, la afectación de grandes predios (instalaciones del INTA Castelar y instalaciones militares Campo de Mayo).



II.2 TRANSPORTE Y MOVILIDAD

II.2 Transporte y movilidad



II.2.1 Visión comparada:

• El PUA considera que, no hay políticas de coordinación intra ni intermodal, físicas, tarifarias ni operacionales, por la fragmentación jurisdiccional en la administración y operación. Por lo tanto es inadecuada política metropolitana de transporte.

• La LEY 2.930 enumera los temas de transporte y movilidad a tratar desde la perspectiva metropolitana:

- Sistema regional de Aeropuertos.
- Sistema Regional de Puertos de Carga
- Puerto de Pasajeros

– Coordinación de políticas de transporte en los componentes, físico, tarifario y operacional intra e intermodal, modos tecnológicos amigables con el medio y de menor costo social.

– Acordar políticas de transporte de cargas que otorguen prioridad a los modos ferroviarios y fluviales por sobre los viales y definir el sistema de estaciones de ruptura de cargas que facilite la articulación de los diversos modos y medios de transporte.

• El Modelo Territorial 10-60. Considera que el transporte se compone con modos de clara escala metropolitana, y otros localizados en la Ciudad pero con un papel importante a nivel metropolitano. A esta escala es crucial el rol de los centros de transbordo en la estructuración de la red de transporte, ya que son

infraestructuras urbanas que vinculan los distintos modos de transporte entre sí.

• El PEPBA desarrolla una visión de ciudad atractora de viajes: La urbanización en la RMBA es un ejemplo típico de desarrollo urbano a lo largo de las vías de comunicación terrestres. Con su calidad de proveedor de empleo y de centro administrativo y económico de la RMBA, además de ser residencia de los tres poderes del Estado nacional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires atrae cada día unos tres millones y medio de personas provenientes de los municipios de la Región. Esto representa una parte importante de los viajes, la otra parte se produce entre los otros municipios en función de las fuentes de empleo y oferta de servicios.

• Los Lineamientos para el Código Urbanístico no abordan el tema regional del transporte.

II.2.2 Objetivos:

• El PUA propone desarrollar:

- Políticas de transporte de pasajeros con coordinación intra intermodal, físicas, tarifarias operacionales.
- Articulación de los grandes sistemas de transporte en un espacio de multimodalidad.
- Sistema regional de aeropuertos.
- Sistema regional de Puertos de Carga
- Nuevo Puerto de Pasajeros.
- Políticas de transporte de cargas y sistema de estaciones de ruptura de cargas.

• Para la LEY 2.930 el objetivo es que la Ciudad participe en la gestión de los temas enumerados.

• El Modelo Territorial 10-60 propone:

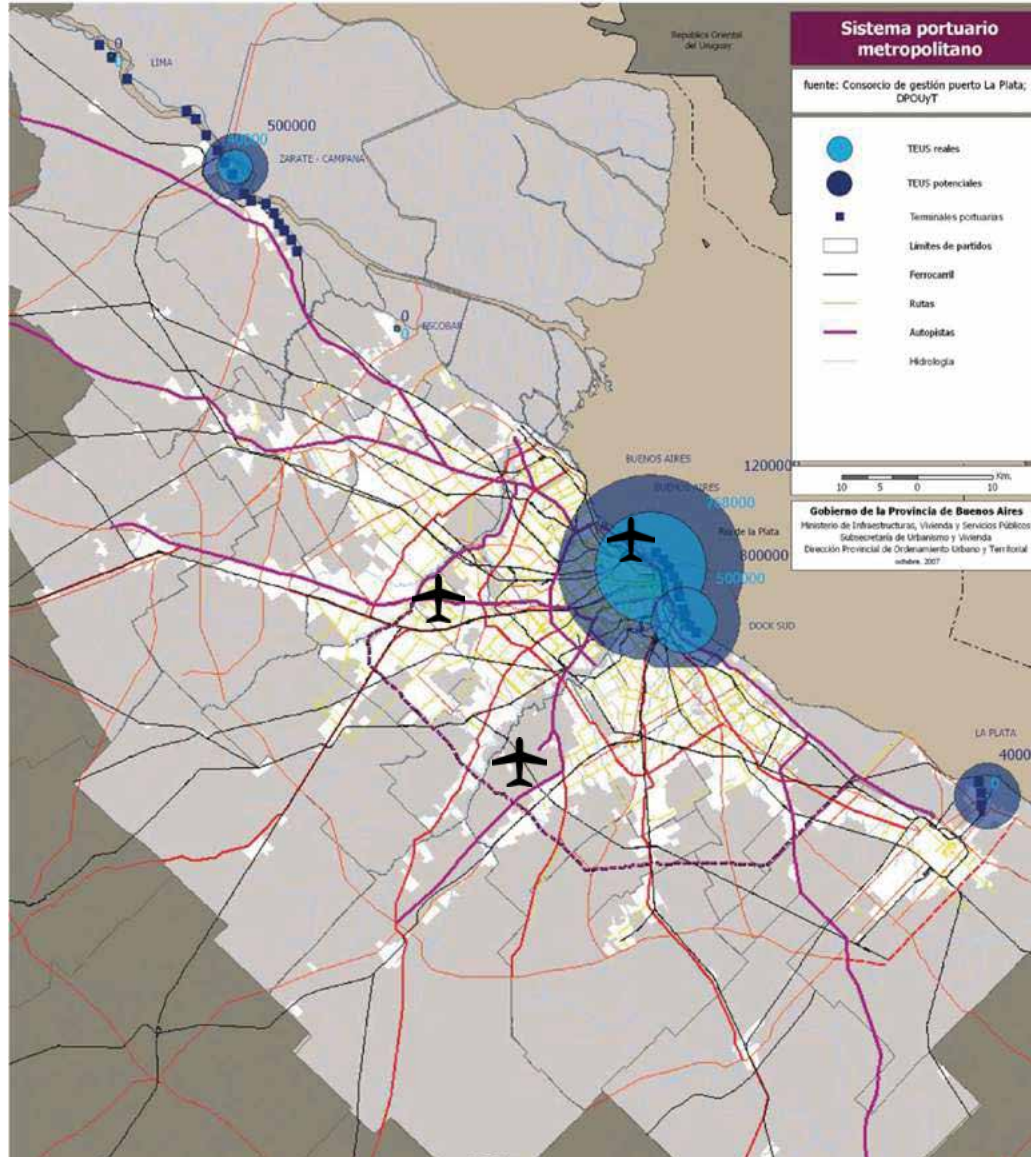
- Desarrollar los Centros de Transbordo.
- Sustituir el Aeroparque por un aeropuerto Metropolitano localizado junto al Puerto en una extensión sobre el río.
- Integrar al Puerto en un nodo de transporte.
- Dar un carácter futuro al borde costero de la Ciudad con un centro de transporte regional.

• El PEPBA enumera temas sin caracterizar el territorio:

- Desarrollar políticas de transporte de pasajeros con coordinación intra

intermodal, físicas, tarifarias operacionales.

- Articular los grandes sistemas de transporte en un espacio de multimodalidad.
- Integrar un sistema regional de aeropuertos.
- Promover un sistema regional de Puertos de Carga.
- Construir un nuevo Puerto de Pasajeros.
- Instrumentar políticas de transporte de cargas y sistema de estaciones de ruptura de cargas.



II.2.3 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

La necesidad de coordinación metropolitana con la continuidad del plan de Transporte de la ATM que tiene principio de ejecución.

En todos los casos se considera importante para el desarrollo del sistema de transporte metropolitano la instrumentación de la Coordinación intra intermodal, físicas, tarifarias operacionales y la eficacia del trasbordo.

La red de transporte pesado y reorganización de los espacios de logística. Nuevo Puerto de Pasajeros.

Temas no coincidentes:

Al Puerto se lo ve como un tema problemático y las propuestas varían.

1. La coordinación de las cargas y regionalización del sistema portuario con un Sistema de Gestión Integral de Puertos.
2. El desarrollo de un centro de convergencia de transporte regional sobre el río, con futuro carácter del borde costero de la Ciudad con un centro de transporte regional.
3. La transferencia de la gestión portuaria de la Nación a la Ciudad

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

Los temas que enumera la Ley están en reelaboración y el PUA debiera incorporar las últimas decisiones con respecto a:

- Ampliación del sistema aeroportuario con obras en las terminales de Ezeiza y Aeroparque y la habilitación del nuevo aeropuerto de Palomar.
- La coordinación de las cargas y regionalización del sistema portuario con un Sistema de Gestión Integral de Puertos que comprenda: coordinación de hecho y mayor especialización de los puertos; ampliación de las playas de carga del Puerto; obras en los puertos de pasajeros fluviales y de cruceros; Paseo del Bajo con la interconexión puerto – logística de carga.
- La transferencia de la gestión portuaria de la Nación a la Ciudad
- Nuevo Puerto de Pasajeros para turismo regional e internacional y su vínculo con la Ciudad.
- Transporte de pasajeros: Coordinación y Plan de Transporte por parte de la ATM para el transporte metropolitano; políticas de transporte de pasajeros con coordinación intra e intermodal, físicas, tarifarias Y operacionales que tienen principio de ejecución con el SUBE; mejoramiento de estaciones ferroviarias

principales y de las paradas ubicadas en la vía pública que favorecen la conectividad de viajes; avances con respecto al transporte metropolitano, las conexiones de metrobuses y la inclusión de medios menos contaminantes con la peatonalización de las áreas centrales; sistemas de información entre medios y con los pasajeros

- Transporte de carga: sistema de Playas de carga del AM; conectividad ferroviaria con Playas de carga; nuevos centro de carga de la Ciudad; relaciones con el puerto para el manejo de contenedores.

Para la actualización del PUA se requeriría retomar estos asuntos claves para la coordinación metropolitana.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

- Ampliación del sistema aeroportuario con obras en las terminales de Ezeiza y Aeroparque y la habilitación del nuevo aeropuerto de Palomar.
- Coordinación de hecho y mayor especialización de los puertos.
- Ampliación de las playas de carga del Puerto.
- Obras en los puertos de pasajeros fluviales y de cruceros.
- Paseo del Bajo con la interconexión puerto – logística de carga.
- El sistema de información desde la formulación del primer plan tiene avances y características de gran progreso tecnológico.

Principales avances y carencias:

Los Aeropuertos son discutidos por su falta de conectividad y por la propuesta de traslado del Aeroparque al frente ribereño. Parte de la discusión aeroportuaria está zanjada por las obras realizadas para la ampliación del Aeropuerto Jorge Newbery el sistema vial de acceso y su frente costero.

Un avance sustantivo es la construcción del Paseo del Bajo que permite coordinar la logística portuaria con las operaciones de consolidación y desconsolidación de carga y el transporte. Además propone un nuevo cruce regional vehicular norte sur.

Discusión y temas a revisar:

La ATM ha avanzado en el Plan de Transporte Metropolitano pero hay muchos temas referidos a las políticas de transporte de difícil resolución por la necesidad de compatibilizar múltiples intereses de los diversos actores. La coordinación intra e intermodal, físicas, tarifarias operacionales tienen principio de ejecución

con el SUBE y el mejoramiento de estaciones ferroviarias principales. Además la protección del mobiliario en las paradas ubicadas en la vía pública favorecen la conectividad de viajes.

Existen avances con respecto al transporte metropolitano, las conexiones de metrobuses y la peatonalización de las áreas centrales.

El Paseo del Bajo es una obra de gran importancia de la última gestión, porque soluciona la permanencia del puerto y la logística en la ciudad.

Las conexiones entre los diversos modos de escala regional, aeropuertos y puertos son débiles sin la participación del transporte guiado.

Por lo que se requiere hacer una revisión de los siguientes temas:

- Desarrollar políticas de transporte de pasajeros con coordinación intra intermodal, físicas, tarifarias operacionales (ATAM).
- Articular los grandes sistemas de transporte en un espacio de multimodalidad.
- Promover un sistema regional de Puertos de Carga con estudio de coordinación logística.
- Ampliación de Playas portuarias y profundización de accesos
- Integrar un sistema regional de aeropuertos.
- Promover un sistema regional de Puertos de Carga.
- Desarrollar el turismo con la construcción de un nuevo Puerto de Pasajeros.
- Acuerdo sobre las políticas de transporte de pasajeros que concurren a una progresiva coordinación física, tarifaria y operacional intra e intermodal, que contemple los modos tecnológicos más amigables con el medio y de menor costo social; y de acuerdo con los avances tecnológicos y operativos.
- Políticas de transporte de cargas y sistema de estaciones de ruptura de cargas.



II.3 CUESTIONES AMBIENTALES

II.3 Cuestiones ambientales



II.3.1 Visión comparada:

• El PUA critica la falta de concertación de políticas ambientales. Se enfoca en los servicios de Residuos Domiciliarios GIRSU, en los Residuos Patogénicos y Peligrosos, en los estándares de emisión gaseosa y sonora, los riesgos de Instalaciones Peligrosas y la contaminación hídrica y fluvial.

La visión elaborada está enfocada en el sistema técnico de las infraestructuras y servicios y sus efectos e impactos en la población y la ciudad. La visión regional y global no está desarrollada. La Ley interpreta la cuestión ambiental sin incorporar los lineamientos que en la Constitución y el Acuerdo de Río de 1992 ya proponían una visión más amplia con respecto a la sustentabilidad ambiental.

• La LEY 2.930 toma los temas que propone el Plan y enfatiza la cuestión de la coordinación metropolitana:

- Compatibilizar normativas y formas de prevención de las actividades de riesgo.
- Acordar programas y proyectos conjuntos sobre las cuestiones de necesaria concurrencia interjurisdiccional.
- Evaluar y adoptar políticas especiales para las situaciones de riesgo tecnológico que deben ser evaluadas por Nación y Provincia.

• El Modelo Territorial 10-60, Incorpora una forma de planificación basada en indicadores para conceptualizar los temas y proponer una medición que sirva para alcanzar mejores niveles de calidad ambiental en el desarrollo del planeamiento urbano. Incorpora una visión tendiente a mejorar el confort urbano y la protección climática. Es un salto conceptual que cambia la visión y

modifica los criterios de estructura de la ciudad que se pueden reconocer en el recientemente promulgado Código de Planeamiento.

• El PEPBA enfoca el tema desde el punto de vista legislativo y constitucional, reafirma los derechos al ambiente sano de todas las personas y a recibir información. Destaca además la inclusión de la Evaluación de Impacto Ambiental en la Ciudad.

II.3.2 Objetivos:

• El PUA propone: - Mejorar la calidad ambiental mediante la preservación de la paulatina corrección de las actividades contaminantes y concientización pública basada en la sostenibilidad global.

- Generar respuestas para 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 áreas críticas de la CABA.

- Mejorar la calidad del aire de la Ciudad de Buenos Aires.

- Disminuir la generación de residuos sólidos urbanos con una menor disposición final en rellenos sanitarios.

- Evitar riesgos sanitarios y de inundaciones en la Ciudad.

- Asegurar el tratamiento y disposición final de los residuos peligrosos y patogénicos.

- Aumentar la superficie y la calidad del espacio verde público en la ciudad.

Propone además concertar los temas correspondientes con la provincia de Buenos Aires.

• La LEY 2.930 está basada en los objetivos generales del Documento Final del PUA y tiene un enfoque similar. Los objetivos de los Acuerdos Internacionales no están incorporados. Las formulaciones carecen de precisión con respecto al tema del ambiente, del cambio climático y la resiliencia urbana.

Hay que considerar que este Plan debe ser la Ley que sustenta al Código Ambiental y por lo tanto debería extender más su formulación con respecto a los objetivos ambientales.

La formulación del ambiente en la Ley no reconoce a la problemática ambiental que se presenta en los acuerdos y documentos suscriptos por la Nación y la Ciudad. Los temas son específicos y están referidos a:

1. Políticas de la Gestión de residuos sólidos urbanos domiciliarios.

2. Políticas de la Gestión de residuos peligrosos y patógenos.

3. Calidad hídrica, sonora y atmosférica.

Dinámica ambiental

Producción de Residuos

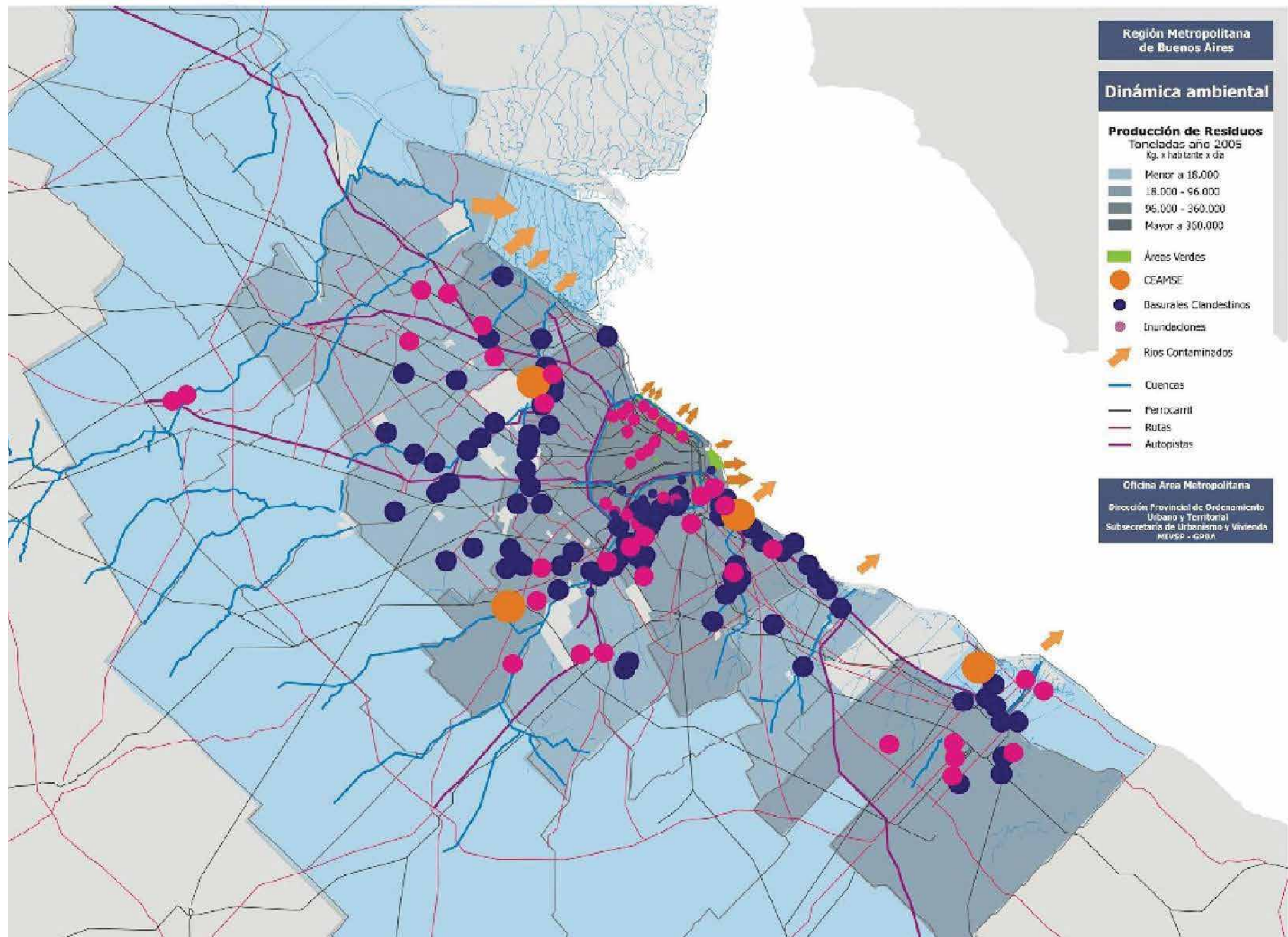
Toneladas año 2005
Kg. x habitante x día

- Menor a 18.000
- 18.000 - 96.000
- 96.000 - 360.000
- Mayor a 360.000

- Áreas Verdes
- CEAMSE
- Basurales Clandestinos
- Inundaciones
- Ríos Contaminados
- Cuencas
- Ferrocarril
- Rutas
- Autopistas

Oficina Área Metropolitana

Dirección Provincial de Ordenamiento
Urbano y Territorial
Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda
MEVSP - GBA



- 4. Riesgo ambiental.
- 5. Monitoreo y control.
- 6. Programas de coordinación metropolitana (caso Cuenca Riachuelo).
- 7. Políticas de áreas especiales con riesgo tecnológico.

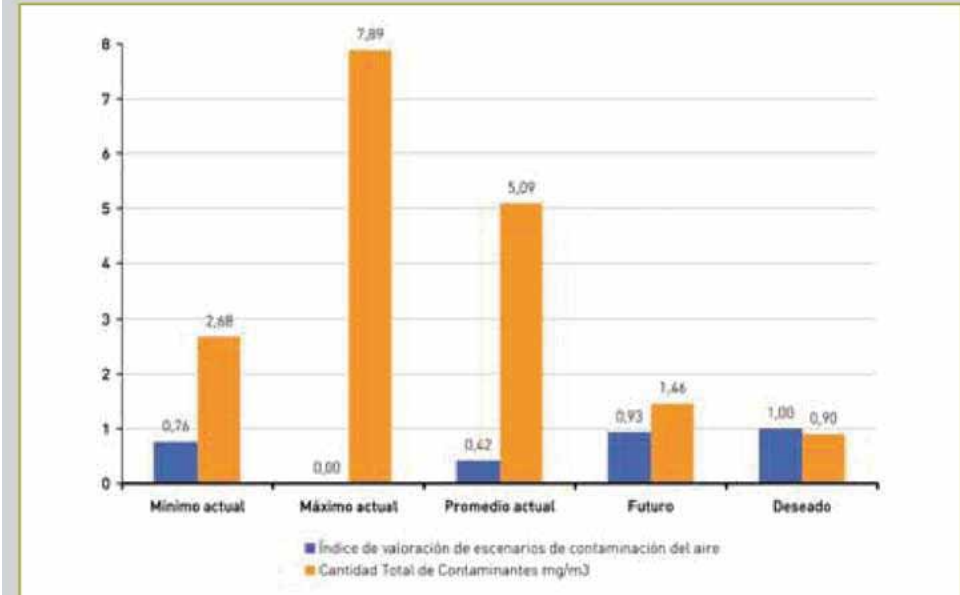
• Los temas que trata el Modelo Territorial 10-60 son:

- La gestión del ambiente metropolitano como unidad lleva a realizar acuerdos sobre aspectos como el manejo de cuencas, la contaminación en todas sus formas, la generación y disposición de residuos, la matriz energética, el propio modelo de desarrollo urbano y los espacios verdes.
- GRSU Reducción de producción - Reciclado + Puntos Limpios.
- Emisión de GEI con valores de referencia máximos permisibles según la Ley 1.356 de la Ciudad de Buenos Aires.

Resultados: valores de CO₂ en Tn eq totales y por usuario

	Actual			Futuro	Deseado
	Mínimo	Máximo	Promedio	Futuro Promedio	Deseado Promedio
Producción per cápita/día	2,53 (*)	3,38 (*)	2,95 (*)	1,22 (**)	0,91 (**)
Índice	0,34	0	0,17	0,88	1

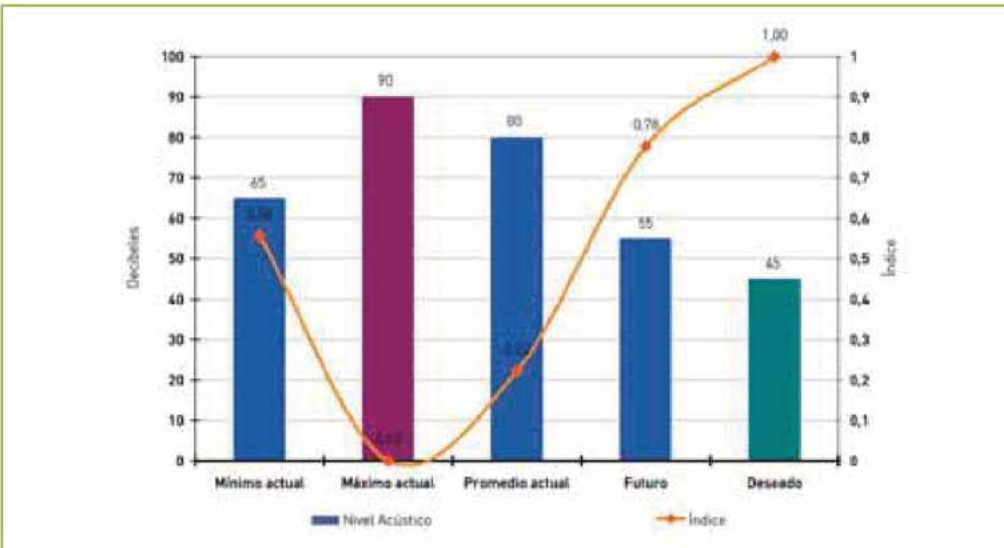
Índices y cantidad de contaminantes actuales y estimados para escenario futuro y deseado



- Control de ruido.

- Desarrolla temas que vinculan al tejido urbano y la trama con los temas ambientales para la adaptación climática y la mitigación de emisiones.
- Densificación, compacidad, corredores verdes, permeabilidad del suelo, cercanía a espacios verdes, refugios climáticos cercanos, son todos temas que incorporan un nuevo enfoque para la normativa urbana. Incorpora un sistema de Indicadores relacionando el ambiente con los componentes urbanos.

Niveles acústicos e índices para los distintos escenarios



- El PEPBA presenta como objetivos los principales acuerdos a los que adhiere la Ciudad:
- Año 1992, “Cumbre de la Tierra” Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). La Argentina adhirió a la CMNUCC mediante la Ley Nacional 24.295/1993.
- Año 2001, Ley Nacional 25.438, el país adhiere al Protocolo de Kyoto.
- Año 2016, Acuerdo de París adoptado durante la COP-21.
- En el año 2009 se lanzó el Plan de Acción de Cambio Climático 2010-2030 (PACC, de 2009).
- En 2011 la Ciudad sanciona la Ley de Cambio Climático 3871 con el objetivo de elaborar política pública interdisciplinaria a actualizarse cada 5 años por un Equipo Interministerial coordinado por la APRA.

Los Temas tratados por el PEPBA incorporan la conceptualización ambiental desarrollada en estos Acuerdos internacionales a los que la Ciudad adhiere:

- La ola de calor.

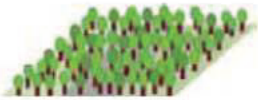
- Isla urbana de calor (IUC).
- Aumento de la cantidad de agua de precipitaciones.
- Relación entre la ciudad y el nivel del mar, la orientación de los vientos y aportes hídricos (Durante el siglo XX, el río subió 17 cm.).
- Fenómeno de sudestada y crecientes.
- Emisiones de gases Las emisiones de GEIs son responsables del Calentamiento Global.
- Con respecto a la GIRSU propone la profundización de la política de reciclaje inclusivo e incluye la recuperación energética a partir de la valoración de residuos.
- Producción de energía renovable y disminución de emisión automotor.
- Certificación Ambiental.
- Propone la Evaluación Ambiental Estratégica EAE.

• Los Lineamientos del Código Urbanístico entran en la conceptualización del Cambio Climático para la formulación de los objetivos. El clima urbano está directamente influenciado por una variedad de aspectos relacionados con la urbanización tales como: la materialidad de las superficies urbanas que ha modificado sus características físicas incrementando la capacidad para almacenar y ceder calor; la morfología edilicia que ha aumentado la rugosidad de la superficie antes plana o levemente ondulada, aumentando la superficie de absorción y cesión de calor, especialmente en cañones urbanos; la disminución de áreas verdes que implica la pérdidas de servicios ambientales al medio urbano como la evapotranspiración que regula la temperatura, la captura de CO2 y otros contaminantes.

Propone:

- Determinar la distribución territorial de los factores que intervienen en la conformación del fenómeno de Isla de Calor Urbana en la Ciudad de Buenos Aires a fin de identificar las áreas de alta criticidad y con mayor potencialidad para la formación de Islas de Calor Urbano.
- Caracterizar las zonas de mayor sensibilidad microclimática, para orientar lineamientos y estrategias destinados a reducir y mitigar la generación de altas temperaturas superficiales.

Tipo de edificación		Definición	Tejido en BA
	1. Tejido compacto con edificaciones de altura	Mixtura densa de edificios altos >10 pisos. Inexistencia de árboles y alta impermeabilidad. Materiales: concreto, piedra, vidrio, acero.	Manzanas alta densidad
	2. Tejido de media altura compacto	Mixtura densa de edificios de media altura entre 3 y 9 pisos. Inexistencia de árboles y alta impermeabilidad. Materiales: concreto, piedra, ladrillo, tejas.	Manzanas media altura
	3. Tejido de baja altura compacto	Mixtura densa de edificios de media altura entre 1 y 3 pisos. Inexistencia o poca cantidad de árboles y alta impermeabilidad. Materiales: concreto, piedra, ladrillo, tejas.	Manzanas baja altura
	4. Tejido abierto / disperso de gran altura	Edificios altos de decenas de pisos, dispuestos en forma dispersa. Abundancia de superficie permeable con plantas bajas y arbustos. Materiales: concreto, piedra, vidrio, acero.	Conjuntos habitacionales gran altura
	5. Tejido abierto / disperso de media altura	Edificios de media altura entre 3 y 9 pisos dispuestos en forma dispersa. Abundancia de superficie permeable con plantas bajas y arbustos. Materiales: concreto, piedra, vidrio, acero.	Conjuntos habitacionales media altura
	6. Tejido abierto / disperso de baja altura	Edificios de media altura entre 1 y 3 pisos dispuestos en forma dispersa. Abundancia de superficie permeable con plantas bajas y arbustos. Materiales: madera, ladrillo, piedra, teja, y concreto.	Baja densidad y construcción dispersa - barrios cerrados
	7. Baja altura ligera	Mixtura densa de edificaciones de un piso. Inexistencia o poca cantidad de árboles y alta impermeabilidad. Cobertura del suelo mayormente apisonada. Construcción ligera, Materiales: madera, paja, metal corrugado.	Asentamientos
	8. Grandes edificaciones de baja altura	Edificios grandes, de baja altura entre 1 y 3 pisos, dispuestos en forma dispersa. Inexistencia o poca cantidad de árboles y alta impermeabilidad. Materiales preponderantes: Acero, concreto, metal, y piedra.	Zonas de grandes equipamientos
	9. Edificaciones dispersas	Edificios pequeños y medianos esparcidos en un contexto natural. Abundancia de superficie permeable con plantas bajas y arbustos.	Zonas semirurales/ edificaciones en zonas abiertas
	10. Industria pesada	Estructuras industriales de baja y media altura: torres, tanques, chimeneas. Suelo pavimentado. Metal, acero y concreto. Materiales preponderantes: Acero, concreto, metal.	Zonas industriales

Tipos de cobertura de suelo		Definición	Tejido en BA
	A. Arbolado denso	Área densamente arbolada. Suelo permeable con plantas bajas. Zona naturalmente forestada, funciona como parque urbano, bosques cultivados.	Plazas, parques, áreas naturales densamente arbolado.
	B. Arboles dispersos	Área con arbolado disperso. Suelo permeable con plantas bajas. Zona naturalmente forestada, funciona como parque urbano, bosques cultivados.	Plazas, parques, áreas naturales con arbolado disperso.
	C. Bush, scrub	Arbustos, matorrales, árboles bajos, dispersos. Suelo permeable de tierra o arena. La función de zona es de matorral natural o agricultura.	No se aplica a la CABA.
	D. Low plants	Paisaje sin rasgos, de hierba o plantas herbáceas/cultivos. Pocos o ningún árbol o plantas. Función de la zona: naturales pastizales, agricultura, o parque urbano.	Áreas verdes o naturales sin arbolado.
	E. Roca desnuda o pavimento	Paisaje sin rasgos, de roca o cubierta pavimentada. Pocos o ningún árbol o plantas. Función de zona: desierto natural (roca) o transporte urbano.	Todos los pavimentos de la CABA.
	F. Suelo desnudo o arena	Paisaje sin rasgos, de suelo o arena. Pocos o ningún árbol o plantas. Función de zona: desierto natural o agricultura.	Zonas abiertas vacías deforestadas.
	G. Agua	Cuerpos de agua grandes, abiertos (mares y lagos), o pequeños como ríos, embalses y lagunas.	Riachuelo / Costa del Río de la Plata.

II.3.3 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

La necesidad de coordinación metropolitana para los temas ambientales. Todos los Planes consideran al Ambiente aunque tienen distinto enfoque al respecto.

Temas no coincidentes:

La falta de coincidencia deriva de distintos enfoques de los problemas: El PUA enfoca al tecno sistema y los efectos de los servicios urbanos. La Ley sigue esta visión y enfatiza en la coordinación metropolitana tanto legislativa como de gestión con un enfoque sanitarista. El Modelo Territorial incorpora el enfoque ambiental, el tema climático y sobre todo desarrolla el criterio de mejorar la habitabilidad ambiental urbana, con aumento del confort urbano, la caminabilidad y las condiciones de clima urbano. El PEPBA introduce los Acuerdos Internacionales de compromiso obligatorio con lo que aporta una visión actualizada del ambiente, el cambio climático y la isla de calor urbana y los efectos sociales y económicos de esta cuestión. Los Lineamientos retoman todos estos temas con la incorporación de los conceptos de resiliencia y sustentabilidad y desarrollan una normativa que tiene en cuenta, el cambio climático, el micro clima urbano, la isla de calor y las posibles formas de mitigación y adaptación, con el aporte de la Unidades de Sustentabilidad Básica y los corredores verdes que permitirían nuevas condiciones de vida en el espacio público. Los documentos del período analizado, van incorporando los avances de la teoría ambiental.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

La Ley debería incorporar todo lo desarrollado con estos nuevos aportes en el marco de los fenómenos del cambio climático:

- Acuerdos internacionales a los cuales la Ciudad adhiere.
- Acuerdos constitucionales y metropolitanos desarrollados.
- Planteos de largo plazo con respecto a la resiliencia, la mitigación y la adaptación de los efectos del cambio climático en el medio urbano.
- Gestión de Riesgo.
- Mapa de Riesgo
- Afirmación de los límites de la EIA y desarrollo de la EAE para la toma de decisión urbanística.

- Certificación Ambiental para los procesos que pongan en peligro el ambiente urbano.
- Sistema de información con respecto a los indicadores ambientales usados para la planificación y su evolución en la Ciudad.
- Desarrollo de una metodología ambiental agendística que permita, la adaptabilidad a las condiciones de cambio climático y del ambiente en general, con la evolución de la ciudad.
- Formas de gestión y control ambiental.
- Incorporación de procesos participativos.
- Reducción de producción de residuos: Implementación de programas de consumo responsable; Aplicación de incentivos económicos para la reducción, la reutilización y la prolongación de la vida útil de los productos.
- Propuesta de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos: profundización de la política de reciclaje inclusivo; recuperación energética a partir de la valoración de residuos; fortalecimiento de los organismos de control, fiscalización y monitoreo de políticas; Rediseño de la campaña de educación y comunicación, hacia una ciudad educadora; Implementación de sistemas de colecta selectiva y tratamiento de residuos peligrosos de origen domiciliario.
- Creación de nuevos espacios verdes públicos y puesta en valor de los existentes de la Ciudad, re adecuarlos y / o ampliarlos.
- Articulación de los espacios verdes y arbolado urbano de modo de conformar espacios continuos priorizando la biodiversidad.
- Catalogación de los espacios verdes privados. Premios a la mejora de los espacios verdes privados y su forestación.
- Registro de suelo absorbente para su mantenimiento cuantitativo y cualitativo y remediación de suelos.
- Ampliación de la red de monitoreo de calidad de aire y medidas en relación a los resultados.
- Uso racional del agua.
- Monitoreo del ruido y control de la contaminación visual y lumínica.
- Distribución territorial del Índice Morfológico Climático Urbano: identificación de los Factores intervinientes en la formación de la Isla de Calor Urbana; caracterización de tipos de Zonas Morfológicas Climáticas urbanas según tejido y cobertura de suelo (ZMCU)

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

Los proyectos que aporta la APRA tienen un interesante valor experimental. A partir de un Plan Urbano Ambiental es esperable que el Código Ambiental en estudio avance sobre estos temas.

Principales avances y carencias:

El principal avance en la cuestión ambiental es un progreso en el nivel de confort urbano que se busca en todos los proyectos que se desarrollan la peatonalización y el aporte de espacios verdes en los mismos.

Son aportes estructurales la obra del Conducto Margen Izquierda del Riachuelo y el Paseo del Bajo. Uno para el control del saneamiento y el otro para la disminución de la emisión de GEI en el Área Centro.

El Plan Hidráulico es un gran aporte y tiene un avance alto y cambió la relación de gran parte de la ciudad que se veía afectada por inundaciones.

Una de las principales carencias actuales es la falta de proyecto y construcción del Conducto Ribereño en la costa del río de la Plata que interceptaría la contaminación de arroyos en tiempo seco y permitiría un mejoramiento en el nivel de contaminación costero como inicio de un Plan Integral.

Discusión y temas a revisar:

La actualización del Plan Urbano Ambiental deberá ser la base del Código Ambiental propuesto por la Constitución. Existen muchas incorporaciones a realizar partiendo de los cambios de enfoque con respecto al tema y con la incorporación de los principios y recomendaciones de los tratados internacionales a los que la Ciudad adhiere. Esta es una de las principales actualizaciones a realizar en el Plan futuro.

La importancia del tema obliga a pensar si no es momento de abandonar el criterio de transversalidad con respecto al ambiente que tiene la actual formulación de la Ley 2.930 del Plan, para pasar a darle mayor autonomía en la formulación para establecer luego las vinculaciones necesarias, tal como sucede con el resto de los temas tratados.

Como temas puntuales a revisar en la cuestión ambiental surgen los siguientes:

- Programas integrales de gestión de residuos y la forma de disposición de los residuos por parte de la comunidad.
- Contradicciones y aspectos no definidos por la normativa vigente sobre residuos.
- Deterioro del soporte natural por contaminación de aire y del agua superficial y subterránea.
- Ausencia de programas gubernamentales definidos con relación a la minimización, separación y tratamiento de los residuos especiales y patogénicos
- La Ciudad no cuenta con normas específicas ni plantas adecuadas para el

tratamiento de residuos especiales.

- Mejorar la situación de contaminación hídrica del Río de la Plata y del Riachuelo (Construcción de colectores costeros previstos en el PSI. Control ambiental de los vuelcos a los cursos de agua).

- Contaminación Atmosférica, del Aire y Sonora: promover el uso del transporte sustentable con disminución del auto particular.

- Controlar las descargas, especialmente industriales y de derrames de buques y de las obras de relleno en la costa que provocan sedimentaciones para mantener la calidad de las aguas.

- Morigerar los “picos de consumo” de agua y disminuir pérdidas.

- Dotar de cloaca y de agua por red a los barrios carenciados.

Identificación de los lugares críticos para definir programas de intervención en los barrios o arterias afectadas, como así también las costas y bordes de la ciudad.

- Reconocimiento de los puntos vulnerables por déficit de infraestructura y drenaje (deterioro, obstrucciones y desvío de escorrentías)

- Plan de largo plazo destinado a recuperar paulatinamente para el uso público recreativo las áreas más vulnerables a inundación.

- Concertación 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.

- Integración en el mejor funcionamiento del Comité de Cuenca Matanza Riachuelo

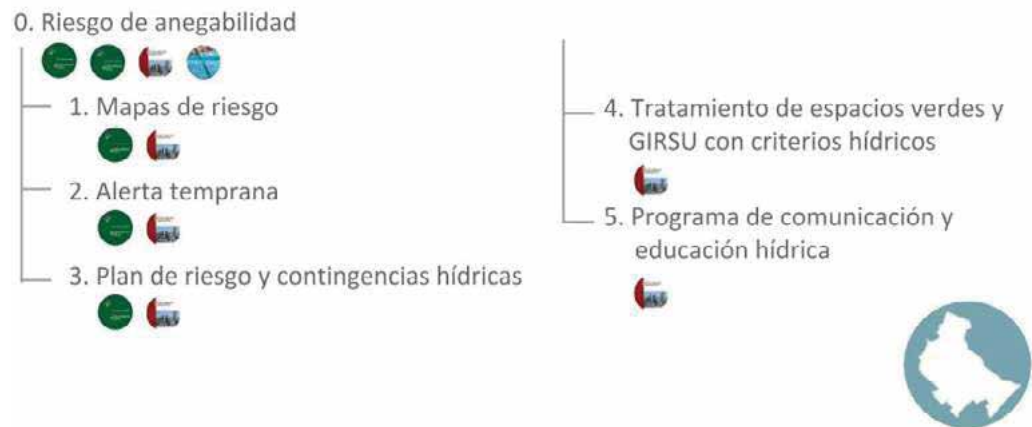
- Compatibilización de las normativas vigentes sobre los efluentes industriales y manejo de los residuos sólidos.

- Compatibilizar las normativas legales



II.4 RIESGOS DE ANEGABILIDAD

II.4 Riesgos de anegabilidad



II.4.1 Visión y objetivos

La visión y los objetivos del tema tienen poca definición en el PUA. Desde el punto de vista de su elaboración debieran estar en relación a la temática ambiental, sin embargo este tema fue tratado de forma particularizada como un técnico sistema de la ciudad.

Las inundaciones en la Ciudad de Buenos Aires se presentan de 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.

II.4.2 Temas particularizados

d.1 Mapas de riesgo

- El PUA propone: Generar respuestas capaces de evitar, dentro de márgenes

razonables de cálculo, los inconvenientes de diversa gravedad que las inundaciones provocan a la población.

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.

- En la Ley 2.930. se establece incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, a través de:
 1. La información suministrada por los Mapas de Riesgo Hídrico para redefinir usos, tejidos y otras variables urbanas en el marco de la normativa urbanística y ambiental.

- El Modelo Territorial 10-60 considera que: La existencia de importantes excesos hídricos, causados por lluvias extremas u otros eventos climáticos, requiere el desarrollo de áreas de regulación hídrica, con equipamiento apropiado para coleccionar y almacenar el exceso de agua para su aprovechamiento en riego e higiene urbana, reduciendo el uso ineficiente del agua potable. Para complementar esto se plantea la necesidad de desarrollar lagos, en zonas costeras, que funcionan principalmente como reguladores hidráulicos en mixtura con usos recreativos ligados al ocio y a la práctica de deportes náuticos. Esto será factible si se promueven soluciones útiles y sustentables para todos los sectores sociales, focalizando especialmente en los sectores ciudadanos con menos recursos cuya calidad de vida se ve mayormente afectada por las malas condiciones ambientales, pero también comprometiendo a los sectores socioeconómicos, que con sus patrones de demanda y consumo tienen una gran participación en el desbalance del metabolismo de la Ciudad. En ese contexto, como lo establece el PUA, la incorporación de la dimensión ambiental es transversal a todo el proceso de planificación. La sustentabilidad en términos amplios es un criterio constante y transversal en el Modelo Territorial para Buenos Aires.

- El PEPBA analiza el tema incluyendo el concepto de Cambio Climático con la evaluación de las Inundaciones y Sudestada. Durante el siglo XX, el río subió 17 cm. Crecimiento que fue más importante en los últimos 30 años. El nivel global de los océanos similar, con una subida de 19 cm (1901 y 2010). Con el aumento de las precipitaciones medias, de las precipitaciones extremas y del nivel del mar, es muy probable que la Ciudad de Buenos Aires y sobre todo la RMBA enfrente problemas de inundaciones y de

Rio de La Plata

- Matanza Riachuelo
- Rio Lujan
- Rio Reconquista
- Zona Norte
- Zona Sur
- Altura por debajo de los 5 metros sobre el nivel del mar
- Cursos de agua
- Anillo logístico
- Red ferroviaria
- Red vial
- Áreas con densidad mayor a 20 hab./km²
- Mancha urbana 2015



0 2 4 8 12 16
KM

Fecha de elaboración: Julio de 2017.

Fuente: Regionalización UBA-AySA 2014.

avance del río sobre la tierra. La organización Climate Central presentó mapas con diversos escenarios en función del aumento en la temperatura global: si el calentamiento global llega a los 2° C que es el techo máximo deseado en los acuerdos de París.

El fenómeno de sudestada cuya duración típica es de 1 a 3 días, afecta las márgenes y el valle aluvial del Río de la Plata causando importantes crecientes e inundaciones. La frecuencia de ocurrencia de este fenómeno se incrementó en el periodo 1943-2003 así como el número medio de horas al año en las que se registran. Traen consecuencias tales como daños en infraestructuras, pérdidas económicas, daños físicos y psicológicos e incluso muerte de personas y animales. En 2013, las inundaciones registraron 8 muertos en la CABA y 89 en la ciudad de La Plata.

d.2 Tecnologías adecuadas y alerta temprana

- El objetivo presentado por el PUA es, completar el Plan Hidráulico y trabajar sobre los puntos vulnerables por déficit de infraestructura y drenaje (deterioro, obstrucciones, desvío de escurrimientos): evaluar la posibilidad de implementar un plan de largo plazo destinado a recuperar paulatinamente para el uso público recreativo las áreas más vulnerables a la inundación.

- La Ley 2.930 establece incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, a través de:

2. La incorporación de las tecnologías adecuadas a efectos de contar con pronósticos y alertas tempranas más ajustadas que los que existen en la actualidad;

d.3 Plan de riesgo y manejo de contingencias hídricas

- El PUA considera que 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.

El objetivo es una disminución de la problemática general de las inundaciones por implementación del Plan Hidráulico.

- La Ley 2.930 propone: Incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, a través de:

3. El diseño con criterios preventivos de un Plan de Riesgo y Manejo de Contingencias Hídricas.

d.4 Tratamiento de espacios verdes y GIRSU con criterios hídricos

- En opinión del PUA entre las causas más significativas de origen artificial que generan problemas de anegamiento 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.

- 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.

- La Ley 2.930 establece incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, a través de:

4. El tratamiento de los espacios verdes, arbolado urbano y gestión de los residuos sólidos con criterios hídricos.

- El Código Urbanístico presenta criterios con respecto a la Gestión de arbolado y RSU con enfoque hídrico.

d.5 Programa de comunicación y educación hídrica

La ley 2.930 define Incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, a través de:

5. El diseño e implementación de un programa de comunicación y educación hídrica a efectos de incorporar el concepto de riesgo hídrico en la población a fin de lograr respuestas positivas antes, durante y después de un evento de inundación.

• PEPBA propuesta de actuación 35. Profundización en La aplicación de los objetivos de la ley de Educación ambiental.

Acciones: 35.1- Expansión de la educación ambiental a todos los niveles de enseñanza formal, y en la educación no formal e informal.



Lograr una mirada transversal e interdisciplinaria, que comprenda la complejidad de la interacción de lo social, lo ecológico, lo económico, lo tecnológico, lo histórico, lo geográfico y lo geológico conjuntamente.

Focalizar en la coherencia entre los contenidos transmitidos desde la educación ambiental y las herramientas que brinda el Estado para su aplicación.

35.2- Ampliación de los programas de educación ambiental en las comunas más vulnerables dentro de la educación no formal e informal, para fortalecer las redes de colaboración y cooperación.

35.3- Articulación entre los Ministerios de Salud y Educación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires, en relación con las estrategias de educación sobre la salud ambiental.

II.4.3 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

La necesidad de tener un mapa de Riesgo Hídrico es coincidente en todos los planes y tiene una elaboración realizada por la actual gestión.

La alerta temprana también es un tema ya desarrollado y que se incorpora como anexo de este documento.

Temas no coincidentes:

A partir del PEPBA se hace relevante el tema Cambio Climático y el tema de la resiliencia urbana.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

Es fundamental el desarrollo de un proyecto costero integrado. La gestión de los ríos y arroyos, desarrolladas por las Corporaciones de Cuencas y por los Municipios, que pertenecen a la Región Metropolitana:

- El requerimiento y avance de los Planes Estructurales.
- La implementación de la planificación no estructural con coordinación de los diversos actores.
- La coordinación con las medidas ambientales de Resiliencia y Gestión de Riesgo.

También se hace necesario incorporar:

- La actualización del Plan con el programa de Resiliencia de la Ciudad.
- La actualización del Plan de Riesgo Hídrico.

- Desarrollo de la Alerta Temprana y de la comunicación con la población vulnerable.
- Los criterios del Plan Buenos Aires Verde.
- Los avances de las medidas no estructurales del Plan Hidráulico.
- La evolución de las tormentas debidas al C.C. y su afectación por zonas.
- Desarrollo de un Programa de Educación Hídrica específico para la Ciudad.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

Existen múltiples proyectos costeros que cambian la receptividad de la ciudad en la zona sur y que debieran ser evaluados de forma integrada para entender en concepto de resiliencia que se prevé para estas áreas y cuales son las necesidades de infraestructura futura

Principales avances y carencias:

El principal avance es el desarrollo de un Plan Hidráulico que permite prever nuevas condiciones de la ciudad con mitigación de las inundaciones. La decisión de incorporar mayor arbolado sobre todo en el diseño de las Unidades Básica de Sustentabilidad permite una retención en el inicio de las tormentas y mayor evapotranspiración que colabora con el drenaje. La otra decisión que mejora los picos de caída de lluvia es haber previsto parques con lagunas naturales de retención, absorción y evapotranspiración.

Discusión y temas a revisar:

El problema principal que tiene la ciudad como muchas otras ciudades mundiales es afrontar el Cambio Climático con la mayor resiliencia posible.

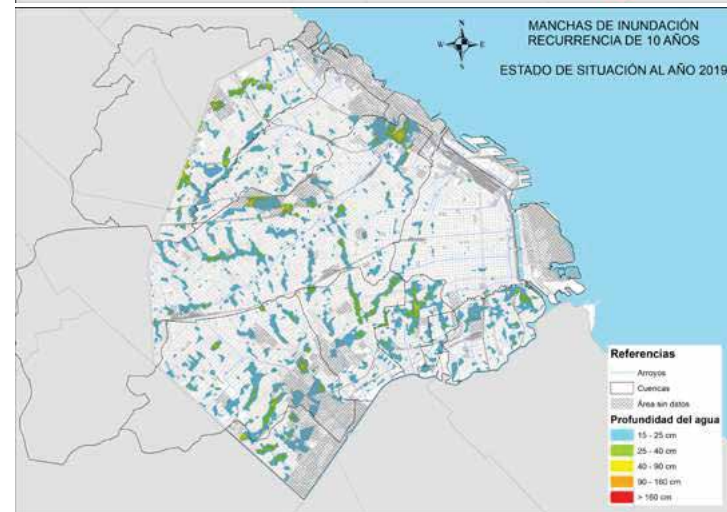
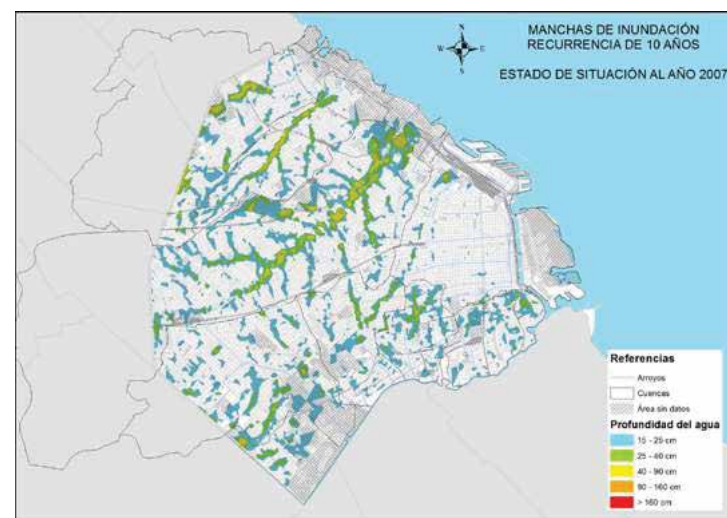
El drenaje en los casos agudos, se producirían con dificultad ya no por la falta de conducción sino por la elevación del nivel del océano y por lo tanto del río de la Plata en el final de caño, lo que obligaría a técnicas con mayor bombeo.

Los sectores con mayores amenazas son las áreas de relleno de las cuencas, tanto sobre el Riachuelo como sobre el río de la Plata (Avda. Libertador, por ejemplo).

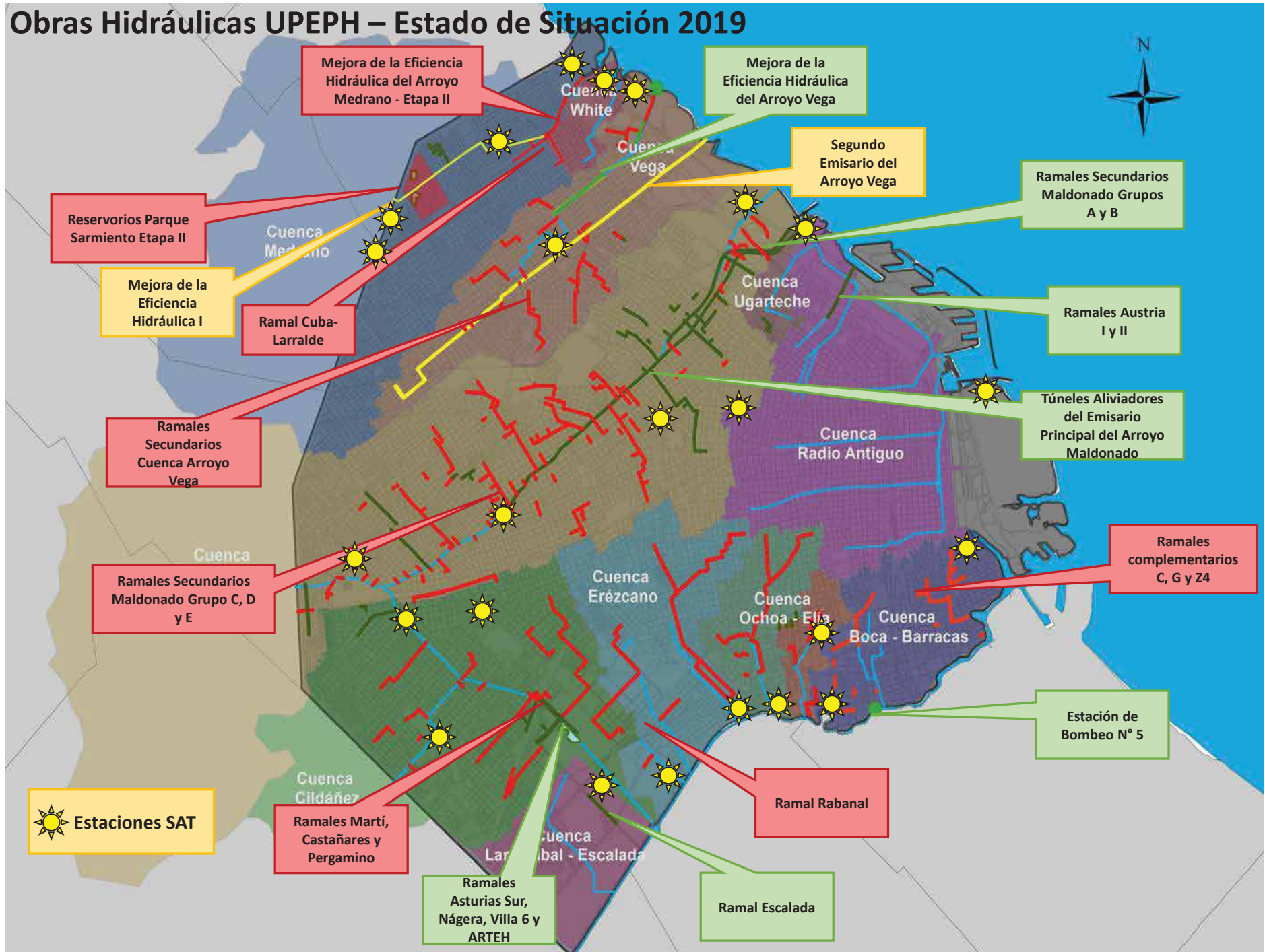
Entre los temas a revisar surgen:

- Evolución de las respuestas capaces de evitar, dentro de márgenes razonables de cálculo, los inconvenientes de diversa gravedad que las inundaciones provocan a la población.
- Inclusión de Mapas de Riesgo Hídrico para redefinir usos, tejidos y otras variables urbanas en el marco de la normativa urbanística y ambiental.

- Definición de los puntos vulnerables por déficit de infraestructura y drenaje (deterioro, obstrucciones, desvío de escorrentías).
- Analizar la recuperación paulatina para el uso público recreativo las áreas más vulnerables a inundación.
- La política de forestación de la Ciudad, para aumentar la capacidad de lentificación del agua de lluvia por parte del follaje, además de limitar la retención de líquido en torno de las raíces.
- La dispersión de residuos en la vía pública que agudiza los problemas de inundaciones por el taponamiento de los desagües pluviales y en los trayectos y bocas de salida de los arroyos entubados.



Obras Hidráulicas UPEPH – Estado de Situación 2019





The background is a photograph of a city skyline across a body of water, featuring a large bridge with a lattice structure. A white map of Argentina is overlaid on the right side of the image. The text is in a bold, white, sans-serif font.

III. PROPUESTAS PARA LA CIUDAD



III.1 ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

III. PROPUESTAS PARA LA CIUDAD

III.1 Estructura centralidades



III.1.1 Visión comparada:

• El PUA caracteriza a la estructura espacial y funcional de la ciudad de Buenos Aires. Describe la convergencia hacia el Área 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.

El Área Central sufre problemas derivados de actividades congestivas verificando 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.

• La Ley 2.930 replica esta visión y expresa que es propósito del Plan Urbano Ambiental transformar la estructura radio convergente y fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una estructura más reticular y policéntrica, que atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA.

• El Modelo Territorial 10-60 considera que, el Área Central de la Ciudad tiene una importante atracción, fundada en su fuerte rol comercial, así como por configurar un relevante centro de actividades terciarias. Esto genera una serie de inconvenientes: la congestión, el déficit y mal uso de espacio público; problemas de movilidad interna y, una tendencia a la consolidación de problemas ambientales, como contaminación atmosférica y sonora.

Analiza las cercanía a los centros barriales y las distancias entre si y entre economías de aglomeración.

• El PEPBA Analiza a la Ciudad como Centro Regional de innovación, turismo y servicios. Territorio de oportunidades, eje de desarrollo productivo y de las tareas asociadas al conocimiento, la cultura y la creatividad, con crecimiento dentro de un modelo sustentable.

III.1.2 Objetivos:

• El objetivo general del PUA es:

- 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

-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.

• La Ley 2.930 es explícita con respecto a la estructura y centralidades y propone, a los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

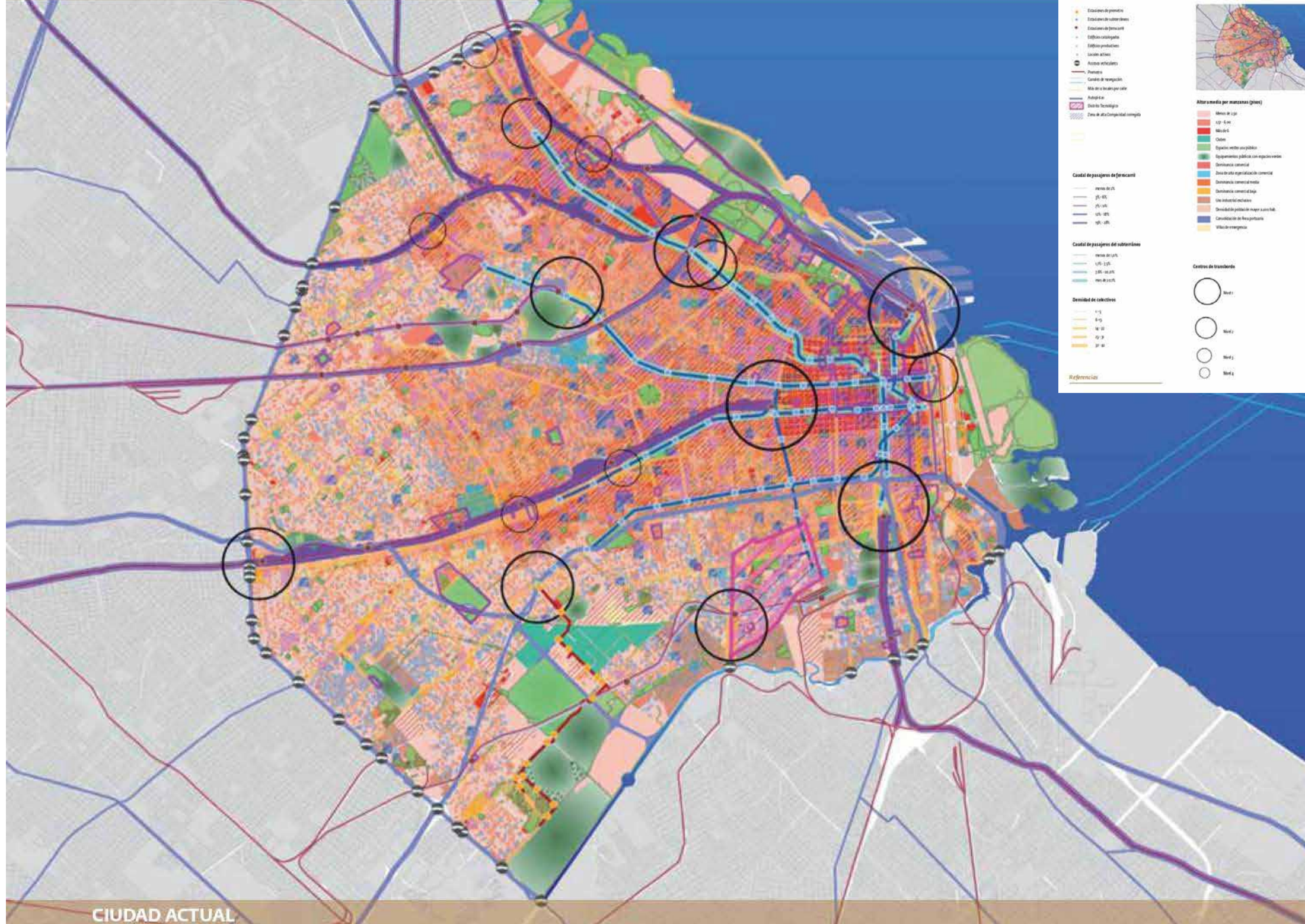
a. La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional.

b. El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales.

c. El impulso a la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros.

d. La integración del Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires.

e. El fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal.



CIUDAD ACTUAL

• El MT 10-60 propone estructurar: El Nodo Intermodal en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río. Esta condición geográfica y la disponibilidad de suelo garantizan su condición de centralidad traccionadora de actividades e intercambios a partir de dos condiciones clave: La intermodalidad y el desarrollo de actividades y servicios ligado a este polo.

Además desarrolla una estructura urbana con:

- Nuevas economías de aglomeración, la jerarquización de las existentes.
- Economías de especialización en zonas descentralizadas.
- Una serie de corredores económicos especializados e interrelacionados que permitirán constituir una red de flujos económicos.
- Nodos de centralidades a escala local que satisfacen las necesidades de aprovisionamiento cotidiano.
- La creación de centralidades políticas en las diferentes comunas de la Ciudad Nuevos nodos de intercambio intermodal.

• El PEPBA plantea la puesta en acto del proceso de descentralización mediante:

- Transferencia de las competencias del Gobierno de las Comunas en el marco de la Ley 1777.

- Creación de una justicia vecinal con la sanción de la Ley de Justicia Vecinal e implementación de los Tribunales.

- Reorganización de las divisiones administrativas de la Ciudad de acuerdo con las Comunas. Con la unificación de todas las divisiones administrativas de la Ciudad de Buenos Aires de acuerdo con las Comunas.

- La habilitación de los partidos Políticos Comunales, en la Ley Orgánica de Partidos Políticos de la Ciudad.

- Propone un fortalecimiento de la participación ciudadana en el gobierno y la gestión.

III.1.3 Temas particularizados:

a. Consolidación del área central:

a.1 Residencialización y mixtura de usos para Área Central y Casco Histórico.

• El PUA considera que el Área Central tiene actividades congestivas, con 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 en la extensión del corredor norte y propone

- 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

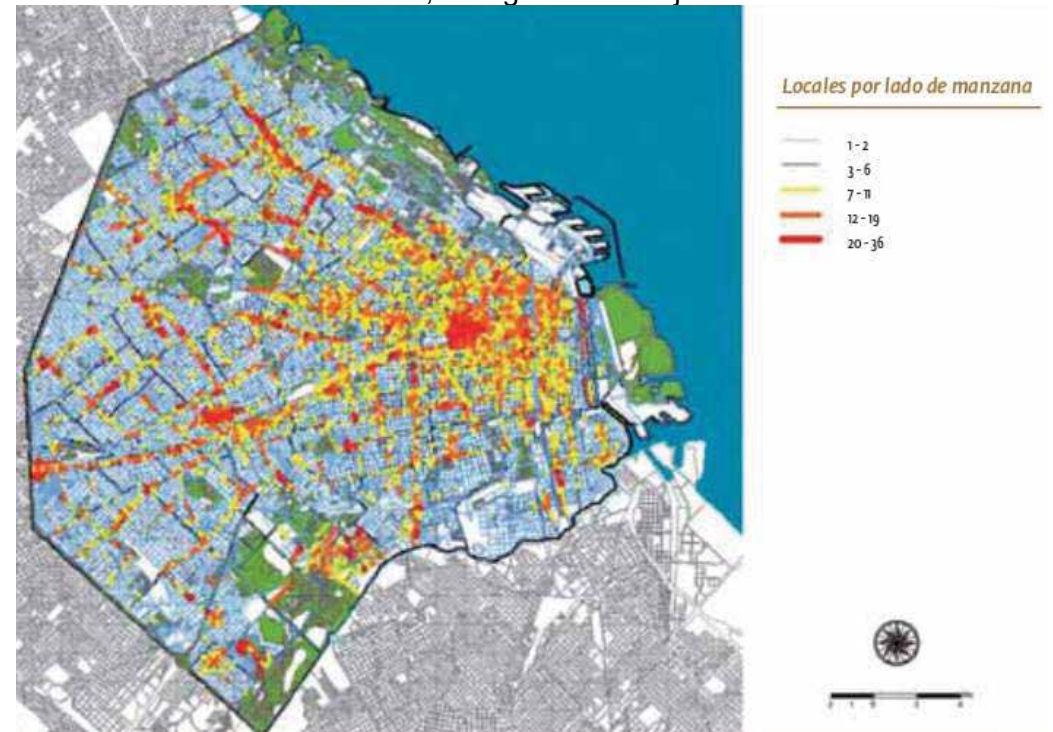
• La Ley toma estas ideas y la sintetiza en:

La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional, a través de las siguientes acciones:

a.1. Promover la vitalidad del Área Central y del Casco Histórico a través de su residencialización y la mixtura de usos.

• El Modelo Territorial 10-60 plantea:

- La expansión del Área Central de la Ciudad a fin de promover el desarrollo de sectores próximos a la misma que se encuentran actualmente degradados, tanto hacia al sur como hacia el norte, configurando un eje de centralidad transversal.



- La creación de una nueva centralidad a escala regional hacia el norte, asociada al replanteo del rol del puerto de Buenos Aires con la generación de un nodo polimodal complejo.

Considera que la estructura actual es radio convergente y monocéntrica. Además apuesta a una mayor complejidad que es un concepto asociado a la mixtura de usos, diversidad de actividades económicas y los flujos de información que se dan entre ellas. La recomendación es que cuanto más complejo es un sistema urbano, y menos dependiente de un centro urbano específico, mayor es la autonomía y el desarrollo que alcanza, y es más sustentable.

- El PEPBA reconoce que se distinguen cuatro grandes usos: residenciales, comerciales, de servicios y productivos, y se los referencia a la subdivisión por comunas.

Si bien el área central de la Ciudad registra un predominio de viviendas colectivas, en relación con los otros usos del suelo, la residencia no es predominante, sino las actividades comerciales y de servicios que conforman el llamado Macrocentro porteño.

Los usos comerciales en la Ciudad tienden a conformar corredores vinculados a la red de avenidas. Asimismo, una característica de las localizaciones comerciales de la CABA es el desarrollo de tramos de calles especializadas en rubros determinados, que se explicaría por el carácter metropolitano y nacional que ciertas áreas de la Ciudad adquieren, ya cumplen un rol de mayoristas para el resto del país.

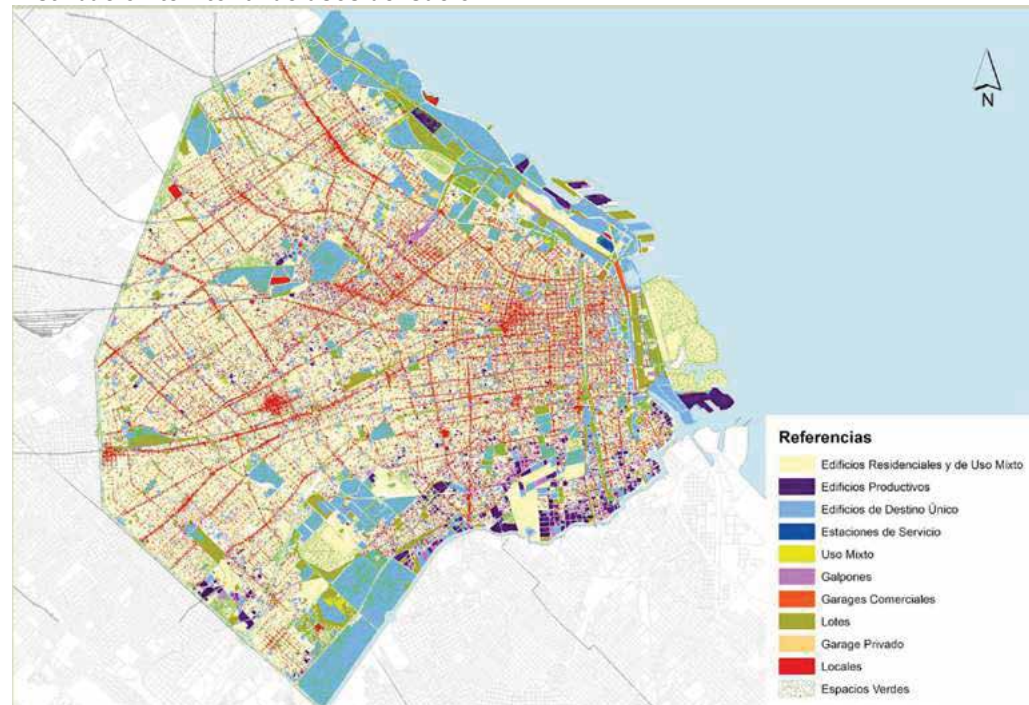
Se observa también un predominio de corredores, centros y áreas comerciales más consolidados en la zona centro y norte de la Ciudad.

En cuanto a los equipamientos, tanto de salud como educativos, se observa una distribución relativamente homogénea sobre el territorio

- El documento de Lineamientos CUr hace un análisis de usos para definir los centros y la mixtura actual. Podemos encontrar la dominancia de usos residenciales y comerciales en la gran mayoría de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Los barrios del Oeste de la CABA presentan las mayores proporciones, siendo Parque Chas, Versalles, Villa Pueyrredón y Coghlan los que poseen más del 58% de su superficie ocupada por usos residenciales.

La mayoría de los locales, se concentra principalmente en el Área Central. Más del 50% de las parcelas de San Nicolás, Retiro, Balvanera –particularmente en el entorno de la estación Once de Septiembre– y Puerto Madero registran locales comerciales. La distribución de los edificios de destino único no obedece a ningún patrón de localización específico.

Distribución territorial de usos del suelo



a.2. Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.

- El PUA propone:

- Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de transporte portuaria, ferroviaria y aérea, como las grandes puertas de acceso a la ciudad.
- Promover la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
- El 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 Área Central en particular.

En este caso se presentan múltiples objetivos particulares:

- Construcción de una Autopista en trinchera entre Av. Madero-Huergo y Av. Moreau de Justo.
- Racionalización del Puerto de Cargas, de superficies y en sus accesos

ferroviarios y acceso directo al circuito de autopistas.

- Localización del Puerto de Pasajeros Fluvial en Dársena F.
- Localización del Puerto de Pasajeros Marítimo 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 y 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.
- Mantenimiento de las Terminales Mitre y Belgrano; traslado de la Terminal San Martín al Mitre y uso del espacio liberado para Terminal de Ómnibus.
- 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.

• La Ley 2.930. Sintetiza el concepto:

a.2. Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.

• El Modelo Territorial 10-60 propone un Nodo Intermodal en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río. Esta condición geográfica y la disponibilidad de suelo garantizan su condición de centralidad traccionadora de actividades e intercambios a partir de dos condiciones clave:

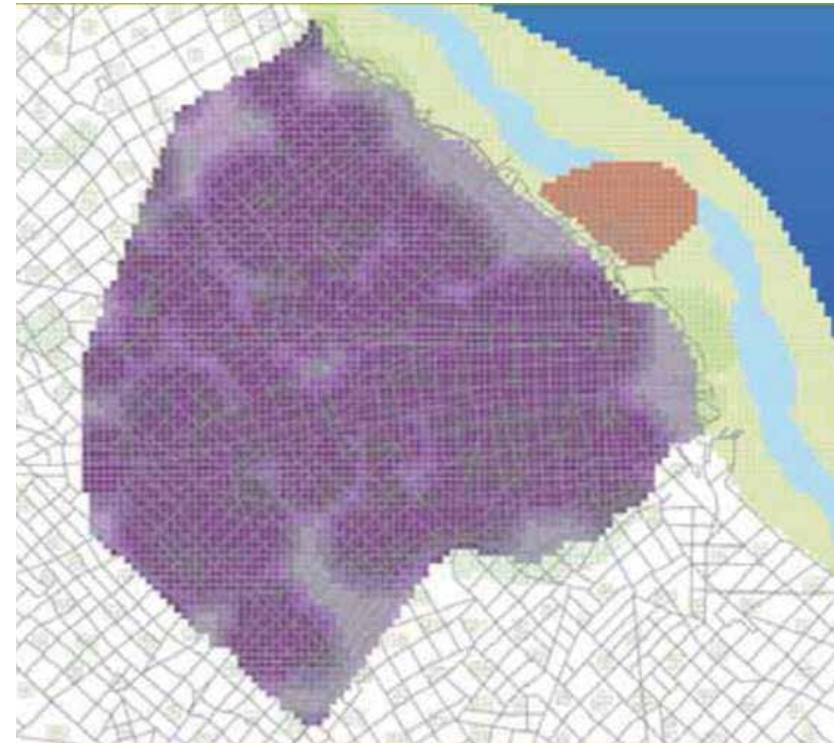
1. La intermodalidad de todas las formas de movilidad y transporte: fluvial de pasajeros, aéreo, ferrocarril nacional, regional y urbano, autobús urbano e interurbano, bicicletas, taxis. La oportunidad de producir una zona de intercambio modal eficiente contribuirá a frenar el protagonismo del auto privado en los itinerarios metropolitanos y regionales.
2. El desarrollo de actividades y servicios ligado a este polo, favorecido por la gran accesibilidad desde el centro de la Ciudad.

La extensión del frente costero permite recrear una relación más intensa y definida de la Ciudad con el río, a partir de las futuras oportunidades de nuevos usos del borde costero. Las nuevas oportunidades implicarían:

- Crear nuevos usos costeros y urbanísticos para brindar servicios a las diferentes categorías y movimientos de pasajeros.
- Desarrollar múltiples y variadas funciones sociales, urbanísticas y ambientales

relacionadas con el agua.

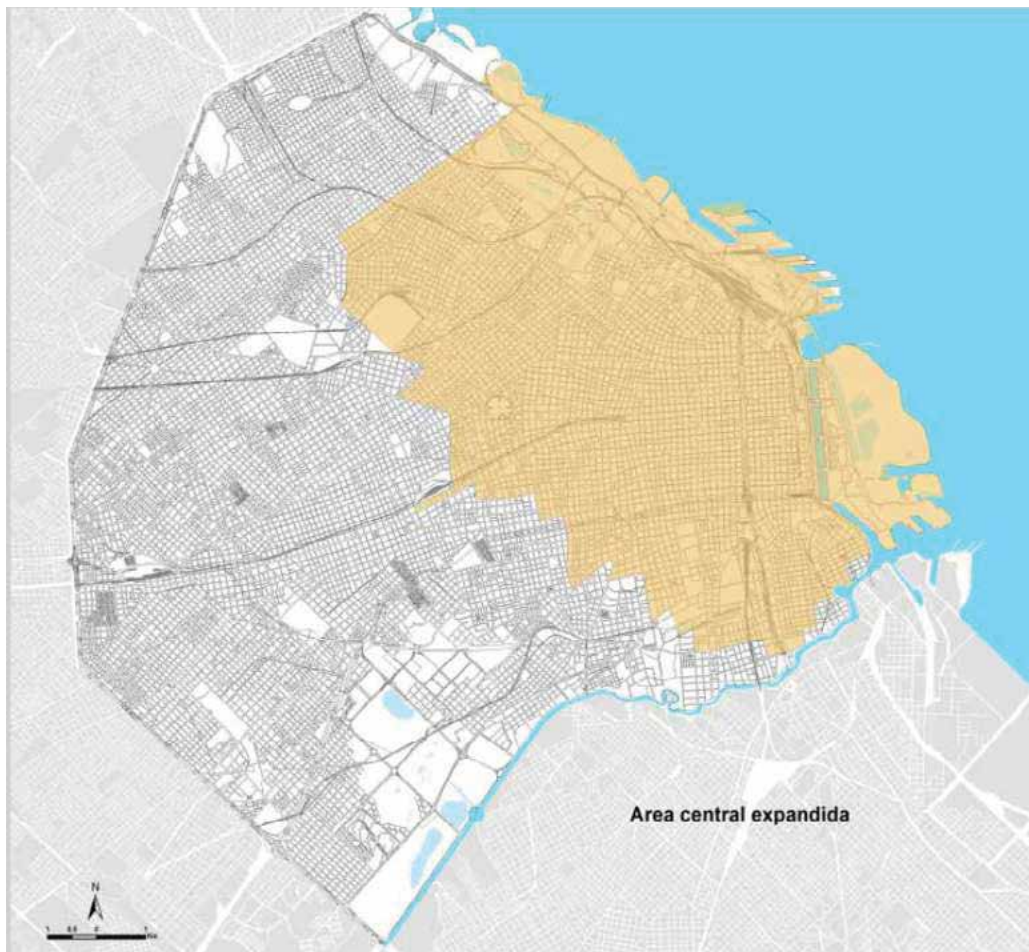
- Reservar áreas de reserva de biósfera, mitigación de riesgo hídrico, espacios públicos y de producción de energías alternativas.
- Añadir valor al frente de la Ciudad como acceso, a través de las acciones secuenciales en el tiempo.



• El PEPBA vuelve a la visión tradicional con respecto al Centro. Se observa una fuerte concentración de edificios destinados a oficinas en el Área Central, y a dicha concentración, se le agregan en las últimas décadas algunos núcleos incipientes, principalmente sobre Av. Libertador, y cerca del nudo de la Av. Gral. Paz y la Autopista Panamericana, marcando una tendencia a retirarse de la CABA, tendiendo a localizarse sobre el corredor norte, hacia Vicente López o, a mayor distancia, hacia Pilar.

La operación urbanística sobre Puerto Madero restituyó al Área Central de Buenos Aires su rol de distrito de negocios, que veía perder por la escasez de suelo, la dificultad de construir el tipo de productos inmobiliarios que las empresas estaban necesitando, además de los altos valores que había adquirido los inmuebles en el área central ampliada.

• El documento de Lineamientos CUr propone en coincidencia con el Modelo Territorial La creación de una nueva centralidad a escala regional hacia el norte, está asociada al replanteo del rol del Puerto de Buenos Aires con la generación de un nodo polimodal complejo, que dotará gradualmente al sistema metropolitano y regional de una infraestructura especial dando respuesta a las necesidades futuras de corto, mediano y largo plazo. El Nodo Intermodal se propone en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río. Esta condición geográfica y la disponibilidad de suelo garantizan su condición de centralidad traccionadora de actividades e intercambios. Luego repite el texto del Modelo Territorial 10-60.



a.3. Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur.

• Con el fin de resolver las principales articulaciones de borde del Centro principal el PUA presenta los objetivos:

- Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur.
- Promover la extensión del Área 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 Av. Caseros y Av. A. Alcorta a Constitución.
- Dar acceso franco desde la Av. Chiclana a Av. Jujuy y San Juan

Los objetivos particulares son bien específicos en este Plan y para la integración propone:

- El empalme de la Av. Roca-Bergalli con la Av. A. Alcorta y la A. Alcorta a Plaza Constitución.
- El reordenamiento como Centro de Transbordo de la Estación Constitución.
- La conformación de una centralidad en Nueva Pompeya (Avda. Sáenz) en relación al 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 Av. 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 conflictos derivados de una 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.

- La Ley 2.930 toma estos objetivos y en su articulado a. La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional, a través de las siguientes acciones y dice:

- a. 3. Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur

- a. 4. Impulsar, a través de normativas urbanísticas e incentivos impositivos y crediticios la instalación de actividades centrales en el área de extensión sur (Av. Entre Ríos).

- El Modelo Territorial 10-60 considera que: Dada la degradación del Sur y el desigual desarrollo respecto del Norte, se pone énfasis en el crecimiento del Área Central hacia el sur. Para ello, resulta lógico vincular y potencializar centralidades existentes, a la vez que se creen otras nuevas con el fomento de actividades específicas, como es el caso de la propuesta de traslado de las funciones administrativas y políticas de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, actualmente dispersas en el Área Central, al barrio de Barracas. (Se llega a plantear un concurso para un Centro Cívico en Barracas en los Hospitales Psiquiátricos, la obra no se llevó a cabo por el cuestionamiento social que se suscitó).

Además impulsa la consolidación de una Centralidad Cívica que atraerá numerosas Inversiones pública y privadas hacia la zona sur, y por lo tanto impulsará un desarrollo sostenido en el tiempo.

- El PEPBA valoriza los últimos emprendimientos urbanos. Un proceso de renovación urbana se produjo -y permanece vigente- entre las avenidas Alem y Paseo Colón; proceso que se verá reforzado por la realización de Paseo del Bajo, que ampliará las áreas verdes y mejorará la conectividad entre el centro de la ciudad y el barrio de Puerto Madero, al soterrar el transporte pesado.

- Los Lineamientos para el CUr. Son los que más avanzan en la propuesta de las relaciones del Área Central con el sector portuario de Dársena Sur. Se plantea la expansión del Área Central de la Ciudad a fin de promover el desarrollo de sectores próximos a la misma que se encuentran actualmente degradados. La extensión propuesta se da tanto hacia al sur como hacia el norte, configurando un eje de centralidad transversal.

Las condiciones de compactación edilicia, de densidad y de complejidad requieren la generación de espacio público mediante el desarrollo de un Área de Prioridad Peatonal.

Dada la degradación del Sur y el desigual desarrollo respecto del Norte, se pone especial énfasis en el crecimiento del Área Central hacia el sur.

Se propone vincular y potenciar las centralidades existentes, y crear otras nuevas con el fomento de actividades específicas, como es el caso de la propuesta de traslado de un número importante de las funciones administrativas y políticas de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, actualmente dispersas en el Área Central, al barrio de Barracas. Esta acción permitirá consolidar una Centralidad Cívica que atraerá numerosas Inversiones pública y privadas hacia la zona sur, y por lo tanto impulsará un desarrollo sostenido en el tiempo.

El Distrito Tecnológico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se creó mediante la Ley No 2.972 y abarca la zona comprendida por las Avenidas Sáenz, Boedo, Chiclana, Sánchez de Loria y Brasil, las calles Alberti, Manuel García y la Avenida Amancio Alcorta.

Responde a los lineamientos del Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060, que promueve:

- Una ciudad productiva, creativa y un tejido empresarial de innovación, con el fin de atraer actividades sustentables y de alto valor agregado, en nuevos distritos de desarrollo productivo-creativo. Con el fin de, fomentar las industrias de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC); retener y atraer inversiones estratégicas.

- Un espacio donde conviva la identidad cultural existente con las personas físicas o jurídicas que se radiquen; generar un ambiente de trabajo, estudio y colaboración, a los fines de contribuir a la revalorización de la zona sur de la Ciudad.

La elección del emplazamiento en el barrio de Parque Patricios, se justifica por contar con infraestructura productiva subutilizada y un stock edilicio vacante. El Distrito Tecnológico se ubica en el corredor productivo de alta intensidad del Sur de la Ciudad, permitiendo aprovechar el parque edilicio existente y potenciar las características industriales del Sur generando una centralidad destinada a economía de aglomeración.

a.5-6. Promover el mejoramiento del espacio público y la integración del Área Central

- El PUA considera que se debe consolidar al AC como centro de gravitación local, metropolitano, nacional y subcontinental y propone:

- 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

- Incremento y mejoras del equipamiento y los servicios públicos .

- 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 del Banco Ciudad para desarrollos y modificaciones edilicias.
- Organización y promoción de actividades culturales.
- Organización de emprendimientos formativos y productivos relacionados con las características del sector (Escuela Taller)

• Estos objetivos se traducen en la Ley 2.930 en:

- a. 5. Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.
- a. 6. Promover la integración del Microcentro con Catalinas Norte, Casco Histórico y Puerto Madero.

• El Modelo Territorial 10-60 es más específico en cuanto a la revitalización del centro sur.

En el área donde se inserta el proyecto del Centro Cívico (en la intersección de los barrios de Barracas, Constitución y Parque Patricios), se encuentran grandes predios parcialmente deshabitados, como playas ferroviarias, depósitos y hospitales, lo que genera una baja densidad poblacional. En relación con los depósitos y con las terminales de transporte, en especial, con tránsito pesado, que constituye uno de los factores de deterioro urbano más importante, sumado a la falta de uso residencial, lo que conlleva una escasa presencia de locales activos.

En este contexto, la propuesta presenta como objetivo prioritario la creación de una nueva centralidad en el área sudeste de Buenos Aires, caracterizada por el traslado de todas las sedes gubernamentales de la Ciudad Autónoma actualmente dispersas dentro del Área Central, con el objetivo de mejorar la eficiencia funcional y racionalizar la utilización de la infraestructura edilicia existente. Dicha intervención resulta una tendencia interesante para toda la Ciudad, debido a que permite revertir el fuerte deterioro que se evidencia en las áreas donde se insertan este tipo de proyectos.

• El PEPBA comenta que, en las últimas décadas, la Ciudad viene produciendo importantes transformaciones en los espacios públicos, al punto que puede reconocerse una continuidad de políticas públicas al respecto, más allá de la sucesión de gobiernos de distintos partidos políticos y orientaciones ideológicas. En todos los casos, hay consenso en la necesidad de priorizar al peatón, y al transporte público por sobre los vehículos particulares. Estas políticas se tradujeron en un ambicioso plan de recuperación de los espacios públicos, ampliación de veredas, renovación del mobiliario urbano, remoción de objetos

molestos, que se inició con la revitalización de la Avenida de Mayo, la Costanera Sur, se siguió con la reestructuración de la Avenida Corrientes, la Costanera Norte, los canteros y los cruces de la Avenida 9 de Julio, el área de Tribunales, el barrio de San Telmo y el centro de transbordo de Constitución, entre los más importantes.

• Los Lineamientos del CUr., trascienden en su visión los límites costeros actuales y retoman propuestas del M.T. 10-60. Analizan históricamente el crecimiento físico de la Ciudad y suponen que puede esperarse que el futuro desarrollo de la misma se produzca hacia el este (Dársena Sur - Isla Demarchi), sobre la ribera del Río de la Plata. Esta posibilidad requiere proyectar usos para esos nuevos territorios. En este sentido es que se formula la idea de desarrollar una serie de espacios públicos de escala de biosfera, que combinen el uso recreativo con otros, como la producción de energías renovables, el desarrollo de actividades logísticas vinculadas a la movilidad portuaria, aeroportuaria y terrestre, y la generación de nuevas reservas a escala de biosfera que brinden servicios ambientales fundamentales para el avance hacia una ciudad más sustentable. Propone un Área de consolidación de la Ciudad en torno al río caracterizado por el desarrollo urbano sustentable cuyos criterios de crecimiento, asociados a la inmediatez con el Área Central, se compatibilizan con la calidad ambiental.

a.7. Consolidación Central y movilidad sustentable

- El PUA propone el mejoramiento del espacio público tiene como propósitos:
 - Mejoramiento de la calidad ambiental.
 - Revitalización socio-cultural.
 - Promoción del turismo.
 - Rehabilitación de áreas degradadas.

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.

• La Ley 2.930 impulsa:

- a.7. Promover condiciones sustentables de movilidad que incluyan:
 - Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros.
 - Reestructuración del transporte automotor público con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones contaminantes.

- Restricción a la circulación y estacionamiento de los automóviles particulares y a la circulación de taxis desocupados en áreas congestionadas.
- Conformación de áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.

• El Modelo Territorial 10-60 reafirma este criterio. Liberar de vehículos privados amplias zonas de la Ciudad, y racionalizar el transporte público, permitirá reducir el número de automóviles que circulen, para liberar de tráfico privado la mayor parte de las vías, incrementando la calidad ambiental del espacio. Las áreas de Buenos Aires más compactas y complejas, con menor intensidad energética y fragmentación espacial, contribuyen a aproximar las funciones del sistema urbano y a facilitar los intercambios y el acceso a múltiples opciones con mayor equidad.

• El PEPBA avanza en el mismo objetivo dando sustento de la Agenda ONU al tema. Posteriormente, esta tendencia (la disminución del automotor privado en la circulación central) se intensificó con la peatonalización y la reestructuración del Microcentro mediante “calles de convivencia”, el retiro del transporte público hacia las avenidas, las restricciones al acceso de vehículos particulares, la reducción de las superficies de estacionamiento y más recientemente, la construcción de las infraestructuras vinculadas al Metrobús. Las intervenciones de los últimos cinco años totalizaron la ampliación de 10.000 m2 para peatones y la cobertura de unas 80 manzanas.

En ese marco, la Ciudad de Buenos Aires ha suscripto los objetivos y las metas de la Agenda de Desarrollo Sostenible que impulsa la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que define así en su objetivo 11: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Meta 11.7: De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”.

• Los Lineamiento CUr. Señalan la importancia de la reconversión de la zona central y la caracterizan como: Zona asociada a la centralidad regional caracterizada por la priorización de modos de circulación amigables con el ambiente, que favorezcan el desarrollo de las actividades propias del Área Central de manera sustentable y la humanización del espacio público.

a.8-9. Protección patrimonial y renovación

- El PUA promueve.
 - La mejora general del espacio público y de la calidad ambiental del área con:
 - 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.
 - 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.
 - Catalogar a los edificios de valor patrimonial y establecimiento del nivel de protección a proveerles.
 - Brindar asesoramiento para la restauración de fachadas.
 - Promover la organización de circuitos turísticos con los valores locales.

- La Ley 2.930 impulsa dentro de la consolidación del Área Central:
 - a.8. Identificar y proteger edificios y áreas de valor patrimonial.
 - a.9. Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.

• El Modelo Territorial 10-60 expresa que: La fuerza del patrimonio en la Ciudad Deseada estará determinada por la concreción de áreas de patrimonio. La principal área, denominada de Patrimonio urbano, está conceptualizada en la consolidación de la Ciudad histórica, definida por el área de nacimiento de Buenos Aires, cuyo exponente mayor es el casco histórico y su área de influencia. Con fuerte perspectiva hacia el Sur (barrios de La Boca y Barracas) y hacia el Norte (barrios de Recoleta y Retiro); enmarcando en estas zonas aquellas parcelas que ya han sido modificadas en momentos contemporáneos y que posibilitan el crecimiento de nuevas edificaciones.

Por otra parte las condiciones de compactación edilicia, de densidad y de complejidad comercial requieren la generación de espacio público mediante el desarrollo de un Área de Prioridad Peval.

- Los Lineamientos para el CUr promueven la valorización de:
 - El área localizada en el centro y sur de la Ciudad cuyas características patrimoniales en conjunto con su dinámica económica y estructura edilicia propician su conservación particular.
 - Las Zonas específicas del territorio de la Ciudad con particularidades asociadas

al valor histórico, simbólico y edilicio que se insertan en la trama urbana.

Además señalan a las áreas puntuales o edificios de valor patrimonial que, debido a su riqueza histórica, sus características arquitectónicas destacables o alguna característica singular, se considera como un objeto urbano de valor para toda la sociedad. (Se quitó la palabra monumental por ser polisémica y no figurar en la terminología normativa)

b. Fortalecimiento de centros barriales

b.1. Conformar física y funcionalmente una red de centros.

• El PUA señala que se debe 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. Con la distribución de actividades comerciales y de servicios en toda la ciudad.

Proponer un mejoramiento general del espacio público y de la calidad ambiental de los centros con:

- El reordenamiento del transporte automotor y de las condiciones de accesibilidad.
- La promoción de la peatonalidad, para potenciar y promover actividades en condiciones de bajos niveles de contaminación ambiental en algunos barrios.
- Zonas con buenos niveles accesibilidad, desde el centro de la ciudad y desde los partidos del Área Metropolitana
- Instalación de nuevos usos en predios vacantes
- Diversificación del paisaje urbano, tributario de las distintas identidades barriales

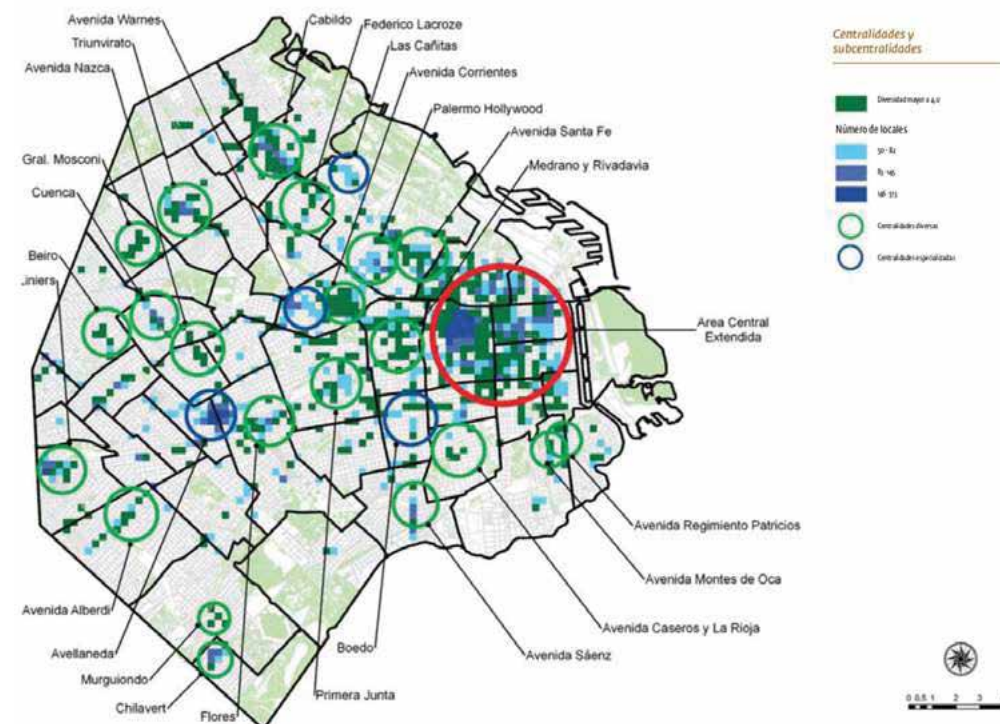
• La LEY 2.930: en su Artículo 6° b. El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, propone:

b.1. Conformar física y funcionalmente una red de centros.

• El Modelo Territorial 10-60 plantea la promoción de nuevas economías de aglomeración, la jerarquización de las existentes, y la conformación de economías de especialización en zonas descentralizadas que mejoran la dispersión, complejidad y diversidad de actividades y de puestos de trabajo, lo cual contribuye a la eficiencia de los flujos y del aprovechamiento del suelo urbano de la Ciudad.

Se plantea desarrollar corredores económicos especializados e interrelacionados que permitirán constituir una red de flujos económicos. Los vínculos se concretarán mediante la creación de una red de transporte sustentable de capacidad intermedia.

La Red de Unidades de Sustentabilidad Básica descrita en otros apartados, es la base de la nueva estructura urbana propuesta por el Modelo Territorial y representa la red de conexión entre los diversos centros urbanos planteados. Los bordes y los centros de estas unidades actúan como nodos de centralidades a escala local que satisfacen las necesidades de aprovisionamiento cotidiano.



• El PEPBA propone en el punto 7. Transferencia de las competencias del gobierno a las comunas en el marco de la ley 1.777.

7.1 Reglamentación de la Ley de Comunas

Se propone que se reglamente la Ley para el incremento gradual de las competencias comunales establecidas en los artículos 10 y 11 de la Ley 17.77. También impulsa en el punto 9. Reorganización de las divisiones administrativas de la ciudad de acuerdo con las comunas.

9.1. Unificación de todas las divisiones administrativas de la Ciudad de Buenos Aires de acuerdo con las Comunas.

• Los Lineamientos para el C.Ur. Proponen la existencia de una red de centros que concentre una amplia variedad de funciones y actividades, y entre los que existan importantes flujos de comunicación, supone una mayor complejidad

urbana que la estructura radio-convergente y monocéntrica actual. La complejidad es un concepto asociado a la mixtura de usos, diversidad de actividades económicas y los flujos de información que se dan entre ellas. Cuanto más complejo es un sistema urbano, y menos dependiente de un centro urbano específico, mayor es la autonomía y el desarrollo que alcanza, y por lo tanto es más sustentable en el tiempo. La red de centros con complejidad no solo repara las marcas históricas de degradación/valorización, sino que también contribuye a disminuir la fragmentación funcional de los sectores urbanos, por lo que también minimiza las necesidades de desplazamiento, reduce la presión sobre los recursos e infraestructuras, y contribuye a liberar tiempos y espacios que de otra manera deberían estar destinados exclusivamente a la movilidad.

b.2. Carácter de centros de escala urbana a Palermo y Nueva Pompeya.

- El PUA dice, 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.

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. Se propone que alcancen igual nivel Caballito, Palermo y Pompeya.

- La Ley 2.930 en su Artículo 6.b. El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de las siguientes acciones:

b.2. Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo y Nueva Pompeya (similar a Flores, Caballito y Belgrano).

- El MT no trata con especificidad este tema.

- El PEPBA opina en el punto 96.1- Ampliación y / o revitalización urbana de los centros comerciales a cielo abierto (CCCA).

Mejorar la calidad del espacio público y de la sostenibilidad del mismo (ampliación y nivelación del espacio peatonal, uso de energías renovables, plantación de árboles, higiene, etcétera), de la seguridad y del acceso usando modo de

desplazamiento no motorizado.

Identificar de manera individual los centros comerciales a cielo abierto en los ejes comerciales de la Ciudad. De esta manera se busca favorecer el desarrollo económico de estas zonas.

b.3. Centros barriales con intervención en el espacio público y protección del perfil.

- El PUA analiza el problema considerando que el 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 funciones comerciales y de servicios.

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.

La creación de Comunas con competencias territoriales contribuirá con la localización de sus unidades, a reforzar la calidad y funcionalidad de estos centros. Propone para este punto:

- 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 Áreas Centrales de la Ciudad con los centros del G.B.A. inmediatos

- La Ley 2.930: En el Artículo 6.b impulsa el fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de las siguientes acciones:

b.3. Consolidar las centralidades barriales con intervenciones en el espacio público y protección del perfil característico

b.4. Procurar que las nuevas sedes comunales refuercen las centralidades.

b.5. Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.

b.6. Proteger e incentivar las identidades barriales.

b.7. Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.

- El Modelo Territorial expresa que, el conjunto de modificaciones sobre la Ciudad Actual en términos de Estructura y Centralidades deseada, se orienta a establecer nuevos equilibrios urbanos que superen el balance en términos puramente territoriales, y permitan generar las condiciones para mejorar la situación de los sectores postergados. Como criterio general se asume que las

modificaciones tendientes al policentrismo otorgan un marco de sustentabilidad económica y urbanística. La existencia de una red de centros que concentre una amplia variedad de funciones y actividades, y entre los que existan importantes flujos de comunicación, supone una mayor complejidad urbana que la estructura radio-convergente y monocéntrica actual.

- El PEPA expresa en su punto 78.1- Definición de un programa de fortalecimiento de centros urbanos de diferentes jerarquías.

El Plan Estratégico Metropolitano, en articulación con el Plan Metropolitano de Movilidad, deberán impulsar un programa que identifique y fortalezca los centros urbanos existentes y aquellos que tienen condiciones para serlo. Estos centros deberán constituir la estructura celular de absorción del crecimiento metropolitano y encarnar una descentralización y desconcentración de servicios, equipamientos públicos y privados que democratice los beneficios de la vida urbana. A partir de la combinación de población residencial existente, niveles de equipamiento público, servicios comerciales, actividades terciarias, calidad de los espacios públicos, diversidad de modos de transporte público, se podrá construir una estructura con perfiles diferenciados de centros urbanos, cada uno de los cuales merecerá un tratamiento adecuado a las demandas asociadas a la complejidad que alberga.

c. Configuración de nuevas centralidades

c.1. Conformar áreas peatonales y calles de convivencia. (Este punto puede ser analizado en Transporte y en Espacio Público).

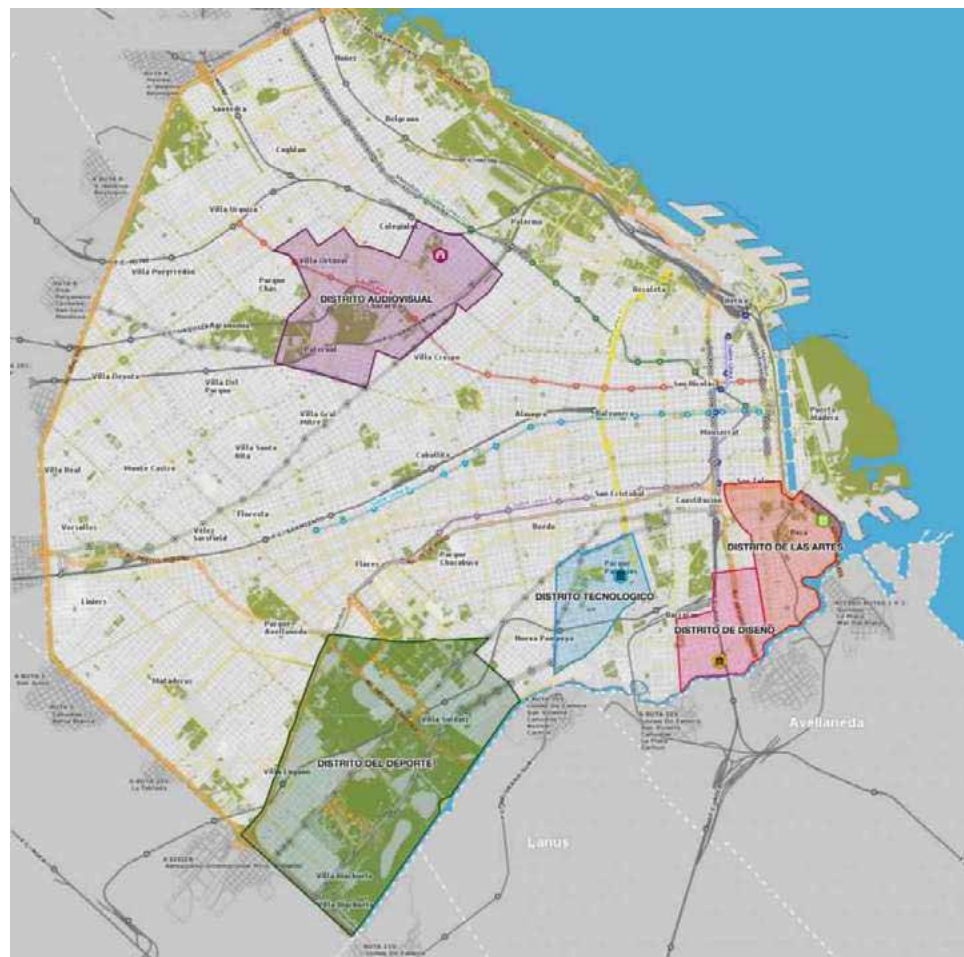
c.2. Conformar una centralidad en el Área Sudoeste de la Ciudad.

- El PUA presenta como objetivos:
 - Conformar una nueva centralidad por la refuncionalización del predio que ocupa el Mercado de Hacienda (37 Ha.) mediante la creación de equipamientos y espacios públicos, 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 Artesanías y Tradiciones Populares).
 - 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.

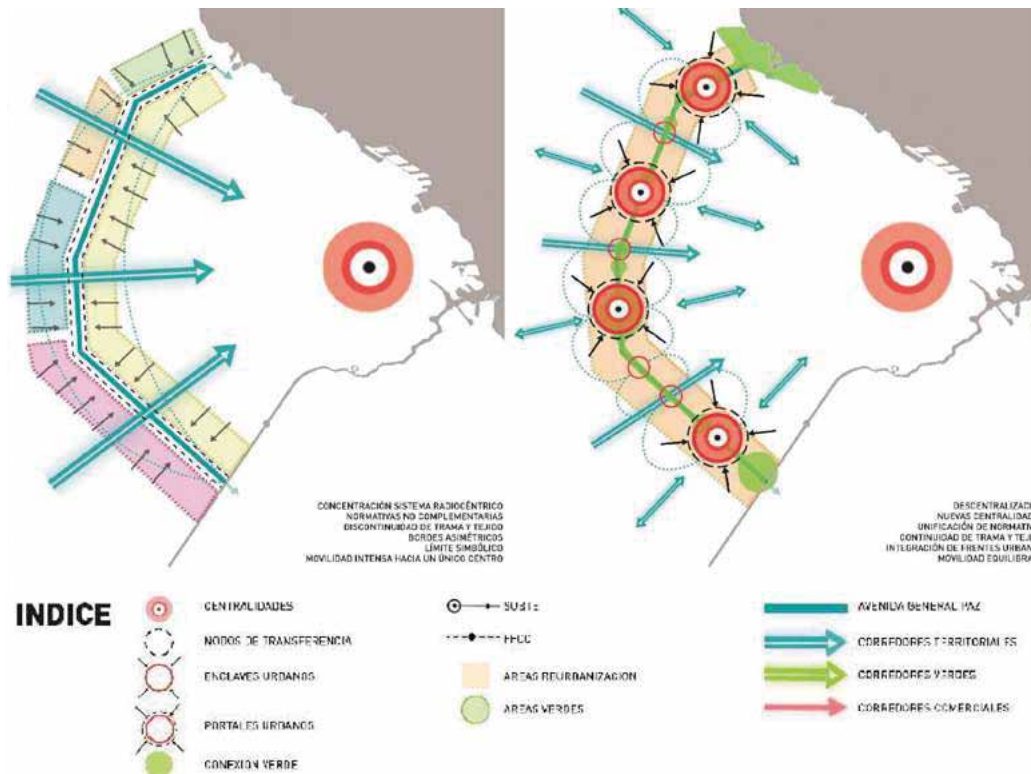
Para la revitalización de área degradada mediante la recalificación general de las condiciones urbanas y ambientales es necesario:

- La urbanización e integración de los asentamientos precarios
- La reconversión de los predios industriales abandonados
- La promoción de actividades productivas no contaminantes.
- La renovación tecnológica de las actividades productivas
- Resolver el destino de la estructura obsoleta del ex hospital de tuberculosos.

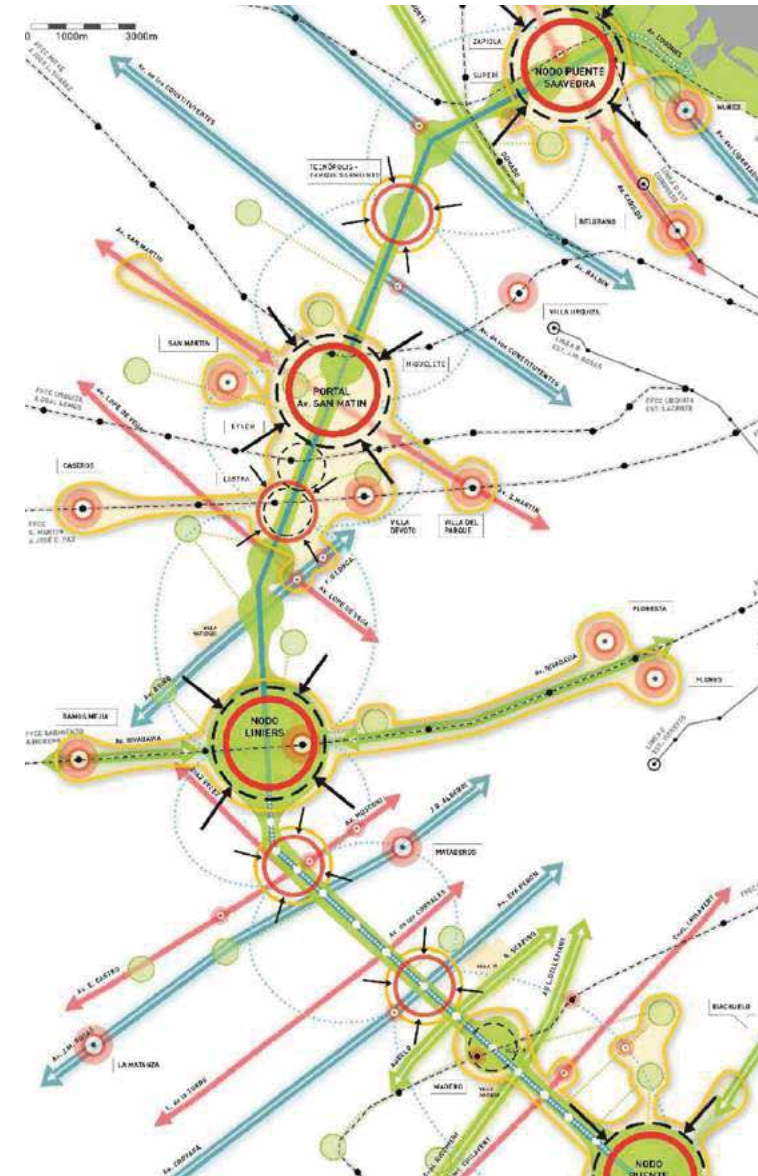


- c.1. Conformar áreas peatonales y calles de convivencia.
- c.2. Conformar una centralidad en el Área Sudoeste de la Ciudad.
- c.3. Considerar la conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. Gral. Paz a manera de articulación con los sectores metropolitanos localizados en la Provincia de Buenos Aires.

- ### c.3. Conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. Gral. Paz a manera de articulación Metropolitana.



- La Ley 2.930 lo retoma en este punto y lo caracteriza con mayor precisión impulsando la articulación por el límite de la Av. Gral Paz. El tema no es desarrollado en otros documentos.



d. Integración de centralidades con el Gran Buenos Aires

d.1. Complementariedad entre centros existentes.

- El Objetivo que presenta el PUA es:
 - Integrar el Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires.
 - Promover, con los Municipios del G.B.A., la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.
 - Incrementar la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).

- La LEY 2.930: Artículo 6.d. Propone la integración del Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires, a través de las siguientes acciones:

- d.1. Promover, con los Municipios del Gran Buenos Aires, la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.
- d.2. Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).
- d.2. Conectividad sobre el Riachuelo y proyectos conjuntos.

Han sido realizados varios estudios para analizar la conectividad de la Av. General Paz y del Riachuelo. Uno perteneciente a la gestión PUA del gobierno de Aníbal Ibarra “Integración de Bordes Urbanos” otro a la gestión actual denominado “Integración con centralidades AGBA” además en el estudio contratado por ACUMAR – AySA para el proyecto del camino de Sirga del Matanza Riachuelo se desarrollan las alternativas de conexión en ese sector de la cuenca.

La obra de conexión más importante en este sector es el Puente Olímpico Ribera Sur que vincula la av. 27 de Febrero con el camino de la Ribera en Lomas de Zamora. Además de la obra del Camino de Sirga en ambas márgenes que ha cambiado la relación de la población y la ciudad con el río en ese sector

e. Fortalecimiento de la conectividad transversal

e.1. Vinculaciones transversales entre Flores y Belgrano, y entre Nueva Pompeya, Caballito y Palermo, a través de transporte público.

- El objetivo planteado por el PUA es 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.

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. Plantea lineamientos para este sector. Se priorizará la eliminación de los cruces ferroviarios a nivel. Presuponiendo el soterramiento de los FFCC Sarmiento y Urquiza y el acortamiento de los servicios del FFCC Belgrano Sur (Estación Sáenz).

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 Estación Sáenz hasta Estación Pacífico
 - desde Plaza de los Virreyes hasta Estación Belgrano C
- Para mejorar la accesibilidad a corredor Verde y Costanera N., Ciudad Universitaria y Aeroparque:
- uniendo las terminales de las anteriores (Palermo y Belgrano) con dichos puntos.

- LEY 2.930: Artículo 6.e propone el fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal, a través de las siguientes acciones:

e.1. La consolidación de vinculaciones transversales entre Flores y Belgrano, y entre Nueva Pompeya, Caballito y Palermo, a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia.

e.2. La conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales

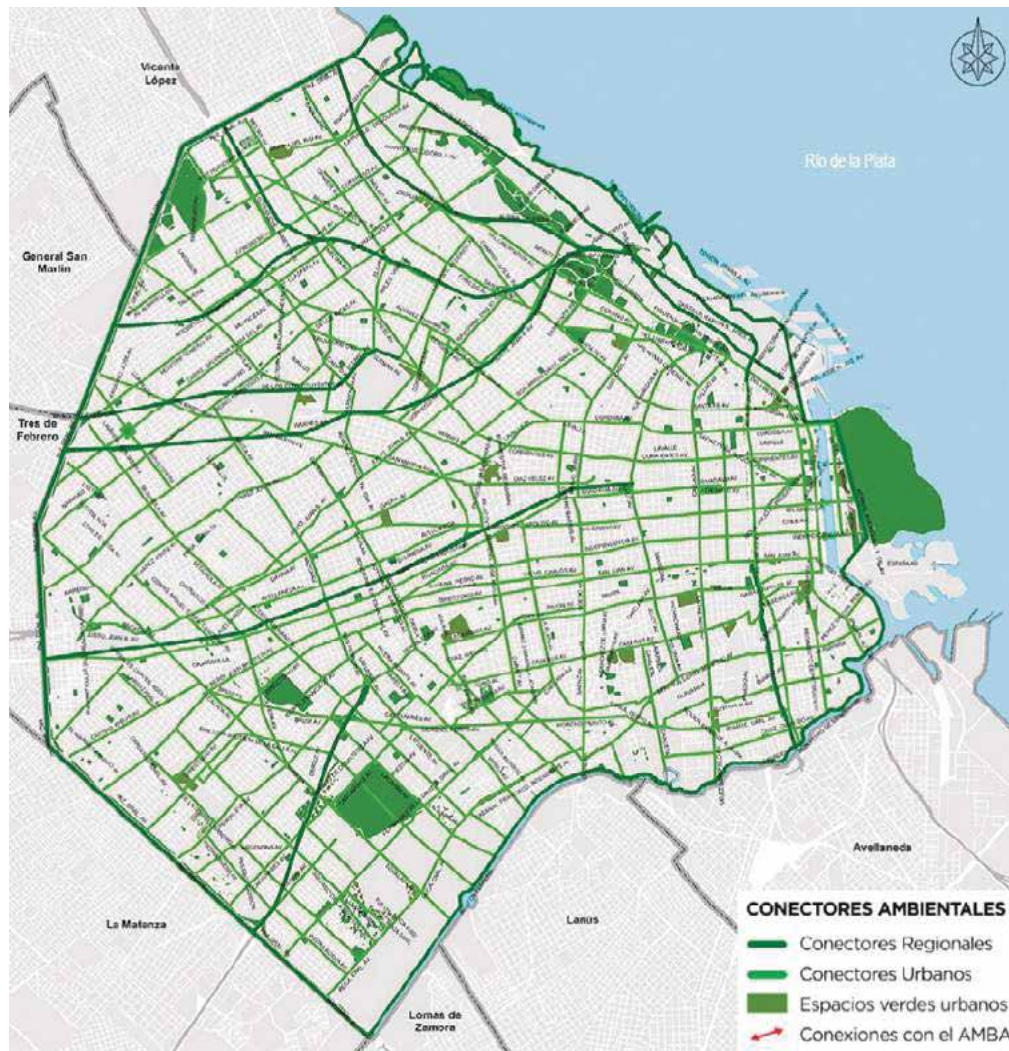
- El Modelo Territorial desarrolla el proyecto de paisaje y calidad de los conectores urbanos principales. Los corredores verdes urbanos, se proyectan sobre ejes de circulación primaria, donde se priorizará la generación de espacio público verde a través de bulevares o separadores de vías con doble hilera de árboles, además del arbolado sobre veredas. Su función principal es la de conectar las reservas de biosfera y los corredores verdes regionales con las unidades espaciales sustentables urbanas, y a su vez, estas entre sí. Es interesante resaltar que estos corredores se localizan en áreas de alta densidad edilicia y tejido consolidado, donde no hay disponibilidad de terrenos para la colocación de un espacio público tradicional.

- El PEPBA también insiste más en la calidad para una nueva estructura de trama viaria. El Plan Buenos Aires Ciudad Verde plantea propuestas para seguir incrementando la superficie destinada a espacio público peatonal y la cantidad

de espacios verdes de uso público.

Las acciones planteadas en el contexto del programa se organizan de acuerdo con los siguientes ejes de acción: Grandes Parques Urbanos, Nuevos Espacios Verdes de Proximidad, Conectores Ambientales, Macromanzanas (Unidades de Sustentabilidad Básica), Plazas Integradas, Terrazas Verdes y Arbolado de Alineación.

Cada una de estas configuraciones tiene unas características específicas espaciales, de escala, de funcionalidad y forma y juntas definen la imagen de una ciudad que se procura sea saludable, vivible y humana.



- Los Lineamiento para el CUA proponen zonas de crecimiento a partir de una lógica distinta de consolidación urbana, de tipo transversal a los corredores de alta densidad, como conceptos dinámicos y no como territorialidades fijas.

III.1.4 Temas tratados en las reuniones

Consideraciones preliminares.

La visión del P.U.A. está entroncada en la historia del planeamiento de la Ciudad. El Documento Final hace clara referencia a esta tradición que es la base de los objetivos del Plan. En el período de los últimos quince años se produce un cambio de enfoque con respecto a la visión de la ciudad. Podríamos decir que cambia el llamado “planeamiento científico” que se inicia con el Ing. Carlos Della Paolera y tiene su desarrollo a lo largo de la segunda mitad del Siglo XX y comienza un planeamiento que tiene un enfoque ambiental. Esto se puede leer claramente en la formulación de objetivos e indicadores del Modelo Territorial, luego en el Plan Estratégico, y se materializa como normativa en el nuevo Código Urbanístico. Este cambio de mirada es importante porque anticipa la búsqueda de resiliencia urbana ante un panorama mundial de cambio climático.

La normativa urbanística cambia también con una valorización mayor del paisaje construido y se adopta una mirada morfológica para las futuras construcciones. Se desarrolla la adaptación a la forma urbana y se flexibilizan los usos para lograr una ciudad con mayor mixtura y un desarrollo que tiene en cuenta las áreas de convivencia vecinal con la diferenciación de corredores y áreas de menor velocidad compatibles con la caminabilidad. Estos cambios se pueden ver en especial en la estructura proyectada de la ciudad.

Hay temas coincidentes en el planteo de:

- Fortalecimiento de los centros barriales
- Las políticas de descentralización y de revitalización barrial, a través de la consolidación de los centros barriales, como complemento del ordenamiento del Área Central.
- El mejoramiento general del espacio público y de la calidad ambiental de los centros y sus conexiones.
- La propuesta de actividades que revitalicen la actividad barrial.
- Configuración de nuevas centralidades + Integración de centralidades con el Gran Buenos Aires.
- La configuración de nuevas centralidades que integren a la Ciudad en su borde con la conurbación metropolitana.
- Fortalecimiento de la conectividad transversal.
- La generación de una trama menos radio concéntrica con aporte de conectividad transversal.

Temas coincidentes:

Es coincidente la valorización del Centro Principal en las escalas metropolitana, nacional, regional e internacional. El PEPBA ampliando el concepto lo caracteriza como Centro Regional de innovación, turismo y servicios. Territorio de oportunidades, eje de desarrollo productivo y de las tareas asociadas al conocimiento, la cultura y la creatividad, con crecimiento dentro de un modelo sustentable.

Otra coincidencia general es Transformar la estructura urbana centralizada en una policéntrica - refuerzo de las identidades barriales - Economías de especialización en zonas descentralizadas - Nodos de centralidades a escala local que satisfacen las necesidades de aprovisionamiento cotidiano - La creación de centralidades políticas en las diferentes comunas de la Ciudad. El PEPBA avanza aún más con el fortalecimiento de la estructura política y legislativa.

Para la consolidación del Área Central principal se desarrollan propuestas coincidentes considerando que esta es una de las áreas urbanas con mayor inversión, más oportunidades y también con problemas que pueden revertir su actual desarrollo. Se propone:

- Residencialización y mixtura de usos para Área Central y Casco Histórico.
- La necesidad de extensión del Área Central
- La articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo-Aeroparque.
- El fortalecimiento de las relaciones del Área Central con el Área Sur de la Ciudad
- El mejoramiento del espacio público y la integración del Área Central
- La revisión de la movilidad para promover condiciones más sustentables y con mayor confort urbano.
- La protección patrimonial y renovación de edificios en áreas degradadas

Hay temas coincidentes en el planteo de fortalecimiento de los centros barriales:

- Las políticas de descentralización y de revitalización barrial, a través de la consolidación de los centros barriales, como complemento del ordenamiento del Área Central
- El mejoramiento general del espacio público y de la calidad ambiental de los centros y sus conexiones
- La propuesta de actividades que revitalicen la actividad barrial

En cuanto a la configuración de nuevas centralidades e Integración de

centralidades con el Gran Buenos Aires los temas coincidentes son:

- La configuración de nuevas centralidades que integren a la Ciudad en su borde con la conurbación metropolitana.

Respecto al fortalecimiento de la conectividad transversal hay coincidencia en:

- La generación de una trama menos radio concéntrica con aporte de conectividad transversal.

Temas no coincidentes:

Los principales temas de no coincidencia se refieren a la localización central que hasta la promulgación de la Ley es planteado como ampliación del mismo Centro. El Modelo Territorial 10 60, en cambio, propone desarrollar un Nodo Intermodal junto con un Centro Regional de negocios, ampliando el centro actual de la Ciudad sobre una extensión, en una franja de crecimiento costero sobre el río a la altura de Retiro.

Este cambio no es menor porque involucra al transporte regional y a las funciones terciarias regionales.

El PEPBA se abstiene de realizar recomendaciones de tipo territorial.

En los Lineamientos del CUr persiste esa recomendación que ocuparía una extensión considerable sobre el río equivalente al Puerto, Aeroparque, con un centro al menos como Catalinas Norte, con conexiones de transporte local no planteadas o explícitas, hasta ahora.

Este tema debe ser evaluado y resuelto en el próximo PUA. La articulación del Centro con el nodo de transporte norte presenta una diferencia fundamental entre el PUA y la Ley 2930 con el Modelo Territorial y los Lineamiento CUr.

En el primer caso se plantean objetivos precisos para establecer relaciones de transporte, centrales y de áreas verdes dentro del actual territorio.

En el segundo se propone un Nodo Intermodal en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río y la creación de un centro regional ampliando el relleno terrestre sobre el río más allá del puerto. Si bien se presentan las oportunidades que de este relleno se derivarían, no existe una evaluación consistente del tema aún.

En residencialización y mixtura el Modelo Territorial 10 60 aporta el concepto de mayor complejidad asociado a la mixtura de usos, diversidad de actividades económicas y los flujos de información que se dan entre ellas. Sostiene que cuanto más complejo es un sistema urbano, y menos dependiente de un centro urbano específico, mayor es la autonomía y el desarrollo que alcanza, y es más sustentable. Este tema lo cuantifica y se transforma en un indicador.

Con respecto a las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur y el impulso al crecimiento del centro hacia el sur las diferencias

están en las localizaciones propuestas que van mutando de acuerdo a las posibilidades de gestión y a la respuesta de la propia población del sector de transformación propuesto, del sector productivo e inmobiliario de la ciudad.

Las diferencias en el tema del mejoramiento del espacio público y la integración del Área Central al sur son similares a las anteriores razones. El objetivo es el mismo pero el territorio propuesto cambia. Cada uno de los documentos proponen espacios de extensión diferentes y terminan proponiendo los Lineamientos del CUr. un Área de consolidación de la Ciudad en torno al río caracterizado por el desarrollo urbano sustentable cuyos criterios de crecimiento, asociados a la inmediatez con el Área Central, se compatibilizan con la calidad ambiental. (Dársena Sur - Isla Demarchi).

La movilidad sustentable para el Area Central tiene acuerdo en todos los documentos su diferencia es el avance que se ha desarrollado en la sustentabilidad del movimiento central con mucha caminabilidad, accesibilidad de sendas ciclísticas y ampliación de sistemas de transporte con menor contaminación que el automotor privado y que el automotor público desordenado, con la extensión del metrobús y del subterráneo. Además el Paseo del Bajo otorga una nueva integración en el borde sur del centro.

La protección patrimonial y renovación tiene un lugar cada vez mayor en los documentos y la legislación que alcanza su máximo desarrollo en el Código Urbanístico.

Los temas señalados para la descentralización y búsqueda de complejidad y equidad territorial tienen diferentes enfoques que cambian a medida que se van concretando propuestas. En este caso más que falta de coincidencia se puede considerar un desarrollo convergente.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

La Ley debería incorporar todo lo desarrollado con los nuevos aportes de política urbana que propone el PEPBA, es decir, una ciudad que actúe como centro regional de innovación, turismo y servicios, territorio de oportunidades, eje del desarrollo productivo y de las tareas asociadas al conocimiento, la cultura y la creatividad, y que fundamenta su crecimiento dentro de un modelo sustentable.

Falta una evaluación urbana y ambiental con respecto al avance ribereño para tener una base consensuada sobre las acciones en la costa. Estos estudios permitirían definir los recursos posibles para la localización de la extensión central. Las alternativas presentan grandes diferencias en los documentos aunque hay coincidencia en el impulso de la extensión hacia el sur.

Respecto al área central y su consolidación se podrá incluir:

- La expansión del Área Central de la Ciudad a fin de promover el desarrollo de sectores próximos a la misma que se encuentran actualmente degradados.
- La extensión que se da tanto hacia al sur como hacia el norte, configurando un eje de centralidad transversal.
- La evaluación del Nodo Intermodal que se propone en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río.
- El espacio público y la integración del Área Central con la revisión de la movilidad para promover condiciones más sustentables y con mayor confort urbano.
- La protección patrimonial y renovación de edificios en áreas degradadas

Con respecto a la descentralización y configuración de nuevas centralidades habría que realizar un análisis del comportamiento durante el último período para analizar la evolución de las propuestas realizadas con respecto a las áreas de especialización y a los resultados de gestión para afirmar las tendencias y corregir las propuestas que quedaron incumplidas. Analizar la evolución de los centros vinculados a los distritos económicos de la Ciudad. Impulsar el desarrollo de centros y corredores dentro del patrón elaborado para las USB.

El fortalecimiento de centros barriales se ha producido más por la actividad privada que por el incentivo público. Por lo que se deberán revisar las siguientes incorporaciones:

- Análisis los efectos que debería tener la reglamentación de la Ley para el incremento gradual de las competencias comunales establecidas en los artículos 10 y 11 de la Ley 1.777.
- Evaluación la promoción de nuevas economías de aglomeración, la jerarquización de las existentes, y la conformación de economías de especialización en zonas descentralizadas que mejoran la dispersión, complejidad y diversidad de actividades
- Investigación sobre la complejidad del sistema urbano, y los grados de dependencia del centro principal, la autonomía y el grado de sustentabilidad del desarrollo que alcanza.
- Evolución de los corredores económicos especializados e interrelacionados que permitirían constituir una red de flujos económicos en conjunto con los centros de diferentes jerarquías

Las nuevas operaciones de viaductos ferroviarios harán avanzar mucho las áreas en las que se construyeron. Además permitirán un mejor desarrollo de la conectividad transversal. Esta nueva configuración debe ser tratada con estudios barriales y proyectos de micro urbanismo que permitirán explotar todo

el potencial de estas obras.

En el límite de la Av. Gral Paz faltan definiciones con respecto a los vínculos de borde, y si bien existen estudios que los apoyan, no hay un avance mancomunado entre la Ciudad y los Municipios de borde que concreten los vínculos. Sobre el Riachuelo falta completar el Camino de Sirga y es necesaria la construcción de nuevos puentes para dar continuidad al transporte entre la ciudad y la provincia. Si bien está planteado el criterio de una nueva trama para la configuración de las USB habría que desarrollarla con mayor detalle, para establecer cuáles son los principales corredores en especial los transversales que permitirían una nueva conectividad a la ciudad.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

En este capítulo tenemos que recordar lo planteado para Área Metropolitana con respecto al transporte y a la estructura urbana que incide en la Ciudad. Deben ser evaluados los proyectos de conectividad regional de metro-bus y la incidencia de la ampliación de subterráneos, el sistema de conexión de cargas portuaria, la logística de las cargas en la ciudad, el Paseo del Bajo y las conectividades aeroportuarias.

También se deben evaluar los procesos de descentralización y de economías de especialización planteadas y la adaptación territorial o el crecimiento sobre la ribera que estos implican. La ampliación hacia el sur es la más avanzada por contar con las tierras vacantes de Isla Demarchi y de la ex Ciudad Deportiva.

La inclusión de un nuevo paradigma de mayor sustentabilidad en la conectividad local con caminabilidad y vías ciclistas ha modificado las condiciones de paisaje y confort del Area Central.

La obra de conexión más importante en el Riachuelo es el Puente Olímpico Ribera Sur que vincula la av. 27 de febrero con el camino de la Ribera en Lomas de Zamora. Además de la obra del Camino de Sirga en ambas márgenes con principio de ejecución.

Reconfiguran la trama barrial las obras realizadas de los viaductos ferroviarios. La relocalización de las funciones gubernamentales ha producido la recalificación de los barrios en los que se han localizado.

Principales avances y carencias:

Los principales avances sobre la estructura urbana son:

- La valorización e inversión pública y privada en relación al Centro Principal.
- La preservación patrimonial de sectores centrales y edificios valorables que

pertenecen a la historia de la cultura porteña.

- La incorporación de nuevas formas de movilidad mecánica.

- Metrobús, ampliación de Subterráneos, conexión norte sur por el Paseo del Bajo.

- Expansión de las áreas de peatonalidad y ciclistas, con incorporación del concepto de caminabilidad que aportó gran calificación comercial y turística al Micro Centro.

- El desarrollo de una estructura de gobierno descentralizada con nueva calificación en los barrios donde se instala.

- La localización de edificios oficiales en barrios carenciados que proponen nuevas actividades movilizadoras del desarrollo local.

- El impulso dado a las economías descentralizadas

La reconversión del sur oeste de la ciudad con la incorporación de las obras deportivas y residenciales que cambiarán la configuración barrial.

Todos estos avances estructurales tienen a su vez carencias. Uno de los sectores de mayor abandono y decadencia es el Macrocentro desde la avenida Corrientes al sur.

A su vez una de los mayores problemas en las áreas centrales es la pérdida de la cohesión social y el control de las áreas urbanas que se produce por la pérdida de residencialidad. El peligro de las áreas centrales es que se transformen en áreas que pierden la inversión privada y tengan un deterioro social de su población (“inner cities”) dificultando aún más la recuperación y valorización de su estructura.

La vinculación de proyectos de ampliación de sistemas de movilidad y sustentabilidad de los mismos que aportan nuevas condiciones de estructura al Centro Principal.

La inversión pública debe ser evaluada en de acuerdo a la atracción que ejerza en relación a la inversión privada. Estas inversiones permiten el sostenimiento y la readecuación de las funciones del Centro Principal y favorece la preservación patrimonial de sectores centrales y edificios valorables que pertenecen a la construcción de la cultura porteña.

La incorporación de nuevas formas de movilidad con expansión de las áreas de peatonalidad y ciclistas, con incorporación del concepto de caminabilidad que aportó gran calificación comercial y turística al Micro Centro.

El principal avance son las obras realizadas. A partir de estas obras se hace evidente la necesidad de trabajar de forma sectorial en las áreas intervenidas.

Discusión y temas a revisar:

Debe ser revisada la visión y los objetivos sobre los que está redactada la Ley 2.930 que ha tenido grandes variaciones en los últimos años.

La actualización del Plan Urbano Ambiental tendrá que ser reelaborado con los procesos de experimentación urbana y obras que constituyen una nueva base de desarrollo. El escalón del que se parte es distinto con respecto al primer PUA y a la Ley.

El desafío es, incorporar los avances realizados, reconocer las oportunidades del futuro en función de la experiencia realizada y plantear los nuevos problemas derivados de los crecimientos centrales propuestos, dentro de la nueva visión que se adopte para la actualización del Plan.

Con la evaluación de las nuevas condiciones de movilidad y de modificación del paisaje central se podrá proponer la forma más adecuada de extensión central, tema en el que hay coincidencia en todos los documentos. Los planes traccionan hacia el sur. Para el crecimiento hacia el norte es importante tener definiciones de los proyectos oficiales para impulsar la actividad privada en la configuración del ensanche central. El avance sobre el río tanto al norte como hacia el sur deben ser evaluados, con participación y un plan particularizado para definir las propuestas.

Con las nuevas condiciones de movilidad y el avance producido por las obras realizadas deben ser concretados los proyectos de fortalecimiento central en los barrios y de adecuación de la trama urbana con los corredores y las Unidades de Sustentabilidad Básica.

En la próxima etapa el objetivo estará centrado en la realización de los proyectos particularizados de los centros y de las nuevas áreas que se han configurado por las obras realizadas.

La articulación de la gestión en los centros y las actividades es otra tarea a realizar con los Municipios vecinos, para establecer prioridades y conveniencias mutuas en el desarrollo de los vínculos entre centros cercanos.

Como temas puntuales a revisar se pueden enumerar los siguientes:

- El rol de centro de negocios que caracteriza a la ciudad, con equipamiento de alta tecnología que estimule la permanencia y radicación de nuevas corporaciones regionales.
- Los grandes sistemas de transporte de escala nacional que asegure la conectividad en un espacio de multimodalidad para los flujos globales de personas, mercancías e información.
- La transformación de una estructura urbana centralizada en una policéntrica

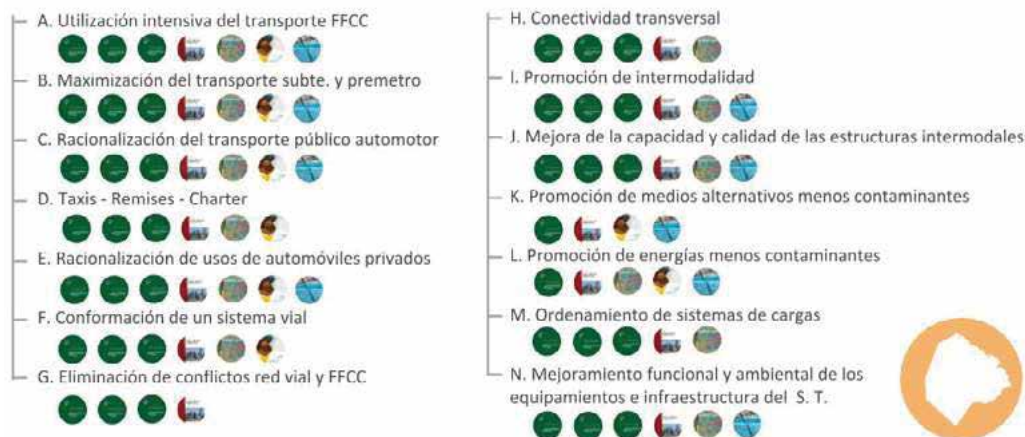
que, en concordancia con el proceso de descentralización en Comunas con el desarrollo de: las áreas de exposiciones para que la ciudad sea sede de los principales eventos internacionales, con el fortalecimiento de las actividades turísticas y culturales; la industria sostenible y articulado a escala metropolitana, para la generación de empleo; el equipamiento educacional superior y el de la salud.

- El crecimiento del área administrativa y de negocios sobre áreas ya consolidadas.
- La residencialización a través de la reconversión del patrimonio construido.
- La Peatonalización de la "City" del sistema de transporte público adaptado a sus dimensiones.
- Orientación de la tendencia de la extensión sobre el sector sur de la Av. 9 de julio, la zona antepuerto sur, el futuro centro judicial en Parque Patricios.
- La articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
- Las políticas de descentralización y de revitalización barrial, a través de la consolidación de los centros barriales, como complemento del ordenamiento del Area Central.
- La configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y previstas.
- El Fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal.
- La Integración del Sistema de Áreas Centrales de la Ciudad con los centros del GBA inmediatos.
- La configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros.
- Centro generado por la reconversión del Mercado de Hacienda.
- Centros administrativos junto a la Av. Gral Paz.
- Avance de la complementariedad con los Municipios del GBA, la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.
- Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).
- La calidad ambiental y la conectividad urbana, que se logra 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.
- Conectividad Flores-Belgrano.



III.2 TRANSPORTE Y MOVILIDAD

III.2 Transporte y movilidad



III.2.1 Visión comparada:

En el PUA el transporte y la movilidad acompaña la vocación de la Ciudad que 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. Es una 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. El sistema de transporte depende del fortalecimiento del sistema intermodal de pasajeros y de cargas.

• Ley 2.930 Artículo 7o.- Transporte y Movilidad

Es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad.

Tender a la expansión del uso de los medios públicos, en especial de los medios guiados, mejorando la capacidad y calidad de los servicios.

Desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental.

Se subraya la importancia como antecedente conceptual del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores involucrados en esta problemática.

• El Modelo Territorial plantea para Buenos Aires un nuevo enfoque del transporte,

y estimula patrones de movilidad más sostenibles, con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado, a fin de fortalecer el papel del peatón, promoviendo las posibilidades y oportunidades de los desplazamientos no motorizados. Los procesos de innovación tecnológica incidirán en los diseños futuros de la movilidad urbana, incorporando estrategias novedosas para la gestión del transporte y del tránsito.

• El PEPBA enfoca su visión en la escala metropolitana del tema y la importancia del trasbordo. La red de transporte de la Ciudad de Buenos Aires posee una característica particular: no solo sirve a los 3 millones de habitantes que posee la Ciudad, sino también a los 3 millones adicionales que ingresan cotidianamente desde el resto del Área Metropolitana. En este sentido, el transporte en la Ciudad debe ser pensado y gestionado a una escala metropolitana, como sucede con otras problemáticas.

Dentro del Área Metropolitana, el transporte se compone de diversos modos, algunos de clara escala metropolitana, como el ferrocarril y gran cantidad de líneas de colectivo, y otros como el subterráneo, localizados en la Ciudad pero con un papel importante a nivel metropolitano.

A esta escala es crucial el rol de los centros de transbordo en la estructuración de la red de transporte, ya que son infraestructuras urbanas que vinculan los distintos modos de transporte entre sí.

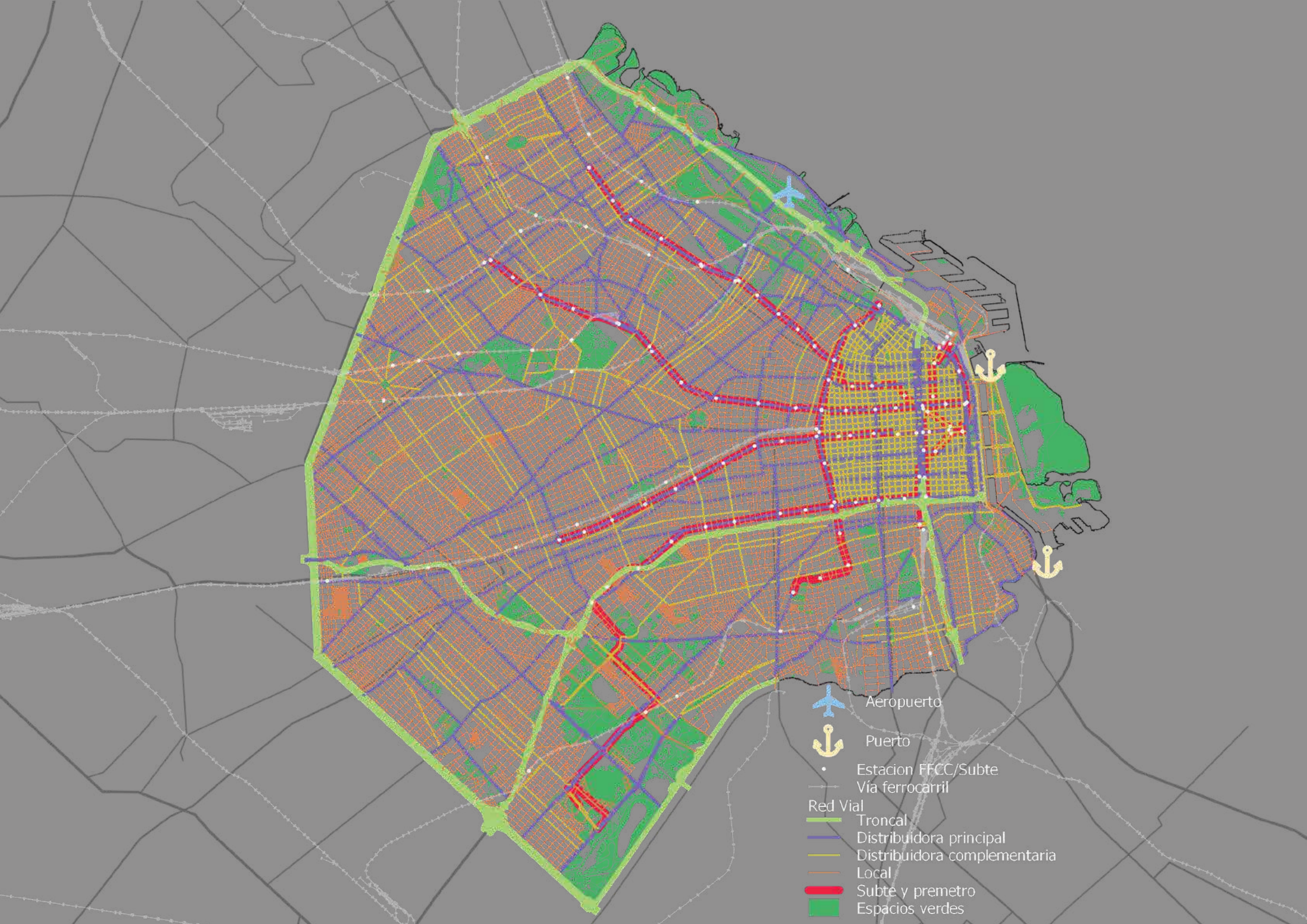
III.2.2 Objetivos:

• Los objetivos planteados por el PUA son:

- Mejorar la accesibilidad y la conectividad. La proximidad a nodos permite captar la distancia promedio global y por unidades espaciales específicas a un nodo de transporte de medios guiados.
- 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.

• La Ley 2.930 A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La utilización intensiva del transporte ferroviario en los ejes radiales.
- b. La maximización del uso del transporte subterráneo y Premetro mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.



- c. La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados.
- d. La optimización del funcionamiento de taxis, remises y chárteres.
- e. La racionalización del uso de los automóviles privados.
- f. La conformación de un sistema vial.
- g. La eliminación de los conflictos entre modos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o calles y avenidas.
- h. El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad.
- i. La promoción de la intermodalidad.
- j. La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional.
- k. La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados.
- l. La promoción de formas energéticas menos contaminantes.
- m. El ordenamiento del sistema de cargas.
- n. El mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte.

- 82 • El Modelo Territorial 10-60 aporta nuevos objetivos con un enfoque de mayor sustentabilidad:
- Mejorar la proximidad a nodos que permite captar la distancia promedio global y por unidades espaciales específicas a un nodo de transporte de medios guiados.
 - Mejorar las condiciones de la movilidad con la reducción del consumo energético, el menor costo de mantenimiento del viario.
 - Reducir las emisiones contaminantes y de contaminación acústica.
 - Otorgar nuevos usos y funciones al espacio público.
 - Disminuir el número de accidentes.
 - Reducción de la intrusión visual y mejora de la calidad del paisaje urbano.

- El PEPBA presenta el tema de transporte distribuido en los capítulos sobre las políticas que desarrolla, por lo tanto los objetivos se pueden leer de forma distribuida en el texto:
 - Fortalecer la red ferroviaria metropolitana (Describe la red ferroviaria e incluye el proyecto R.E.R. en Proyecto).
 - Ampliar la Red de Subterráneos. La Región deberá encarar estudios para la eventual expansión de la red por fuera de la CABA.
 - Disminuir los vehículos automotores que ocupan el primer lugar en emisiones de óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, y el segundo en emisiones de

compuestos orgánicos volátiles responsables del efecto invernadero.

- Priorizar el transporte público accesible a personas con discapacidad (permanente o transitoria).

- Los Lineamientos para el CUr desarrollan objetivos que sintetizan las formulaciones anteriores y los refieren al modelo territorial propuesto:
 - Desarrollar Mayor accesibilidad en el sistema vial.
 - Reducir la dependencia del automóvil.
 - Optimizar la conectividad intermodal.
 - Fomentar la multifuncionalidad del espacio público.
 - Desarrollar una malla viaria conformada por la red vial primaria que define las Unidades de Sustentabilidad Básica y que posibilita realizar trayectos directos en el menor tiempo posible, destinadas principalmente al tránsito motorizado de paso y al transporte público de superficie, incluyendo áreas peatonales y carril para bicicletas.
 - Hacer prevalecer al peatón. Su velocidad de traslado establece los límites para los otros modos de movilidad, no superando los 10 km/h en el interior de los polígonos USB.
 - Regular la presencia de estacionamientos en calles y edificios conforme a la capacidad de carga del viario.
 - Recuperar el espacio público y la promoción del uso de medios de transporte alternativos. Liberar el espacio público en las USB, restringiendo el acceso del transporte motorizado.

III.2.3 Temas particularizados:

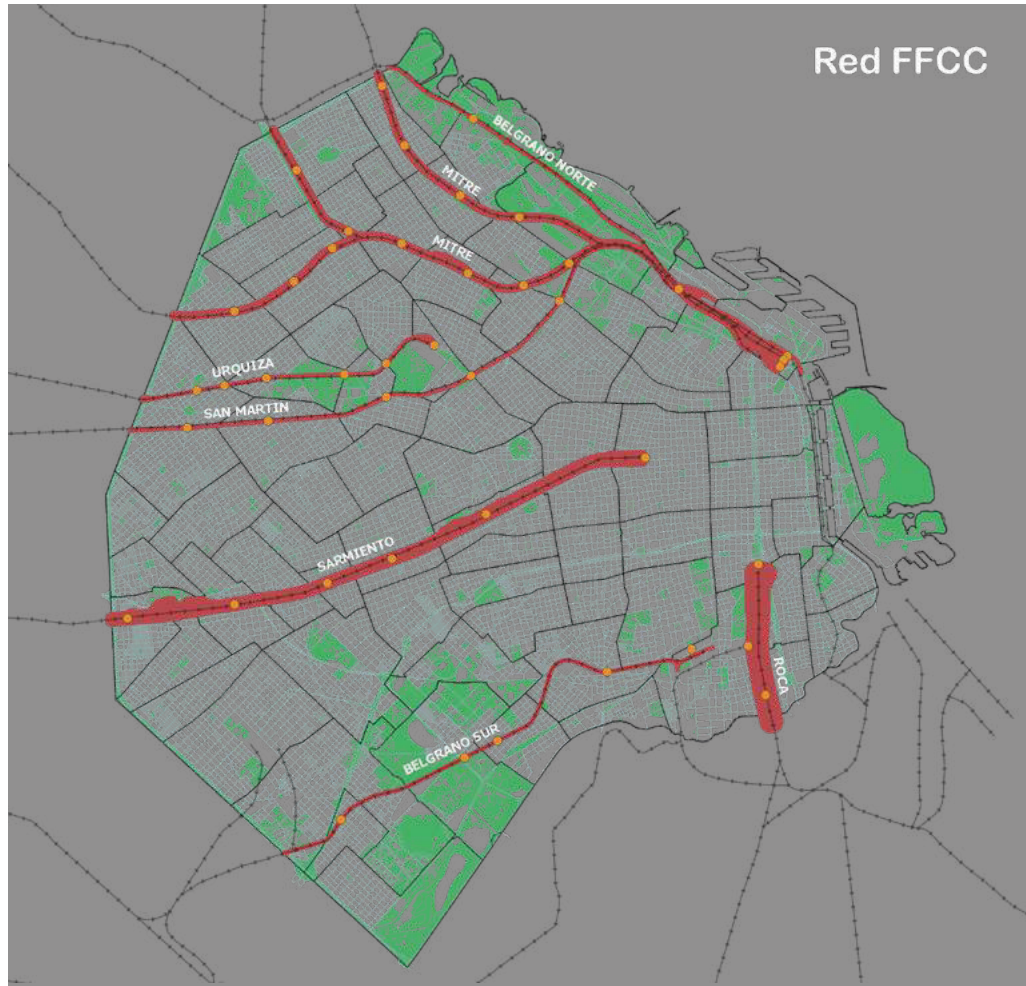
a. Utilización intensiva del transporte ferroviario

a.1 Viabilidad física y económico-financiera del enlace ferroviario Retiro-Once-Constitución (carga y pasajeros).

a.2 Impulsar gestiones frente al Estado Nacional, los Entes reguladores y las empresas concesionarias (Estación Belgrano N-S-S. Martín).

- El PUA promueve la utilización intensiva del transporte ferroviario de superficie en los ejes radiales de la aglomeración. Esta captación mayor de viajes mejoraría la capacidad y calidad de los servicios. Se reconoce que este modo tiene aún una baja participación en el total de los viajes. Las empresas captan un 6% del total de desplazamientos regionales

con servicios organizados en 6 concesiones privadas que administran las 7 unidades operativas. Cinco de las líneas ferroviarias tienen terminales en los bordes del Área Central y combinan con líneas subterráneas. Una sexta línea termina en el noroeste de la Ciudad (Est. Federico Lacroze) y también combina con una línea subterránea que llega al ACP. La séptima línea tiene terminal en el sudeste de la Ciudad (Est. Buenos Aires) no tiene vinculación con la red subterránea existente.



• El Modelo Territorial opina que los ferrocarriles metropolitanos estructuran en torno a ellos al resto de los modos de transporte y los diferentes usos del suelo. La red de transporte público posee una estructura concéntrica, organizada a partir de las líneas férreas y de subterráneos que finalizan sus recorridos en

torno al Área Central de la Ciudad con los centros de transferencia. Es una característica del transporte de la Ciudad la falta de coordinación (intra e intermodal) física, tarifaria y operacional, dada la fragmentación jurisdiccional que existe en la administración y operación de cada subsistema.

Ingresan de la Región Metropolitana a la Ciudad siete ramales y transportan en 2010 a 423.762.000 usuarios. Del sur del Gran Buenos Aires: a través del Ferrocarril Gral. Roca, el 31,1% del total en 2008. El Ferrocarril Sarmiento, el 23,8% y las tres líneas provenientes del norte del Gran Buenos Aires, con el 36,5%. Los ferrocarriles Urquiza y Belgrano Sur, transportan proporciones menores (5,5% y 3% respectivamente).

- El PEPBA describe la red ferroviaria e incluye el RER en proyecto y propone en el punto 77.2- Fortalecimiento de la red ferroviaria metropolitana a partir del completamiento del sistema eléctrico (actualmente en ejecución), sumando a las líneas San Martín, Belgrano Norte y Belgrano Sur. La región cuenta con una red de vías ferroviarias extensa, pero en desuso, y con una flota de trenes que necesita actualizarse, incorporando nuevo material rodante con óptimas condiciones de seguridad y confort. Se deberán realizar asimismo obras de liberación de los pasos a nivel.

- Los Lineamiento CUr, incorporan los temas dentro de la estructura urbana de acuerdo al enfoque dado a este documento. Los logros esperados son. Liberar corredores ferroviarios, y otras operaciones asociadas con las nuevas operaciones para brindar itinerarios soterrados, o viaductos. Estas operaciones son consideradas como una oportunidad para la mejora ambiental. Estos espacios ferroviarios tienen por objeto liberar espacio público, agilizar la movilidad y revertir su condición de barrera urbana. Tenderán a transformarse en corredores verdes, orientados a admitir la combinación o mixtura de usos,. Estas operaciones progresan en Belgrano, Paternal-Villa Crespo y en Pompeya.

83

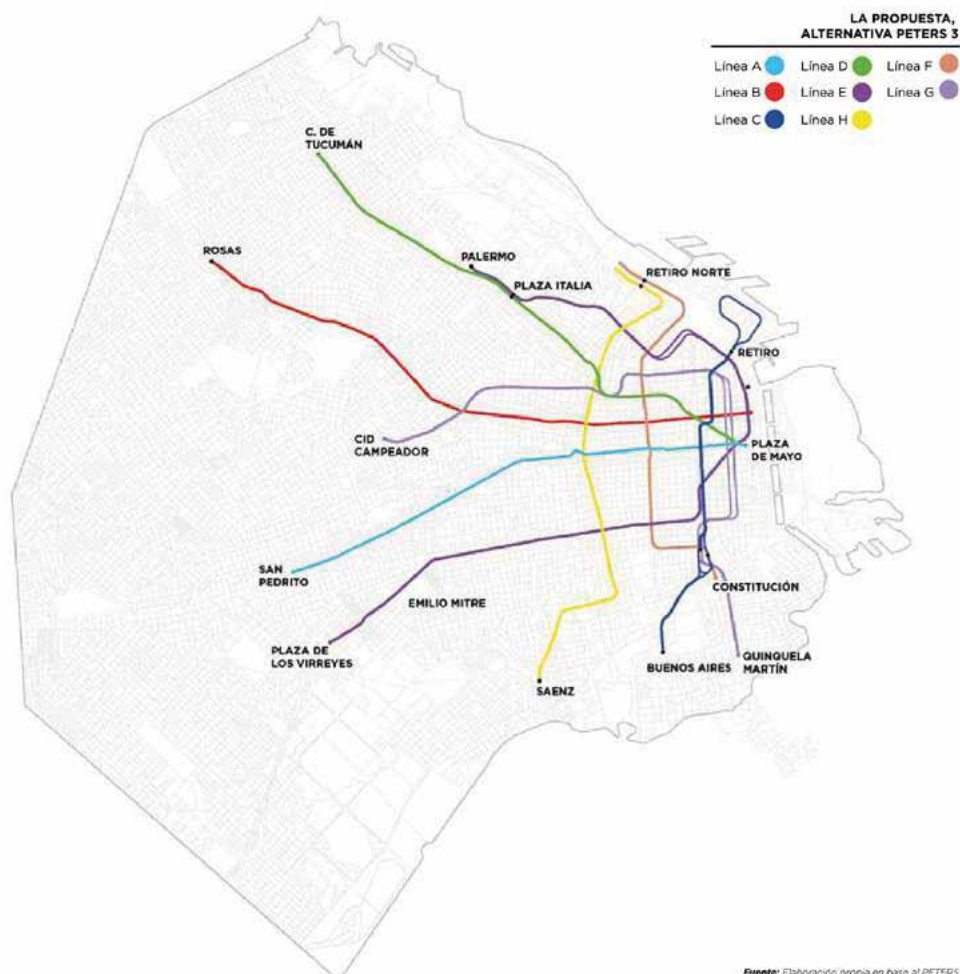
b. Maximización transporte subterráneo y premetro

b.1. Continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.

- El PUA considera insuficiente a la Red de subterráneos, sobre todo en las comunicaciones transversales y en el sector Sur. Propone optimizar el uso del transporte subterráneo en las zonas con alta demanda de viajes. Describe, en el momento de su elaboración, a la red subterránea que es, el único transporte sin alcance regional, con una concesión otorgada en conjunto

con el Ferrocarril Urquiza a la Empresa Metrovías S.A. por un período de 20 años y que se divide en 6 unidades operativas.

- La LEY 2.930 propone: b. La maximización del uso del transporte subterráneo y Premetro mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.



Fuente: Elaboración propia en base al PETERS.

- El PEPBA describe el Plan de subterráneos de la ciudad y su avance. En los últimos 10 años, se inauguraron la línea H (2007), dos tramos de la línea A (Primera Junta – Carabobo, 2008; y Carabobo – San Pedrito, 2013) y el tramo Los Incas – J. M. de Rosas de la línea B, en 2013. La red actual, con más

de 61 km, cuenta con 6 líneas de subte, una de Premetro y 104 estaciones (SBASE, 2015). En 2015, los pasajeros transportados por las líneas de subte y de premetro fueron 272.723.210; 747.187 pasajeros diarios (CNRT, 2015).

En 2001 la Ley 670 autorizó al Gobierno de la Ciudad a integrar tres nuevas líneas a la red existente, las: F, G e I; y a concesionar la finalización de la obra para la línea H. Se construyó la H, con los tramos Las Heras-Retiro y Hospitales-Sáenz siguen en obra.

En el punto 77.3- Ampliación de la Red de Subterráneos. Propone: La Región deberá encarar estudios para la eventual expansión de la red por fuera de la CABA, pasando a constituir una red de características metropolitanas. En el ámbito de la CABA, se prevé la construcción de la línea F, que unirá Plaza Constitución con Plaza Italia y la expansión de las redes E y H, de acuerdo con la Ley 670 del año 2001.

- Los Lineamientos para el CUr plantean que el futuro crecimiento de la red de subterráneos se configura como una malla transversal que conecta y complementa con otros modos de transporte. La reestructuración de la red subterránea, vinculada con las redes metropolitanas ferroviarias, sitúa a los espacios del transporte terrestre en la mira de las operaciones urbanas más importantes en la actualidad. La transformación de la red de trenes subterráneos y de superficie basados en la diversificación, ampliación y transversalización de la red, en consonancia con la expansión de otros modos, permite multiplicar las opciones en las direcciones de los flujos, posibilitando así incrementar fuertemente la eficiencia y sustentabilidad de la infraestructura del transporte público.

c. Racionalización del transporte público automotor

- El PUA diagnostica a este modo y hace un balance de aspectos positivos y negativos:
 - Distribución geográfica y densidad que asegura la cobertura del medio público
 - Alternativas de bajo costo
 - Tiempos de viaje razonables
 - Competencia por la ocupación de un espacio público, afectan la calidad ambiental y en las demoras de tiempos de viajes.
 - En contaminación atmosférica, el transporte automotor urbano es uno de los factores principales de perturbación. Considera que este modo tiene pérdida de competitividad 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.
- Con el fin de desalentar la utilización del automóvil particular propone, la

ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos.

Además recomienda racionalizar el transporte público atendiendo a los modos guiados

- La LEY 2.930 propone: c. La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados, a través de las siguientes acciones:

1. Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial.
2. Ampliar la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.
3. Analizar la conveniencia que el GCBA implemente nuevas líneas de transporte.

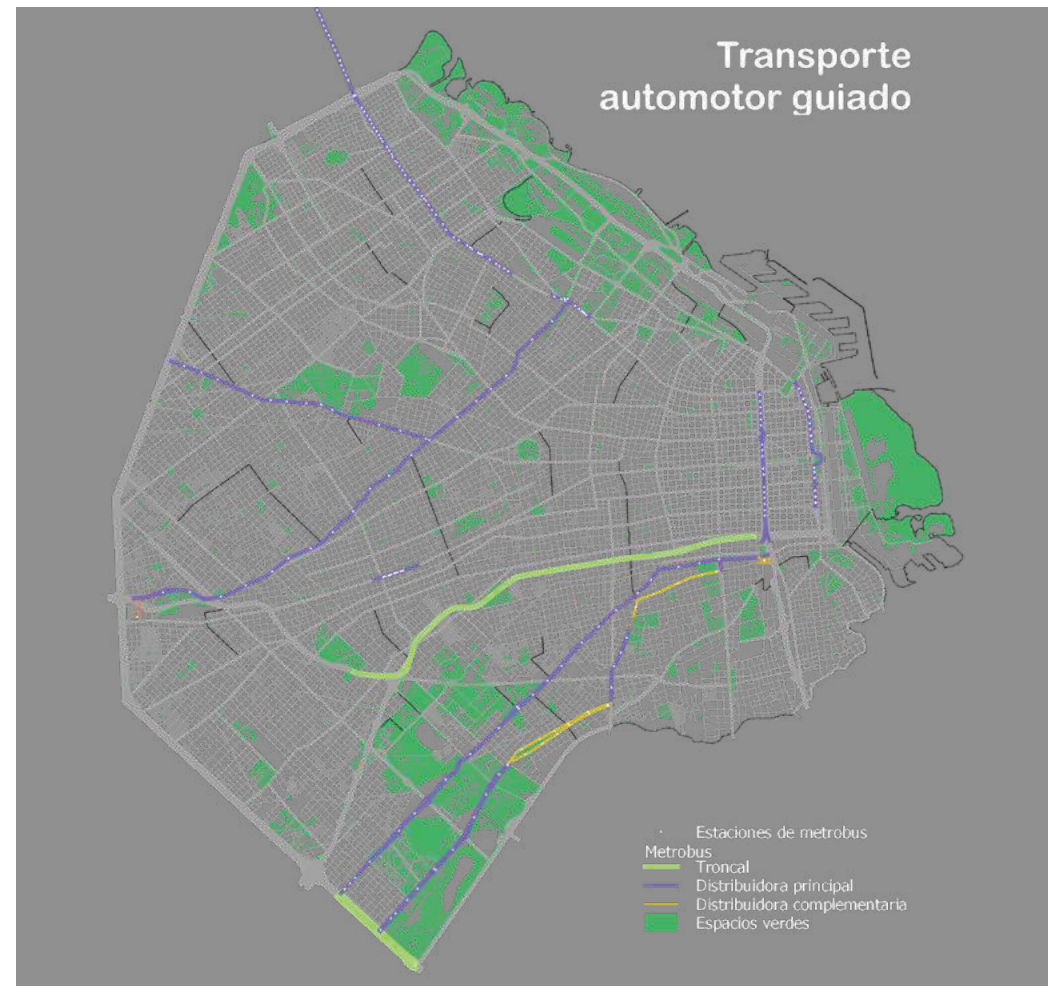
- El Modelo Territorial 10-60 Impulsa la disminución de autos particulares. El indicador del uso del automóvil particular es resultado de la proporción de viajes totales que son realizados bajo esta modalidad. El valor óptimo (1) corresponde a una proporción menor al 10% de los viajes, mientras que el valor futuro alcanzable se estima en 15%. Actualmente, la proporción de viajes realizados en auto particular es del 32%, es decir, un valor de 0,4, siendo el valor futuro de 0,8.

Describe también la red de ómnibus en Buenos Aires que es el principal modo que compite con el automotor privado: Tiene más de 140 líneas. Un número importante realiza su recorrido íntegramente en la Ciudad. La red de colectivos transporta más de 1.600 millones de pasajeros al año según datos de 2010. Es uno de los modos con mayor cantidad de pasajeros y amplia cobertura territorial. La mayoritaria concentración de líneas tiene sentido este-oeste, reforzando el carácter concéntrico de los flujos. Es notoria la concentración de líneas al Norte de la avenida Rivadavia, mientras que en el Sur y Oeste de la Ciudad disminuye la densidad de la red.

- El PEPBA habla de la nueva organización de recorridos. La CABA decidió seguir la tendencia modo BRT a partir de 2010, con la construcción de carriles exclusivos para el autotransporte público de pasajeros y de estaciones sobre los mismos. A este servicio se lo conoce como "Metrobús". Hoy las líneas de Metrobús en funcionamiento son 6, representando 56,3 kilómetros de carril exclusivo. Están proyectados dos tramos más, uno de 2,8 kilómetros para extender el Metrobús Norte y recientemente inaugurado, que circula sobre el eje Alem-Paseo Colón. La introducción de los servicios de Metrobús permitió reducir los tiempos de viaje en un intervalo que va 20 % a 50 %, en función de los tramos.

- Los Lineamientos para el CUA valorizan la alternativa de vehículos de capacidad

intermedia, buses y proponen, el desarrollo de una amplia red de vehículos de alta velocidad y capacidad intermedia, que resulta un elemento complementario del modo subterráneo, vinculándose con otros modos de transporte y contribuyendo a ampliar la transversalidad de toda la red. Estas modalidades tienen la ventaja de aportar un componente dinámico a las infraestructuras de transporte, que permiten ir ajustando su diseño y recorrido con mayor flexibilidad que los medios guiados. Este sistema permite un fuerte incremento en la conectividad de toda la Ciudad, contribuyendo a la descentralización de la red, generando un esquema de circulación de alta eficiencia en cuanto a la relación vehículos – pasajeros – espacio, incluyendo los modos preexistentes.



d. La optimización del funcionamiento de Taxis, Remises y Charters

• El PUA analiza la irregularidad de este modo 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. Propone:

- Ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público y desaliento a la utilización del automóvil particular.
- Racionalizar y optimizar el funcionamiento de taxis, remises y charters.
- Impulsar gestiones para el control de transportes ilegales.
- Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamiento de espera

• Ley 2.930: d. La optimización del funcionamiento de taxis, remises y charters, a través de las siguientes acciones:

d.1. Regularizar y sistematizar las nuevas formas de transporte.

d.2. Establecer sistema de paradas fijas y estacionamientos de espera.

86 • El Modelo Territorial 10-60 considera que los vehículos de capacidad intermedia, buses. El desarrollo de una amplia red de vehículos de alta velocidad y capacidad intermedia, resulta un elemento complementario del modo subterráneo, vinculándose con otros modos de transporte y contribuyendo a ampliar la transversalidad de toda la red. Estas modalidades tienen la ventaja de aportar un componente dinámico a las infraestructuras de transporte, que permiten ir ajustando su diseño y recorrido con mayor flexibilidad que los medios guiados. Este sistema permite un fuerte incremento en la conectividad de toda la Ciudad, contribuyen a la descentralización de la red, generan un esquema de circulación de alta eficiencia en cuanto a la relación vehículos – pasajeros – espacio, incluyendo los modos preexistentes.

• El PEPBA Incluye este modo en la categoría de los vehículos privados transitando por la red vial de la RMBA. Considera que son tanto automóviles individuales como remises, taxis y minibuses (combis). Se encuentran más de 37.500 taxis y 1.900 remises en la CABA.

e. Racionalización de uso de automóviles privados

- El PUA realiza un diagnóstico de este modo y considera que existe:
 - 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, y propone para mitigar este problema:

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

- Racionalizar el uso de los automóviles privados.

- Ley 2.930 e. La racionalización del uso de los automóviles privados, a través de las siguientes acciones:

e.1. Desalentar su uso en zonas y horarios de congestión.

e.2. Limitar el estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso y fundamentalmente en aquellas donde circula el transporte automotor.

e.3. Regular la instalación de garajes y playas de estacionamiento, y prohibirlos en las áreas de congestión.

e.4. Definir y promover la instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado como alimentadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.

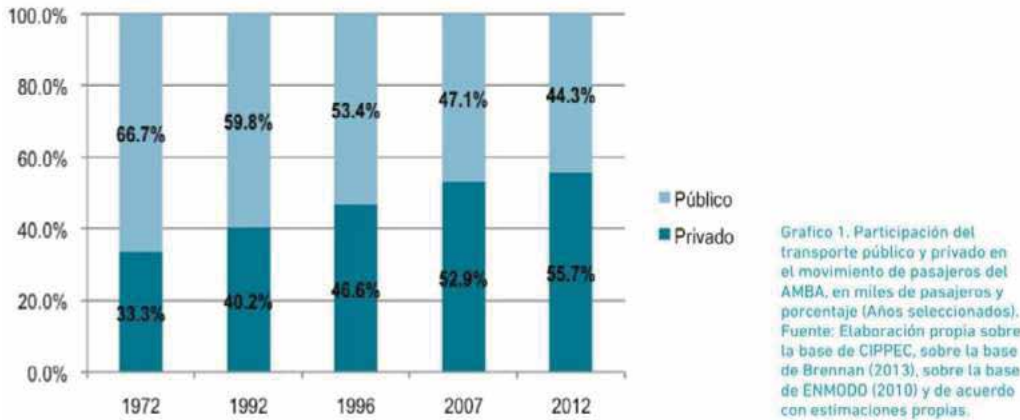
e.5. Alentar el uso compartido de los automóviles privados.

- El Modelo Territorial opina que La Ciudad Deseada requiere de una modificación sustancial en las pautas y formas de movilidad. A escala territorial, para transformar la movilidad en la Ciudad, la estrategia del Modelo Territorial tiene por objetivo principal brindar mayor flexibilidad, capacidad de adaptación y respuesta a actuales y futuros patrones de movilidad, revirtiendo la preponderancia actual del uso del vehículo particular en beneficio del transporte público y de los traslados no motorizados, procurando equilibrar la interacción entre los distintos modos de transporte, con reducción de la dependencia del automóvil.

- El PEPBA Alerta sobre el crecimiento sostenido del parque automotor y la consecuencia de un crecimiento del tránsito, sobre todo en los accesos de la Ciudad (+ 80 % en 10 años). Asimismo, se refleja en las autopistas de la Ciudad, cuyo número de vehículos creció 20,64 % entre 2006 y 2016. Analiza el tema desde el punto de vista ambiental. Según la APrA, los vehículos automotores ocupan el primer lugar en emisiones de óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, y el segundo en emisiones de compuestos orgánicos volátiles. En 2007, el transporte automotor individual era responsable del 55 % de las emisiones de dióxido de carbono, en gramos por vehículo-kilómetros, del transporte automotor en general. En promedio, el transporte automotor individual era responsable del

83 % de las emisiones del transporte automotor en general, en toneladas por día en la RMBA, sin discriminación de tipo de emisiones y del 94 % de las emisiones de dióxido de carbono.

• Los lineamientos CUP proponen la reducción de la dependencia del automóvil. Este objetivo ineludible para la movilidad sustentable es consecuencia de dotar de prioridad al uso de transporte público, la movilidad peatonal o con medios no motorizados, así como la regulación tendiente al uso racional del vehículo privado, todo ello asociado con políticas, planes y programas para mejorar las condiciones de calidad, seguridad y comodidad de los desplazamientos alternativos al automóvil.



f. Conformación del sistema vial

• El PUA describe el sistema vial. La vialidad de la ciudad está recortada por la Avenida General Paz que cuenta sólo con 16 cruces en sus 24 Km. de recorrido, y por el Riachuelo, que en su 13 Km. de trayectoria presenta sólo 7 puentes con concentración en el tramo inferior. Las autopistas de penetración no llegan a constituir una red integrada. La mayoría de las avenidas de la Ciudad adoptan un trazado convergente al Área Central. Muchas de ellas son continuidad de las rutas y avenidas que, provenientes del GBA, atraviesan la avda. General Paz. La conectividad interna está afectada por los pasos ferroviarios a nivel. Al igual que la vialidad, las redes de transporte tienen un carácter radial convergente al área central.

Propone: Jerarquizar la red vial dando prioridad al transporte automotor público, optimizando la seguridad y la calidad ambiental

• La Ley 2.930 es explícita en adecuar la vialidad a sistemas de mayor sustentabilidad: f. La conformación de un sistema vial, a través de las siguientes acciones:

- f.1. 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.
- f.2. Adaptar los accesos y egresos del circuito de autopistas para el transporte de cargas.
- f.3. Jerarquizar la red vial, estableciendo las características físicas y funcionales de los distintos tipos de arterias.
- f.4. Incrementar las ciclovías, bisiendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad.
- f.5. Realizar los estudios y las obras necesarios para dar conectividad franca a todos los sectores de la ciudad.
- f.6. Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones).
- f.7. Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.

• El Modelo Territorial 10-60 retoma estos objetivos:

Respecto a la superación de barreras, resalta una acción que ha sido muy efectiva: la generación de pasos a nivel y viaductos que atraviesan los terraplenes ferroviarios por debajo, la cual posee un impacto altamente positivo a una escala urbana más general, por la disminución de los tiempos de viaje y la mayor conectividad entre distintas áreas urbanas.

El borde del Riachuelo funciona como una barrera entre la Ciudad y la parte sur del Área Metropolitana, lo que no solo limita la accesibilidad, sino que también incrementa el abandono general del área e inhibe el desarrollo socio económico. Se debe mencionar como una tendencia a desarrollar la ampliación de la conectividad vehicular a través de vías rápidas a fin de descongestionar ciertos ejes del Área Central que actualmente resultan indispensables para atravesar la ciudad. En este sentido es que la ampliación de la Ribera Sur (27 de Febrero) y la creación de la Autopista Ribereña permitirán la descongestión de avenidas como la 9 de Julio y Leandro Alem.

En términos de la Ciudad Sustentable, se plantea un reordenamiento de esta red vial primaria caracterizado por la creación de Unidades de Sustentabilidad Básicas que trasladan el transporte público automotor a sus límites. De esta manera, se configura una red vial primaria estructurada sobre avenidas o grandes calles donde los impactos ambientales del transporte público se reducen notablemente.

Para la medición de la cercanía de la población al sistema de transporte público

se construye el indicador de Proximidad a la red vial primaria que permite identificar la distancia promedio global y por unidades espaciales específicas a la red de transporte público automotor.

La aplicación de este indicador en la Ciudad Actual arroja un valor de 0,9, lo que refleja la fuerte extensión de la red de transporte público automotor en toda la Ciudad. En este sentido puede afirmarse que Buenos Aires cuenta con una red de transporte básica de gran extensión.

g. Eliminación de conflictos red vial y FFCC

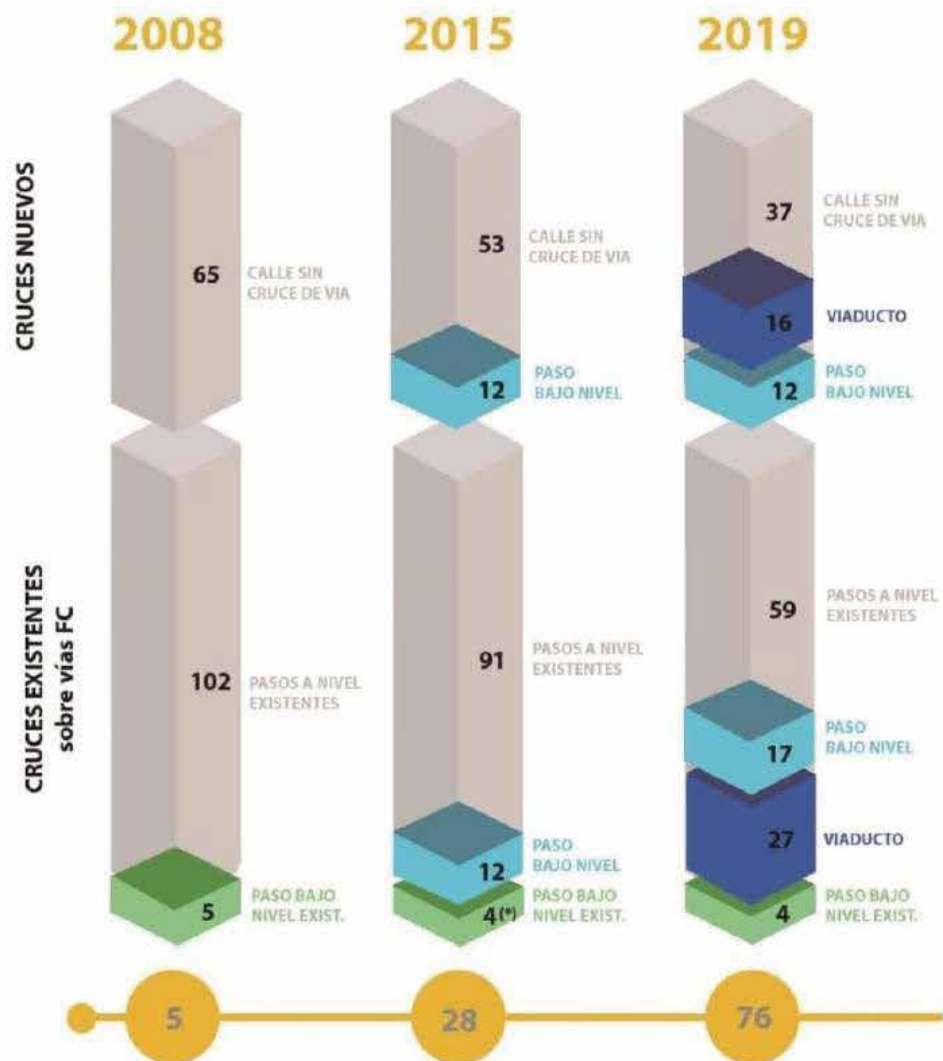
- El PUA propone la eliminación de las barreras urbanísticas constituidas por los pasos a nivel de las principales arterias, comenzando por la línea del Ferrocarril Sarmiento mediante su soterramiento y, consecuentemente, generar un gran parque lineal que mejore la calidad ambiental de los barrios que atraviese. Considera que 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.

- Ley 2.930: g. La eliminación de los conflictos entre nodos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o calles y avenidas.

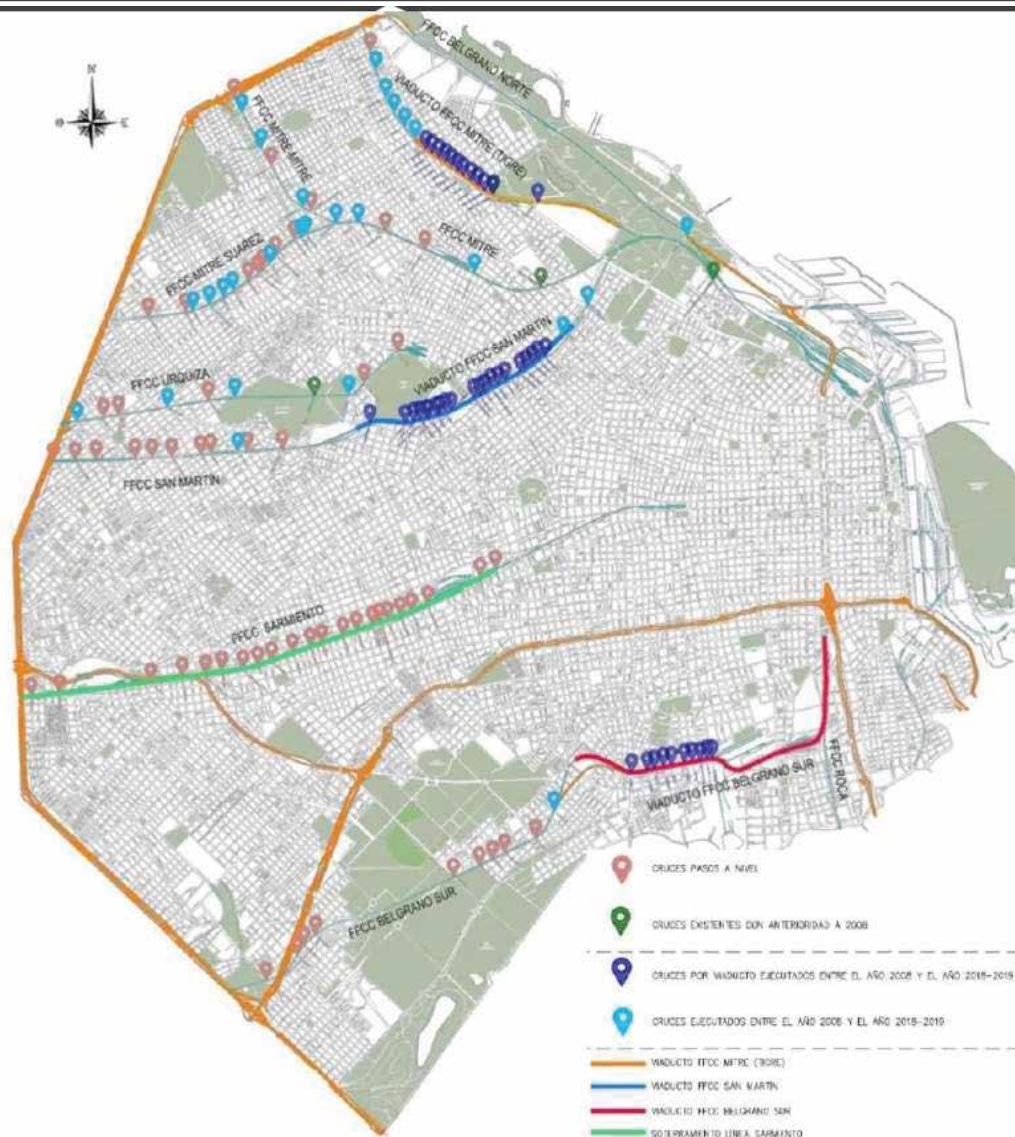
- Dentro de este tema el PEPBA resalta la importancia de la obra del Paseo del Bajo que elimina uno de los principales conflictos viales. Para facilitar el tránsito y conectar la autopista Buenos Aires-La Plata con la autopista Illia, la Ciudad ha encarado la construcción de un nuevo sistema vial de más de 7 kilómetros, con 12 carriles, 4 de ellos exclusivos para camiones y micros de larga distancia, con acceso directo al puerto y la terminal de Retiro, y 8 carriles para vehículos livianos, de uso exclusivo para autos y colectivos de corta distancia.

El proyecto está destinado a solucionar el problema de tránsito en la zona y a romper la barrera existente entre la Ciudad y el río. Se implantará por arriba una serie de parques y espacios públicos buscando la conexión entre el barrio de Puerto Madero y el resto de la Ciudad. Además, se espera reducir la contaminación visual, ya que camiones y micros irán en trinchera, así como la contaminación sonora y la contaminación por emisiones de gases, debido a que ambos no deberán detenerse en los semáforos (GCBA, 2017).

PASOS BAJO NIVEL CIUDAD SIN BARRERAS



(*) Se readecuó y amplió PBN existente Superi



h. Conectividad transversal

- Considerando que 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 el PUA propone el Mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos

sectores de la ciudad y la Región Metropolitana.

Para mejorar la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad desarrolla dos objetivos secundarios:

- 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 Puente de la Noria; nuevas líneas desde Nueva Pompeya hasta Palermo y desde Plaza de los Virreyes hasta Belgrano).
- Incrementar la conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes.

- La Ley 2.930 retoma estos objetivos y formula en el punto h. El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad, a través de las siguientes acciones:

h.1. Promover la instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos.

h.2. Incrementar la conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes mediante acuerdos con los partidos de la provincia de Buenos Aires.

En todos los documentos analizados se habla de la necesidad de la conectividad transversal sin precisiones en el desarrollo del tema

i. Promoción de la intermodalidad

- Teniendo en consideración que todo el suelo urbanizado cuenta con medios públicos de transporte y otros medios como taxis, remises y servicios especiales, la utilización de medios privados para personas y cargas, el PUA propone:

- Integrar los diversos modos y redes de transporte público para desalentar la utilización del automóvil particular.
- Resolver conjuntamente los problemas de las jurisdicciones concurrentes.
- Remodelación funcional y ambiental de los centros de transbordo y creación de nuevos.
- Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional.
- Gestionar la instalación de estaciones de ómnibus de larga distancia periféricas a la Estación Terminal de Retiro (Pte. Saavedra, Liniers, Constitución)

- La Ley 2.930 retoma estos objetivos y formula en el punto i. La promoción de la intermodalidad, a través de las siguientes acciones:

i.1. Definir la localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las

políticas de descentralización comunal y centralidades barriales.

i.2. Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de trasbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamiento de automóviles y motos, y guarderías de bicicletas).

i.3. Adoptar las modalidades más adecuadas para la gestión y mantenimiento de los centros de trasbordo.

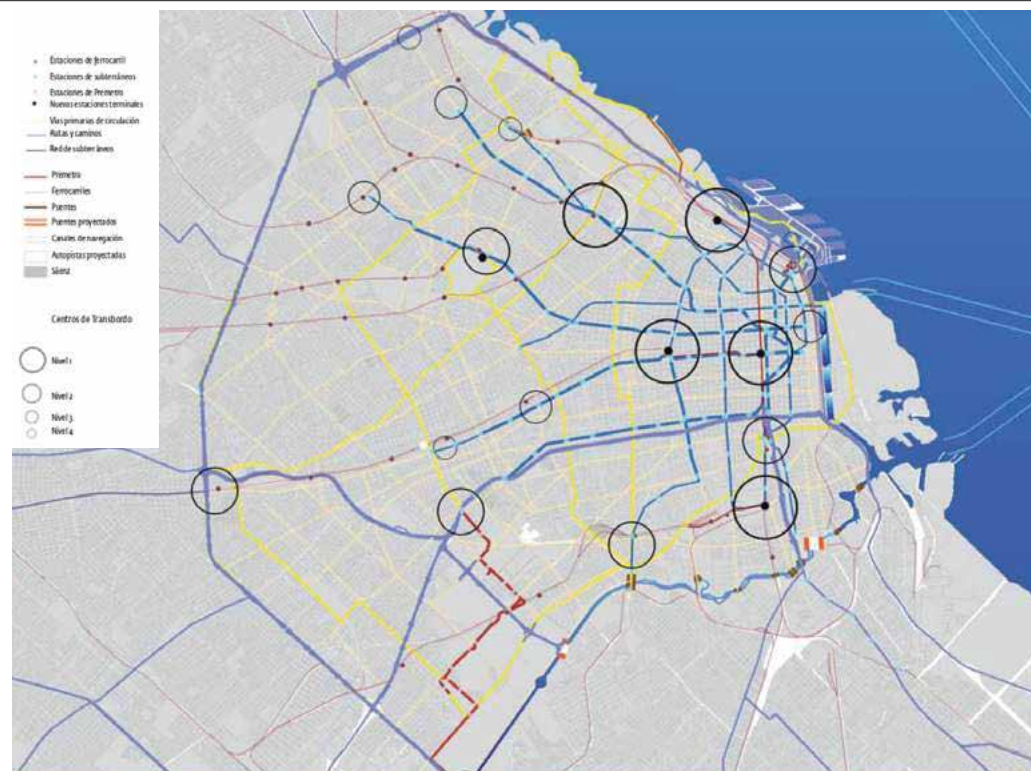
i.4. Propender a la integración tarifaria.

- El Modelo Territorial 10-60 hace un balance al respecto de la estructura de la intermodalidad actual. Los centros de transbordo constituyen nodos centrales de la red de transporte de la Ciudad. En primer lugar, se observan centros principales con alta jerarquía en la periferia del centro: Retiro en el Norte, Once en el Oeste y Constitución al Sur. También se observan centros de transbordo emergentes, como consecuencia de la ampliación de la red de subterráneos, resultado de la respuesta del sistema de transporte al crecimiento de algunos centros barriales. Su potencialidad es la de consolidar corredores transversales a la red, y conectores radiales de transporte como centros de transbordo multimodales metropolitanos, que permiten estructurar el Área Central y fortalecer los centros barriales.

Es característica la falta de coordinación (intra e intermodal) física, tarifaria y operacional, dada la fragmentación jurisdiccional.

- El PEPBA que hace un análisis de políticas y procesos valoriza el boleto único. En 2009, el Gobierno nacional creó, mediante el Decreto PEN N°84/2009, el Sistema Único de Boleto Electrónico, más conocido como “SUBE”. El proceso de implementación fue más largo que lo previsto y, a mediados de 2011, el sistema entró en funcionamiento en todos los colectivos de la RMBA y en 15 estaciones de trenes. Paradójicamente era una política necesaria de implementar hace años, pero pudo ser llevada a cabo más allá de las presiones de los diferentes actores, debido a la crisis que hubo con la falta de monedas la cual aceleró la implementación de esta medida para solucionar el conflicto. El SUBE permite a los usuarios usar una tarjeta única para abonar sus viajes en los diferentes tipos de transporte público presentes en la RMBA. Además, posibilita a las personas con menos recursos, a los estudiantes o a los mayores tener tarifas reducidas. No obstante, no permite hacer combinaciones sin abonar de nuevo, salvo entre las líneas de subte. Si bien se está trabajando para mejorar esta particularidad.

j. La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional



- El PUA dedica objetivos detallados con respecto a los aspectos estructurales de la intermodalidad y propone el 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 Área Central en particular.

Desarrolla con detalle objetivos con obras a realizar:

- 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.

• Ley 2.930: j. La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional, a través de las siguientes acciones:

j.1. Impulsar la participación del GCBA en los proyectos de las reparticiones nacionales a los efectos de concertar acuerdos sobre el nodo intermodal de Retiro.

j.2. Gestionar la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro.

• El Modelo Territorial como se describió en el análisis del centro propone la integración portuaria en un nodo a crear sobre la costa.

El potencial desarrollo de la Ciudad hacia el este origina un eje de circulación costero que vinculará distintos modos de transporte, terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, cuyo diseño y funcionamiento se asociará con las demandas de movilidad de escala metropolitana y a los usos ribereños, consolidando el futuro carácter del borde costero de la Ciudad.

La intermodalidad e integración de modos de transporte multiplica la sostenibilidad y eficiencia de las opciones de transporte, con interconexiones más dinámicas de un mayor número de pasajeros.

• El PEPBA no es específico con respecto a este tema.

• Los Lineamientos para el CUr, proponen como alternativa: La creación de una nueva centralidad a escala regional hacia el norte, está asociada al replanteo del rol del puerto de Buenos Aires con la generación de un nodo polimodal complejo, que dotará gradualmente al sistema metropolitano y regional de una infraestructura especial dando respuesta a las necesidades futuras de corto, mediano y largo plazo. El Nodo Intermodal se propone en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río.

Esta condición geográfica y la disponibilidad de suelo garantizan su condición de centralidad traccionadora de actividades e intercambios a partir de dos condiciones clave:

- La intermodalidad de todas las formas de movilidad y transporte: fluvial de pasajeros, aéreo, ferrocarril nacional, regional y urbano, autobús urbano e interurbano, bicicletas, taxis. La oportunidad de producir una zona de intercambio modal eficiente contribuirá a frenar el protagonismo del auto privado en los itinerarios metropolitanos y regionales.
- El desarrollo de actividades y servicios ligado a este polo, favorecido por la gran accesibilidad desde el centro de la Ciudad.

k. Promoción de medios alternativos de transporte menos contaminantes y no motorizados.

• En el PUA este tema es incluido en el capítulo de transporte de la versión de junio de 2006:

- Promover la instalación de sistemas de capacidad intermedia.
- Incrementar el número de bisesendas y ciclovías hasta la conformación de una red.
- Incrementar las áreas peatonales en el Área Central y los barrios.

• Ley 2.930: k. La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados, a través de las siguientes acciones:

k.1. Desarrollar y promover el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB, Ley 2586).

k.2. Incorporar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas al criterio de intermodalidad e integración tarifaria.

k.3. Desarrollar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas como transporte alternativo, eficaz y ambientalmente sostenible entre sub-centros barriales.

k.4. Eliminación de barreras físicas y realización de mejoras estructurales que faciliten el uso del transporte público de bicicletas.

• El Modelo Territorial expresa que otra tendencia deseable para avanzar hacia una movilidad sustentable en la Ciudad es la prioridad peatonal de un número importante de arterias.

Este proceso, generado por las intervenciones del Programa Prioridad Peatón principalmente en el Área Central, jerarquiza la movilidad a pie frente a otras como la vehicular, disminuyendo las contaminantes entre otros efectos positivos. En términos de conectividad, la tendencia es hacia un incremento en toda la Ciudad debido a la superación de las barreras urbanas, en pos de mejorar la circulación a diferentes escalas.

• El PEPBA describe los aspectos positivos de la incorporación de estos modos. Hoy, son cada vez más las ciudades que se orientan a este modelo de desarrollo del “tránsito pacífico”. Al respecto, la CABA está desarrollando un Plan de Movilidad Sustentable. En la RMBA 9 % de los movimientos se hacen a bicicleta o a pie. En la CABA, según una encuesta previa a la implementación del sistema Ecobici, había 1.000.000 de bicicletas en los hogares porteños (GCBA, 2017). EcoBici se creó en diciembre de 2010. La estrategia incluye la planificación y construcción de una red de ciclovías protegidas, el primer sistema público y gratuito de bicicletas argentino y un trabajo diario con todos los sectores de la comunidad (vecinos, las ONG, escuelas, universidades, empresas y medios de comunicación). Actualmente el sistema cuenta con 136 estaciones, 1.400 bicicletas y 1.955 viajes diarios promedio (2016). Las ciclovías, que contaban con 35 kilómetros en 2010, hoy cuentan con 154 km. Además, se proyectan 250 kilómetros más hacia 2019 (GCBA, 2010 y 2017). Para fomentar los distintos modos en el marco de la movilidad sustentable, se los debe proteger, mediante ciclovías separadas y bien marcadas o veredas y calles seguras para los peatones.



• Los Lineamientos CUR promueven una metodología para desarrollar la peatonalización en la ciudad. El Índice sintético de caminabilidad evalúa las condiciones de la ciudad de

Buenos Aires que hacen de un espacio urbano atractivo para ser recorrido a pie. Los objetivos principales del indicador son:

- Generar una metodología que tenga la calle como unidad de análisis.
- Programa Prioridad Peatón.
- Detectar las áreas potencialmente atractoras de peatones.
- Identificar los ejes de actividad económica a escala barrial.

I. Promoción de energías menos contaminantes

- Este tema pertenece a la tecnología del transporte proviene del Documento del PUA versión 2006 y no ha sido desarrollado en los documentos posteriores a la Ley 2.930:
- Promover tecnologías “híbridas”.
- Reemplazo por energías renovables.

m. Ordenamiento de sistema de cargas

- El PUA formula como 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.

Los lineamientos propositivos son:

- 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.
- Racionalización de Puerto Nuevo y el futuro completamiento del circuito de autopistas con acceso directo a dicho Puerto y evaluar alternativas de realización y de gestión de Estaciones de Transferencia y de Centros Logísticos que conjuguen a los actores institucionales y empresariales.
- Relocalización de instalaciones y de concentración operativa en estaciones perimetrales y en la Región.

A su vez especifica criterios para la estructuración de la red de cargas:

- 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.

• LEY 2.930: m. El ordenamiento del sistema de cargas, a través de las siguientes acciones:

- m.1. Adecuar la red de tránsito pesado con especial atención a los centros generadores de carga.
- m.2. Promover la mejora en el acceso ferroviario de cargas al Puerto de Buenos Aires.
- m.3. Redefinir la red de transporte de sustancias peligrosas.
- m.4. Evaluar las alternativas de localización de las estaciones de transferencia y ruptura de carga, junto con los organismos nacionales y provinciales pertinentes.

• El Modelo Territorial 10-60 propone optimizar la conectividad intermodal. La Ciudad constituye un nodo de logística regional consolidada como un centro de atracción y emisión de flujos a escala nacional.

La Ciudad cuenta con cinco terminales portuarias situadas en Dársena Norte. La carga se transporta mayoritariamente a través de contenedores. A partir de la consideración de las ventajas que representa la centralización de cargas, se plantea responder al criterio de generar espacios públicos con combinación de usos que permitan el libre acceso a la ribera. Se propone la sustitución del Aeroparque Metropolitano por un área de sustentabilidad a escala de biosfera, que es a la vez, una centralidad concentradora de infraestructura de transporte: la nueva terminal portuaria, terminales de transporte terrestre y el nuevo aeropuerto.

El Plan Estratégico hace mención del transporte de cargas en el capítulo referido al puerto de Buenos Aires que se desarrolla en Transporte del Área Metropolitana.

n. Mejoramiento funcional y ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte.

• Este es un criterio general que todos los documentos lo adoptan y está presente en los proyectos que se desarrollan en la actualidad.

III.2.4 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

Los objetivos que plantea la Ley para la Ciudad son coincidentes en términos generales con los otros documentos. Todos tienden al control y disminución del automóvil privado con fortalecimiento de los medios públicos y a la facilitación de la accesibilidad, sobre todo en los puntos de transbordo. La intermodalidad es requerida por todos los planes y hay coincidencia en su gestión.

Con respecto a la utilización intensiva del transporte ferroviario en general se considera que la captación mayor de viajes mejoraría la capacidad y calidad de los servicios. Se reconoce que este modo tiene aún una baja participación en el total de los viajes. La electrificación de las líneas y la eliminación de pasos a nivel son dos temas que se promueven en este modo.

Desde la autonomía de la Ciudad se ha buscado en todos los períodos la maximización del uso del transporte Subterráneo y Premetro.

El transporte público automotor es muy valorizado por la flexibilidad que le da esta red a la movilidad en la ciudad aunque se ven aspectos negativos en su aporte a la contaminación y la utilización del espacio público.

Los Taxis - Remises – Charters generan gran flexibilidad para la captación de viajes en la red de transporte. Tienen los mismos problemas en términos de contaminación y espacio que los automóviles particulares.

Hay coincidencia en completar el circuito de autopistas (ya realizado), adecuar la vialidad a sistemas de mayor sustentabilidad, incrementar las ciclovías, establecer características físicas y funcionales para los distintos tipos de arterias. Todos los planes acuerdan con la necesidad de aumentar la conectividad transversal de la ciudad, también con respecto a la conectividad desde el sector sur por el Riachuelo.

La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados se desarrolla con fuerza con el desarrollo de bici-sendas y aumento de la caminabilidad en los sectores centrales.

El ordenamiento del sistema de cargas en la ciudad tiene acuerdo en general y la obra del Paseo del Bajo establece un gran avance con la solución de la vialidad que conecta a las Autopistas y al Puerto de Buenos Aires.

El mejoramiento de equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte es un criterio general adoptado por todos los documentos y está presente en los proyectos y obras desarrollados en la actualidad.

Temas no coincidentes:

Los temas planteados presentan un enfoque diferente a partir del Modelo Territorial. “Una nueva modalidad de transporte, que estimule patrones de movilidad más sostenibles, con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado, a fin de fortalecer el papel del peatón, promoviendo las posibilidades y oportunidades de los desplazamientos no motorizados”.

Un tema promovido únicamente por el PEPBA es el desarrollo de la obra del proyecto RER que vincularía las líneas en una estación central bajo la avenida 9 de Julio y permitiría mayor fluidez en la conexión de viajes norte-sur.

En los documentos más recientes se acentúa la idea de la transversalidad en la red de subterráneos apoyada por la experiencia del desarrollo de la Línea H. En el PEPBA se valorizan las líneas de Metrobús en funcionamiento que son 6, y representan 56,3 kilómetros de carril exclusivo, en 2017. Los Lineamientos promueven la alternativa de vehículos de capacidad intermedia, buses y proponen, el desarrollo de una amplia red de vehículos de alta velocidad y capacidad intermedia, que resulta un elemento complementario del modo subterráneo, vinculándose con otros modos de transporte y contribuyendo a ampliar la transversalidad de toda la red.

La vialidad requiere cada vez mayor incorporación de condiciones ambientales en su diseño y de confort para el espacio público sin perder funcionalidad.

No es coincidente la visión de la estructura central de intermodalidad que en los planes hasta la Ley la reconocen dentro del territorio actual y a partir del Modelo Territorial se proyecta en un nodo logístico y central regional, sobre el río, con un gran desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y portuaria.

La promoción de medios alternativos de transporte menos contaminantes y no motorizados va en aumento a medida que se desarrollan los planes y en los Lineamientos para el Código este criterio llega de forma plena a impulsar nuevas formas de diseño urbano.

El tema de la carga en la ciudad ha tenido principio de solución pero no existe un plan que integre la totalidad de la problemática que requiere de la intervención de múltiples actores y decisores.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

Falta desarrollar la integración de las diversas escalas que se presentan en el transporte. La dificultad principal es la forma de gestión múltiple que presenta y la falta de coordinación modal, la optimización de la conectividad intermodal, el rol de los centros de transbordo en la estructuración de la red de transporte y la accesibilidad a nodos. Es decir coordinación (intra e intermodal) física, tarifaria y

operacional, dada la fragmentación jurisdiccional que existe en la administración y operación de cada subsistema.

El Plan a desarrollar deberá incluir los problemas de transporte de las escalas, internacional y nacional, regional, metropolitano y local. A su vez deberá considerar la integración de la gestión, fraccionada por modos que se desarrollan con procesos y economías propias. Evaluación del Proyecto del enlace del transporte regional RER.

Los nuevos viaductos ferroviarios permiten un inicio de planificación y nuevas consideraciones con respecto a la disminución de barreras que producía esa red.

Los avances previstos para la red de Subterráneo y Premetro tendrán su incidencia en la estructura urbana y el espacio público que deberán ser configurados, como así también la evolución de la malla transversal que conecta y complementa con otros modos de transporte y la vinculación con las redes metropolitanas ferroviarias.

El modo de transporte público automotor tiene una planificación propia tendiente a la mejor captación de viajes, por su autonomía siempre faltó coordinación con los otros modos.

Los Taxis - Remises – Charters están siendo desplazados por las redes informatizadas de alta velocidad y capacidad intermedia, y este es un tema que no aparece aún en los planes.

Todo el diseño vial que adapte la trama urbana a la organización de las Unidades Ambientales Básicas falta ser desarrollado.

Si bien se considera importante la conectividad desde el sector sur por el Riachuelo es escasa la respuesta que tiene este problema. La conexión transversal y longitudinal en relación al río es muy intrincada sobre todo del lado de provincia y se requerirá de un gran esfuerzo para su coordinación.

El puente de la Ribera sobre el Riachuelo y la conectividad del Camino de Sirga es un proyecto en marcha que avanza en la articulación del borde de la ribera sur.

Falta el desarrollo de un Plan para el transporte de carga si bien el Paseo del Bajo ha resulto gran parte del problema de la logística de carga en la ciudad.

Se comienza a resolver la fragmentación urbana producida por el ferrocarril. Se produce una nueva conexión barrial y accesibilidad debido a la construcción de los viaductos ferroviarios y cruces bajo nivel.

El proyecto de la Red de Subterráneos ya desarrollado con la ampliación de las líneas por gestión de la ciudad amplía la oferta de transporte público con mayor sustentabilidad y requiere su inclusión en el Plan para impulsar para la realización de las obras.

La evaluación del soterramiento de la línea ferroviaria del Oeste - Sarmiento y la evolución de la electrificación de las líneas ferroviarias.

La red de Metrobús tiene también gestión del gobierno de la Ciudad y se espera la continuidad del proyecto con su relación metropolitana. Se debería tener en cuenta, a su vez la evaluación del modo BRT desde 2010, de la construcción de carriles exclusivos y de estaciones sobre los mismos, la reducción de los tiempos de viajes y el análisis del indicador del uso del automóvil particular contra resultado de la proporción de viajes totales realizados bajo esta modalidad

El control de estacionamiento de los Charters es un tema desarrollado que requiere consideración por parte del Plan.

Todos los planes describen el problema del aumento del parque automotor privado y el aumento de su uso en la ciudad. Este tema tiene un análisis continuo por parte de los proyectos de adecuación del espacio público y del mejoramiento del transporte público para disminuir el número de automotores privados por los problemas de contaminación y congestión que producen. Fomento de la multifuncionalidad del espacio público. Nuevos usos y funciones del espacio público; disminución del número de accidentes, reducción de la intrusión visual y mejora de la calidad del paisaje urbano

Se repite lo dicho en la visión general, en términos de vialidad el Paseo del Bajo es la obra que resuelve varios temas, la conexión portuaria, un nuevo corredor norte sur en especial para los ómnibus de larga distancia, la conexión del sistema de autopistas, la conectividad del centro con Puerto Madero.

El avance en la conectividad barrial por la construcción de viaductos ferroviarios también debe ser tenido en cuenta para avanzar en la calificación urbana de los barrios.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

- El Plan Director de Transporte de la Agencia de Transporte Metropolitano ATM es un avance en la integración del transporte de la aglomeración.
- RER
- Ley 5.230
- La integración tarifaria local por el sistema SUBE es un paso fundamental para la gestión y la facilitación parcial del transbordo.
- La ampliación y adecuación de la accesibilidad del Aeroparque constituyen una obra de impacto regional que da solución temporaria al largo debate sobre el tema.
- Relocalización Estación Scalabrini Ortiz (FFCC Belgrano Norte)
- La ampliación de las líneas de subterráneos y de metrobus ambos por gestión de la ciudad amplían la oferta de transporte público con mayor sustentabilidad: Extensión de la Línea A (Est. Flores y San Pedrito) y Línea B (Est. Echeverría y Rosas), nueva Línea H, extensión Línea E (Est. Correo Central, Catalinas y Retiro), proyecto nueva Línea F

- La restauración de las grandes estaciones ferroviarias y su adecuación como principales centros de trasbordo son otro de los proyectos desarrollados.
- Contracarriles Av. Pueyrredón - Av. Santa Fe - Av. Triunvirato - Av. Garay
- Carriles exclusivos Metrobús. Ley 2.992/08
- En términos de vialidad el Paseo del Bajo es una obra que resuelve varios temas. La conexión portuaria y de las cargas que atraviesan la ciudad, un nuevo corredor norte sur en especial para los ómnibus de larga distancia, la conexión del sistema de autopistas, la conectividad del centro con Puerto Madero.
- El puente de la Ribera sobre el Riachuelo y la conectividad del Camino de Sirga es otro proyecto en marcha que articula el borde de la ribera sur.
- La nueva conexión barrial y accesibilidad que se produce por los viaductos ferroviarios permite la caminabilidad e integración barrial y propone un nuevo paisaje que habrá que completar.
- Modernización del sistema de pago y aplicación móvil. Ley 5.627
- Proyecto estacionamiento ordenado - área ambiental Ley 5.786
- Peatonalización de calle Corrientes.
- Ley 6.099 -Art 3.14.3 para la regular la instalación de garajes y playas de estacionamiento.
- Ley 3.057 y Ley 3.058 para definir y promover la instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado.
- Car pooling / carsharing para alentar el uso compartido de los automóviles privados.
- La ampliación de las sendas ciclísticas, con nuevas conectividades es un aporte a la sustentabilidad urbana.
- La peatonalidad central ha valorizado los frentes de las calles, que se transformaron en lugares de encuentro y confirman el nuevo enfoque de los movimientos en la ciudad.
- Expansión red de ciclovías
- Aperturas viales Triunvirato
- Playa ferroviaria Palermo
- Viaductos ferroviarios
- Rediseño de calles secundarias de la Zona Calma Villa Real para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parqueizaciones).
- Reducción de velocidades máximas de automóviles en distintas zonas de la Ciudad.
- Eliminación de los conflictos entre modos mediante la eliminación de los pasos a nivel: viaducto Mitre, San Martín y Belgrano Sur.
- Puente Olímpico Comuna 8 en el límite con Lanús.
- Reordenamiento y puesta en valor de los Centros de Transbordo
- Estación Dellepiane periférica a la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro.
- Expansión STPB - 400 estaciones Ecobici - 243 km de Ciclovías

- Estaciones de STPB en CTs
- Plan de Movilidad Limpia
- CTC Soldati
- Terminal Grierson - Playa Subterránea Correo Central

Principales avances y carencias:

Los proyectos desarrollados son el principal avance sobre el que se desarrollará la nueva planificación.

De acuerdo a las propuestas de los Planes falta avanzar sobre:

- El fortalecimiento de la gestión regional por la ATM.
- El destino del Puerto y su coordinación regional.
- La conectividad por medios guiados de los aeropuertos

La continuación de las obras en marcha y la ampliación de las realizadas

Los principales avances son:

La ampliación de red de subterráneos y metrobús.

La incorporación de una nueva visión con respecto al transporte priorizando el transporte público, las ciclo vías y la peatonalización han disminuido el uso del automotor privado en áreas de la ciudad.

Los avances de magnitud son Paseo del Bajo, viaductos ferroviarios y bajo viaductos, Puente sobre el Riachuelo. La adecuación de la vialidad en diversos sectores de la ciudad con incorporación de más peatonalidad, y extensión de bicisendas es otro avance a continuar.

La fragmentación de la ciudad por la red ferroviaria fue un tema pendiente ya tratado en el Plan de 1928 de Noel, como principal cuestión de desarrollo. Este tema ha tenido excelentes soluciones sectoriales en toda la ciudad en el último periodo y habría que hacer un balance de proyecto y su efecto en el espacio público.

Para la intermodalidad el SUBE que permite a los usuarios usar una tarjeta única para abonar sus viajes en los diferentes tipos de transporte público presentes en la RMBA ha sido un gran avance.

El principal avance con respecto al transporte de cargas ha sido la conexión del sistema de autopistas y las carencias se producen por un sistema con múltiple gestión modal y poca coordinación.

Falta avanzar sobre:

La conectividad ferroviaria de los aeropuertos

La mayor conexión de cargas al Puerto por el modo ferroviario

Los Taxis siguen ocupando espacio público de forma aleatoria con un sistema de paradas incompleto y poco planificado. Su falta de actualización hace que

pierdan competitividad. Sin embargo los 37.500 taxis y 1.900 remises en la CABA representan una importante fuente de trabajo que requerirán una adecuación del servicio.

Discusión y temas a revisar:

Es crucial el fortalecimiento y el Plan Director de Transporte de la Agencia de Transporte Metropolitano ATM. El problema es la articulación de intereses y actores que compiten por el territorio por la gestión.

Se propone un nuevo enfoque con respecto al movimiento en la ciudad con la incorporación de criterios de mayor sustentabilidad y confort urbano.

El balance con respecto a las obras realizadas en la ciudad es muy positivo.

Sobre la base de las obras realizadas se podrá ampliar el desarrollo del transporte en la escala urbana. El desarrollo de los temas metropolitanos es el que mayor dificultad presenta por la amplia coordinación que requiere.

En la micro-escala propuesta por el desarrollo de Unidades de Sustentabilidad Básica y corredores falta avanzar con diseño y gestión para hacer realidad la nueva propuesta.

La Ciudad está muy encaminada dentro de una nueva forma de pensar al transporte y eso conduce a la reestructuración del espacio público y la trama urbana con proyectos que ya han demostrado su éxito.

Dentro de este nuevo enfoque hay mucho por avanzar porque el transporte ha dejado de ser un tema independiente para estar fuertemente vinculado con la calidad urbana y ambiental y son múltiples los temas a ser revisados desde este componente que abarca a todos los movimientos e intercambios de la ciudad. Sin embargo, a modo de enumerar los mas importantes como temas a revisar ya incluidos en el plan podemos citar los siguientes:

- El sistema intermodal para analizar 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.
- El acceso a todos los sectores de la ciudad y las formas de desplazamiento.
- La articulación jurisdiccional de la gestión institucional del transporte de pasajeros y de cargas.

En transporte ferroviario: Capacidad de mayor captación de viajes por parte de las empresas que en el año 2005 representaba un 6% del total de desplazamientos regionales; Situación actual de los pasos a nivel que constituyen fuertes barreras urbanísticas que segmentan el territorio; Viabilidad física y económico-financiera

del enlace ferroviario Retiro-Once-Constitución (carga y pasajeros); Estado de los proyectos y obras para relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte, la terminal del Belgrano Sur y la electrificación de ramales de los FFCC San Martín y Belgrano.

-Evolución del transporte subterráneo e incorporación de la ampliación de redes y nuevas líneas.

- La ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos de TPU.

- Evolución del desaliento a la utilización del automóvil particular.

- Racionalización del transporte público atendiendo a los modos guiados.

- Implementación de nuevas líneas de transporte público automotor que perfeccionen el sistema.

- Trayectorias en relación a la jerarquización vial.

- Ampliación de la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.

- Taxis - Remises y Charters: regularización y sistematización de las nuevas formas de transporte; evolución del sistema de paradas fijas y estacionamientos de espera.

- Disminución del uso del vehículo automotor particular y su uso en zonas y horarios de congestión.

- Estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso y fundamentalmente en aquellas donde circula el transporte automotor.

- Regulación para la instalación de garajes y playas de estacionamiento, y prohibirlos en las áreas de congestión.

- Instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado como alimentadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.

- Evolución del uso compartido de los automóviles privados.

- El circuito de autopistas a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial.

- Los accesos y egresos del circuito de autopistas para el transporte de cargas.

- La red vial, estableciendo las características físicas y funcionales de los distintos tipos de arterias.

- Incremento de las ciclovías, bisisendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad.

- Evolución de la conectividad franca a todos los sectores de la ciudad.

- Las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones).

- Las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.

- Eliminación de las barreras urbanísticas constituidas por los pasos a nivel de las principales arterias,

- Evolución de la obra en la línea del Ferrocarril Sarmiento.

- Evolución RER.

- Instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos.

- Conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes mediante acuerdos con los partidos de la provincia de Buenos Aires.

- Localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las políticas de descentralización comunal y centralidades barriales.

- Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de trasbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamiento de automóviles y motos, y guarderías de bicicletas).

- Modalidades para la gestión y mantenimiento de los centros de trasbordo.

- Evolución de la integración tarifaria.

- Reordenamiento integral de la zona nucleada en torno a las Terminales de Retiro y Puerto Nuevo, y que se extiende hasta el Aeroparque Jorge Newbery,

- instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro.

- La instalación de sistemas de capacidad intermedia menos contaminantes

- El Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB, Ley 2586) y la red de bisisendas y ciclovías.

- Incremento de las áreas peatonales en el Area Central y los barrios.

- Eliminación de barreras físicas y realización de mejoras estructurales que faciliten el uso del transporte público de bicicletas

- Promoción de energías menos contaminantes

- Adecuación de la red de tránsito pesado con especial atención a los centros generadores de carga.

- Racionalización de Puerto Nuevo y el futuro completamiento del circuito de autopistas con acceso directo a dicho Puerto con mejora en el acceso ferroviario de cargas

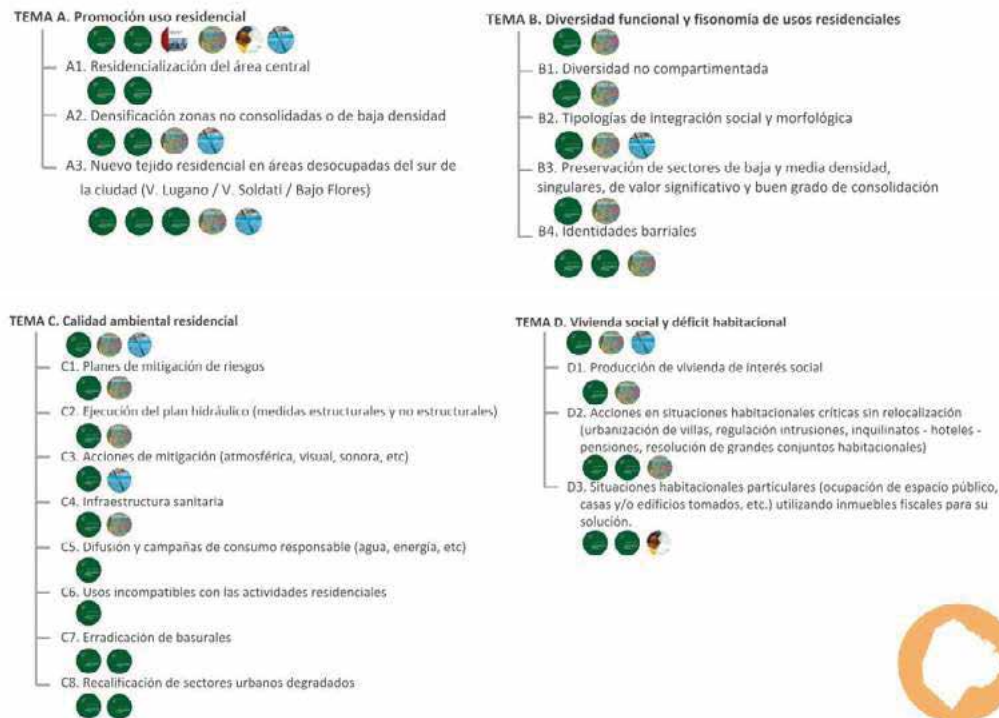
- Redefinición de la red de transporte de sustancias peligrosas.

- Las alternativas de localización de las estaciones de transferencia y ruptura de carga, junto con los organismos nacionales y provinciales pertinentes.



III.3 HÁBITAT Y VIVIENDA

III.3 Hábitat y vivienda



III.3.1 Visión comparada:

• La primera cuestión acerca de la visión global sobre los aspectos de hábitat y vivienda son los vertidos en la Constitución de la CABA. En su artículo 31 menciona que “la Ciudad reconoce el derecho a una vivienda digna y a un hábitat adecuado”, para lo cual define los siguientes aspectos:

- I. Resolver progresivamente el déficit habitacional, de infraestructura y servicios, priorizando a los sectores con pobreza crítica y de escasos recursos.
- II. Propiciar la incorporación de inmuebles ociosos, promoviendo la autogestión, integración urbanística y social de la población marginada, procurando la recuperación de viviendas precarias y la regularización dominial y catastral, con criterios de radicación definitiva.
- III. Regular los establecimientos que brindan alojamiento temporario, excluyendo a los que lucren con el desarrollo del mercado informal, como ser falsos hoteles, inquilinatos, pensiones, etc.

• Es también oportuno mencionar la Ley 71 de CABA dado que instituye la conformación del Consejo del Plan Urbano Ambiental (COPUA). La misma menciona en su artículo 14 y en referencia a las cuestiones de hábitat, los siguientes aspectos:

- I. Mejorar las condiciones del hábitat de los sectores de menores ingresos y/o con desventajas ambientales mediante un abanico de políticas que respondan a distintas situaciones existentes.
- II. Mejoramiento integral y renovación de áreas que sufren procesos de degradación, con especial atención a los conjuntos habitacionales construidos con financiamiento estatal.
- III. Transformación de las villas de emergencia integrándolas al tejido urbano a través de programas que articulen las soluciones habitacionales con la regularización de la tenencia y mejoras del espacio público y de la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios.
- IV. Propender a una distribución del equipamiento urbano que equipare diferencias de orden social, económico, cultural y físico.

• En el Documento Final del Plan Urbano Ambiental 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. Luego realiza una análisis considerando temas problemas como las villas de emergencia, las ocupaciones de inmuebles, la situación en los inquilinatos, la tugurización en hoteles y pensiones y, finalmente, la situación de los grandes conjuntos habitacionales.

A modo de evaluación destaca los siguientes aspectos positivos:

- I. 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.
- II. La dinámica inmobiliaria impulsa la renovación permanente de la ciudad aunque con preeminencia del área Norte (sobresaturada) sobre el área Sur (a favorecer).

En cuanto a los aspectos negativos el PUA destaca:

- I. Existencia de situaciones deficitarias de calidad de la vivienda, precariedad o hacinamiento.
- II. 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.
- III. 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.

IV. Carencia de verdaderas políticas de vivienda integradas a programas sociales y de empleo.

- La Ley 2.930 promueve la revitalización y diversificación del área central mediante su residencialización, tendiendo a evitar la excesiva terciarización de sus actividades. A partir de allí propone que la tendencia de crecimiento y consolidación de esta área central se vuelque hacia el sur de la ciudad, con las mismas características, es decir, incentivando la residencia y la diversidad funcional y de fisonomías, con tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a disrupciones morfológicas.

A la vez, en tanto recomienda la densificación en zonas no consolidadas y de baja densidad, intenta asegurar la preservación de esos mismos sectores que manifiestan características singulares de valor histórico, promoviendo en conjunto con ello, actividades que fortalezcan a las identidades barriales.

Otros temas tratados en la Ley se relacionan con la calidad ambiental residencial, lo que conlleva definir acciones de mitigación de riesgos, la ejecución de medidas estructurales y no estructurales respecto de la cuestión hídrica, la resolución de carencias de infraestructuras sanitarias y la recalificación de sectores urbanos degradados.

Por último, realiza especial hincapié en las políticas públicas de producción de vivienda social para dar respuestas a la población en situación habitacional crítica, haciendo mención a las dificultades de acceso al mercado inmobiliario y a la necesidad de incentivar las acciones de intervención en la urbanización de villas, la regulación de las intrusiones, las mejoras en inquilinatos, hoteles y pensiones, la resolución de los conflictos en los grandes conjuntos habitacionales, casas y edificios tomados, ocupación de espacio público, etc.

- El Modelo Territorial 2010-2060 aunque no muestra, en líneas generales, contradicciones en relación con lo expresado en el Documento Final del PUA y en la Ley 2930, desarrolla una visión mayormente centrada en indicadores de sustentabilidad. Específicamente para el tema de Hábitat y Vivienda, considerando como clave a la cuestión del hacinamiento crítico –cuando se superan 3 habitantes por cuarto en una misma vivienda–, los indicadores son: la compacidad corregida –que es la relación entre la superficie edificada y el área de espacio público atenuante–, la compacidad absoluta –que es la evaluación del nivel de saturación del volumen o masa total edificada en la ciudad– y la densidad poblacional –sensiblemente distorsionada debido a que la ciudad duplica su población, sumando 3 millones de personas en tránsito que llegan del resto del Área Metropolitana, donde se constata un patrón en el cual a mayor densidad edilicia es mayor la densidad poblacional. Por el contrario en las Villas de la Ciudad las altas densidades de población se correlacionan con bajas

densidades edilicias o estructurales, de ahí los altos índices de hacinamiento que allí se encuentran.

Es debido a estas tendencias que alcanza a comprenderse mejor la utilización de criterios morfológicos en los procesos de densificación estructural, considerando la densidad y diversidad de la estructura edilicia existente.

Acompañando a estos indicadores se suman el de Hábitat e Infraestructura – para cuantificar las necesidades y déficits– y, por último, un indicador de equidad del valor del suelo.

- EL PEPBA acerca el marco conceptual y operativo del enfoque del Derecho a la Ciudad. La ciudad es un espacio colectivo, culturalmente rico y diversificado, que pertenece a todos los habitantes.

“El derecho al espacio debe entenderse como un derecho al goce de las oportunidades sociales económicas asociadas a la localización de la Vivienda o actividad”

Oszlak (1983).[PEPBA\2017]

En la medida que la distribución de estos servicios sea desequilibrada, las posibilidades de acceso a los mismos varían según el lugar que uno habita. Esta complejidad es su principal atractivo, pero la misma presenta desequilibrios estructurales en el acceso al Espacio Urbano.

- El Documento CUr define que el planeamiento, gestión, normativas e instrumentos de promoción planteados, se orientan a la sustentabilidad y se sintetizan en el desarrollo de las condiciones de hábitat y vivienda, en especial a partir de la integración de las villas al tejido urbano, la definición de criterios de crecimiento morfológico y sustentable en zonas consolidadas, y la generación de importantes superficies mixturadas de tejido residencial y de actividades productivas.

III.3.2 Objetivos:

- Los objetivos planteados por el PUA en relación con los aspectos de Hábitat y Vivienda son:

- 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.

- 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.

En lo específico ello implica los siguientes lineamientos propositivos tendientes a 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.

• En la Ley 2.930, a los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes objetivos generales:

- Mejora del hábitat de los sectores sociales de menores ingresos
- Mejora de las condiciones de calidad ambiental que debe guardar el hábitat residencial en su conjunto
- Preservación de las características singulares de identidad y diversidad a los distintos espacios urbanos.

• El Modelo Territorial 10-60 aporta nuevos objetivos con un enfoque de mayor sustentabilidad. Propone la utilización de criterios morfológicos que guíen los procesos de densificación estructural y consideren tanto las características funcionales, ambientales y morfológicas de la Ciudad en la escala urbana, como las particularidades de las diferentes zonas y barrios. Como propuestas específicas de esta temática se encuentra la elaboración de la metodológica de análisis para el nuevo Código Urbanístico y los programas de urbanización de villas. Entre las propuestas de integración habitacional se pueden mencionar el Núcleo de Inclusión y Desarrollo de Oportunidades (NIDO) o la Villa Olímpica, entre otras.

• El PEPBA centra su mirada desde el enfoque del Derecho a la Ciudad y por lo tanto abarca temas como la Democracia Urbana, el reparto equitativo de cargas y beneficios inherentes al desarrollo y la producción de la ciudad. Luego realiza un estudio exhaustivo sobre el tema particular del parque habitacional, es decir centra el análisis en la vivienda. Allí destaca el stock de vivienda ociosa —y por lo tanto el volumen de obra construido—, las fuertes intervenciones que se han venido dando en las Villas y Asentamientos de la Ciudad, la oportunidad que representa la implementación en la Provincia de Buenos Aires de la Ley de

Acceso Justo al Hábitat, las distintas modalidades de intervención en los grandes conjuntos habitacionales, desarrolla en extenso todo lo referido a los alquileres de vivienda desde un enfoque de política pública, valorización y accesibilidad al suelo urbano, etc.

• El Documento CUr se alinea con el Modelo Territorial, profundizando y desarrollando en extenso el criterio de las Unidades de Sustentabilidad Básica (USB), lo que conlleva reducir los impactos del proceso urbanizador en las zonas incorporadas al desarrollo con urbanizaciones de bajo impacto, con estrategias bioclimáticas, patrones de reducción del consumo de agua, energía y materiales como condición para los nuevos desarrollos. Su objetivo es construir el Índice de sustentabilidad de hábitat y vivienda, el cual resume las condiciones ambientales y sociales adecuadas que permiten el desarrollo de las actividades humanas, en este caso aplicado al territorio de la USB.

III.3.3 Temas particularizados:

a. Promoción uso residencial

a.1. Residencialización del área central con vistas a su revitalización y diversificación funcional.

• El Plan Urbano Ambiental (PUA) menciona entre sus recomendaciones territoriales la necesidad de consolidar y completar el centro de la aglomeración en su riqueza polifuncional. El centro de la ciudad posee una alta cualificación tanto en rol de centro histórico como administrativo, con un alto potencial de desarrollo.

No obstante, el centro padece la doble tensión generada por la congestión de vehículos y el predominio creciente de las actividades del terciario, situación que promueve un avanzado y progresivo deterioro de su calidad espacial, asociado con el vacío debido a su especialización administrativa pública y privada y la pérdida de diversidad y población.

Entre las estrategias para limitar estos impactos propone 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 el microcentro y dotarlo de un sistema de transporte público adaptado a las dimensiones de su espacio público y, finalmente, 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.

- La visión de la Ley 2.930 en este aspecto es promover la residencialización del Área Central con vistas a su revitalización y diversificación funcional.

- El Modelo Territorial (MT) menciona que el Área Central presenta la mayor heterogeneidad de usos con respecto al resto de la Ciudad. La mayoría de locales comerciales se concentran en la misma. Más del 50% de las parcelas de San Nicolás, Retiro, Balvanera – en el entorno de la estación Once– y Puerto Madero registran locales comerciales.

El uso residencial (según relevamiento realizado entre 01-2008 y 12-2009) representa un 50,3% del total de los usos de la ciudad, incluyendo en ella a los edificios residenciales, de oficinas y de departamentos. Siguen en importancia los locales comerciales con un 20,9%. Según se verifica en el mapa adjunto en gran parte del área central, el porcentaje del uso residencial tiene una incidencia muy baja, menor al 13,5%, muy por debajo de la media general cercana al 50%.

- Desde la perspectiva morfológica, en los Lineamientos CUr, se destaca que en relación con las alturas edilicias, las mayores de estas se registran en torno al área central (además del corredor norte y oeste). En la zona centro norte, se destacan Retiro, Recoleta y San Nicolás, con alturas notoriamente superiores al resto de la ciudad. En Retiro y Recoleta la altura predominante por parcela es de 6 pisos y en San Nicolás de 5. Mas hacia el sur (Montserrat, San Telmo, Constitución y Balvanera) es de 3 pisos.

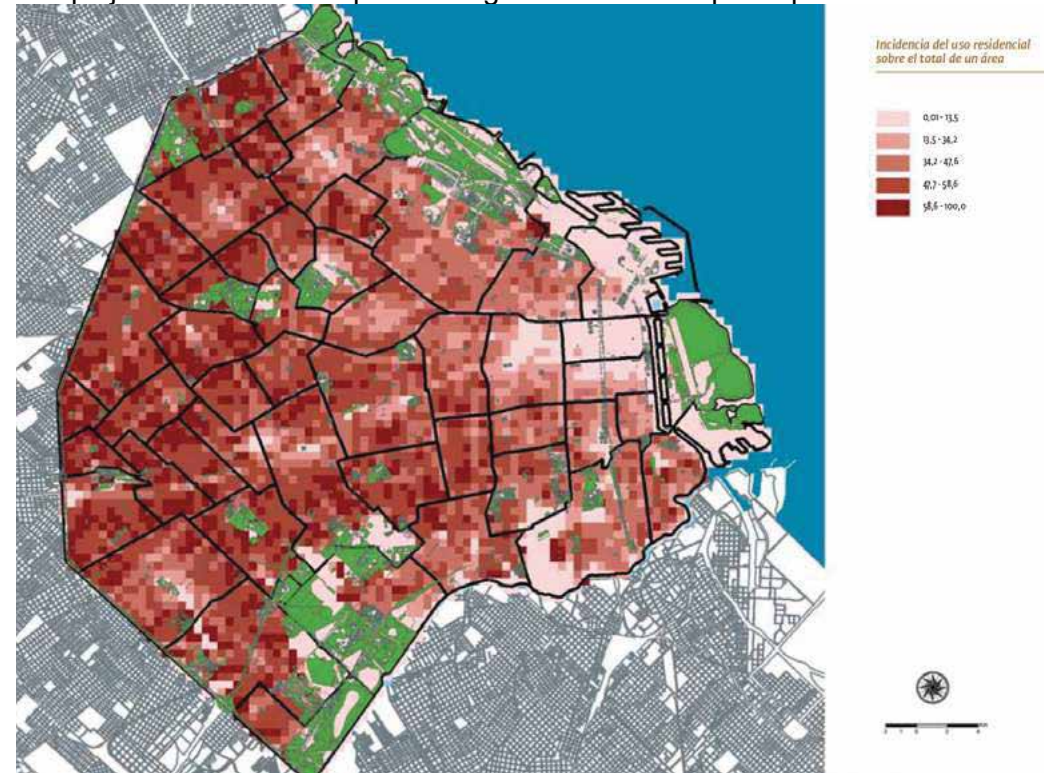
Si bien para la zona centro la altura predominante se encuentra por debajo de los 10 pisos (85-90%), allí se concentra el porcentaje más alto de edificios cuya altura queda comprendida entre los 10 y los 15 pisos. De un total de 84 edificios registrados con alturas superiores a los 80 pisos, más del 60% se localizan en los barrios de Retiro, San Nicolás, Montserrat y Puerto Madero.

La estructura espacial y funcional de Buenos Aires posee una configuración urbana radio convergente, que vincula todas las centralidades y subcentralidades existentes con el Área Central, ubicada al este de la Ciudad, y se concreta en torno a la red de ferrocarriles. Cada una de las líneas ferroviarias y sus cabeceras se constituye como un corredor caracterizado por la alta densidad poblacional y edilicia y la confluencia de numerosas actividades económicas. Asimismo, cada corredor posee características diferenciadas, resultado de procesos históricos, económicos y sociales específicos.

En términos de centralidad, se plantea la expansión del Área Central de la Ciudad a fin de promover el desarrollo de sectores próximos a la misma que se encuentran actualmente degradados. La extensión propuesta se da tanto hacia el sur como hacia el norte, configurando un eje de centralidad transversal.

Por otra parte las condiciones de compactación edilicia, de densidad y de

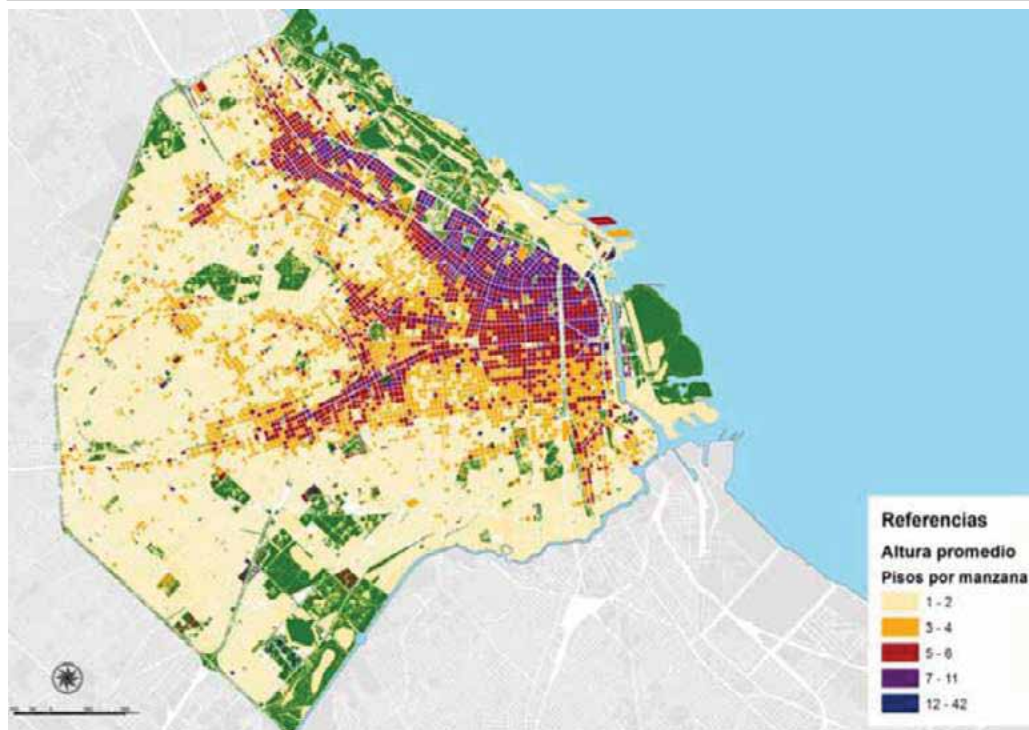
complejidad comercial requieren la generación de espacio público mediante el



desarrollo de un Área de Prioridad Peatonal.

Dada la fuerte degradación del Sur y el desigual desarrollo respecto del Norte, se pone especial énfasis en el crecimiento del Área Central hacia el sur. Para ello, resulta lógico vincular y potencializar centralidades existentes, a la vez que se creen otras nuevas con el fomento de actividades específicas, como es el caso de la propuesta de traslado de un número importante de las funciones administrativas y políticas de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, actualmente dispersas en el Área Central, al barrio de Barracas. Esta acción permitirá consolidar una Centralidad Cívica que atraerá numerosas Inversiones pública y privadas hacia la zona sur, y por lo tanto impulsará un desarrollo sostenido en el tiempo.

a.2. Densificación zonas no consolidadas y de baja densidad próximos a servicios de transporte público de alta capacidad.



• Según el PUA, referenciado en datos municipales del año 1996, la dinámica constructiva en la ciudad se distribuye con un 30% de las nuevas unidades – con un 96,8% de departamentos– localizadas 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 en 1991 disminuyó a 107m² en 1997), situación 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.

Se observan discontinuidades de tejido residencial en torno de los grandes equipamientos y las playas ferroviarias que producen aislamiento y baja conectividad, aunque representan también áreas de oportunidad. En tal sentido, se pueden identificar al noroeste, el entorno de Chacarita-Agronomía; hacia el sur, que permanece poco comunicado con el resto de la ciudad y al sudeste, en el entorno de los Neuropsiquiátricos - Estaciones Buenos Aires y Sola; al sudoeste, el hiato entre Villa Lugano y Villa Soldati (Parque Interamericano, Parque de Diversiones y un gran conjunto de predios deportivos entre Soldati y Flores). La falta de conectividad y las condiciones socio-económicas del área, donde se localiza el mayor porcentaje de asentamientos y viviendas precarias,

muestra un fuerte contraste con el parque habitacional consolidado y de buena calidad edilicia del resto de la ciudad.

- La visión general de la Ley 2.930 implica la promoción de la densificación de zonas no consolidadas y de baja densidad próximos a servicios de transporte público de alta capacidad, es decir, que la misma acompaña los preceptos definidos en los documentos precedentes.

- En cuanto al MT, siguiendo las líneas actuales, se han caracterizado las distintas zonas de la Ciudad donde se avanza hacia el completamiento del tejido. Por otro lado, se han observado una serie de zonas de desarrollo potencial en grandes extensiones de Buenos Aires que actualmente presentan baja densidad edilicia. De acuerdo con estas observaciones y características surgen los criterios territoriales que han permitido identificar cuatro grandes zonas generales:

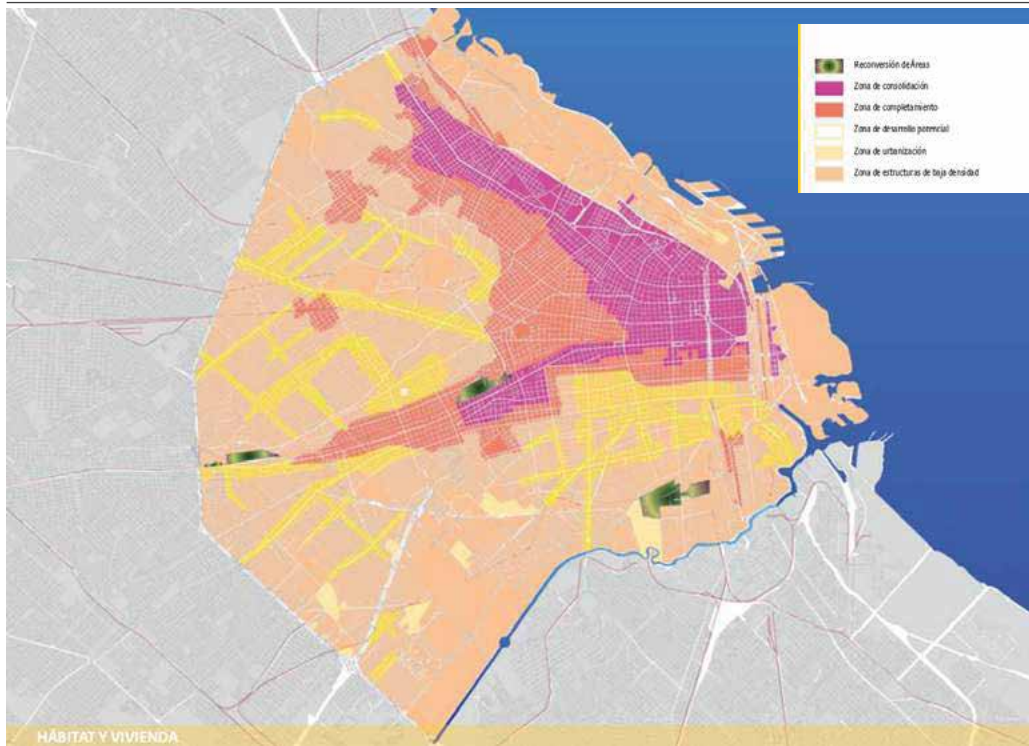
- En primer lugar se destaca un área que avanza hacia la consolidación de una alta densidad edilicia, por lo que resulta una tendencia deseable homogeneizar el tejido en altura. Esta zona se relaciona principalmente con el Área Central, así como sobre su continuación por el eje Norte hasta Belgrano y, en menor medida, por el Eje Oeste hasta Caballito.

- Las zonas de completamiento, caracterizadas por una alta heterogeneidad de alturas actuales pero con una tendencia hacia completar el tejido en alturas medias, por lo que la incorporación de criterios morfológicos en este punto resulta de gran utilidad. Se puede observar en el mapa que estas zonas se emplazan principalmente en torno a las zonas de consolidación, así como en concentraciones puntuales de centros barriales como se observa en Villa del Parque, Villa Urquiza y Barracas.

- Las zonas de desarrollo potencial son aquellas que por las normas de su zonificación presentan la posibilidad de desarrollarse en una altura mayor a la existente. Se localizan fundamentalmente en avenidas y zonas comerciales en el Oeste y Sur, como muestra el caso de las avenidas Caseros y Álvarez Jonte.

- Las zonas de baja densidad en los tejidos barriales actuales, donde la tendencia muestra una incipiente dinámica de valorización inmobiliaria, en paralelo a la conservación de la estructura morfológica y patrimonial del área.

Como zonas de mayor singularidad se encuentran por un lado las zonas de urbanización, ubicadas en las villas actuales, que muestran distintos avances de urbanización y de incorporación al tejido urbano, por lo que la acción pública deberá estar dirigida a consolidar e incrementar esta tendencia. Por otra parte, existen zonas de normas singulares, donde los criterios urbanísticos generales se adaptan a las particularidades de uso y morfología actuales.



- El Documento CUR explora el criterio de ciudad sustentable mediante la definición de las condiciones de habitabilidad básica a través de las características morfológicas de la manzana: altura, compacidad, profundidad de las parcelas, dimensiones del centro libre de manzana, superficie permeable y orientación, las cuales determinan adecuadas condiciones de ventilación natural, asoleamiento y disponibilidad de superficie permeable.

Las características morfológicas influyen directamente en las condiciones ambientales microurbanas, tanto a escala peatonal en el espacio público, como a escala edilicia en el espacio privado.

De esta forma, a escala microurbana, se propone el completamiento del tejido existente según las particularidades morfológicas de cada área y manzana. En aquellas áreas con predominancia de alta densidad, el objetivo es consolidarlas mediante la homogeneización de alturas. En las áreas de tejido residencial de baja escala, el objetivo es conservar las características de las tipologías edilicias existentes.

Surge así la red de Unidades de Sustentabilidad Básica, contemplando una transformación de la estructura urbana existente. Cada Unidad está definida por la unión de manzanas delimitadas por una red de circulación primaria.

Estas nuevas unidades contienen calles en su interior que favorecen el desplazamiento peatonal. La concentración del tránsito en la red de circulación primaria favorece el espacio público en condiciones ambientales óptimas. La reconversión de la calle en espacio público aprovechable permite incrementar la dotación de arbolado y vegetación.

Las calles de la red primaria, debido a sus dimensiones, posibilitan más de dos hileras de arbolado de gran porte organizadas en bulevar o cantero central, al mismo tiempo que facilitan la circulación de aire y más ventilación natural. Estas características permiten mitigar la contaminación intensa que ocasiona el tránsito vehicular.

Sobre estas Unidades de Sustentabilidad Básica y siguiendo los criterios morfológicos y de sustentabilidad ambiental planteados, se proponen áreas de densificación edilicia y protección patrimonial, con grados de crecimiento diferenciados.

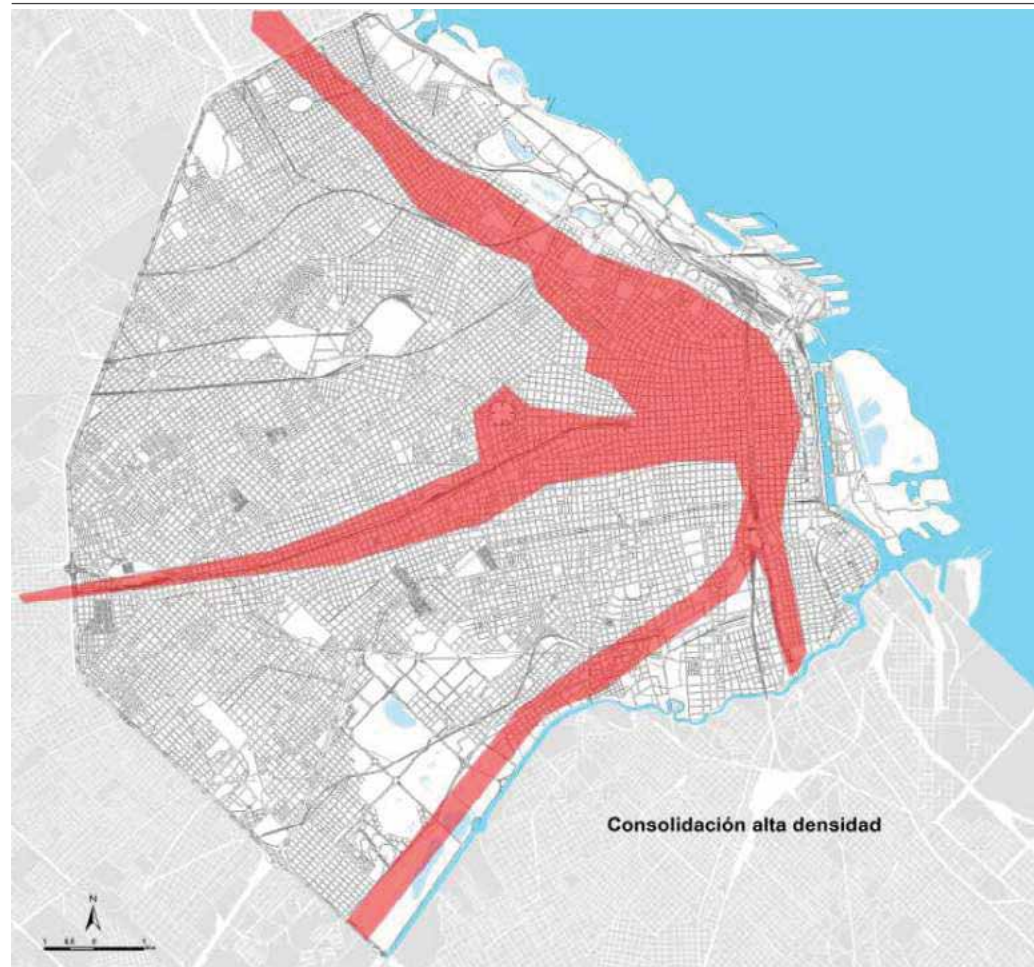
- La zona de consolidación edilicia de alta densidad se caracteriza por cuatro corredores territoriales de densificación edilicia que, partiendo del Área Central, avanzan hacia la periferia.

- Los ejes Norte y Oeste, de crecimiento constante, con indicadores de fuerte y progresiva valorización inmobiliaria, donde se concentran las mayores actividades comerciales y de servicios.

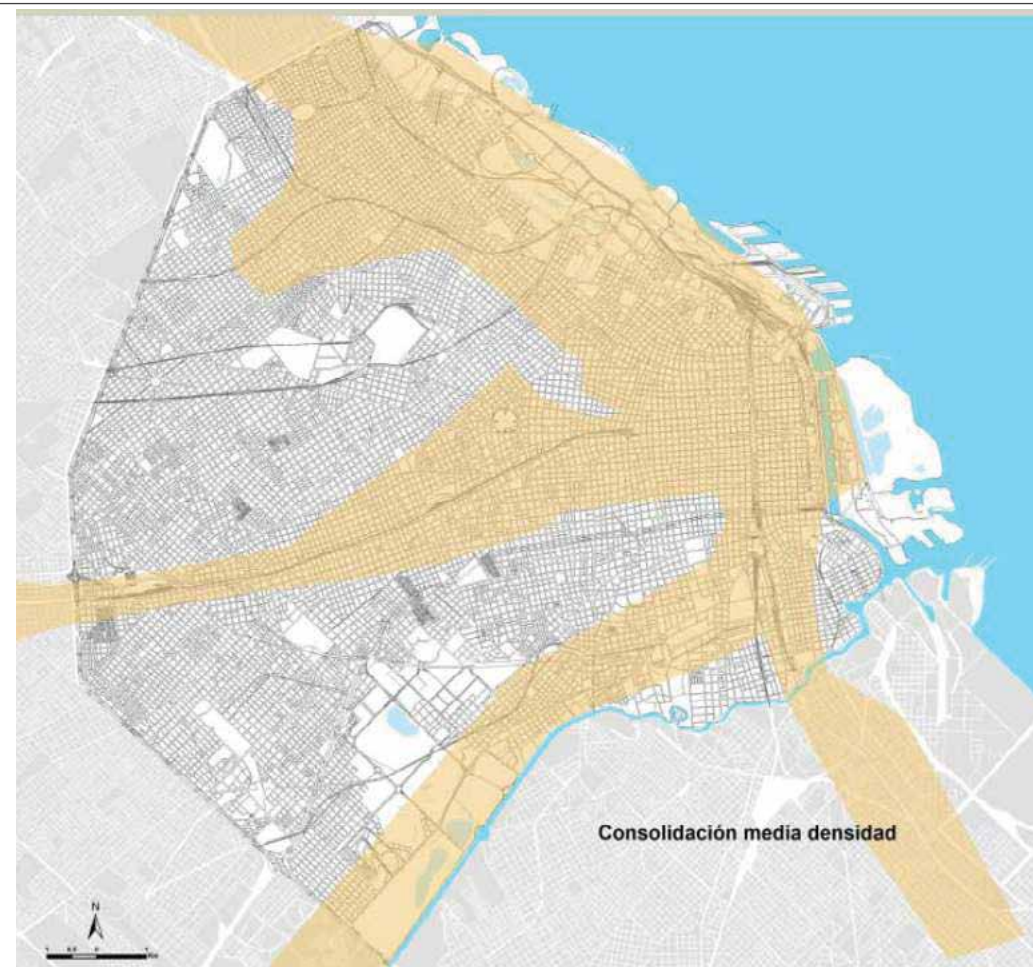
- Sobre el eje sudoeste, el crecimiento y la consolidación depende de que ciertas condiciones actuales positivas se amplíen, a la vez que se concreten proyectos de desarrollo del Sur.

- Finalmente, la existencia de un eje de densificación de orientación sur completa el esquema de crecimiento urbano de alta densidad.

En complemento con el desarrollo de áreas de alta densidad, se define una zona de consolidación de media densidad ubicada en aquellos sectores menos consolidados y de menor dinamismo de los corredores de densificación de alta densidad. En este sentido es fundamental plantear que estos corredores presentan una progresiva disminución de su densidad edilicia, indicando un cambio gradual de la trama urbana desde los sectores más consolidados hacia los de menor densidad.



Atendiendo al desarrollo estimado sobre la base de la red de Unidades de Sustentabilidad Básica, se considera fundamental la existencia de corredores de densificación transversal, entendidos como zonas de crecimiento a partir de una lógica distinta de consolidación urbana, la cual se corre del clásico esquema de crecimiento centro-periferia.



Los límites de estos corredores se piensan como dinámicos y no totalmente fijos en el territorio. Se constituyen como zonas de cambios en la densificación, susceptibles de ir modificando su ubicación territorial a medida que se suceden las distintas transformaciones urbanas.

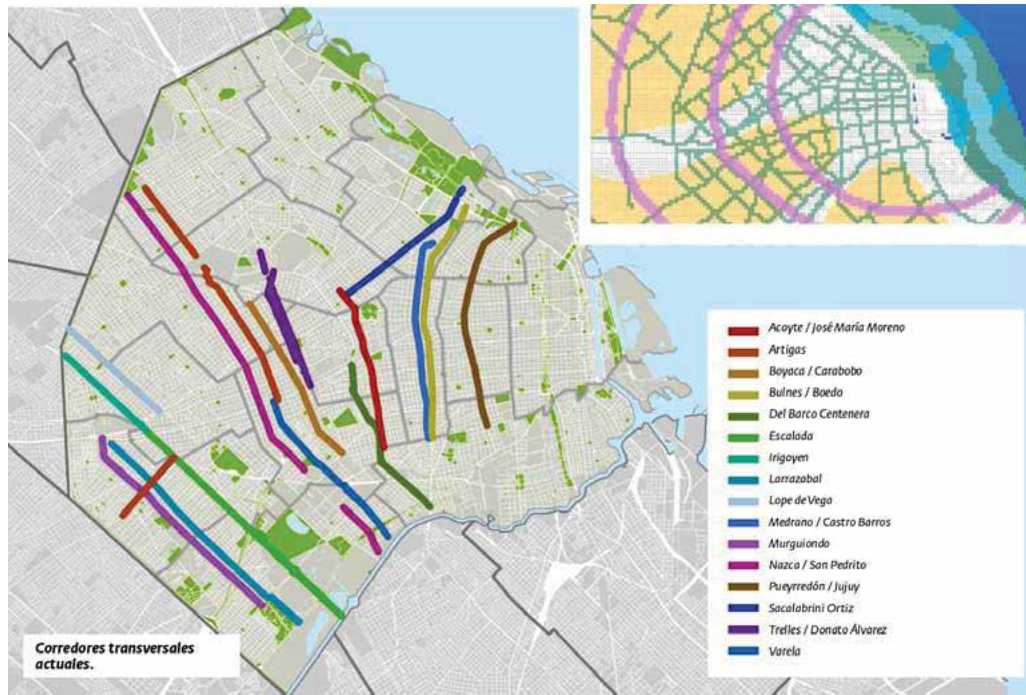
La manzana es la unidad primaria de configuración del tejido urbano y estructura las condiciones ambientales apropiadas.

Con el propósito de utilizar criterios morfológicos que guíen los procesos de densificación estructural y que consideren las características funcionales y ambientales, se desarrolla el concepto de Corredores de Densificación Transversal.

La estructura radio-convergente determina los patrones de densificación edilicia y poblacional y los de localización de viviendas. Se observa que las zonas residenciales tuvieron su origen en el Área Central (el casco histórico) y a partir

de allí se expandieron en coincidencia con los principales ejes de comunicación, ocupando luego los intersticios barriales.

Esto dio como resultado un tejido relativamente continuo y diverso. Sobre la base de esta estructura, se propone un tejido urbano consolidando ejes radiales y transversales, recuperando la escala humana y promoviendo la movilidad y el transporte sustentable, como elemento estructurador de la nueva propuesta para el Código Urbanístico.



a.3. Conformación nuevo tejido y ocupación residencial en áreas desocupadas o con usos no consolidados en el sur de la ciudad (v. Lugano / v. Soldati / bajo flores).

• El PUA describe el Área Sur como un sector de la ciudad que concentra el hábitat más degradado de la ciudad y el que requiere la mayor cantidad de inversiones para revertir su situación de alto deterioro. Es además, la zona que recibe mayor caudal migratorio y que concentra a la población más joven y pobre. 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. Concentra la mayor parte de las instalaciones industriales y depósitos, en gran medida

desactivados u obsoletos que generan abandono y tugurización.

Las estrategias que plantea el Plan Urbano Ambiental para revertir estas tendencias son fortalecer los centros secundarios y barriales existentes; conformar sistemas verdes a partir de la refuncionalización de la playas ferroviarias o los equipamiento obsoletos; maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de la ribera del Riachuelo; consolidar equipamiento educacional superior y de salud; recualificar sectores degradados con una adecuada mezcla de actividades residenciales e industriales; constituir mayor tejido residencial entre Villa Lugano y Villa Soldati; resolver situaciones de hábitat subóptimo y, finalmente, la urbanización definitiva de las villas miseria.

Como programa específico, la conformación del Corredor Sur 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
- Amancio 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, convenciones y actividades complementarias.
- 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.

• La visión de la Ley 2.930 estipula promover la conformación de tejido urbano y ocupación residencial en los sectores desocupados o con usos no consolidados, comprendidos entre Villa Lugano y Villa Soldati, y entre Flores Sur y Villa Soldati.

• El MT plantea que el sur de la Ciudad cuenta con una mayor presencia de usos ligados a la producción, situación que se refleja en la importante presencia de galpones y edificios productivos, resultando en parcelas de mayor tamaño, como sucede en Villa Riachuelo, donde la mayor parte de las parcelas superan los 350 m². Esto, a su vez, genera manzanas de mayor tamaño, lo que sumado a la existencia de grandes infraestructuras, como parques públicos, estadios deportivos y grandes complejos habitacionales, da lugar a una serie de deformaciones e interrupciones en el damero, resultando en un entramado urbano muy irregular.

En el sur de la ciudad, existe una fuerte correlación entre estratos socioeconómicos bajos, bajo valor del suelo y déficit y deterioro de espacios verdes, debido a que la población dispone de menos recursos para trasladarse o para acceder a algún tipo de espacio verde privado.

Los edificios productivos de la Ciudad se localizan principalmente en la zona sur (Barracas, Pompeya, Parque Patricios), Mataderos y los barrios de Paternal y Chacarita.

El Distrito Tecnológico de la Ciudad, de acuerdo a esta característica, se emplaza en Parque Patricios, como forma de aprovechar y potenciar las características industriales del Sur. La creación del mismo busca estimular la radicación de industrias que demanden tecnología y empleo y contribuyan a la reactivación económica del sur de la Ciudad. Así, se eligió para su emplazamiento este sector de la ciudad, por contar con infraestructura productiva vacante o subutilizada (como los galpones destinados a logística) que pueden ser adquiridos o reconvertidos a bajo costo. De esta manera, el Distrito intenta consolidar una tendencia histórica de radicación productiva en el Sur, con un sesgo hacia inversiones en tecnología.

En cuanto a la estructura del transporte y la movilidad, una de las tendencias existentes más importantes en esta temática es la ampliación de la circulación transversal a partir de criterios de sustentabilidad, maximizando el uso de los medios públicos. En este sentido es que se entiende la ampliación de la red de subterráneos, incrementando la conectividad en diferentes sectores de la Ciudad como el Sur y el Área Central, a fin de disminuir la congestión vehicular y valorizar áreas relegadas. Además, el proyecto se complementa con la posible ampliación del Premetro hasta el Puente de la Noria, incrementando la conectividad del área sur y generando un centro de transbordo de gran importancia para toda el Área Metropolitana.

El borde del Riachuelo funciona como una barrera urbana entre la Ciudad y la parte sur del Área Metropolitana, lo que no solo limita la accesibilidad, sino que también incrementa el abandono general del área e inhibe el desarrollo socioeconómico. Teniendo en cuenta esto y con el objetivo de integrar los tejidos urbanos entre ambas márgenes, es que las políticas públicas han tendido a planificar una serie de puentes sobre el Riachuelo, algunos de ellos ya terminados, como el Puente Bosch en la zona de Barracas y el Nuevo Puente La Noria.

Asimismo, es para destacar la puesta en valor del Viejo Puente Pueyrredón, y la planificación de una serie de puentes nuevos sobre el Riachuelo, como el que continuaría la Autopista 7 hacia el partido de Lanús. Otro proyecto establecido es la creación de un nuevo puente a la altura de la avenida Patricios, que tiene por objetivo aliviar el tránsito sobre el Puente Pueyrredón.

En relación con esto último, también se debe mencionar como una tendencia a

desarrollar la ampliación de la conectividad vehicular a través de vías rápidas, a fin de descongestionar ciertos ejes del Área Central que actualmente resultan indispensables para atravesar la Ciudad.

En este sentido es que la ampliación del Camino Ribera Sur (27 de Febrero) y la creación de la Autopista Ribereña permitirían la descongestión de avenidas como 9 de Julio o Leandro N. Alem.

Dada la fuerte degradación del sur y el desigual desarrollo respecto del norte, se pone especial énfasis en el crecimiento del área central hacia el sur. Para ello, resulta lógico vincular y potencializar centralidades existentes, a la vez que se creen otras nuevas con el fomento de actividades específicas, como es el caso de la propuesta de traslado de un número importante de las funciones administrativas y políticas de gobierno de la ciudad de buenos aires, actualmente dispersas en el área central, al barrio de barracas. Esta acción permitirá consolidar una centralidad cívica que atraerá inversiones públicas y privadas, por lo tanto impulsará un desarrollo sostenido en el tiempo

[MT\2011]

• El Plan Estratégico Participativo (PEPBA), al tratarse de un documento más actualizado, realiza un balance más vigente acerca de los avances en el sur. Menciona que en los últimos años la Ciudad ha ido cambiando.

La zona norte se ha transformado de la mano de las inversiones privadas y la zona sur, que históricamente fue postergada, está siendo intervenida bajo la iniciativa pública y de esta manera se busca ponerla en valor. Esta intención de equilibrar el territorio por parte del Estado es fundamental para lograr un territorio más equitativo y una mayor integración social.

Proyectos como la ubicación de la nueva sede de Gobierno en Parque Patricios, junto con la llegada de la Línea H de subte, han logrado una gran activación en la zona, tanto desde el punto de vista económico como en los usos de los espacios públicos.

Ahora bien, si no se controlan estos procesos con políticas que acompañen paulatinamente el crecimiento, protegiendo a sus habitantes, se pueden generar fenómenos de gentrificación por la expulsión y la pérdida de identidad, y esto sería totalmente contradictorio con la mixtura social que se busca para el sur de la Ciudad.

b. Mantenimiento de diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial

b.1. Diversidad no compartimentada en zonas residenciales

- El PUA define en el apartado de Configuración Territorial de sus Programas de Actuación, que son necesarias las siguientes acciones:

I. Mantener la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial recuperando e integrando la diversidad socioeconómica y sociocultural de la población, centrándose en:

- Evitar, mediante la normativa y la provisión de equipamiento la conformación de enclaves residenciales según capacidad socioeconómica y 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 y las acciones de preservación de edificios y sitios de valor patrimonial.

II. Promover el incremento poblacional de la Ciudad,

- Incentivar mediante normativas y políticas de crédito la residencialización del Área Central con vistas a su revitalización y diversificación funcional y 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)

- La visión de la Ley 2.930 consiste en promover una diversidad no compartimentada en zonas residenciales.

• En tanto, el MT trabaja estas cuestiones desde la perspectiva de los indicadores urbanos. En este caso particular lo hace mediante el Índice de Complejidad urbana, el cual relaciona los diferentes usos del suelo existentes, generando valores altos en torno a aquellas áreas donde existe una importante variedad y diversidad de usos. En ese sentido, se destaca fuertemente el Área Central, así como otras subcentralidades dinámicas del resto de la Ciudad.

Las centralidades se localizan fundamentalmente en los barrios del Centro y Norte, siendo escasas en el Sur y Oeste. De esta última zona presentan más vacíos los barrios de Villa Ortúzar, Parque Chas, Agronomía, Paternal y Chacarita. Centralidades de menor jerarquía presentan las avenidas Boedo, Avellaneda y Corrientes y Las Cañitas.

- El Código Urbanístico desarrolla en su Título III las normas de uso del suelo que

aseguran los principios de la Ciudad Diversa del PUA. Los Usos se clasifican en cuatro Áreas de Mixturas de Usos, guardando éste último una relación con las densidades y la intensidad de usos regulados en función de las características del entorno.

Los usos del suelo se establecen en función del grado de “Mixtura de Usos” apropiado para cada área de la Ciudad, condicionando aquellos que por sus características de funcionamiento requieren de una cualificación técnica en función del control de sus impactos en el entorno.

En el Cuadro de Usos del Suelo N° 3.3 se consignan las Categorías, Descripciones y Rubros, así como las restricciones que condicionan los mismos en cuanto a los requerimientos de estacionamiento, carga y descarga, según corresponda a las Áreas de Mixtura de Usos del Suelo en que se subdivide la Ciudad.

I. Área de Baja Mixtura de Usos de Suelo 1: El Área de Baja Mixtura de Usos del Suelo corresponde a áreas predominantemente residenciales con comercio minorista y servicios personales de baja afluencia.

II. Área de Media Mixtura de Usos del Suelo A 2: Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, servicios y comercios de mediana afluencia.

III. Área de Media Mixtura de Usos del Suelo B 3: Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de mediana afluencia.

IV. Área de Alta Mixtura de Usos del Suelo 4: Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de afluencia metropolitana.

b.2. Tipologías que fomenten la integración social y la integración morfológica.

• El PUA plantea un estado de situación (al 2001) en el cual propone situar las tipologías edilicias y los diversos modos de ocupación revisando 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 733619 son departamentos y 207495 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.

Propone además, como una condición ineludible de la integración socio-territorial, mejorar las situaciones habitacionales subóptimas promoviendo políticas activas mediante normativas, créditos y programas de acción social para:

- Resolver las situaciones dominiales indefinidas.
- Resolver las situaciones consorciales conflictivas.
- Mejorar la situación de los inquilinatos.
- Resolver la situación de familias en casas y edificios tomados.
- Resolver los conflictos de los grandes conjuntos habitacionales.
- Recualificar sectores con incompatibilidades de usos residenciales e industriales.

• La visión general de la Ley 2.930 es promover tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a disrupciones morfológicas.

• El MT realiza un extenso desarrollo, análisis y ponderación en relación con los aspectos morfológicos, aunque extendiéndolos mas allá de sus implicancias formales, incorporando una perspectiva que pasa a ser central en su abordaje. Se trata de la incorporación de los criterios de sustentabilidad. En el modelo de Ciudad Deseada define al concepto de hábitat y vivienda asociado a las condiciones ambientales y sociales adecuadas para acoger actividades humanas y, por lo tanto, de la consecución de la habitabilidad.

El MT reafirma la concepción del pua y en su implicancia territorial incorpora criterios de sustentabilidad.

Lograr estas condiciones de habitabilidad implica usar recursos variados y la integración de diversas áreas temáticas, como los espacios verdes, el espacio público, las tipologías edilicias, la morfología de las manzanas, la proporción de espacio construido y permeable, la compacidad, la configuración urbana preexistente y la accesibilidad a los servicios de transporte e infraestructura.

El MT considera a la manzana como unidad primaria de configuración del tejido, estructurador de diferentes elementos urbanos para conseguir las condiciones ambientales apropiadas.

A partir de esto, se propone la utilización de criterios morfológicos que guíen los procesos de densificación estructural y consideren las características funcionales, ambientales y morfológicas.

La conformación de las condiciones de habitabilidad básica está dada por las características morfológicas de la manzana: altura, nivel de compacidad, profundidad de las parcelas, dimensiones del centro libre de manzana, superficie permeable y orientación, que determinan adecuadas condiciones de ventilación natural, asoleamiento y disponibilidad de superficie permeable para la plantación de especies vegetales.

Las características morfológicas influyen directamente en las condiciones ambientales microurbanas, tanto a escala peatonal en el espacio público, como

a escala edilicia en el privado.

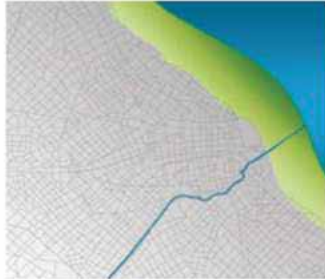
Sobre la red de Unidades de Sustentabilidad Básica ya mencionadas, y siguiendo los criterios morfológicos y ambientales planteados, se proponen áreas de densificación edilicia y protección patrimonial, con grados de densificación y crecimiento diferenciados.

I. Primero se define una zona de consolidación edilicia de Alta Densidad caracterizada por cuatro corredores territoriales de densificación edilicia que, partiendo de una zona común en torno al Área Central, se extienden hacia la periferia. De estos se destacan los ejes Norte y Oeste, con crecimiento constante ya que los indicadores de mercado inmobiliario y construcción muestran una fuerte y progresiva valorización, a la vez que es allí donde se identifican las mayores concentraciones comerciales y de servicios de la Ciudad. Sobre el eje Sudoeste, el crecimiento y la consolidación depende de que ciertas condiciones actuales positivas se amplíen, a la vez que se concreten diferentes proyectos de desarrollo del Sur. El eje Sur completa el esquema de crecimiento urbano de alta densidad.

II. Se define una zona de consolidación de Media Densidad ubicada en aquellos sectores menos consolidados y de menor dinamismo de los corredores de alta densidad. Estos corredores presentan una progresiva disminución de su densidad edilicia, indicando un cambio gradual de la trama desde sectores más consolidados hacia los de menor densidad.

III. Atendiendo al desarrollo estimado sobre la base de la red de Unidades de Sustentabilidad Básica, se considera fundamental la existencia de corredores de densificación transversal, entendidos como zonas de crecimiento a partir de una lógica distinta de consolidación urbana, la cual se corre del clásico esquema de crecimiento centro-periferia.

Los límites de estos corredores son dinámicos y no totalmente fijos en el territorio. Se constituyen como zonas de cambios en la densificación, susceptibles de ir modificando su ubicación territorial a medida que sucedan las distintas transformaciones urbanas.

Red de Unidades de Sustentabilidad Básica

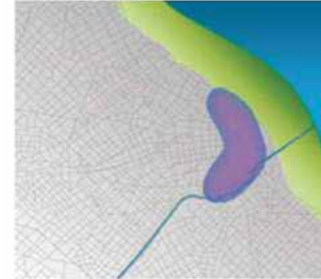
Unidades sustentables de hábitat urbano delimitadas por una red de circulación primaria. Conjunto de manzanas, conteniendo ejes de circulación que priorizan la movilidad sustentable y el desarrollo de espacio público útil, desplazando el tránsito automotor a las vías de circulación primaria.

Corredor verde urbano

Conjunto de ejes de circulación donde se generan espacios verdes compuestos por arbolado lineal en calles y avenidas de ancho no menor a 20 metros, con bulevares y/o separadores de tránsito.

Corredor verde regional

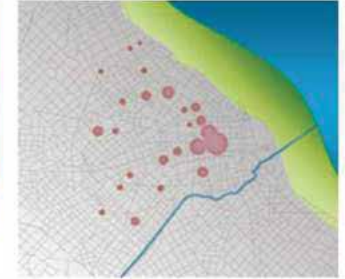
Corredores que conectan grandes espacios verdes, configurados en arterias de conectividad como autopistas, grandes avenidas y ferrocarriles, orientados además al aprovechamiento de peatones y ciclistas. Buscan mitigar los efectos ambientalmente negativos de los flujos de movilidad regional.

Área de patrimonio urbano

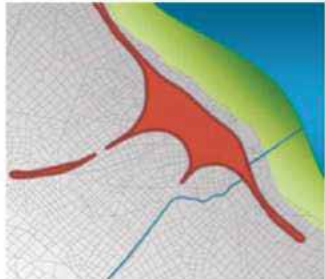
Área localizada en el centro y sur de la Ciudad cuyas características patrimoniales en conjunto con su dinámica económica y estructura edilicia propician su conservación particular.

Área de protección patrimonial

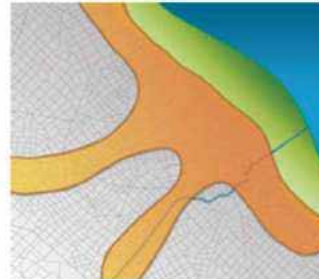
Zonas específicas del territorio de la Ciudad con particularidades asociadas al valor histórico, simbólico y edilicio que se insertan en la trama urbana.

Área de patrimonio monumental

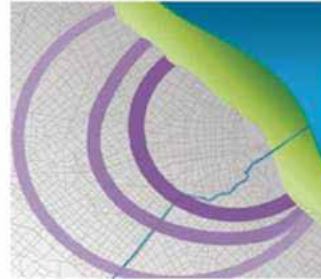
Áreas puntuales o edificios de valor patrimonial que, debido a su riqueza histórica, sus características arquitectónicas destacables o alguna característica singular, se considera como un objeto urbano de valor

Zonas de consolidación de alta densidad

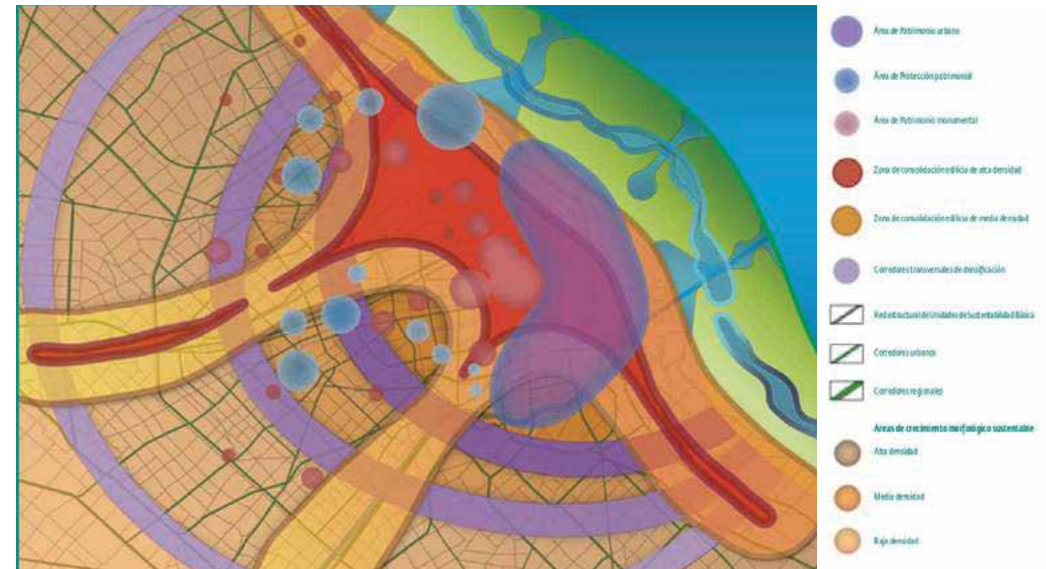
Zona caracterizada por la más alta densificación edilicia, que partiendo de una zona común en torno al Área Central se extiende hacia la periferia de la Ciudad.

Zonas de consolidación de media densidad

Parte de la progresiva disminución de la densidad edilicia, orientada por los corredores de alta densidad. Indica un cambio progresivo de la trama urbana desde los sectores más consolidados hacia los de menor densidad.

Corredor transversal de densificación

Zonas de crecimiento a partir de una lógica distinta de consolidación urbana, de tipo transversal a los corredores de alta densidad, como conceptos dinámicos y no como territorialidades fijas.



• El Documento CUr complementa esta lectura al estudiar la clasificación de tipologías de tejido identificando las formas de ocupación del suelo. El objetivo principal es establecer las características de este espacio edificado y entender cuál es su relación con el espacio libre, para poder administrarlo según las necesidades de mayor o menor demanda de la ciudad.

En la ciudad, agrupar la trama urbana existente según sus características morfológicas, da como resultado seis tipos de tejidos: Área Central, Área

Patrimonial, Tejido Mixto Vivienda Multifamiliar, Vivienda Unifamiliar, Área de Equipamiento con Vivienda, Área Industrial con vivienda.

La clasificación en grandes tipologías de tejidos conlleva a que en cualquiera de éstos pueda encontrarse algún tipo de edificación que no corresponde a la tipología en la que se incluye. Por ejemplo, en el tejido Área Central se pueden encontrar edificios de tipo tejido o vivienda unifamiliar, pero de lo que se trata es buscar la morfología predominante en cada tejido.

• El Código Urbanístico establece en su Título VI una clasificación de Unidades de Edificabilidad, que de alguna manera responden a los requerimientos de conformar tipologías que fomenten la integración social y la integración morfológica.

En esas unidades –desarrolladas en el artículo 6.2– se define la constructibilidad con los siguientes criterios:

I. Corredores Altos (C.A.)

Son los corredores centrales. Concentran actividades, modos de transporte y densidad, con un alto grado de consolidación. Sus alturas guardan relación con el ancho de los espacios públicos que enfrentan.

Son corredores donde la altura máxima es de 38 metros, con una Planta Baja y un máximo de 12 pisos sobre L.O.

El área edificable se encuentra limitada por L.O. y la L.F.I.

Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar un basamento hasta los seis (6) metros de altura.

Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar subsuelo según el artículo 6.6.

II. Corredores Medios (C.M.)

Son los corredores principales. Concentran actividades, modos de transporte y densidades, con un menor grado de consolidación.

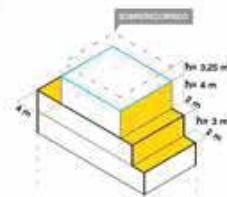
Son corredores donde la altura máxima es de 31 metros, con una Planta Baja y un máximo de 9 pisos sobre L.O.

El área edificable se encuentra limitada por L.O. y la L.F.I.

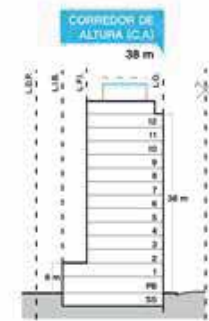
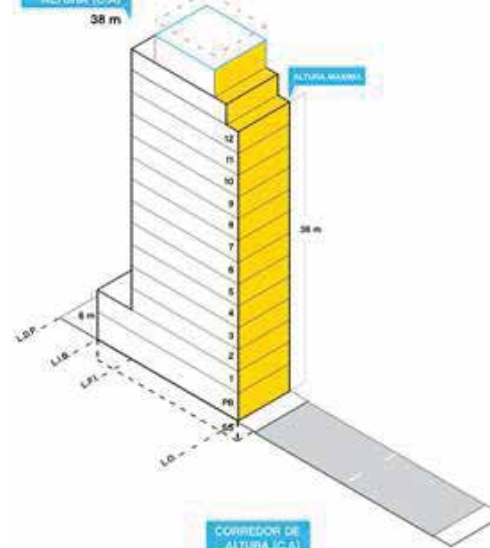
Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar un basamento hasta los seis (6) metros de altura.

Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar subsuelo según el artículo 6.6.

RETIROS

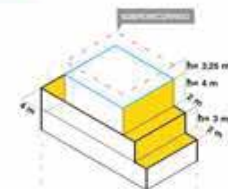


CORREDOR DE ALTURA (C.A.)

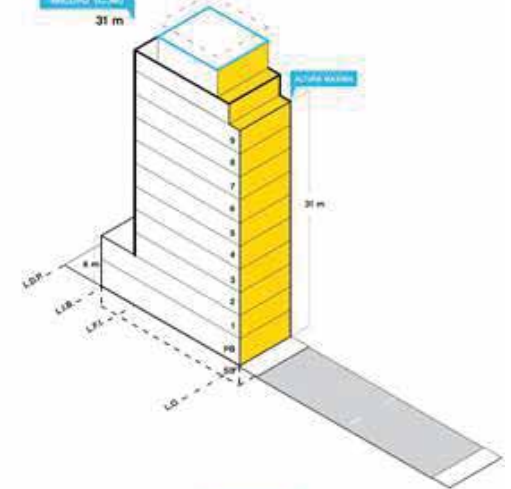


Corredores altos

RETIROS



CORREDOR MEDIO (C.M.)



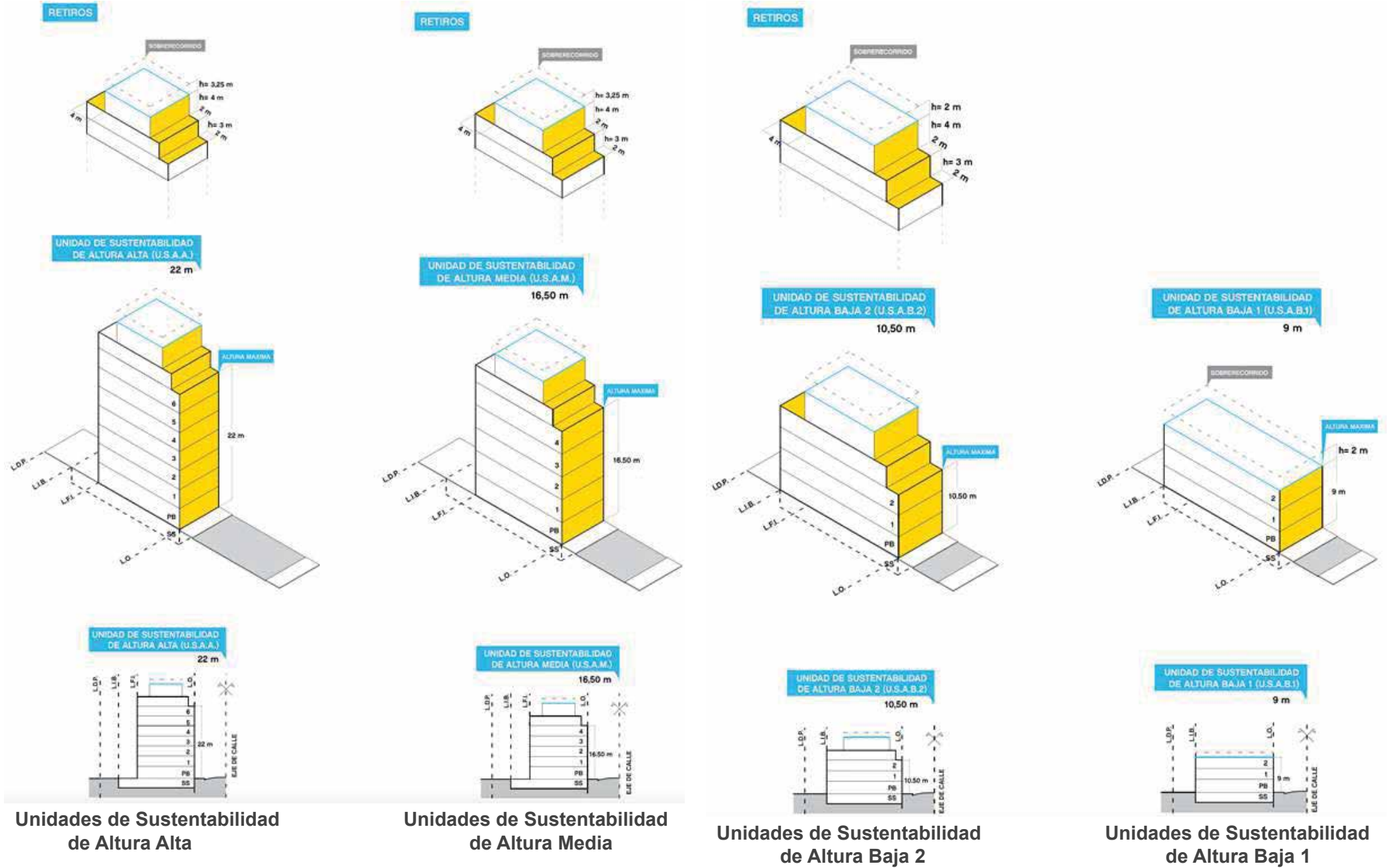
Corredores medios

III. Unidades de Sustentabilidad de Altura Alta (U.S.A.A.)

Son las áreas de la ciudad de menor altura que los corredores, con alturas adecuadas a los espacios públicos de calles y avenidas barriales.

Son corredores donde la altura máxima es de 22 metros, con una Planta Baja y un máximo de 6 pisos sobre L.O.

El área edificable se encuentra limitada por L.O. y la L.F.I.



Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar subsuelo según el artículo 6.6.

IV. Unidades de Sustentabilidad de Altura Media (U.S.A.M.)

Son las áreas de la ciudad con alturas de escala media, adecuadas para un carácter residencial mixto con cercanía a corredores y centros barriales.

Son corredores donde la altura máxima es de 16,5 metros, con una Planta Baja y un máximo de 4 pisos sobre L.O.

El área edificable se encuentra limitada por L.O. y la L.F.I.

Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar subsuelo según el artículo 6.6.

V. Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja (U.S.A.B.): Son las áreas de la ciudad de alturas menores, adecuadas para el desarrollo principalmente de actividades residenciales y se divide en U.S.A.B. 1 y 2.

Las USAB 2 son corredores donde la altura máxima es de 10,5 metros, con una Planta Baja y un máximo de 2 pisos sobre L.O. El área edificable se encuentra limitada por L.O. y la L.F.I. Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar subsuelo según el artículo 6.6.

Las USAB 1 son corredores donde la altura máxima es de 9 metros, con una Planta Baja y un máximo de 2 pisos sobre L.O. El área edificable se encuentra limitada por L.O. y la L.F.I. Entre L.O. y la L.I.B. se podrá edificar subsuelo según el artículo 6.6.

Continuando con el mismo Código Urbanístico y en referencia a los ajustes de integración morfológicos, se desarrollan en el mismo los criterios de "Completamiento de Tejido o Edificabilidad" (6.5.5). EN tal sentido el CU establece que se permite el completamiento de tejido o edificabilidad cuando la altura de alguno de los edificios linderos supere la altura máxima de la parcela a edificar.

El edificio se adosará equiparando los niveles de techos y terrazas con los niveles correspondientes del edificio lindero, en sus alturas sobre L.O. y en las de cada uno de sus retiros, en forma independiente de las alturas que tengan los parapetos o muros medianeros entre los volúmenes a adosar.

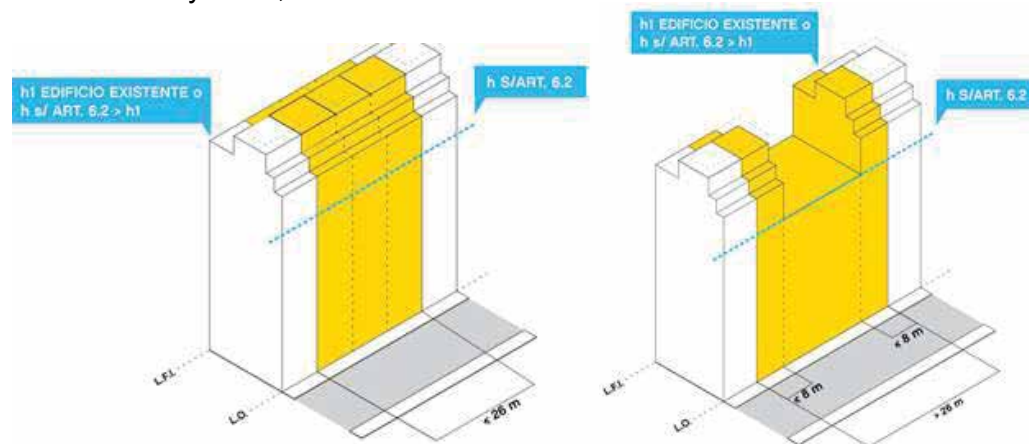
En todos los casos de completamiento de tejido o edificabilidad en los cuales exista una diferencia de altura, el volumen más alto deberá dar cumplimiento a las normas sobre fachadas también en su cara lateral o perpendicular a la L.O. El nuevo edificio deberá adosarse en toda su extensión, sin perjuicio del cumplimiento de las dimensiones del Espacio Urbano exigibles. Esta norma no es de aplicación en las Áreas de Protección Histórica y en las Urbanizaciones Determinadas, las cuales se rigen por sus normas especiales. Se establecen los siguientes tipos:

I. Parcelas Flanqueadas por Edificios de Igual Altura (Tipo A)

A.1. En el caso de una o más parcelas flanqueadas por edificios de igual altura cuya distancia entre los edificios existentes sobre la L.O. sea menor o igual a 26 metros, aquellas podrán completar la edificabilidad igualando la altura del edificio a construir con la altura de los edificios materializados.

A.2. En el caso de una o más parcelas flanqueadas por edificios de igual altura

cuya distancia entre los edificios existentes sobre la L.O. sea mayor a 26 metros, aquellas podrán completar la edificabilidad equiparando la altura de los edificios linderos hasta un máximo de ocho (8) metros desde la L.D.P, en el resto de la parcela se edificará la altura correspondiente a la Unidad según el artículo 6.2. Se considerarán alturas iguales cuando entre los dos edificios no exista una diferencia mayor a 1,40 metros.



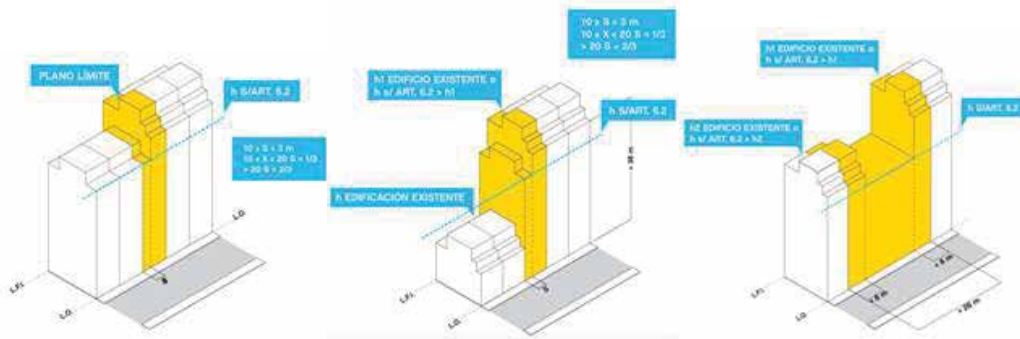
II. Parcelas Flanqueadas por Edificios de Distintas Alturas (Tipo B)

B.1. En parcelas menores o iguales a 10 metros, deberá materializarse la menor altura en un mínimo de 3 metros de frente y contrafrente sobre la L.O. y L.F.I. o L.I.B según corresponda.

En parcelas con frente mayor a 10 metros y menor o igual a 20 metros, se materializará la mayor altura con un frente y contrafrente máximo de 2/3 del frente sobre la L.O. y L.F.I. o L.I.B según corresponda. En las parcelas con frente mayor a 20 metros, podrá materializarse la mayor altura con un frente y contrafrente máximo de 1/3 del frente sobre la L.O. y L.F.I. o L.I.B según corresponda.

B.2. La altura menor será coincidente con la del edificio lindero más bajo cuando éste supera la altura de la parcela (B1) o será coincidente con la altura máxima admitida (B2).

B.3. En el caso de una o más parcelas flanqueadas por edificios de diferente altura cuya distancia entre los edificios existentes sobre la L.O. sea mayor a 26 metros, aquellas podrán completar la edificabilidad equiparando la altura de los edificios linderos hasta un máximo de 8 metros desde la L.D.P, en el resto de la parcela se edificará la altura correspondiente a la Unidad según el artículo 6.2. Se considerarán alturas diferentes cuando entre los dos edificios exista una diferencia mayor a 1,40 metros.



b.3. Preservación de sectores de baja y media densidad. singulares, de valor significativo y buen grado de consolidación.

- El PUA define una serie de sitios singulares dentro de la ciudad.

El área de Mataderos es una de ellas, el objetivo de este programa es promover la revitalización integral de un área degradada con gran potencialidad de desarrollo ya que cuenta con uno de los mayores predios arbolados de propiedad del estado, edificios de valor histórico, buena conectividad e identidad barrial particularizada y definida. Los contenidos del programa deberán considerar la ratificación y promoción del carácter mixto que identifica al barrio, permitiendo la radicación de industria no contaminante, contribuyendo a la generación de empleos y revitalizando la economía de la zona. El programa incluye tres subprogramas directamente conexos que contemplan la revitalización, saneamiento y recualificación barrial; la refuncionalización del predio ocupado por el mercado de hacienda; y el proyecto de un parque científico y tecnológico. Otro sector es la Traza de la ex AU3, en ella el Programa tiene como objetivos la definición de una nueva centralidad urbana que recupere, revalorice y ponga en movimiento el patrimonio inmobiliario, impulse el desarrollo de las áreas deterioradas, responda a la carencia de vivienda para las familias ocupantes y sistematice el acceso a la Ciudad jerarquizando el nuevo centro y consolidando borde urbano.

El Programa se compone de 3 Subprogramas: 1. Desarrollo y Recuperación Urbana; 2. Soluciones Habitacionales específicas, reinserción urbana y promoción social de casi 1.100 familias que habitan en la traza y 3. Recuperación Patrimonial inmobiliaria, modificación de los recursos económicos de las propiedades públicas para garantizar la viabilidad del Programa.

Un área importante definida dentro de los Programas de Actuación es la del Área Chacarita-Agronomía-Paternal, mejor conocido como el Programa CHAP. El Programa tiene como objetivo revalorizar el área eliminando las barreras

urbanas que constituyen algunas de éstos grandes sectores con usos obsoletos o sin ocupación, buscando mejorar las condiciones urbano- ambientales y mitigando los efectos negativos de la falta de articulación física y social.

Este Programa presenta el reordenamiento territorial de los terrenos de las facultades de Agronomía y Veterinaria, el Distrito U26, los terrenos del Hospital Alvear, playa ferroviaria de Paternal, Centro de transferencias de F. Lacroze y playa de cargas, Cementerio de la Chacarita, etc. Se trata de extensas áreas subutilizadas, zonas industriales y depósitos con obsolescencia funcional, áreas de vivienda marginal, grandes predios subutilizados por hospitales o equipamientos sociales y playas ferroviarias sin uso, conforman barreras urbanas que motivan discontinuidades en la trama urbana produciendo aislamiento, falta de accesibilidad y conectividad.

Con la implementación de los distintos subprogramas se apunta a tres grandes aspectos:

- La incorporación de tierras ferroviarias al tejido urbano en función de las particularidades de cada una y las identidades y reclamos barriales y la formulación e implementación de propuestas para conformar un banco de tierras.
- La jerarquización y consolidación de la centralidad del área de F. Lacroze y el mejoramiento equipamiento social para grupos postergados.
- La elaboración de la normativa correspondiente para las tierras UF y la adecuación de normativas del área de inserción deberán ejecutarse con la implementación de un modelo de gestión conjunta con organismos nacionales.

- La visión de la Ley 2.930 implica preservar los sectores urbanos de baja y media densidad poblacional que manifiestan características singulares de valor y buen grado de consolidación

• El MT por su parte, asocia la preservación de sectores singulares con una caracterización morfológica. La actual estructura radioconvergente de la Ciudad, bajo la cual se estructuraron las centralidades y la movilidad, determina también los patrones de densificación edilicia y poblacional y los de localización de viviendas. Se observa que las zonas residenciales tuvieron su origen en el Área Central, el casco histórico de Buenos Aires, y a partir de allí se expandieron en coincidencia con los principales ejes de comunicación, ocupando luego los intersticios barriales. Esto dio como resultado la presencia de un tejido relativamente continuo y diverso.

A escala urbana, y sobre la base de esta estructura, se propone el desarrollo del tejido urbano consolidando ejes radiales y transversales. A escala microurbana, la propuesta consiste en el completamiento del tejido existente, atendiendo a las particularidades morfológicas de cada área y de cada manzana. Es así como, en aquellas áreas con predominancia de edificación de alta densidad, el objetivo es

consolidar esta condición mediante la homogeneización de alturas. En las áreas de predominancia de tejido residencial de baja escala, el objetivo es conservar las características de las tipologías edilicias existentes.

b.4. Promover actividades que fortalezcan las identidades barriales.

• Continuando con las definiciones del punto previo, puede mencionarse que el PUA define la cuestión de las identidades barriales con la recuperación patrimonial. El patrimonio es un recurso económico y cultural. Su protección debe ser reconocida en la dimensión de la ciudad, recuperando la calidad del espacio urbano donde sus habitantes se identifiquen en un marco participativo. Evaluar las características de la población y el desarrollo social y conocer sus intereses y motivaciones a través de acciones participativas, permite aplicar métodos donde el habitante se reconozca y crear un instrumento concertado y consensuado para obtener un proyecto gestionable, abierto y flexible orientado a mejorar las condiciones del hábitat.

El microcentro posee ámbitos de valor patrimonial que se han ido sumando a lo largo de su historia y que contienen valores urbanos, arquitectónicos, culturales, históricos y simbólicos.

Se analizarán en este subprograma los conjuntos de edificios y ámbitos que poseen características tipológicas particulares. Son grupos arquitectónicos representativos de la evolución de la Ciudad en diversas temáticas y ejemplos de un determinado proceso de planificación y construcción de la ciudad, testimonios singulares en la historia de Buenos Aires.

Como un ejemplo destacable se menciona al Subprograma San Telmo-Montserrat, el cual tiene como objetivos mantener la identidad histórica- cultural del área y la particular arquitectura de sus edificios; desarrollar una política de protección del Patrimonio; mejorar y ampliar la disponibilidad de espacios públicos, actualmente insuficientes y degradados; potenciar la actividad turística y cultural; posibilitar una mejor calidad de vida para sus habitantes y recuperar la atracción residencial.

• La visión de la Ley 2.930 en este aspecto conlleva promover actividades que fortalezcan a las identidades barriales.

• EL MT, en su modelo de Ciudad Deseada, define Áreas de Patrimonio Morfológico sustentable. Ubicadas territorialmente en los intersticios de las áreas de mayor densidad, contemplan el desarrollo urbano respetando la morfología patrimonial y los servicios urbanos existentes en las diferentes partes de la Ciudad. Estas áreas se distinguen por su densidad, según sus características morfológicas y

patrimoniales previas y la distancia al centro principal de alta densidad. Estas áreas son aquellas donde la densificación y transformación edilicia se realiza contemplando las diferentes particularidades morfológicas y tipológicas barriales a fin de fomentar la conservación del hábitat urbano preexistente.

En contextos de menor densidad edilicia y poblacional, se plantean áreas de crecimiento morfológico sustentable definidas como espacios donde la densificación y transformación edilicia contemple las diferentes morfologías barriales, así como también la creación de infraestructuras de servicios que garanticen el crecimiento urbano sustentable, incluyendo en esto el desarrollo de espacios verdes a escala de cada USB.

c. Calidad ambiental residencial

• Existe una visión general en relación con los aspectos de la calidad ambiental residencial antes de definir las características de los temas particularizados de este apartado. En tal sentido, en el PUA se define como objetivo general en relación con los aspectos relacionados con el ambiente urbano, la necesidad de mejorar la calidad ambiental mediante la preservación de situaciones apropiadas, la paulatina corrección de las actividades contaminantes y la concientización pública basada en el concepto de la sostenibilidad global. A la vez, se estipulan en particular cuestiones vinculadas con la posibilidad de:

- 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.

• La visión general de la Ley 2.930 es desarrollar niveles de calidad ambiental en todos los sectores residenciales.

• El MT entre tanto profundiza los criterios de la sustentabilidad ambiental del hábitat y la vivienda a los aspectos conceptuales y operativos desarrollados en las Unidades de Sustentabilidad Básica (USB), las cuales contemplan una transformación de la estructura urbana existente. Como ya se ha mencionado, cada USB está definida por la unión de las actuales

manzanas en unidades de mayor tamaño, delimitadas por una red de circulación primaria, en cuyo interior estas nuevas unidades contienen calles o ejes de circulación que favorecen el desplazamiento peatonal y mediante vehículos no motorizados. A su vez, y considerando que la presencia del automóvil inhibe la actividad del peatón, la posibilidad de desviar el tránsito hacia la red de circulación primaria favorece el desarrollo de espacio público útil bajo condiciones ambientales óptimas.

A largo plazo el MT se sustenta en un modelo eficiente para la Buenos Aires de 2060. Para ello, parte del principio de la reducción de impactos ecológicos y de la disminución de la intensidad de la presión sobre los recursos naturales, hechos que implican menores costos en el ciclo de vida urbano, pudiendo tomar relevancia la producción de bienes y servicios a partir de la reciclabilidad de los recursos.

Este enfoque se enmarca en el concepto de ecoeficiencia, que implica el consumo eficiente de recursos, y la generación de menos externalidades por unidad de producto, multiplicando la productividad ambiental en el ciclo de vida del proceso urbano.

La incorporación de este enfoque implica la gestión sustentable de los recursos básicos, como el agua, materiales, energía y residuos. Estos se encuentran incorporados en todos los procesos de producción de la Ciudad y requieren de estrategias básicas para transformar los ciclos actuales abiertos e ineficientes en Ciclos Urbanos Sustentables, cerrados y eficientes.

En términos de sustentabilidad social, el marco deseado plantea una mayor mixtura de sectores de la población con diferentes ingresos, empleos, edades y tradiciones.

- El PEPBA, se posiciona desde el paraguas conceptual del Desarrollo Sostenible. A partir de allí plantea que las ciudades generan una parte muy importante de los problemas ambientales: baste decir que el 50 % de la energía que se consume en el mundo se utiliza en la climatización y operatividad de viviendas urbanas, que buena parte de la contaminación atmosférica se origina en el uso de autos individuales, que la expansión urbana consume terreno cultivable, y que los desechos domésticos e industriales son la causa de la contaminación de las aguas de ríos y mares. Se habla de la “huella ecológica” de las ciudades, es decir, de la cantidad de territorio afectado a la provisión de recursos y al área de impacto de la disposición de desechos urbanos.

El desafío consiste en permitir el desarrollo de ciudades que reviertan estas tendencias y que consigan obtener standards adecuados de calidad de vida sin destrucción de recursos, sin contaminación del medio y sin afectar la diversidad biológica.

El libro blanco de la unión europea reivindica en tal sentido la tradicional ciudad compacta europea contra la ciudad dispersa contemporánea, como factor de sustentabilidad ambiental.

[PEP\2017]

Finalmente el PEP define las acciones posibles para el desarrollo urbano sostenible son:

- Reducción, reciclaje y reutilización de los residuos urbanos (hogares, industria, comercio, construcción, aseo de la ciudad), con políticas que incluyen la separación en el hogar (orgánicos, plásticos, papel, vidrio) y su transformación en nuevos insumos: materiales de construcción, biogás y otras fuentes de energía.
- Utilización de fuentes de energías limpias y renovables, y la reducción del consumo energético innecesario a través, por ejemplo, de sistemas de acondicionamiento climático pasivos.
- Reducción de viajes innecesarios y utilización de medios de transporte con tecnologías limpias y de uso racional.
- Procesamiento aguas servidas evitando contaminación de lagunas, ríos y mares.
- Respeto por los soportes territoriales naturales: bosques, pantanos y humedales, perfiles costeros, etc.
- Utilización de sistemas constructivos y diseño arquitectónico que disminuyan el consumo de energía para acondicionamiento climático, iluminación, ventilación, etc.

c.1. Planes de mitigación de riesgos.

c.3. Acciones de mitigación (atmosférico, visual, sonora, etc.).

- El PUA hace referencia que 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.

- La visión de la Ley 2.930 en este tema es la de proponer e implementar acciones de mitigación de todas las formas de contaminación (atmosférica, sonora, visual, etc.).

- El MT por su parte y continuando con el criterio de la USB, menciona que con las mismas se mejoran la calidad del aire y las condiciones térmicas, reduciendo la contaminación auditiva y visual.

La reconversión de la calle en espacio público aprovechable permite incrementar la dotación de arbolado y vegetación, por lo que contribuye a la oxigenación del aire, al mejoramiento de las condiciones climáticas microuurbanas, a la absorción de contaminantes y la reducción de la escorrentía urbana.

Las calles correspondientes a la red de circulación primaria, debido a sus dimensiones, favorecen la plantación de más de dos hileras de arbolado de gran porte organizadas en bulevar o cantero central, al mismo tiempo que facilitan la circulación del aire y por lo tanto una mayor ventilación natural. Estas características permiten mitigar, con mayor eficacia que las calles de menores dimensiones, la contaminación intensa que ocasiona el tránsito vehicular.

Los criterios microuurbanos de crecimiento morfológico incluyen consideraciones de mitigación de impactos ambientales de acuerdo a la zona en la que se ubican: edificaciones con techos verdes u otras formas de generación de verde en zonas de alta densificación, y edificaciones específicamente orientadas a la captura y retención del agua de lluvia en las zonas de las cuencas bajas y de riesgo hídrico.

[MT\2011]

- El documento CUr hace referencia a varios temas en relación con estas cuestiones ambientales. Un planteo interesante es el que resulta de realizar una lectura cruzada entre las áreas de vulnerabilidad ambiental y el crecimiento de la densidad urbana en el marco de la creciente impermeabilización de suelo que

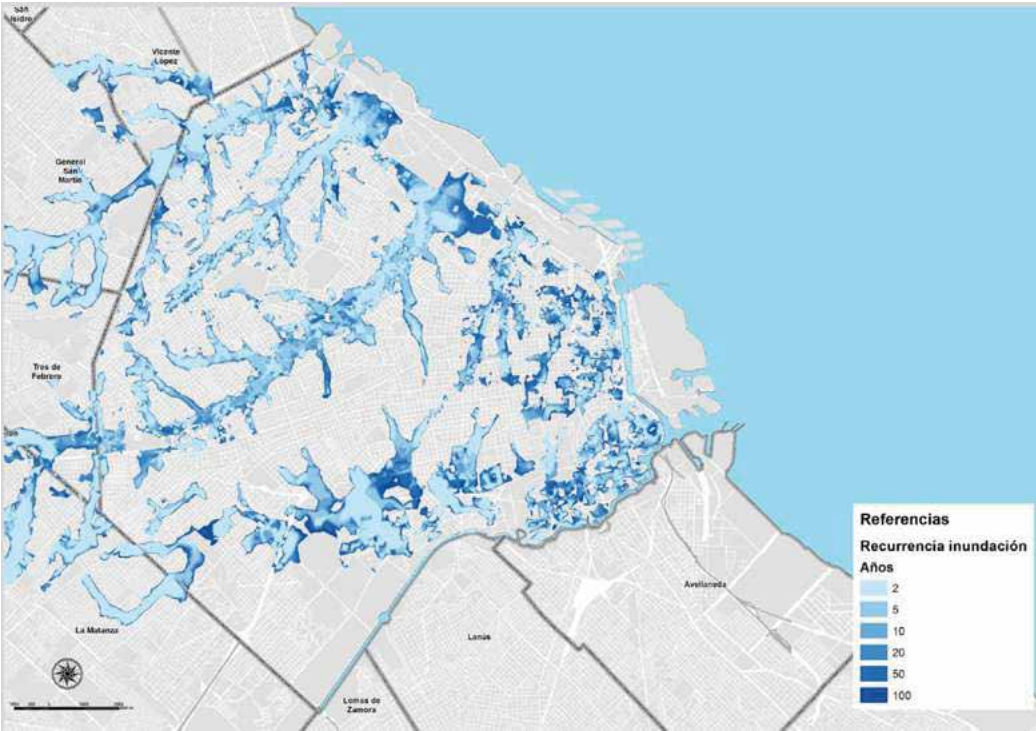
ello conlleva.

El drenaje superficial del agua durante eventos extremos se ha tornado más dificultoso debido al alto grado de impermeabilización del suelo que ocasiona la alta densidad construida.

El crecimiento del sellado restringe la posibilidad de vida vegetada y los servicios ambientales asociados a la biodiversidad, modificando el ciclo hídrico y el microclima urbano, incrementando el nivel de precipitaciones medias.

- El MT busca elaborar un mapa de vulnerabilidad frente al riesgo de inundación que permitirá identificar las áreas urbanas más afectadas por las inundaciones como consecuencia del alto nivel de densidad construida e impermeabilización. Para delimitar las zonas con vulnerabilidad hídrica se tomaron en cuenta cuatro criterios principales:

- Recurrencia de lluvias de 5, 10, 20, 50 y 100 años.
- Áreas bajas.
- Densidad edilicia.
- Permeabilidad.



Recurrencia de inundaciones

En particular, el análisis de las áreas bajas arroja que el 60% de la superficie de la ciudad es planicie ubicada por encima de los 10 msnm, el 30% son áreas de influencia fluvial y de relleno portuarias que se encuentran por debajo de los 5 msnm y el 10% restante corresponde a las laderas de los valles fluviales. Las áreas de mayor vulnerabilidad y riesgo hídrico son las cotas menores a 10 msnm y las planicies aluviales o tierras bajas en torno a los arroyos y sus desembocaduras.

Se distinguen dos zonas de acuerdo al Plan de Acción para el Cambio Climático Buenos Aires 2030 de la APrA, una zona con recurrencia de riesgo hídrico en 100 años por los cauces y salidas de los arroyos Medrano, Vega y Maldonado al norte y Cildañez, Ochoa-Elía y Boca-Barracas al sur, definida entre + 10,00 m y + 5,00 m. Corresponde al área más exigida y donde se requiere mayor superficie drenante. Otra zona se extiende desde el + 5,00m hasta la costa del Río de la Plata y del Riachuelo hacia el sur.



Cota + 5 y + 10 msnm

El indicador de permeabilidad establece la relación entre las superficies permeables y la superficie total de una parcela.

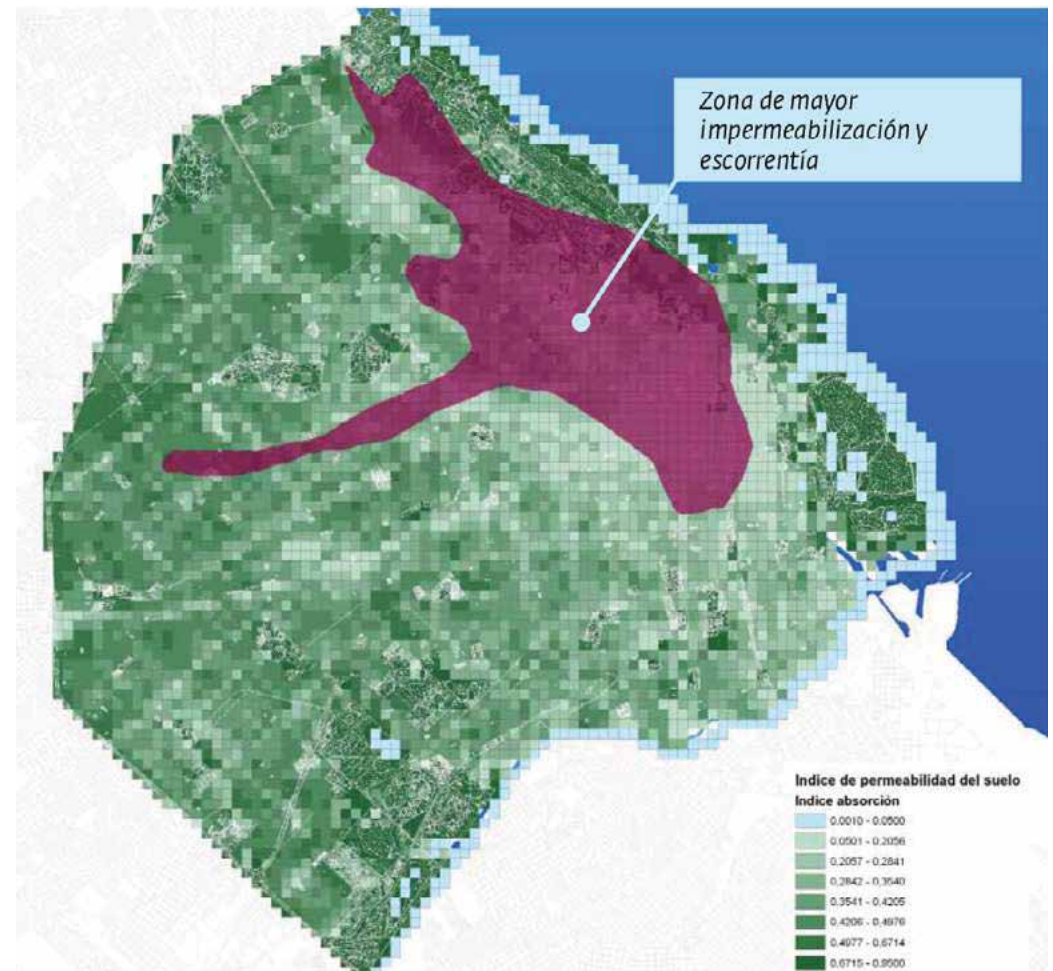
Tomando como referencia una malla de 100x100, sobre un área con un grado de

edificabilidad superior al 50%, una superficie recomendable de suelo permeable es del 30%.

La permeabilidad, o su contrario, el índice de escorrentía de los distintos tipos de superficies, se clasificaron según la capacidad de escurrimiento del material superficial. El indicador de permeabilidad se aplica a las condiciones de materialidad urbana permitiendo obtener la distribución espacial de los valores de escurrimiento. De acuerdo a los siguientes datos:

- Cuantificación de la superficie en porcentaje y valores métricos de los diferentes niveles de escurrimiento.
- Cuantificación de la superficie a vegetar según niveles de escurrimiento en porcentaje y valores métricos.

El área con mayor nivel de escorrentía coincide con la zona de mayor densidad edilicia.



c.2. Ejecución del plan hidráulico (medidas estructurales y no estructurales).

• El PUA, en el diagnóstico de Ambiente Urbano que aparece en el Documento Final, estipula que las inundaciones en la Ciudad de Buenos Aires se presentan en forma recurrente, siendo producto de situaciones naturales y artificiales.

Las situaciones naturales obedecen tanto a precipitaciones intensas y concentradas en el tiempo, que superan la capacidad normal o calculada de escurrimiento del sistema de drenaje como a la dificultad de desagüe de los arroyos entubados y del Riachuelo, cuando sopla el viento SE, que frena el ingreso del Río de la Plata y sus afluentes en el Atlántico.

Entre las causas naturales, pueden mencionarse la paulatina ocupación de las cuencas sin las obras de infraestructura necesarias; la pavimentación (o repavimentación) de las vías rápidas que aumentan las escorrentías 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; finalmente la política de abandono relativo de la forestación de la Ciudad, reduciendo la capacidad de lentificación del agua de lluvia por parte del follaje y la limitación de retención de líquido.

Desde el punto de vista de las medidas estructurales, el objetivo es resolver las situaciones de anegabilidad que afectan a ciertos sectores de la ciudad por efecto de las precipitaciones pluviales y/o las sudestadas.

Para ello se constituye un Programa en marcha dado que la Secretaría de Obras y Servicios Públicos tiene a su cargo un Plan Hídrico con obras ejecutadas y en ejecución. Dicho Plan se vincula con las acciones a cargo del Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo.

Las principales acciones incluidas en el Plan Hídrico, sean tanto estructurales como no estructurales, 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 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 Blanco Encalada y área de influencia desde Roosevelt a Echeverría y desde Cramer a 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 de las asociaciones vecinales y no gubernamentales de las zonas afectadas.

• La visión de la Ley 2.930 es completar la ejecución del Plan de Ordenamiento Hidráulico tanto con medidas estructurales como con medidas no estructurales.

• El MT no hace referencia directa al Plan Hidráulico, mas bien se centra en los aspectos de permeabilidad. En el análisis de este indicador se estudia la superficie total permeable en relación con la superficie total de las USB, con el objeto de incrementar la superficie de captación de agua de lluvia, reducir la presión sobre los desagües urbanos y mitigar inundaciones. Se trata de medidas no estructurales dentro del Plan Hidráulico que se complementan con las obras de infraestructura necesarias.

En el MT, teniendo en cuenta la posibilidad de materializar solados semipermeables y parcialmente impermeables en viario público y patios interiores, se considera posible alcanzar un 60% del total de la superficie de la Ciudad cubierto con materiales de este tipo.

• El Documento CUr, continua por la misma línea argumental, desarrolla un estudio cuya finalidad es catalogar ejemplos de manzanas con tejido consolidado en la ciudad, cuyo espacio permeable alcance el porcentaje ideal establecido por el Modelo Territorial. Como parámetro de análisis, se considera como valor de referencia la proporción establecida por el Código de Planeamiento Urbano para el centro libre de manzana, que es aproximadamente un 10% de la superficie total de la manzana. A su vez, y enmarcado dentro del modelo

de Ciudad Sustentable, se considera que este valor debe incrementarse hasta alcanzar un 20%.

En cuanto a los tejidos de alta densidad y alta ocupación de suelos, mixtos o patrimoniales, con mayor impronta en el área central de la ciudad, es necesario implementar herramientas normativas que permitan maximizar la superficie permeable. Es posible plantear estrategias de incorporación de espacios intersticiales tales como generación de suelo absorbente por demolición de tejido deteriorado o por generación de cubiertas verdes, o por la incorporación de espacios frontales que se integren y modifiquen el carácter de la manzana (como las calles peatonales o convivencia). La misma lógica se aplicaría a los tejidos de mediana densidad y alta ocupación de suelo.

La “manzana ideal” con pulmón central que propone el CPU no llegó a implementarse ni siquiera en el 1 por mil de las manzanas de la ciudad: su realización exigiría la demolición de gran parte del tejido edificado de la ciudad o una renovación total de la ciudad que es evidente, no se produjo. Esta renovación parcial y heterogénea de la ciudad con distintas lógicas tuvo sus consecuencias: un collage de edificios de diversas alturas, profundidades y alineaciones. Evidentemente, el desafío que deberá asumir el Nuevo Código Urbanístico será el de encontrar regulaciones entre lo existente y lo nuevo referido a esta temática.

c.4. Situaciones de carencia de infraestructura sanitaria.

- El PUA menciona que para las infraestructuras no existen obstáculos en el aprovisionamiento de agua potable para consumo de la población y para las actividades económicas, aunque persisten situaciones puntuales de baja presión. 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, la situación es mucho más deficitaria que en el caso del agua corriente.

Una proporción ínfima de las aguas colectadas tiene algún tratamiento antes de su volcamiento al Río de la Plata. Las aguas servidas son captadas por colectoras primarias y secundarias, que las conducen a las 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. 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 del Río de la Plata y el Riachuelo, generando situaciones de riesgo.

- El MT recomienda que sobre las áreas de patrimonio morfológico sustentable de escala barrial, se propone que el crecimiento edilicio se acompañe del desarrollo de infraestructuras de servicios, el fomento de la mixtura de usos y la creación de nuevos espacios verdes que garanticen el crecimiento urbano sustentable, las condiciones de habitabilidad y desarrollo humano. Se incluyen equipamientos de sustentabilidad social, donde se desarrollan actividades sociales, administrativas y servicios (principalmente salud y educación) para satisfacer las demandas generadas a partir del crecimiento y consolidación de la Ciudad.

- El PEPBA menciona que la Ciudad cuenta con altos índices de acceso a los servicios urbanos básicos. Pero, a pesar de que el 97,89 % del territorio se encuentra cubierto con conexiones satisfactorias hay grandes falencias en ellas por el dimensionamiento previo a la densificación de la Ciudad, sumado a esto el sistema unificado de agua y cloaca del macrocentro se encuentra desbordado. (Según el Censo Nacional 2010, el 99,89 % de los hogares cuenta con cobertura de agua corriente, el 99,01 % con red cloacal y el 92,2 % con red de gas). Con respecto al servicio eléctrico, si bien el territorio está cubierto en casi su totalidad (99,54 %), los habitantes califican su calidad como muy baja, y esto se refleja más en la zona sur que en la norte.

c.5. Difusión y campañas de consumo responsable de insumos críticos (agua, energía, etc.).

- El PUA menciona en este apartado 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.

• La visión de la Ley 2.930 en este tema se relaciona con la capacidad de desarrollar campañas de difusión y adopción de sistemas de reducción del consumo superfluo de insumos críticos (agua, energía eléctrica, gas, combustibles).

• El MT se remite a la gestión eficiente para alcanzar el modelo de Ciudad Deseada. La evolución de la Ciudad Actual no ha tenido como prioridad el aumento de la complejidad en forma equitativa, sobrecargando el consumo de suelo, de energía y materiales en determinadas áreas, repercutiendo en su huella ecológica para mantener su organización y estructura, mientras otros lugares mantienen un modelo disperso.

Los aspectos fundamentales de esta estructura que afectan la sustentabilidad urbana impactando en el contexto, son el consumo de suelo, el consumo de materiales y energía provocados por la producción, medios de transporte y hábitos de consumo, y la explotación de sistemas del entorno por encima de su capacidad de carga.

El modelo difuso que predomina en gran parte del territorio diluye la complejidad, al separar las diversas funciones urbanas, dando lugar a unidades espaciales monofuncionales, profundizando la homogeneización en ciertas zonas exclusivamente residenciales, comerciales o culturales.

Esta desvinculación espacial y funcional genera además un mayor número de traslados motorizados, mayor distancia entre recorridos y a más velocidad, saturación de las redes de movilidad provocando congestiones, mayor consumo de energía, emisión de gases contaminantes, contaminación acústica, aumento en el riesgo de accidentes, pérdida de horas productivas y estrés ambiental no compatibles con un modelo sustentable.

Este proceso de urbanización se caracteriza por el crecimiento año a año de los flujos metabólicos con respecto al consumo de agua, energía y materias de diversa índole, a la vez que se incrementa la producción de contaminantes y residuos.

La presión del crecimiento urbano se manifiesta principalmente en la pérdida de biodiversidad y de valores paisajísticos; impermeabilización y sellado de superficies urbanas; cambio de la rugosidad y materialidad; distorsión del ciclo hídrico; emisiones de contaminantes atmosféricos y residuos sólidos, que, entre otros impactos alteran las condiciones ecológicas y climáticas.

• Por un camino similar, el Documento CUr profundiza los criterios de habitabilidad y gestión ecoeficiente, centrándose en los siguientes aspectos:

I. Gestión eficiente de usos de suelo. Optimizar el consumo de suelo, implica vincular la capacidad de carga del territorio con el uso para las distintas densidades:

- Establecer valores óptimos de compacidad y complejidad en relación con un menor consumo de suelo, energía y materiales.

- Identificar usos compatibles con las necesidades del planeamiento y con la capacidad de carga del territorio.

- Priorizar mejoramiento del patrimonio para reducir demandas de recursos en su ciclo de vida y aumentar su rentabilidad económica.

- Remediar suelos contaminados para su incorporación como suelo edificable o área verde.

- Promover con incentivos económicos la rehabilitación y el uso más eficiente del suelo urbano.

II. Gestión eficiente de los recursos hídricos. La mayor eficiencia de consumo de agua, permite minimizar el impacto en los ecosistemas y reducir el costo de potabilización:

- Establecer estándares de consumo racional del agua potable que posibiliten reducir un 75% el consumo (600 lts./persona diarios).

- Establecer un volumen mínimo de aprovechamiento del agua de lluvia por parcela para usos que no requieren agua potable.

- Promover el tratamiento de aguas grises y su reutilización.

- Favorecer la infiltración natural del agua de lluvia, e incorporar instalaciones que reducen el riesgo de inundación.

III. Gestión eficiente de la Energía. Un modelo urbano más autónomo y energéticamente eficiente, permite reducir la dependencia y el consumo de energías fósiles:

- Fomentar un modelo urbano denso, compacto y complejo, que implique menores demandas de consumo energético.

- Promover una edificación con elevados estándares de eficiencia energética

- Mejorar las envolventes en el patrimonio edificado.

- Implementar estándares más estrictos de eficiencia energética en edificación en áreas de alta densidad edificada y mayor consumo.

- Desarrollar un mapeo de potencialidades energéticas alternativas urbanas.

- Incorporar incentivos para la generación in situ de energías limpias y alternativas.

• El mismo MT menciona una serie de ejemplos, entre los cuales puede citarse el caso de la promoción de las construcciones ecoeficientes y de bajo impacto, constituyó una de las políticas de la Ley N° 2.972 de creación del Distrito Tecnológico. El Programa de Promoción de Construcciones Bioclimáticas otorga subsidios de 50% entre el costo de construcción tradicional frente a la bioclimática.

El MT busca alcanzar un nuevo ciclo urbano en el que las necesidades sociales sean compatibles con la reducción del impacto ecológico. Esto requiere reorientar el crecimiento mediante acciones que reviertan los actuales ciclos metabólicos,

revalorizando y reutilizando los recursos urbanos existentes, incorporando eficiencia a la gestión y producción de energías renovables, promoviendo el reciclado y el diseño urbano pasivo.

Se busca incentivar la adopción de prácticas de consumo eficiente de recursos, y de reducción de externalidades por unidad de producto. Al multiplicar la productividad ambiental en el ciclo de vida del proceso urbano, la reducción de los impactos se traduce en un incremento en la productividad.

c.6. Usos incompatibles con las actividades residenciales.

- El PUA remarca la necesidad de definir los niveles de calidad ambiental de los sectores residenciales, para lo cual define que es necesario promover con los organismos pertinentes las siguientes acciones:

- 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 carencia de infraestructura sanitaria (en especial, promoción a la construcción del colector cloacal paralelo al Riachuelo)
- El desarrollo de campañas de difusión y 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.

- La visión de la Ley 2.930 aquí es la de transformar o erradicar usos incompatibles con la actividad residencial.

- El MT sostiene un modelo eficiente para la Buenos Aires 2060, donde la mayor complejidad posibilita una vida social cohesionada, una plataforma económica competitiva, al mismo tiempo que requiere menos recursos de suelo, energía y materiales. Los principales aspectos que configuran una ciudad compleja y compacta son:

I. Mayor complejidad y mixtura. Una ciudad compacta favorece la pluralidad. La mixtura y mayor densidad residencial, la provisión de servicios y la presencia de actividades económicas y equipamientos, aumentan los intercambios de información. La diversidad y proximidad entre las actividades económicas son

generadoras de creatividad al contactar usos complementarios.

La inclusión y mixtura de actividades industriales con otros usos se basará en la compatibilidad, incluyendo la incorporación de tecnologías limpias o de bajo impacto, a fin de no crear disfunciones graves o conflictos ambientales.

II. Proximidad y ahorro de recursos. Una ciudad compacta ofrece una mayor diversidad de medios de transporte, todos ellos con un menor consumo energético. En la propuesta del MT, el número de viajes a pie podría incrementarse hasta ser el más utilizado.

III. Aprovechamiento eficiente de los recursos. Actualmente Buenos Aires requiere de cantidades elevadas de energía para mantener organizaciones de escasa complejidad. Al aproximar unidades más heterogéneas acortando las distancias físicas, el tiempo se reduce y la energía dedicada a la movilidad también. La generación de centralidades de mayor complejidad, compacidad y densidad promueve una red de núcleos urbanos vinculados por el tejido de menor densidad y conectados por una red de transporte público multimodal.

IV. Competitividad, explotación y sostenibilidad de la ciudad compacta y diversa. La competitividad de una ciudad está basada en su capacidad de explotación y, en consecuencia, en su complejidad y capacidad de consumir energía. La estrategia de aumentar la complejidad, sin necesidad de aumentar sustancialmente el consumo de materiales, suelo y energía, es la consecuencia del Modelo Deseado para Buenos Aires, más compacto, aumentando la eficiencia en la organización y los procesos de consumo energético de los núcleos actuales.

c.7. Erradicación de basurales y cementerio de automóviles.

- El PUA menciona a este respecto que los residuos dispersos que se recogen a diario por la Ciudad representan unas 673 ton/día (PUA, 2001), 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).

- La visión de la Ley 2.930 es la de erradicar basurales y cementerios de automóviles, en particular en el área sur.

- El MT se centra en los indicadores de sustentabilidad para tratar este tema. Plantea que la producción de residuos se ha convertido en un tema clave de la sustentabilidad urbana en la medida que la complejidad y cantidad de los residuos generados impide que la degradación sea la única solución para la disposición de los mismos. La falta de tratamiento de los residuos no degradables o poco degradables previa a su disposición, conlleva su acumulación en basurales con riesgos para la salud de las personas y una degradación de los ecosistemas. La Producción de residuos es un indicador que tiene como objetivo reducir su cantidad mediante la racionalización en el consumo y por ende, en la generación de residuos.

En cuanto al reciclado de residuos, de la totalidad de los que se producen en la ciudad, cerca del 45% corresponde a materiales reciclables como cartón, papel, madera, plástico y metal. Un 40% por otra parte, corresponde a restos verdes y de jardinería que son potencialmente reutilizables como abono orgánico. De ser reciclados, el volumen final de residuos que va a disposición sería considerablemente menor y el impacto sobre el ecosistema se reduciría.

[MT\2011]

d. Políticas de vivienda asequible para la población con déficit habitacional

d.1. Producción vivienda interés social.

- El PUA da cuenta de un Estado de Situación (2001) en el cual define que los problemas de la vivienda en Buenos Aires tienen como marco global dos problemas estructurales: la incapacidad de gran parte de la población de contar con ingresos suficientes para acceder a la vivienda que ofrece el mercado inmobiliario y los costos de la construcción que 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 122988 hogares, un 11,6% de la ciudad, es decir unas 500000 personas aproximadamente.

De ese total, 15175 hogares corresponden a Villas de Emergencia –al sur y en Retiro– donde habitan 70286 personas.

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.

En los “Programas de actuación” se recomienda reconvertir las villas integrándolas al tejido urbano, intensificando acciones de urbanización con respuestas de tipo habitacional y social, a los efectos de integrarlas con sus entornos barriales y/o brindar soluciones habitacionales accesibles económicamente y próximas espacialmente (Villas de Zona Sur y Villa 31).

- La visión de la Ley 2.930 es facilitar la resolución habitacional de los sectores socioeconómicos con dificultades de acceso al mercado inmobiliario.

- El PEPBA amplía la perspectiva incorporando el enfoque del Derecho a la Ciudad, al cual se busca darle plena vigencia, efectividad y reconocimiento legal. Se trata de un derecho universal, que tiende a construir un modelo sustentable de sociedad y de la vida urbana, basándose en los principios de libertad, equidad, solidaridad y justicia social, entre otros.

Dentro del proceso de urbanización, se busca promover la justa distribución de los beneficios y responsabilidades, una justa redistribución de la renta, la democratización del acceso a la tierra y a los servicios públicos para todos los habitantes, especialmente para los que tienen menos recursos y son vulnerables.

[PEP\2017]

El derecho al espacio está ligado a la localización de la vivienda, a la educación, a la recreación, a las fuentes de trabajo, a la salud, al transporte, entre otros.

La situación crítica del hábitat popular se ha profundizado en los últimos años. Las villas ya no se expanden, sino que se densifican creciendo en altura. El problema del hábitat es complejo, ya que en él confluyen intereses políticos, niveles de ingresos, marginalidad social, familias y trabajadores sin posibilidad de acceso a la vivienda formal, a las centralidades y a los equipamientos.

Las diferencias en la distribución del ingreso crean diferencias geográficas y dinamizan un desarrollo desigual, dando lugar a un espacio que no es homogéneo, sino que conforma un “mosaico geográfico” con diferentes modos y niveles de vida, uso de los recursos, relación con el medio ambiente y formas

culturales y políticas diversas. Y a su vez, esa geografía está organizada en escalas espaciales –que definen jerarquías dentro de las cuales las personas organizan sus actividades y comprenden su mundo– que no son inmutables o naturales, sino que tienen una dinámica dada por los actores sociales que las producen, las innovaciones técnicas, las condiciones políticas, económicas y lucha de clases en las que están insertas (Harvey).

El PEPBA realiza un balance y recomendaciones acerca del déficit de hogares y viviendas.

La ciudad presenta un “déficit habitacional cuantitativo” que se estima en 173.000 hogares en el año 2016 (aproximadamente 570.900 habitantes), lo que genera dificultades en el hábitat para casi el 20 % de sus habitantes. No resolver el déficit habitacional implica un grave problema en nuestro desarrollo social y económico.

Al mismo tiempo, se estima que el “déficit habitacional cualitativo”, integrado por las viviendas que requieren de mejoras para alcanzar un nivel mínimo de confort (Casas Tipo B), afectaba en 2010 a unos 18.525 hogares.

Para revertir esta situación se debería contar con un programa y una normativa que apoye los diferentes proyectos en relación con el tema. Como ejemplo, se puede citar el trabajo realizado en los últimos años por organizaciones de la sociedad civil de la provincia de Buenos Aires que llevó a la aprobación de la Ley 14.449 de Acceso Justo al Hábitat, cuya finalidad se lee claramente en el fundamento de la misma:

I. Promover la generación y facilitar la gestión de proyectos habitacionales, de urbanizaciones sociales y de procesos de regularización de barrios informales.

II. Abordar y atender integralmente la diversidad y complejidad de la demanda urbano habitacional.

III. Generar nuevos recursos mediante instrumentos que permitan reducir las expectativas especulativas de valorización de suelo.

De esta Ley se pueden extraer algunos puntos que podrían aplicarse en CABA: 1) Derecho a la Ciudad y a la Vivienda (art. 11); 2) Función social de la propiedad (art. 12); 3) Gestión democrática de la Ciudad (art. 13) y 4) Reparto equitativo de cargas y beneficios (art. 14)

La sanción e implementación de una ley equivalente –a la ley 14449 de acceso justo al hábitat– permitiría disponer de instrumentos en función social de la propiedad y de fondos para ejecutar políticas urbanas y de vivienda y la regularización y urbanización de las villas en el marco de una gestión democrática de la ciudad y del hábitat, junto a la regulación de los mercados de suelo y vivienda.

[PEP\2017]

d.2. Acciones en situaciones habitacionales críticas sin relocalización (urbanización villas, regulación intrusiones, inquilinatos-hoteles-pensiones, resolución grandes conjuntos habitacionales).

• El PUA enumera las áreas críticas en las cuales deben focalizarse estas situaciones. Los temas que desarrolla son los siguientes:

I. 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 necesidad 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 mediano 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 semipúblicos. 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.

II. 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 del interior y de países limítrofes las reocupó y creó nuevas. En los últimos años se ha llevado a cabo una política 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 de la Ciudad se han abierto calles, edificado viviendas (villa 6, 19 y 1-11-14) e infraestructuras básicas en una política que impulsa transformarlas en barrios. Con excepción de la villa 31 el resto se localiza en la zona sur, entre la Av. Perito Moreno y el Riachuelo. En ese contexto, operar sobre la villa 31 debe constituir un caso ilustrativo de una estrategia de desarrollo urbano que apunte a la integración y la equidad.

III. Integración de asentamientos precarios (programa de actuación 4.4): Este programa tiene como objetivo la recuperación de los asentamientos precarios, atendiendo al mejoramiento de las condiciones ambientales, necesidades de vivienda y fortaleciendo la identidad y calidad barrial de sus entornos.

El programa abarca una población de aproximadamente 110.000 personas y una superficie de alrededor de 210 hectáreas distribuidas casi en su totalidad en la zona sur de la ciudad.

El programa de integración de asentamientos precarios (al 2001) comprende a las villas 1-11-14, frente a la Av. Perito Moreno en el bajo Flores, que con más de 6.500 familias es el asentamiento con mayor población dentro de los límites de la ciudad; la Villa 3, próxima al Parque Indoamericano en Parque Alte. Brown; la Villa 6 frente a la autopista Dellepiane y Av. Eva Perón; las Villas 15, 17 y el Núcleo Habitacional Transitorio (NHT) del Trabajo, todos asentamientos próximos al mercado de hacienda de Mataderos; la 19 en el límite con la Av. Gral. Paz; hacia el sur, la Villa 26; y la Villa 20, frente a los terrenos del supermercado Jumbo al sudoeste de Parque Alte. Brown. También incluye, en la zona de Barracas, a la Villa 21-24 junto con el NHT Zavaleta; y la Villa 31, que ocupa una superficie de 12 hectáreas próximas a las estaciones terminales de Retiro.

Entre las acciones a emprender para revalorizar e integrar los asentamientos precarios se encuentran, según propuestas de la Subsecretaría de Vivienda del GCBA, las siguientes cuestiones:

- La urbanización de los grandes predios vacantes en la zona del bajo Flores, incorporando al uso residencial terrenos subutilizados o abandonados, con una estrategia de desarrollo que garantice su integración a la trama amanzanada de la ciudad, con espacios verdes y actividades productivas y de servicios. La Comisión Municipal de la Vivienda, propone localizar aproximadamente 5000 viviendas con población proveniente de las actuales villas, y de otros orígenes sociales y territoriales.

- Continuar con la estrategia de planes de vivienda colectiva en las actuales tierras ocupadas por asentamientos precarios, garantizando un adecuado aprovechamiento de la tierra urbana y facilitando la incorporación de los patrones espaciales de la población villera.- Implementar acciones para eliminar basureros clandestinos y cementerios de vehículos implementando mecanismos formales de recuperación de materiales por reciclaje. Realizar las obras para la recuperación ambiental de las tierras no consolidadas, eliminar los pozos negros y otros focos de contaminación local.

- Prever una importante asignación de suelo para el desarrollo de espacio público, considerado esencial para el hábitat en sectores de escasos recursos. Garantizar diseños de fácil apropiación combinándolos con equipamiento social, educativo y sanitario.

- Garantizar la regulación dominial y catastral. Deberá asegurarse la regularización

de la tenencia con su correspondiente escritura.

- Promover planes de autogestión para la construcción de viviendas individuales o pequeñas unidades de vivienda colectiva junto a la terminación de viviendas consolidadas, con el aporte técnico de equipos localizados, financiación de insumos y mano de obra de los vecinos, con diversas modalidades de organización, en forma rentada o por esfuerzo propio, con o sin ayuda mutua.

- Incorporar tierras privadas a través de la compra y valorización de tierras públicas, hoy subutilizadas o vacantes, con el fin de contar con las tierras necesarias para la radicación de la población que habita asentamientos precarios y una efectiva valorización y cualificación del suelo tanto en la zona sur, como en los terrenos marginales vecinos a playas ferroviarias y ferroportuarias.

IV. Zona de urbanización Villa 31

Parte del espacio ocupado por este asentamiento corresponde al lugar de emplazamiento del intercambiador que une la Autopista Pte. Illia con la Autopista La Plata- Buenos Aires en un punto en que además se encuentra el acceso principal al Puerto.

Se espera lograr un mejoramiento de las condiciones de ese hábitat, considerando la posibilidad de utilizar tierras portuarias ubicadas al oeste de la Av. Ramón Castillo, aledañas al actual asentamiento, en las cuales consolidar un nuevo desarrollo residencial integrado con los actuales residentes y otros provenientes de distintos estratos socioeconómicos, complementando con otros usos de carácter comercial y equipamientos sociales, que permitan contar con un sector urbano de carácter más complejo que el de un simple asentamiento residencial en una posición de enclave. Este nuevo sector podrá integrarse con el espacio del antepuerto donde predominan los edificios institucionales de carácter judicial y de las fuerzas armadas.

V. Zona Dársena F

El espacio ocupado por las instalaciones en tierra de las areneras entre el borde de la Dársena F y Av. Ramón Castillo, constituye una reserva valiosa de tierras que se propone sean destinadas a usos complementarios al del área de mejoramiento del hábitat a desarrollar en el sector de la Villa 31, estableciendo una continuidad residencial- verde con un corredor verde central en la actual calle 15 de la estación Retiro, dando sentido y estructura a un ordenamiento que se inicia en la Costanera Norte y se extiende hasta Puerto Madero.

- La visión de la Ley 2.930 consiste en implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales críticas que puedan ser resueltas sin traslado (urbanización de villas; regulación de intrusiones; mejoras en inquilinatos, hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).

- El MT continua con su línea de trabajo con los indicadores, en este caso de

Hábitat y Vivienda. De los 5 indicadores que conforman el esquema propositivo de La Ciudad Deseada definidos en el Modelo Territorial 2010-2060, 2 de ellos se encuentran vinculadas con acciones habitacionales en áreas críticas de la ciudad.

El indicador sintético de Hábitat e Infraestructura, el cual da cuenta de deficiencias estructurales en las condiciones de vida. Este indicador se compone, a su vez, de otros que captan el déficit de urbanización existente, como el porcentaje de población con acceso a servicios básicos, el nivel de hacinamiento, la cantidad de viviendas en malas condiciones y el porcentaje de superficie de la Ciudad con barreras urbanas. Este indicador sintético se constituye de 4 sub-indicadores:

- Déficit en la provisión de un servicio público esencial como es la provisión de agua potable,
- Condiciones de hacinamiento crítico
- Presencia de hogares en viviendas deficitarias
- Proporción de suelo afectado por barreras urbanas (grandes infraestructuras de circulación, riberas inaccesibles o degradadas y grandes equipamientos urbanos).

Este indicador permite cuantificar las necesidades en materia de Hábitat e Infraestructura de una manera territorializada, logrando así evaluar las condiciones actuales de este tema, a la vez que posibilita orientar con rigurosidad las decisiones necesarias para resolver los déficits detectados.

El otro es un indicador fundamental para comprender la diferencia territorial existente entre el Sur y el Norte de la Ciudad, como es la Equidad en el valor del suelo. Este indicador se considera como ilustrativo del grado de desigualdad en la valorización social de las diferentes zonas de Buenos Aires.

El MT también realiza un balance de las características básicas de la ciudad actual en relación con estas cuestiones. Menciona que más de 160.000 habitantes se localizan en villas de emergencia, la mayoría de las cuales se localizan en el sur de la ciudad.

Las villas más pobladas en la actualidad, según datos del Censo 2010, son la Villa 21-24 (con 29.782 habitantes); la 31 y 31bis (29.492 habitantes); la Villa 1-11-14 (25.973 habitantes); la Villa 20 (19.195 habitantes) y la Villa 15 (15.568 habitantes).

Asimismo, es notable el surgimiento de nuevas villas, gran parte en la zona sur (como Villa Calacita, Lacarra, Piletones y Villa Dulce), pero también en otras áreas de la Ciudad (como la Rodrigo Bueno en la Reserva Ecológica y en el barrio de Chacarita). De manera mucho más puntual, y como instalaciones de máxima precariedad, se localizan pequeños asentamientos en diversos puntos. Al analizar la variación demográfica de estas áreas, las villas con mayor crecimiento poblacional fueron la 1-11-14 y la 31 y 31bis, que quintuplicaron la cantidad de habitantes entre 1991 y 2010. La tercera villa en términos de mayor

importancia (la 21-24), en cambio, tuvo un crecimiento relativamente menor, así como las villas 20 y 15. Sin embargo, es importante resaltar que el conjunto de habitantes en villas desde 1991 se triplicó, a un ritmo continuo de 5.000 nuevos habitantes por año.

Este proceso de crecimiento se contrapone claramente con las tendencias demográficas que se evidencian en el resto de la Ciudad de Buenos Aires. Las principales causas que dan impulso a este proceso son el propio crecimiento vegetativo y los procesos migratorios; ambos reflejando procesos de urbanización informal en los que se concentran los focos más urgentes de necesidades básicas insatisfechas.

• El PEPBA por su parte complementa este balance con el análisis de la evolución de la población en villas de emergencia en Buenos Aires entre 1991 y 2010. En tal sentido define que las villas constituyen áreas de la Ciudad con altas densidades poblacionales y bajas densidades edilicias, lo que las transforma en espacios con niveles muy altos de hacinamiento, superando en la mayoría de los asentamientos los 350 hab/ha.

De acuerdo con el Censo 2010, la población que reside en villas en la Ciudad se duplicó en la última década. Hubo un fuerte aumento de la población extranjera. En 1991, el 23,2 % de la población residente en villas no nació en la Argentina, y en 2010 este valor casi se duplicó (41 %).

En 2015 el 4,1 % de las viviendas que se encuentran en villas de emergencia aumentó en relación con años anteriores. En 2010 este porcentaje era del 3,3 %. Por otra parte, datos oficiales de 2016 indican que unas 552.000 personas se encuentran por debajo de la línea de pobreza.

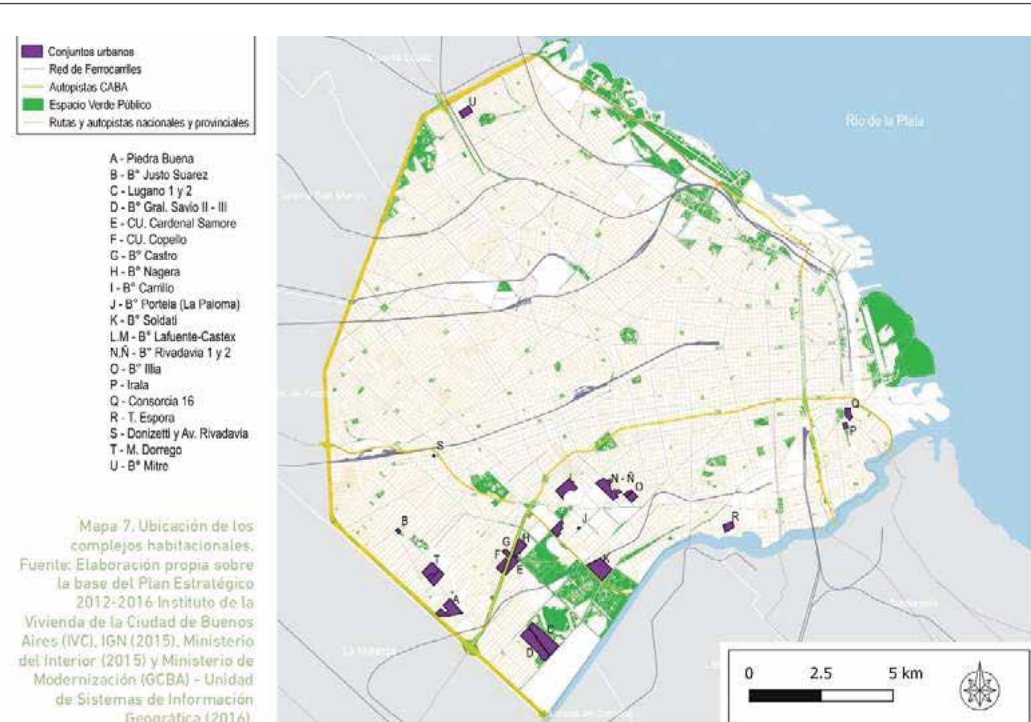
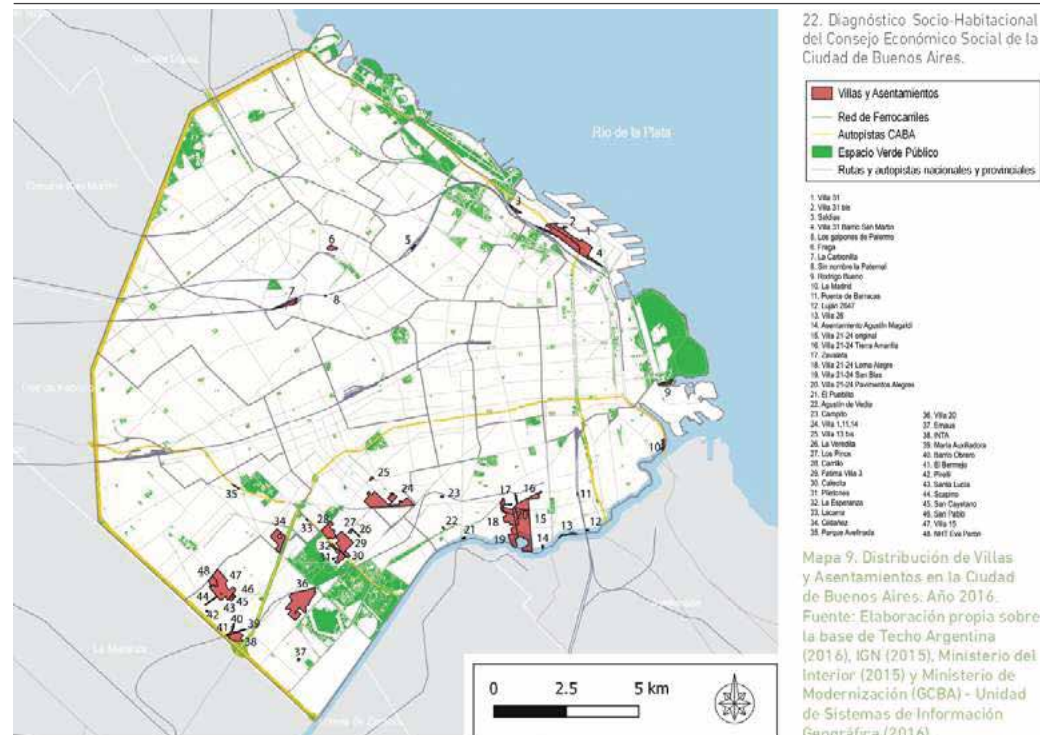
Si hablamos del indicador NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas), que busca dar cuenta a situaciones de pobreza estructural, en 2010 presentó una importante reducción en relación con las décadas anteriores, debido a las políticas públicas implementadas en la última década.

En 2016, existen 48 villas y asentamientos en la Ciudad, que cuentan con 82.685 familias.

La población de villas de emergencia en la Ciudad aumentó un 52,3 % entre los 2 últimos censos, representando 163.587 habitantes, de los cuales el 86,7 % no cubre la canasta total y el 23 % no costea sus gastos básicos en alimentación (2010).

Las comunas que mostraron mayor crecimiento en relación con el 2001, fueron la 1 (variación +19,7 %) y la 8 (variación +15,8 %), que son las más pobladas. La población de la ciudad consolidada creció solo un 2,1 %, lo que significa que gran parte de la nueva población que viene a la Ciudad vive en condiciones precarias de vida.

En cuanto a la producción de vivienda colectiva el PEPBA menciona que el



enfoque ha cambiado actualmente, dado que antes se pensaba en resolver el conflicto de manera cuantitativa, mediante la construcción de los grandes complejos, pero ahora esa mirada es cualitativa, tomando con suma importancia las necesidades y participación de los beneficiados.

Esta solución de “monoblocks”, que fue una de las modalidades más significativas desde 1946, ha demostrado tener sus límites por los problemas sociales y de deterioro físico que generó, la falta de mantenimiento, el colapso de las instalaciones y la aparición de construcciones espontáneas sin una planificación adecuada son muestra de ello. Se suman otros problemas como, la ruptura con el trazado urbano y la problemática de la subdivisión de la tierra, que dificultaron los procesos de gestión, organización y transformación de los conjuntos en el tiempo.

Sumado a este conflicto las pocas escrituraciones realizadas, así como la ausencia de organización consorcial, causan falta de apropiación y pertenencia de sus habitantes.

Como se puede observar en el mapa, también la distribución territorial de los complejos está concentrada en la zona sur, en las comunas donde hay mayor déficit habitacional.

Continuando con el desarrollo de esta temática dentro del PEPBA, se menciona dentro del mismo la producción de vivienda colectiva llevada adelante desde el Instituto de Vivienda de la Ciudad (IVC). AL respecto el IVC cuenta con políticas para la mejora, regulación y mantenimiento de los complejos habitacionales que apuntan a mejorar la integración social y urbana y la informalidad.

Se busca un modelo de gestión autosustentable que no necesite la intervención estatal permanente y garantice la buena administración. Entre los programas del IVC, están los siguientes:

- Programa de Asistencia Integral a Consorcios para facilitar la organización y regularización del hábitat; su problemática consorcial y ejecutar líneas de intervención.
- Programa de Rehabilitación del Conjunto Colonia Sola: Tiene por objetivo normalizar la compra del predio, la subdivisión en propiedad horizontal de las 71 viviendas y la rehabilitación integral.
- Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Conjuntos y Barrios Construidos por la ex Comisión Municipal de la Vivienda: Este programa involucra a los barrios amparados por las Leyes 177, 623 y 625.

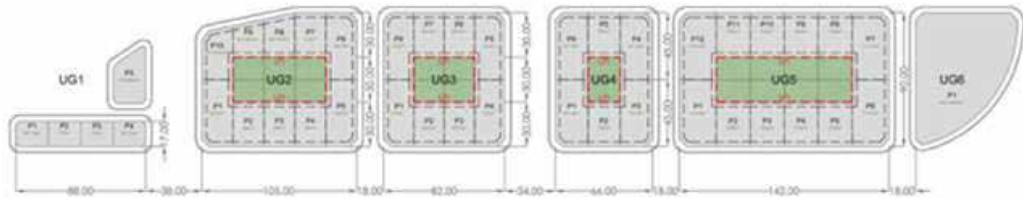
A pesar de los programas de mejora y mantenimiento, aún la Ciudad cuenta con un 16,65 % (5.753) de viviendas sin escriturar y queda mucho trabajo en los

consorcios. De los 22 complejos solo 9 lograron una regulación consorcial total. En cuanto a las Villas y Asentamientos, el IVC impulsa proyectos de integración sociourbana para mejorar la calidad y las condiciones de vida de aproximadamente 13.445 familias, con el fin de lograr la integración y la tenencia definitiva del suelo. Dichos proyectos son Villa 20, Fraga, Rodrigo Bueno, La Madrid y Camino de Sirga (Acumar).

- El Documento CUr trabajo con el criterio de morfología en villas, tomando como ejemplo la Ley de urbanización de la Villa 20. El mismo responde al PUA y al MT, formando parte de la del Plan de la Comuna 8.

En 2011 se crea la Secretaría de Hábitat e Inclusión (SeCHI) con el fin de coordinar las acciones de las diferentes áreas del Gobierno para una intervención integral en las villas y barrios vulnerables.

El planeamiento, gestión, normativas y promoción planteados, se orientan a la sustentabilidad y se sintetizan en el desarrollo de las condiciones de hábitat y vivienda, en especial a partir de la integración de las villas al tejido urbano, la definición de criterios de crecimiento morfológico y sustentable en zonas consolidadas, y la generación de importantes superficies mixturadas de tejido residencial y de actividades productivas.



Proyecto de urbanización en Villa 20

Con el objetivo primordial de disminuir la segregación de villas y asentamientos, se propuso un modelo de intervención urbana integral que defina políticas, programas y proyectos para un territorio definido. A partir del estudio de conflictos y oportunidades, el modelo pretende conformar una serie de intervenciones, que fortalezcan la capacidad de pertenencia comunitaria, de desarrollo económico y de coexistencia social.

Para lograrlo se desarrolló la Unidad Territorial de Inclusión Urbana (UTIU) que permite abordar estos territorios desde una perspectiva integral.

La política pública para las 7 UTIU definidas permiten fortalecer los vínculos de integración con la Ciudad. Esta concepción reemplaza los modelos tradicionales que han implementado políticas focalizadas, desarticuladas y fragmentadas, sustituyendo esa mirada por una dirigida hacia la integración e inclusión social

de los territorios objeto de gestión.

d.3. Situaciones habitacionales particulares (ocupación de espacio público, casas y/o edificios tomados, etc.) utilizando inmuebles fiscales para su solución.

- El PUA hace mención de estas situaciones singulares al mencionar la dinámica de ocupación 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.

En cuanto a los Inquilinatos, las familias que habitan en ellos 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 inquilinatos. 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 célebres conventillos presentan un alto nivel de deterioro y falta de mantenimiento.

En relación con los hoteles y pensiones, la población que habita hoteles está 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.

- La visión de la Ley 2.930 en este tema es la de implementar soluciones de las restantes situaciones habitacionales (ocupación del espacio público; casas y edificios tomados) asignando a dicho fin el uso de inmuebles fiscales (predios resultantes de expropiaciones, autopistas, etc.).

III.3.4 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

Los temas convergentes que se mantienen a lo largo de la lectura de los distintos documentos son, en primer lugar la preocupación recurrente en torno a las implicancias de la urbanización informal y precaria que llevan adelante los grupos socialmente vulnerables. En segunda medida la cuestión del hábitat sub-estándar y el fenómeno de la tugurización que se da en la ocupación de falsos hoteles, pensiones e inquilinatos. Como tercera cuestión, la situación de los grandes conjuntos habitacionales y sus graves problemas de mantenimiento de las áreas comunes, la degradación de su calidad constructiva, la desvalorización económica y los conflictos sociales que se dan en su interior.

Estos tres temas, bien podrían ser encuadrados dentro de una visión más amplia, la del déficit habitacional desde la perspectiva estructural y, abordándolo desde la mirada social, considerándolo según enfoque del Derecho a la Ciudad.

Focalizándose desde los procesos de producción de vivienda formales llevados adelante desde la iniciativa privada, los documentos rondan en torno a las sucesivas y necesarias adecuaciones de los códigos normativos y, en particular, a partir del Modelo Territorial 2010-2060, en línea con ajustes morfológicos, patrimoniales y urbano-ambientales, necesarios para propender a una ciudad más equilibrada y sustentable.

En tal sentido, el nuevo código "... Busca devolver la homogeneidad al tejido urbano de la ciudad, generar las condiciones para una mejor convivencia entre las distintas actividades y proponer una densidad poblacional adecuada."

[PEP\2017]

Temas no coincidentes:

Los temas en los cuáles pueden manifestarse algunas discordancias son los mismos que han sido motivo de sucesivos ajustes y mejoras propuestas a lo largo de la lectura en los diferentes planes y documentos analizados.

Cuestiones como el modelo de ciudad inferido y materializado por el Código de Planeamiento Urbano y sus sucesivas modificaciones, ha generado una fragmentación social y territorial, ciertamente inequitativa según los grados de ocupación y desarrollo de actividades dentro de la ciudad. Ha incentivado un patrón de desarrollo con un sesgo diferencial, tanto en los servicios urbanos

brindados como en el acceso a condiciones de salubridad, oferta de transporte, accesibilidad restringida, etc.

Los sucesivos planes han ido reconociendo, de diferentes formas y con distinto tenor, estas desavenencias y han estado incorporando sucesivas recomendaciones e hipótesis propositivas en procura de su salvaguarda. El Código Morfológico es el punto de maduración que condensa esas recomendaciones, siendo esto adecuado dado que es la herramienta de regulación del proceso de producción de la ciudad.

En general, ha estado ocurriendo lo mismo con otros temas del pasado, como la desintegración del área sur, la necesidad de volver operativo el Plan Hidráulico, la resolución de los conflictos en la circulación y accesibilidad urbanas, la regularización del déficit habitacional y la urbanización de villas de emergencia, los incentivos para definir un sistema de usos que tienda a la diversidad, mixtura y complejidad de actividades, en fin, todos estos temas y algunos más, presentan un antecedente común de fuerte crítica, la cual a partir del Plan Urbano Ambiental original, ha ido evolucionando en sentido progresivo y sincrónico, con un balance con saldo positivo.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

Procurar que el nuevo Código Urbanístico no represente un desafío mayor para el proceso de producción de la ciudad, intentando difundir y promocionar sus fines y posibilidades, para de ese modo entender el potencial y las sinergias positivas que su aplicación podría desencadenar, tanto desde el punto de vista de su concepción desde la resignificación morfológica (que implica una superación de simples aspectos formales), en conjunto con una serie de instrumentos urbanísticos, propugna una transformación de la ciudad con una mirada más equitativa, diversa y compleja, a la vez que homogénea.

El desarrollo de la ciudad hacia el sur continua en primera línea en la agenda de la ciudad, dado que la Legislatura aprobó un proyecto de ley que busca impulsar la integración urbana y el desarrollo social, económico y comercial en el sur de la Ciudad, a través del traslado de centralidades administrativas con funciones de Gobierno.

El traslado de centralidades genera un impacto positivo en la zona, aumentando el flujo de ciudadanos y empleados hacia la zona sur de la Ciudad, revalorizando y fomentando sostenidamente la integración urbana y el desarrollo económico del entorno.

El destino de las enajenaciones de los bienes inmuebles comprendidos es la adquisición del dominio y/o el uso por cualquier título de los inmuebles

necesarios para el traslado de las centralidades administrativas al sur de la Ciudad, ó el desarrollo de los anteproyectos, proyectos y obras con fines públicos para las centralidades administrativas en el sur de la Ciudad, ambos con los requerimientos establecidos por el Poder Ejecutivo.

“A fin de cumplir con el objetivo planteado, es necesario partir de una política de austeridad respecto al patrimonio inmobiliario de la Ciudad, evitando erogaciones innecesarias en los inmuebles inutilizados y generando las fuentes de financiamiento para la relocalización. Por tal motivo, para no comprometer el presupuesto y aumentar la carga impositiva de los contribuyentes, se propicia la disposición de determinados bienes de dominio privado de la Ciudad que en el marco de dicho plan de relocalización no resultan de utilidad para la gestión pública”, según sostienen los fundamentos del proyecto de ley presentado.

La Ley de Alquileres, de reciente tratamiento en la legislatura, donde obtuvo media sanción de Diputados, fija en 4,15% el valor máximo de la comisión inmobiliaria por el alquiler de un inmueble en la Ciudad y establece que ese pago corresponde a los propietarios y ya no los inquilinos. La ley de Inquilinos también contempla que el propietario deberá abonar los estudios del título de la propiedad y de las personas que se presenten en garantía.

Entre otros beneficios, la iniciativa prevé que se podrán usar garantías bancarias para quienes no tengan una propiedad como respaldo, trabaja sobre las maneras de actualizar o ajustar el valor del alquiler, entre otros.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

El nuevo Código Urbanístico estableció la eliminación del FOT y los indicadores de tejido asociados a tangentes y gálivos como indicadores de edificabilidad, reemplazándolos por tipologías definidas por envolventes volumétricas clasificadas en tipos de corredores de densificación con alturas pre-establecidas, definiendo y tendiendo a que se consoliden distintos tipos y características adecuadas a cada escala de la ciudad. Para todo ello plantea una jerarquización en un gradiente de complejidad y mixtura de usos, generando una clasificación de la Ciudad en 4 zonas.

El nuevo código morfológico también incorpora una serie de instrumentos urbanísticos de gran potencial, los que todavía no es posible poner en perspectiva debido a su reciente promulgación, incluso sin reglamentaciones para su implementación concreta. Entre ellos pueden mencionarse:

- Equivalencia de Capacidad Constructiva Transferible (ECCT), que permite transferir a determinadas zonas de desarrollo la capacidad constructiva que no se puede ejecutar en edificios catalogados.
- Conjuntamente se consolida el Fondo de Estímulo para la Recuperación de

Edificios Catalogados (FEREC) como un instrumento de promoción para bienes protegidos.

- Se definen Planes de Comuna, de Sector, de Detalle y Temáticos.
- Se reconocen los usos aprobados y complementarios dentro de la delimitación de los Polos Productivos (Polo Tecnológico, Audiovisual, de las Artes, etc.).
- Se reafirman los convenios urbanísticos, considerando los acuerdos celebrados entre diferentes niveles jurisdiccionales del Estado, de este con Universidades Nacionales o con particulares, cuyo fin, entre otros, es; Adquisición Fiduciaria de Inmuebles (AFI), Consorcios de Desarrollo Urbano (CDU), Baldíos Aptos para Recalificación Ambiental (BARC), Estructuras o Edificios Inconclusos (EI), Desarrollos que garanticen la conservación de inmuebles de interés patrimonial artístico, arquitectónico, histórico o paisajístico, etc.
- Define los mecanismos e instrumentos de monitoreo.
- Se estipulan Programas de Actuación Urbanística, entre ellos, el de Articulación Metropolitana (el cual promoverá políticas, planes y/o proyectos que permitan orientar el crecimiento y afianzar una estructura metropolitana policéntrica, con diversidad de actividades mediante nodos sobre la Avenida General Paz y el Riachuelo, desarrollando nuevas subcentralidades), el de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), el de Ciudad Resiliente (con el objetivo de generar herramientas e instrumentos de política pública para atender a situaciones críticas y a los desafíos que las ciudades enfrentan frente al cambio climático), el de Promoción de Proyectos de Integración Socio Urbana o Emprendimientos de Integración Social (EIS), el Programa Equidad de Género e Inclusión de la Diversidad Sexual (el cual impulsará la equidad de género y diversidad sexual teniendo en cuenta las diferencias y necesidades de uso de espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, generando conocimiento y una cultura que tienda a la reversibilidad de las exclusiones).

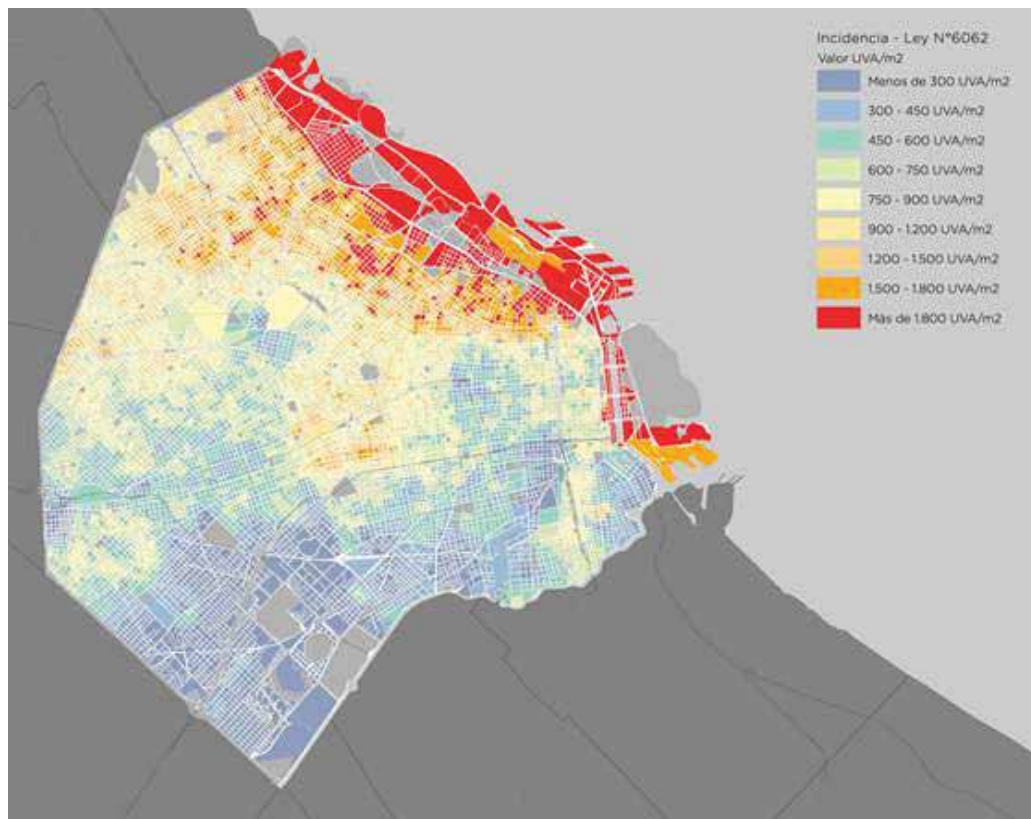
En conjunto con el nuevo código morfológico se sancionó la Ley 6.062/18 para el desarrollo urbano y hábitat sustentable, conocida como Ley de Plusvalía Urbana.

Las acciones de valorización del espacio urbano promovidas por los cambios normativos del nuevo Código Urbanístico, que impactan directamente en la maximización de los valores del suelo sólo por esa acción –es decir, sin que medie ningún trabajo que le agregue valor más que la propia acción del Estado, el inmueble del que se trate se beneficia con un valor adicional–, habilitan la posibilidad por parte del Estado, a realizar una captación de ese plusvalor. Operativamente, quien se beneficie y usufructúe esta edificabilidad adicional potencial deberá abonar un porcentaje de ese plus, según la zona de la ciudad en la cual se localiza el inmueble objeto de la aplicación de este gravamen,

con el fin de equilibrar el impacto en los valores del suelo al exigir una mayor compensación a aquellos barrios con mayor consolidación y dinámica inmobiliaria. De todas formas, dichas alícuotas serán revisadas periódicamente.

Existe una correlación entre la calificación urbanística del suelo y su precio. El precio del suelo se torna más elevado a medida que la densidad constructiva es mayor. Esto indica que con un cambio de normativa urbanística se puede inducir desde el estado en el aumento patrimonial de un privado.

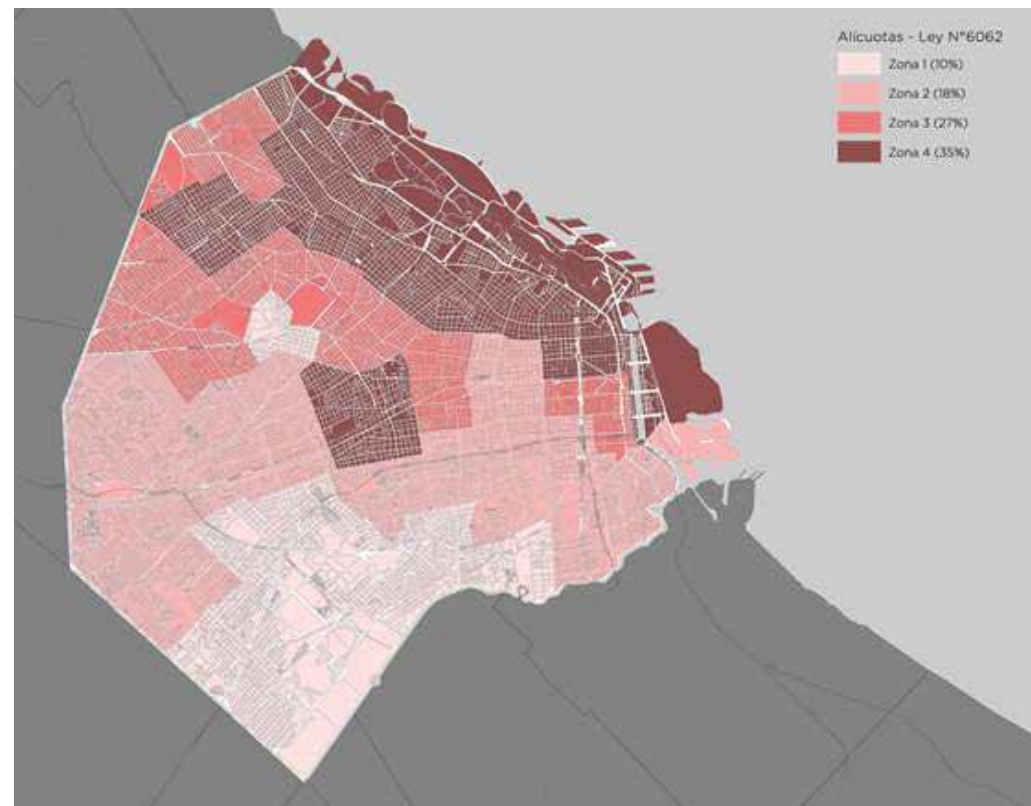
[WEB LEGISLATURA CABA\2018]



Valor de alícuota diferencial por zona

Los fondos recaudados servirán para contribuir a desarrollar diferentes áreas con necesidades en la ciudad. De lo recaudado, el 94% irá al Fondo de Desarrollo Urbano y Hábitat que se crea con la Ley, el cual se destinará exclusivamente al financiamiento de vivienda, equipamiento social, obras de infraestructura de transporte y servicios, espacios públicos e integración y urbanización de

villas, priorizando las zonas de mayor vulnerabilidad social y de mayor déficit en el acceso a la infraestructura, equipamientos y servicios públicos. El 6% restante estará destinado al Fondo Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados (FEREC), que tiene como objetivo proteger el patrimonio urbano y cultural de la ciudad.



Valor de incidencia del suelo



Forma de cálculo y aplicación

Otra cuestión importante a considerar es la Ley 6137/2018 que instituye el Plan

de Vivienda Asequible (PVA), la cual ha sido creada con el objeto de fomentar la oferta de inmuebles con destino a vivienda única familiar de ocupación permanente para la compra de grupos familiares de sectores medios.

Se entiende por vivienda asequible a aquella a la que el grupo familiar –según un proceso de selección de destinatarios con parámetros a definir según un gradiente de vulnerabilidad– pueda acceder destinando como máximo el 30% del total de sus ingresos.

La autoridad de aplicación es el Instituto de Vivienda de la Ciudad, entre sus facultades se estipula la capacidad para constituir fideicomisos públicos o privados y proyectos de articulación público privada para la construcción de viviendas con destino a este Plan; instrumentar y articular con entidades financieras, esencialmente el Banco de la Ciudad de Buenos Aires, para implementar líneas de crédito blandas con tasas y condiciones preferenciales de mercado para la compra y construcción de las viviendas; controlar los proyectos de construcción hasta su finalización y adjudicación.

Es interesante el esquema operativo que propone la Ley a partir de su artículo 9, donde propone una serie de alternativas para incentivar la dinámica de producción de vivienda a través de diferentes modalidades y actores intervinientes.

En tal marco, en el mismo artículo 9, define que podrán ingresar al Plan de Vivienda Asequible los proyectos de construcción de vivienda en los que:

I. El terreno sea aportado por un inversor privado y la construcción sea financiada, en todo o en parte, por organismos públicos de cualquier jurisdicción.

II. El terreno sea aportado por organismos públicos de cualquier jurisdicción y la construcción sea financiada, en todo o en parte, por un inversor privado.

III. El terreno y la construcción sean financiadas en todo por un inversor privado. Además, según se estipula en el artículo 11, se podrá acceder a alguno/s de los siguientes beneficios:

I. Exención del pago del impuesto al sello de contratos de compraventa que no superen un monto equivalente a 150.000 Unidades de Valor Adquisitivo (UVA).

II. Exención del pago de los derechos de delineación y construcción de viviendas nuevas.

III. Exención del pago del derecho para el Desarrollo Urbano y el Hábitat Sustentable (captación de plusvalías) siempre y cuando no se trate de los proyectos descriptos en el Artículo 9°, inciso III.

IV. Eximición de la obligación de inclusión de cochera para vivienda nueva.

También propone una operatoria que integra el desarrollo inmobiliario del mercado mediante una especie de cuota de vivienda social o asequible. En su artículo 12 menciona que sobre aquellos proyectos que se desarrollen por fuera del PVA y sean 100% financiados por privados y les corresponda pagar el derecho para el Desarrollo Urbano y el Hábitat Sustentable, estos podrán cancelarlo en metros de superficie destinados al Plan de Vivienda Asequible,

siempre y cuando:

I. Los metros cuadrados sean otorgados en unidades funcionales una vez finalizado el proyecto a un valor a determinar al inicio del proyecto, conforme a lo establecido en los artículos 8° y 2° (es decir que el grupo familiar usuario pueda acceder destinando como máximo el 30% de sus ingresos y que el precio de venta deberá ser como máximo el 80% del valor de venta de referencia definido por manzana y medido en Unidad de Valor Adquisitivo).

II. Se abone de modo regular el diferencial, en caso de que la superficie completa de las unidades funcionales a otorgar no cubriera el valor total de la obligación a saldar.

III. El plazo de inicio y finalización de la obra no supere el máximo establecido en el permiso de obra otorgado.

El total del ingreso obtenido por las ventas de las unidades funcionales mencionadas en el inciso I del presente artículo, ingresará al Fondo Público Hábitat Sustentable.

Finalmente, los artículos 14 y 15 hacen referencia a la conformación de un Fondo de Inversión Pública. Entre sus fines se cuenta:

I. El financiamiento de hasta el 30% del costo de construcción de los proyectos de vivienda asequible, contemplados en los incisos I y II del Artículo 9°.

II. El reaseguro del otorgamiento de créditos intermedios para proyectos con destino a vivienda asequible, únicamente cuando la desarrolladora sea una PYME.

III. Otros programas existentes destinados a fomentar la oferta de vivienda asequible que establezca la Autoridad de Aplicación.

Los recursos para su conformación serán obtenidos de:

I. El 10% de la recaudación anual del Fondo Público Hábitat Sustentable, por el plazo de dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, con un tope máximo de U\$S10.000.000 por año.

II. El 100% del valor de recupero de las ventas de las unidades funcionales de los proyectos contemplados en los incisos I y II del Artículo 9°.

III. Legados, donaciones y/o cualquier otro aporte que establezca el Poder Ejecutivo de Ciudad.

Principales avances y carencias:

El trabajo llevado adelante en las áreas vulnerables en los últimos años ha sido significativo. Desde diferentes áreas de gobierno se han realizado diferentes niveles de intervención con diversidad de programas, proyectos y obras.

El Instituto de Vivienda de la Ciudad (IVC) es el organismo responsable de las políticas habitacionales. De sus áreas de trabajo, en los últimos años se destaca

el trabajo realizado en la urbanización e integración socio-territorial de algunas de las villas de emergencia con mayores vulnerabilidades y conflictos.

Entre sus proyectos más importantes se encuentran el Barrio 20, Lamadrid, intervenciones sobre el Camino de Sirga, el Barrio 1-11-14, el Playón de Chacarita, Rodrigo Bueno y el Barrio Carrillo.

Puede destacarse, entre las acciones desarrolladas, los siguientes aspectos:

I. En el Barrio 20 se trabajó a partir de un proyecto del año 2016 que fue trabajado participativamente. El mismo contempla intervenciones en las viviendas existentes y más de 1.600 nuevas viviendas en el barrio Papa Francisco, a donde ya se mudaron más de 500 familias.

II. En el Barrio 1-11-14 el proyecto de Integración Socio-Urbana comprende dos ejes de trabajo: la construcción y ejecución de un Proyecto Integral de Reurbanización de la Villa y el mejoramiento habitacional y regularización dominial de los conjuntos cercanos. El proyecto se lleva adelante con estrategias participativas.

III. El trabajo en Camino de Sirga implica una respuesta para implementar un programa de acciones conjuntas con el fin de recomponer el ambiente de la cuenca Matanza-Riachuelo, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y prevenir daños. En ese contexto en septiembre de 2010, se firmó el Convenio Marco para el Plan de Urbanización y Asentamientos Precarios en Riesgo Ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo, el cual contempla la asistencia a 17.771 familias que habitan a lo largo de la cuenca. Entre ellas, 2.527 están radicadas en jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires. El perímetro a relocalizar que corresponde a la Ciudad de Buenos Aires va desde el puente Uriburu hasta el puente Pueyrredón. Del total de familias censadas, algunas ya se mudaron a los siguientes conjuntos habitacionales:

- 165 familias de Villa 21-24 fueron relocalizadas en Barrio Mugica.
- 104 familias de Villa 26 fueron relocalizadas en Barrio Luzuriaga.
- 29 familias del asentamiento Luján fueron relocalizadas en los complejos Lacarra y Cruz.
- 137 familias del asentamiento El Pueblito fueron relocalizadas en San Francisco.
- 121 familias del asentamiento Magaldi fueron relocalizadas en el complejo San Francisco.
- 10 familias del Camino de sirga fueron relocalizadas en Barrio Mugica.
- 118 familias de Villa 26 fueron relocalizadas en San Antonio y Lacarra.
- 48 familias de Villa 21-24 fueron relocalizadas a Mundo Grúa.

IV. La construcción del barrio Carrillo se inició en 1990 desde la ex Comisión Municipal de la Vivienda y se terminó en 90 días. Los destinatarios de este complejo fueron los habitantes del entonces “Albergue Warnes”. El proyecto de trabajo del IVC tiene como propósito la rehabilitación ambiental y autogestión de los barrios. Además, contempla obras de infraestructura, mejoras integrales

del espacio público, refuncionalización de las áreas comunes, potenciación de los ámbitos socio-culturales comunitarios y acciones de regularización dominial. V. En la intervención en Lamadrid, los vecinos que se encuentran viviendo en el Bajo Autopista serán relocalizados a viviendas nuevas. Mientras que, en el polígono afectado por la reurbanización, se realizarán los mejoramientos definitivos de las viviendas existentes y obras de infraestructura para garantizar el acceso a servicios básicos, entre otras cosas.

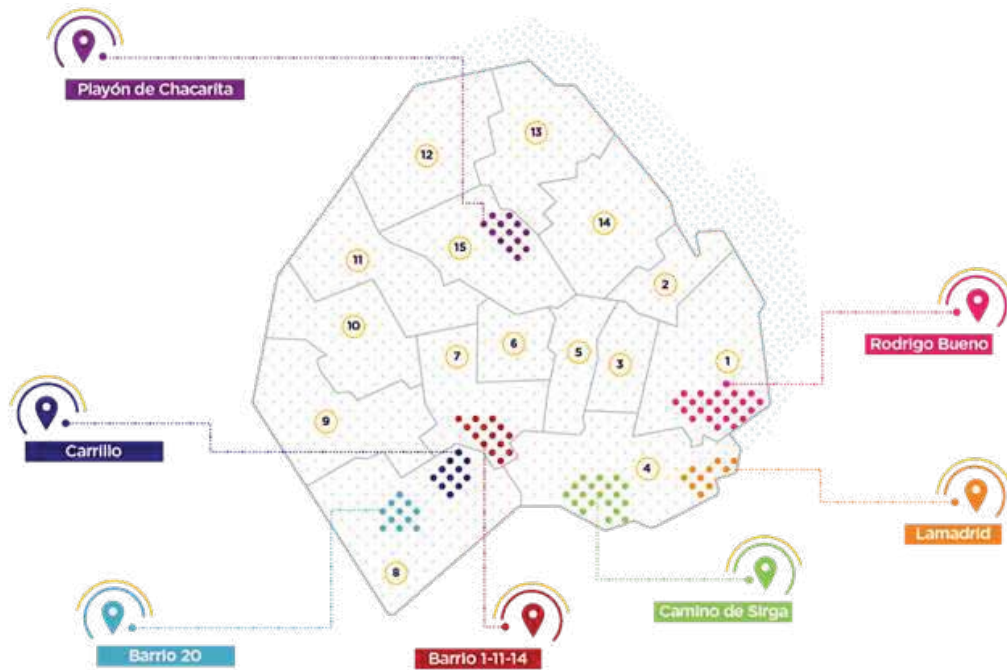
VI. En el Playón de Chacarita el proyecto de integración socio-urbana, que hoy lleva adelante el IVC, fue aprobado por la Ley 5.799. El objeto de la Ley es la reurbanización, zonificación e integración social, cultural, ambiental y urbana. En 2018, comenzó la construcción de las 678 viviendas nuevas. Además, se produjo la apertura de la avenida Triunvirato, que permitió la vinculación de zonas de Chacarita que antes estaban desconectadas; y se realizaron distintas obras de infraestructura para facilitar el acceso a los servicios. Los criterios de diseño y construcción de las nuevas viviendas se consensuaron participativamente y se basan en principios de igualdad y calidad, atendiendo a las necesidades de cada familia. El proyecto también contempla la mejora de las viviendas que quedarán en el sector histórico del barrio.

VII. En 2017 se sancionó la Ley 5.798 que dispone la reurbanización, zonificación e integración social, cultural y urbana del barrio Rodrigo Bueno. El proyecto contempla la construcción de viviendas nuevas, la dotación de infraestructura básica, espacios de recreación y culturales, como así también la apertura de calles, la regularización dominial, el mejoramiento de las viviendas existentes, la construcción de equipamiento urbano y la intervención en espacios públicos.

En 2018 se finalizó el Relevamiento Socio Espacial del barrio; se iniciaron las obras de emergencia en las viviendas con riesgo edilicio y habitacional; y se realizaron talleres, asambleas y mesas de gestión participativa junto a los vecinos y vecinas; entre otras actividades. Actualmente se están construyendo 612 viviendas nuevas y se está trabajando en la infraestructura del barrio para garantizar el acceso a todos los servicios públicos.

En estos momentos y como una manera de poner en valor y comunicar sistemáticamente todo lo realizado, se está trabajando en la confección de un manual de procedimientos para la intervención en villas y asentamientos. Por fuera de las responsabilidades del IVC, se está ejecutando la intervención en el Barrio 31 de Retiro bajo la estructura de Jefatura de Gabinete en forma directa.

El caso de intervención del Barrio 15 recae en el Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat.



Finalmente la Villa 3 y el barrio Los Piletones, junto a otras, es responsabilidad de la Corporación Buenos Aires Sur.

En la actualidad, y particularmente en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el acceso a una vivienda resulta sumamente dificultoso en virtud de la brecha entre el ingreso medio de la población y el costo de una vivienda. El Plan de Vivienda Asequible define un marco normativo que permita dar respuesta a la demanda habitacional y se encuentra orientado a fomentar el desarrollo de emprendimientos que logren potenciar la capacidad de pequeños y medianos desarrolladores, como agentes de dinamización de la economía, que puedan generar un círculo virtuoso fomentando la creación de puestos de trabajo, el desarrollo y el crecimiento económico y de zonas urbanas.

El traslado de funciones administrativas y de gobierno, en conjunto con una serie de obras de conectividad y mejora del espacio público, hacia el sur de la ciudad, en particular en la Comuna 4, representa haber alcanzado, aunque parcialmente, una de los objetivos primordiales del Plan Urbano Ambiental, que es incentivar y propiciar el crecimiento de la centralidad hacia el sur. El saldo negativo, a pesar de diferentes proyectos y obras, como la Villa Olímpica, recae en la Comuna 8, también localizada en el sur de la ciudad.

Discusión y temas a revisar:

Una primera discusión. puede darse en torno a la fragmentación socio-territorial que la configuración actual de la ciudad padece y que, el nuevo código morfológico, en conjunto con las acciones de obra pública, están procurando mitigar.

Según el Anexo I de la Ley 2930, un primer vestigio de ello es la degradación del área sur, con su falta de conectividad, con su alto porcentaje de asentamientos y viviendas precarias, así como conjuntos habitacionales de carácter social, todo lo cual contrasta fuertemente con el parque habitacional consolidado y de buena calidad edilicia de los restantes sectores de la ciudad, especialmente en aquellas áreas con mejores condiciones ambientales (Villa Devoto, Belgrano R) o de exclusividad (Puerto Madero, Barrio Parque).

En general, salvo excepciones, los sectores de ingresos medios-bajos y bajos son desplazados por el incremento del valor de los inmuebles hacia los barrios menos densos de los intersticios o de los bordes de la ciudad, cristalizando la segregación hacia zonas desvalorizadas por el mercado. En términos estructurales y espaciales, se trata de un tejido de inquilinatos, hoteles familiares, edificios tomados en torno al Área Central y también en los barrios de Balvanera, Constitución, San Telmo y La Boca, entre otros. Mientras que en los espacios intersticiales aparecen las villas miseria.

La densidad de población refleja la distribución territorial del tipo de vivienda. A lo largo de los ejes (Santa Fe-Cabildo, Rivadavia, Corrientes) se localizan las mayores densidades habitacionales, mientras que en el resto de las áreas residenciales y mixtas predominan las densidades menores. Otras áreas de alta densidad son los complejos habitacionales y las villas de emergencia.

Esta distribución es consecuencia de una apropiación diferencial del suelo urbano guiada por el mercado. La residencialización de los ejes, en especial del norte, corresponde a la edificación en altura en zonas de alto valor de la tierra, mientras que en las villas resulta del máximo aprovechamiento del suelo disponible.

En tanto el total de la Ciudad manifiesta un notorio estancamiento demográfico, la población residente en villas de emergencia no ha dejado. de crecer fuertemente. La Ciudad, pese a las notorias obras de urbanización e integración socio-urbana, mantiene una significativa deuda social con los habitantes de los asentamientos y de las otras formas de vivienda precaria, ya que el problema no es un tema habitacional, sino que es una cuestión social de marginación de aquellos sectores sociales carentes de recursos a quienes se les niegan las

posibilidades reales de incorporarse plenamente a la vida urbana. Por otro lado, la falta de regularización del trazado de la red de calles de algunas villas ha imposibilitado dotarlas de las infraestructuras necesarias: el aprovisionamiento de agua se realiza utilizando instalaciones precarias auto-construidas, eliminan sus excretas mediante el sistema de pozos negros y la recolección de residuos no es domiciliaria.

Una categoría aparte lo constituyen los grandes complejos habitacionales contruidos por el Estado. Representan el acceso de ciertos sectores sociales a la vivienda y al mercado formal, aunque una parte importante de ellos permanecen en la informalidad, situación en parte vinculada a la situación dominial de dicho parque de viviendas. 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, facilitado por las modalidades de asignación de las viviendas, el régimen de administración consorcial y la falta de conservación y control de los espacios públicos y semipúblicos.

Una de las características de la Ciudad es la de contar con un reducido mercado de viviendas en alquiler que además continúa acentuándose según demuestran los últimos censos y a pesar de contar con un cuantioso stock de viviendas ociosas o desocupadas. Esto incide fuertemente sobre los precios de los alquileres, lo cual los transforma en restrictivos sobre todo para los sectores de población de ingresos medios y bajos. Dada la falta de oferta de créditos hipotecarios a plazos largos y con tasas reducidas de interés, este sector social tampoco puede acceder a la vivienda en carácter de propietaria. Por ello la Ciudad tiende a perder su riqueza social. La reciente Ley de Alquileres tratada en la Legislatura, puede resultar una oportunidad para revertir ésta tendencia regresiva.

Cabe señalar que la Ciudad manifiesta un incremento en la cantidad de viviendas que contrasta con la dinámica demográfica. En el mismo sentido, se observan modificaciones en la composición de los hogares, con un proceso acusado de envejecimiento de la población, y la multiplicación de hogares unipersonales. Es así que el panorama residencial de la Ciudad parece orientarse hacia la profundización de la polarización socio-habitacional, con las nuevas construcciones destinadas fundamentalmente a los sectores de mayores ingresos de bajo o nulo crecimiento demográfico, por un lado, y con fuerte incremento de la población en villas y situación habitacional deficitaria por el otro.

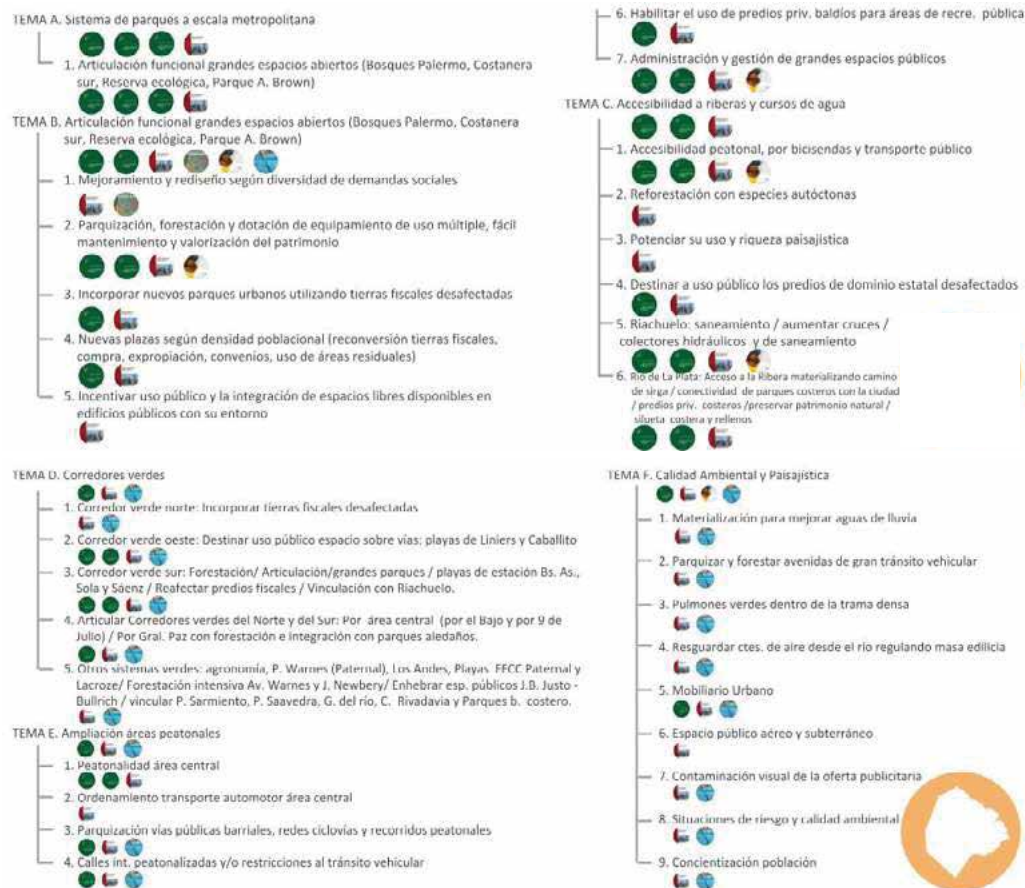
Si bien la ciudad cuenta con un soporte de infraestructura total, aún así se evidencian carencias por obsolescencia y falta de mantenimiento y de planes de inversión. Una situación crítica se encuentra en las redes de grandes conductos y sistemas de conducción, tratamiento y disposición de excretas y líquidos industriales a escala metropolitana, en particular los volcamientos sobre la estructura de cuencas hídricas y cuerpos de agua.

Si bien en la zona norte se ha contenido el riesgo de inundaciones, en el extremo sur, las zonas de villas se caracterizan por la contaminación de los suelos y la cercanía al Riachuelo. A esto se suma el déficit de las infraestructuras de servicios y la mala conectividad, un crecimiento demográfico importante y la mayor vulnerabilidad de la población ante los riesgos.



III.4 ESPACIOS PÚBLICOS

III.4 Espacios públicos



III.4.1 Visión comparada:

• PUA: 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, es lugar de vinculaciones e imagen de la ciudad para los ciudadanos y visitantes y es afectado por los problemas ambientales e impacta directamente sobre la calidad de vida urbana.

• Ley 2.930: Dar lugar a funciones vitales como las de encuentro relax, confort

y socialización, asegurando a todos los habitantes el derecho a su uso, y de otorgar identidad a las distintas zonas de la ciudad.

• El Modelo Territorial expresa: el espacio público se conceptualiza como un ámbito de valor social, ambiental, económico y paisajístico, que posibilita la integración social y urbana de toda la Ciudad. Por esto, es la principal herramienta de transformación urbana con que cuenta la planificación, ya que es allí donde pueden generarse intervenciones que ordenen y orienten otros aspectos del espacio urbano. Desde este enfoque, el espacio público adquiere para el Modelo Territorial el rol de ordenador del territorio y generador de servicios ambientales, integrando diversidad de usos y necesidades urbanas.

• PEPBA En las últimas décadas, la Ciudad viene produciendo transformaciones en los espacios públicos, y puede reconocerse una continuidad de políticas públicas. Estas políticas se tradujeron en un ambicioso plan de recuperación de los espacios públicos, ampliación de veredas, renovación del mobiliario urbano, remoción de objetos molestos.

• Lineamientos CUr. Enfoca el tema en la relación entre la forma urbana y el espacio público. Los tejidos urbanos demasiados compactos no permiten la ventilación y el asoleamiento adecuados para garantizar la salubridad de los edificios que conforman dicho tejido. Del mismo modo sucede en el viario público, a mayor densidad se reduce los niveles de asoleamiento y ventilación en el espacio público. En áreas donde la densidad edificatoria es mayor, debe compensarse con la incorporación de nuevas áreas verdes a fin de reducir el impacto de la densificación. La presencia de espacios verdes en el tejido urbano favorece, no solo la calidad ambiental de la ciudad en su conjunto, sino también la calidad ambiental a escala edilicia.

III.4.2 Objetivos:

• El objetivo general del PUA es:

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.

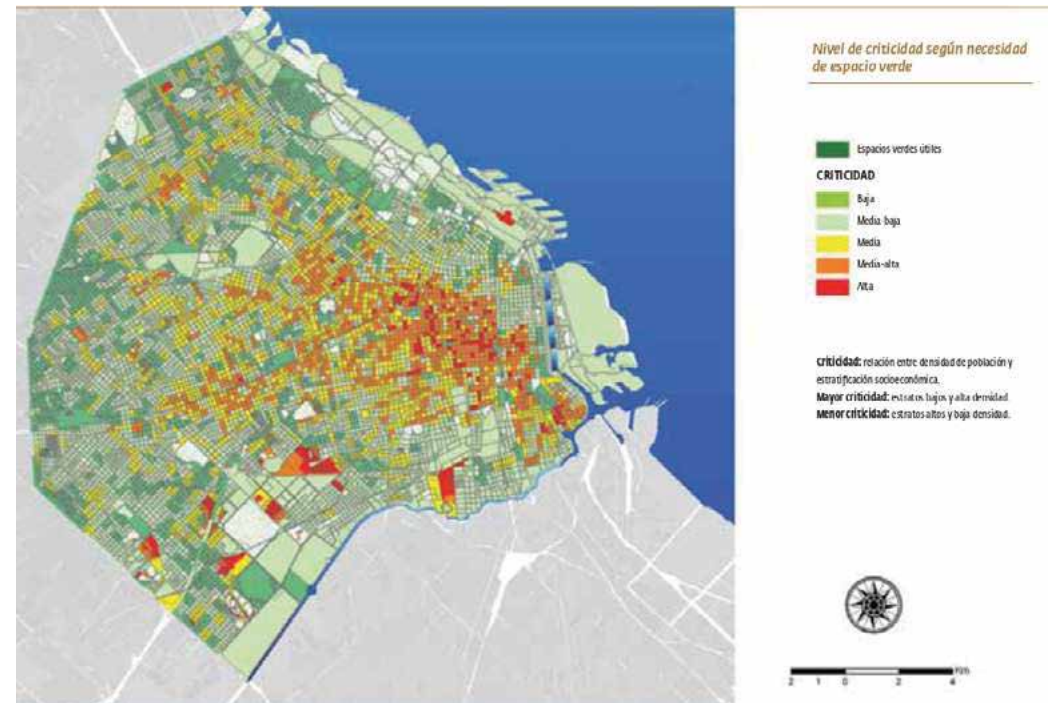
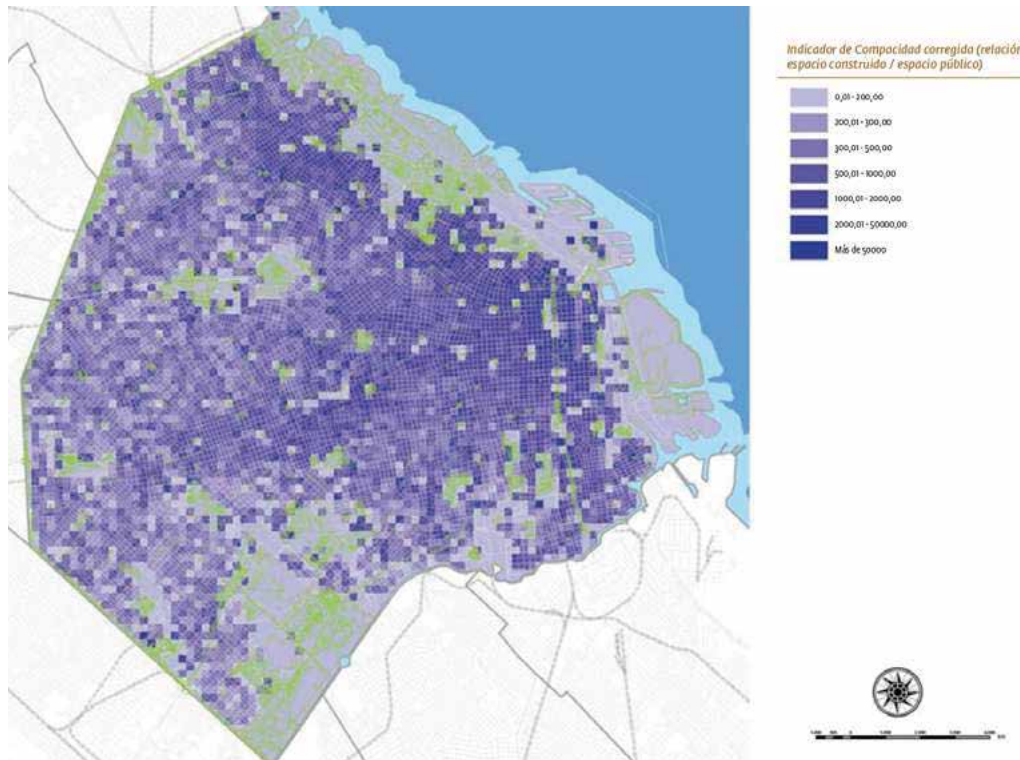
Reconvertir la relación entre la ciudad y la franja costera y reafirmar la vinculación de la ciudad con el río, preservando los recursos hídricos, potenciando su accesibilidad y privilegiando su uso recreativo y gratuito.

Además como objetivo particular propone contar con espacios públicos adecuados para todas las escalas urbanas Asegurar y mejorar la calidad ambiental del espacio público que atraviesa la ciudad.

- LEY 2.930: El PUA tiene como objetivo el incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de la circulación, de los parques, plazas y paseos y de las áreas de calidad patrimonial.

- El objetivo del Modelo Territorial es la incorporación de nuevos espacios públicos en cualquiera de sus modalidades. Las directrices del M T en relación al espacio público buscan, reconstituir el vínculo perdido entre ciudadano, espacio público y medio natural. El objetivo es lograr que el 50% de la superficie de la Ciudad sea espacio público.

- Lineamientos CUr. No presentan un objetivo genérico sino que desarrollan una metodología para la asignación proporcional de espacios verdes en cada sector de la ciudad. El diagnóstico sectorial se basa en el indicador de Compacidad Corregida que mide la relación que existe entre el espacio público y la superficie construida, para evaluar la cantidad de espacio público útil que existe en el área de estudio. Considera como espacio público útil a los espacios verdes, veredas de ancho superior a los 5 m y calles peatonales.



III.4.3 Temas particularizados:

a. La conformación de un sistema de parques de escala metropolitana. A través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados (Parque Tres de Febrero, Parques de Costanera Sur, la Reserva Ecológica y Parque Almirante Brown) y los que se creen en el futuro.

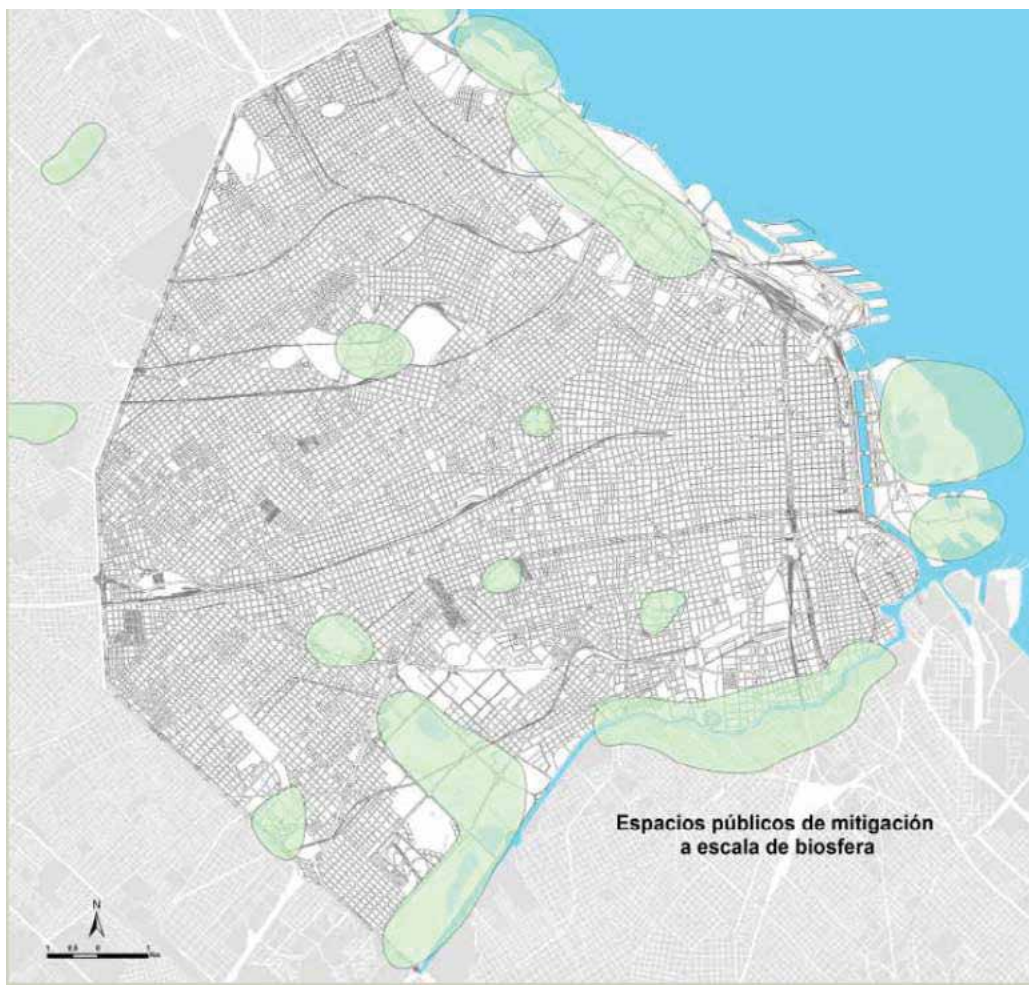
- El PUA considera que:

- Existe una importante dotación de espacios verdes de uso barrial, urbano y de reservas verdes metropolitanas, que son susceptibles de una gestión adecuada. 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.

- Se carece de una agenda metropolitana para la gestión de las cuencas y las reservas verdes metropolitanas.

La propuesta de este Plan es mejorar desde lo funcional y lo ambiental los parques urbanos existentes y la ampliación de la oferta a escala urbana, barrial.

- Los Lineamientos para el CUr proponen la mitigación a escala de biosfera con Grandes espacios generados a partir de la continuidad de áreas y puntos con superficie verde, lo que favorece los flujos ecológicos, contribuye a la integración naturaleza -ciudad.



b. Mejoramiento funcional y ambiental de parques, plazas y paseos en la escala urbana y barrial.

b.1. Mejoramiento y rediseño según diversidad de demandas sociales.

b.2. Parquización, forestación y dotación de equipamiento de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización del patrimonio.

• El diagnóstico que presenta el PUA describe. 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%), jacarandas (2%) y otras especies (35%). 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. El objetivo es 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.

El mejoramiento del espacio público tiene como propósitos alcanzar una mejor calidad ambiental y, a partir de la misma, producir una revitalización socio-cultural, la promoción del turismo y la rehabilitación de áreas degradadas. Su ejecución debe observar como criterios la unicidad de diseño de sus diversos componentes.

• Modelo Territorial 10-60. Para la dimensión de espacio público se reconoce la necesidad de definir estrategias de mitigación de algunos de los problemas ambientales derivados de la alta densificación edilicia y poblacional, especialmente en aquellas zonas susceptibles de experimentar crecimiento. Se contempla en ese crecimiento el desarrollo sustentable de la trama urbana, tanto en su componente edilicio como en los servicios para la población, entre los que se incluye el diseño de áreas verdes de mitigación novedosas, adecuadas a contextos de alta saturación edilicia y escaso espacio vacante, como son principalmente los techos verdes.

El arbolado en la vía pública contribuye a las mejoras de las condiciones ambientales de los espacios urbanos mediante la reducción de la temperatura en época estival, la oxigenación del aire y la absorción de contaminantes atmosféricos. En este sentido, debe mencionarse que los efectos positivos del arbolado se generan a una escala de hábitat, definida por una interacción

cotidiana en la vía pública y por una escasa proximidad entre los ciudadanos y los árboles, es por esto que se excluye de este indicador las arboledas ubicadas en parques o en otros equipamientos que no se encuentran a una proximidad mínima y cotidiana, y donde los valores del indicador son muy bajos.

Objetivo: el indicador utilizado para medir establece la relación entre la cantidad de arbolado existente en la vía pública y la cantidad necesaria para garantizar que todas las calles de la Ciudad estén arboladas.

Cantidad de árboles actuales 360.000

Cantidad de árboles deseable y posible 600.000

- El PEPBA se refiere al Plan Buenos Aires Ciudad Verde y en el punto 26 plantea propuestas para seguir incrementando la superficie destinada a espacio público peatonal y la cantidad de espacios verdes de uso público.

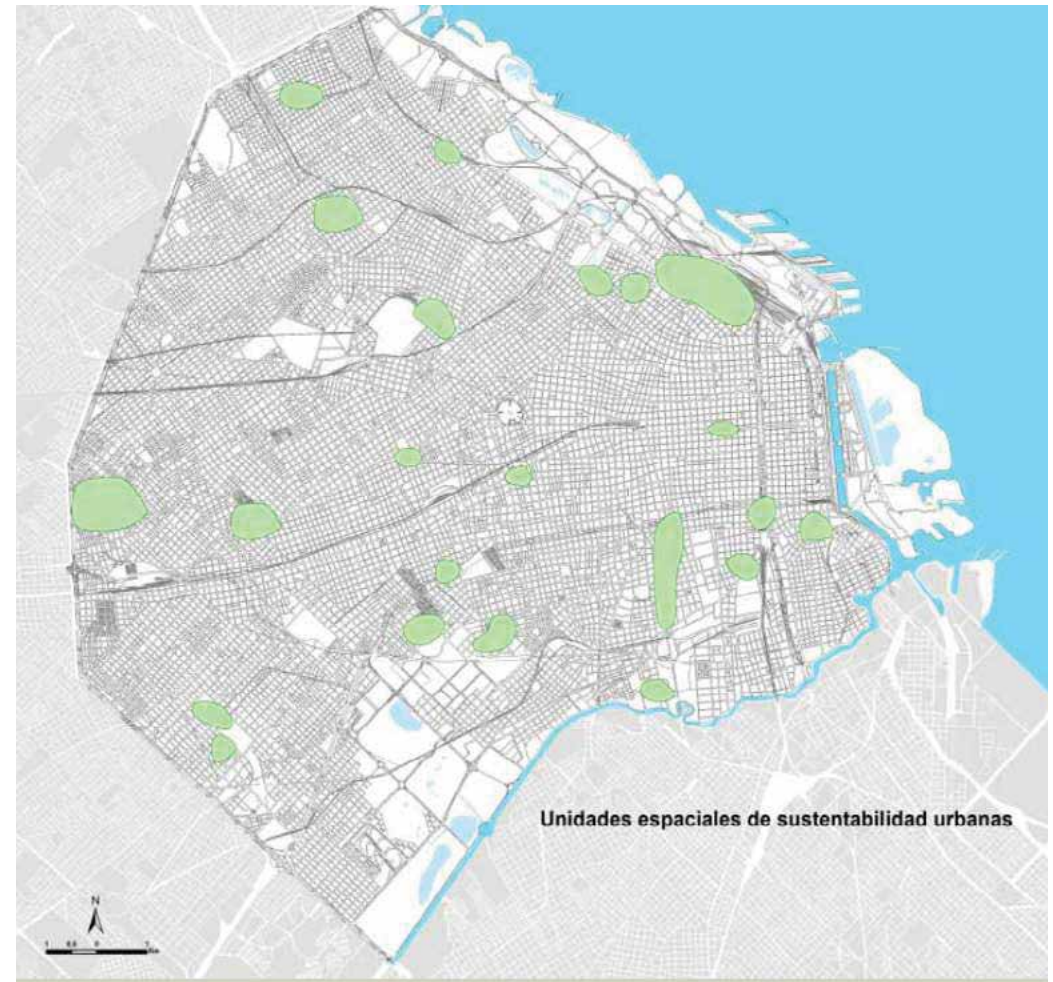
Objetivos:

- Reconstituir el equilibrio entre medio natural y medio urbano contribuyendo al desarrollo de espacio público útil bajo condiciones ambientales y de seguridad.
- Recuperar el derecho del ciudadano no motorizado, como protagonista principal del espacio público, a la accesibilidad a todos los sectores, con énfasis en las personas con movilidad reducida, facilitando la circulación de los vehículos de dos ruedas.
- Multiplicar los usos y funciones del espacio público en superficie, liberándolo en la mayor proporción posible de la función de circulación motorizada y estacionamiento y reduciendo las disfunciones urbanas que dificultan el uso peatonal.
- Posibilitar la reducción de los niveles de contaminación sonora, contaminación atmosférica y escorrentía urbana, a través del incremento de áreas con vegetación de variada escala y con énfasis en especies autóctonas que mejoren las condiciones microclimáticas.
- Incrementar en el espacio público la continuidad formal y sin fragmentaciones del tejido urbano reduciendo las disfunciones y los conflictos del actual escenario de movilidad y espacio público.
- Contribuir al mejoramiento de la calidad del aire en cuanto a disminución de contaminantes a través del potencial del arbolado y la disminución del tránsito motorizado.
- Proponer nuevas tipologías de espacios públicos verdes y peatonales acordes a la densificación constructiva de la Ciudad de Buenos Aires.

b.3. Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan para tierras fiscales

desafectadas de usos anteriores.

b.4. Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas (por reconversión de predios fiscales; compra, expropiación, canje o convenio de uso de predios privados; utilización de áreas residuales).



- PUA: El espacio público es lugar de vinculaciones e imagen de la ciudad, por lo cual no sólo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva en vistas del provecho social. El principal problema reside en la existencia de

recursos mal aprovechados, en especial dentro del Area Sur, donde existen lotes baldíos y jardines de edificios públicos potencialmente utilizables por la comunidad. La normativa actual no contempla la relación espacio verde/ densidad de población ni es considerada una restricción a la hora de las modificaciones al CPU.

- **Modelo Territorial 10-60.** En un entorno urbano, los corredores verdes pueden materializarse en parques lineales o arbolado de mediano a gran porte en la vía pública. Su característica principal es la conexión de dos o más espacios verdes de diversa escala. Las pequeñas piezas verdes, techos verdes, jardines y vegetación en fachadas, sí conforman un recorrido continuo, funcionan también como corredores verdes.

Estos parques o ámbitos lineales son uno de los principales elementos de transformación del espacio público en la Ciudad, cumpliendo la función de corredor biológico y energético, pero también contribuyendo a la generación y consolidación de espacio público verde con todos los beneficios socioambientales que dicho espacio genera.

- **Lineamientos CUr.** En la visión ecosistémica, los espacios verdes no se conciben como un conjunto de parques aislados sin relación entre sí, sino como un sistema en el que cada espacio verde está vinculado a los otros y a su vez vinculados con los espacios verdes periurbanos. Al generar la interconexión de los espacios verdes urbanos se crea la estructura de soporte adecuada para favorecer los flujos ecológicos asociados a la vegetación, como es la migración de ciertas especies de flora y algunas especies de fauna pequeña (aves e insectos) compatibles con el hábitat humano.

Una red integrada de espacios verdes se compone de espacios verdes conectados entre sí mediante corredores verdes. En una ciudad consolidada y con escasez de espacios libres este sistema de espacios verdes y corredores tiene como finalidad mejorar la accesibilidad de la población a los espacios verdes y proveer de las condiciones ambientales adecuadas para garantizar la calidad de vida.

Corredor verde urbano Conjunto de ejes de circulación en los cuales se generan espacios verdes compuestos por arbolado lineal en calles y avenidas de ancho no menor a 20 metros, con bulevares y/o separadores de tránsito.

Corredor verde regional. Conectan grandes espacios verdes, configurados en autopistas, grandes avenidas y ferrocarriles, orientados al aprovechamiento de peatones y ciclistas. Buscan mitigar los efectos de la movilidad regional.

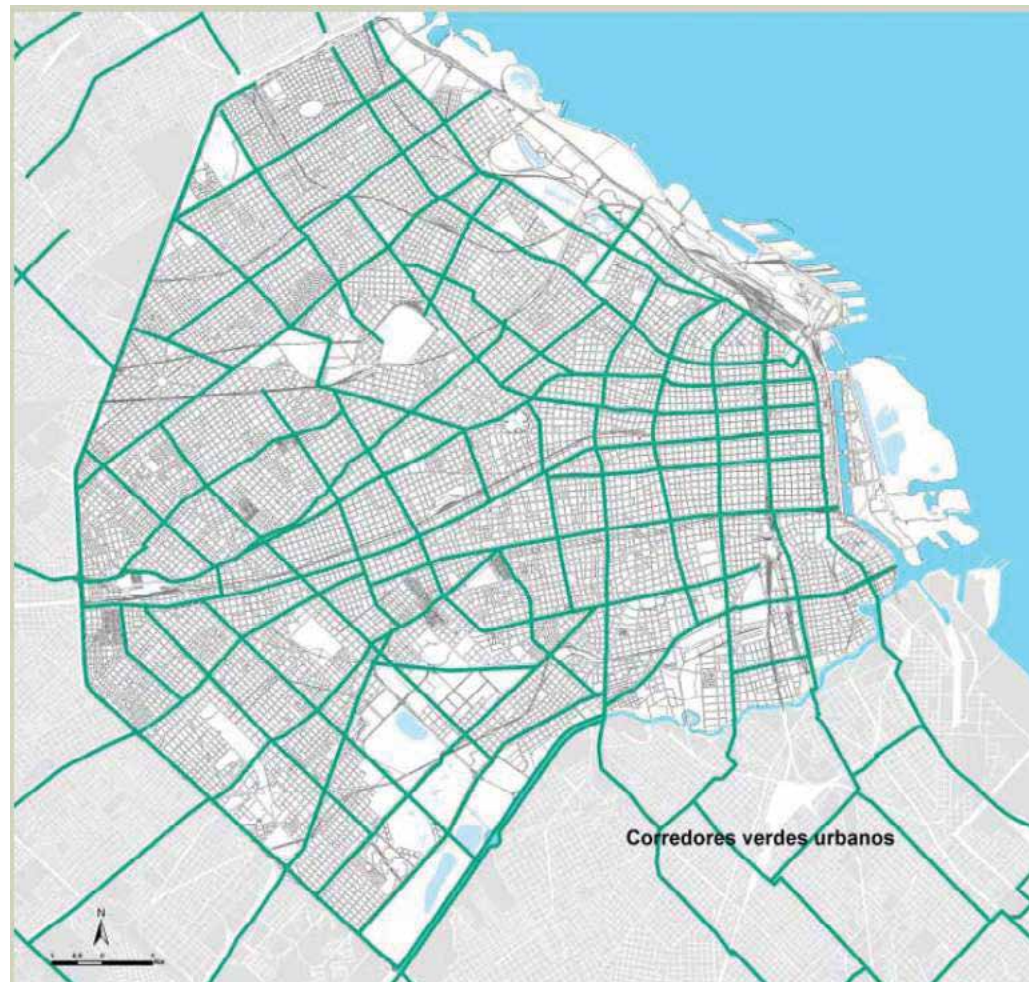
- El Código Urbanístico hace una clasificación de espacios verdes para la incorporación de mayor compromiso ambiental en la ciudad:

- **Espacio Verde:** Es el área destinada a uso público, parquizado o agreste cuya característica es el predominio de especies vegetales y suelo absorbente.

- **Conector Verde:** Corresponde a las vías de circulación conformadas por arterias parquizadas que interconecten espacios verdes urbanos.

Tienen como objetivo mejorar las condiciones microclimáticas de la Ciudad, favoreciendo el refrescamiento y la biodiversidad. Estos corredores pueden estar conformados por distinto tipos de soluciones urbanas que incluyan vegetación.

- **Arbolado Público:** Se entiende por arbolado público urbano a las especies arbóreas, palmeras y arbustivas manejadas como árboles, que conforman el arbolado de alineación y de los espacios verdes así como los implantados en bienes del dominio público del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



- Muro o Cortina Verde: Fachada vegetal incorporada a edificios o espacios exteriores.
- Ralentización: Corresponde a retardo entre la captación y el vuelco de las aguas de lluvia captadas hacia los conductos pluviales.
- Techos Fríos: Sistema de cubiertas diseñados y contruidos para proporcionar reflectancia solar tanto visible como de rayos infrarrojos y rayos ultravioletas. Tiene como objetivo reducir la transferencia de calor hacia el edificio, reducir las cargas térmicas de refrigeración y la Isla de Calor urbana.
- Techos Verdes Extensivos: Aquellos techos en que se ha implementado una cubierta verde con una profundidad de sustrato inferior a quince (15) cm.
- Techos Verdes Intensivos: Aquellos techos en que se ha implementado una cubierta verde con una profundidad de sustrato superior a quince (15) cm.
- Vegetación Nativa: Corresponde a las especies vegetales nativas y/o endémicas del Distrito Pampeano Oriental, Provincia Pampeana, Dominio Chaqueño. Se pueden hacer excepciones con respecto al arbolado, que puede provenir de otros distritos aledaños al Distrito Pampeano y que se hayan adaptado al clima y suelo de la Ciudad de Buenos Aires.
- Infiltración, recolección y reuso: Dentro del manejo del agua de lluvia se promueve la infiltración local mediante la aplicación de estrategias que permitan que el agua de lluvia ingrese al perfil del suelo nuevamente, la recolección del agua de lluvia en tanques destinados a tal fin y la incorporación de sistemas que permitan la reutilización de ésta agua para usos que no requieran agua potable: riego, limpieza de veredas, etc. Las canillas o sistemas que provean agua de lluvia deberán estar claramente señalizadas como "Agua no Potable".
- Superficie absorbente: Toda superficie que en la totalidad de su área permita la infiltración del agua de lluvia en el suelo.
- Superficie semi absorbente: Toda superficie que en un mínimo del 50% de su área permita la infiltración de agua en el suelo, siendo la matriz subsuperficial absorbente (por ejemplo, bloques para jardín, pasos perdidos, losetas sobre arena y sustrato).
- Superficie vegetada: Toda superficie a nivel peatonal que esté compuesta por vegetación: Árboles, arbustos o herbáceas.
- Superficie césped: Toda superficie a nivel peatonal que esté cubierta con céspedes de algún tipo, uni o multi específicos.

b.5. Incentivar uso público y la integración de espacios libres disponibles en edificios públicos con su entorno.

b.6. Habilitar el uso de predios privados baldíos para áreas de recreación pública.

b.7. Administración y gestión de grandes espacios públicos.

- PUA: Crear nuevas áreas a través de la refuncionalización de las playas ferroviarias y-o equipamientos obsoletos. No hay cuantificación de Tierras vinculadas a Edificios Públicos ni Tierras vacantes industriales desafectadas. Tierras vacantes de playas ferroviarias.
- Casa Amarilla: el total de extensión liberable es 4,1 ha. Reservar una franja para el mantenimiento de la traza ferroviaria. Creación de espacio verde y equipamiento barrial.
- Colegiales: el total de extensión liberable es 4,9 ha. Reservar espacio para la cuadruplicación de vías. Instalación de equipamiento comunitario de escala zonal.
- Villa Pueyrredón: el total de extensión liberable es 1,8 ha. Reservar espacio para la cuadruplicación de vías. Se considera conveniente la creación de espacio verde y equipamiento de escala barrial. Consolidar y ampliar las áreas de protección histórica existente para poner en valor sectores urbanos de calidad ambiental y patrimonial. 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. El PUA desarrolla programas de actuación en grandes áreas verdes, Corredor verde del Oeste y del Sur, la ribera del río de la Plata y Riachuelo y las Playas Ferroviarias.
- Modelo Territorial 10-60 Para reconstituir el vínculo perdido entre ciudadano, espacio público y medio natural se requiere: la delimitación de áreas de movilidad sustentable y de movilidad vehicular, y la generación de una continuidad entre las áreas verdes urbanas, metropolitanas y periurbanas. El primer objetivo se logra mediante la conformación de una Red de Unidades de Sustentabilidad Básica. El segundo, mediante la conformación de un sistema de espacios verdes integrados.

- El PEPBA propone:

- 58.2. Articulación de los espacios verdes y arbolado urbano de modo de conformar espacios continuos priorizando la biodiversidad.

Se procura conformar una trama continua que vincule toda la Ciudad con espacios y volúmenes verdes, configurando corredores de biodiversidad y retención del agua de lluvias y generando mecanismos naturales de control climático y oxigenación. Se parte de la base de un patrimonio existente que

debe complementarse con operaciones públicas y privadas. Con las siguientes metas:

Lograr incrementar un 10 % la trama continua de superficie verde o arbolado, tomando como base el 2017. 2020

Lograr incrementar un 15 % de trama continua de superficie verde o arbolado de la meta 2020 - 2030

Lograr incrementar un 15 % de trama continua de superficie verde o arbolado de la meta 2030 - 2035

Además en la Propuesta de Actuación 56, promueve la preservación de los bienes patrimoniales de interés natural, paisajístico, histórico, cultural, urbano, edificio, en suelo y subsuelo de la Ciudad.

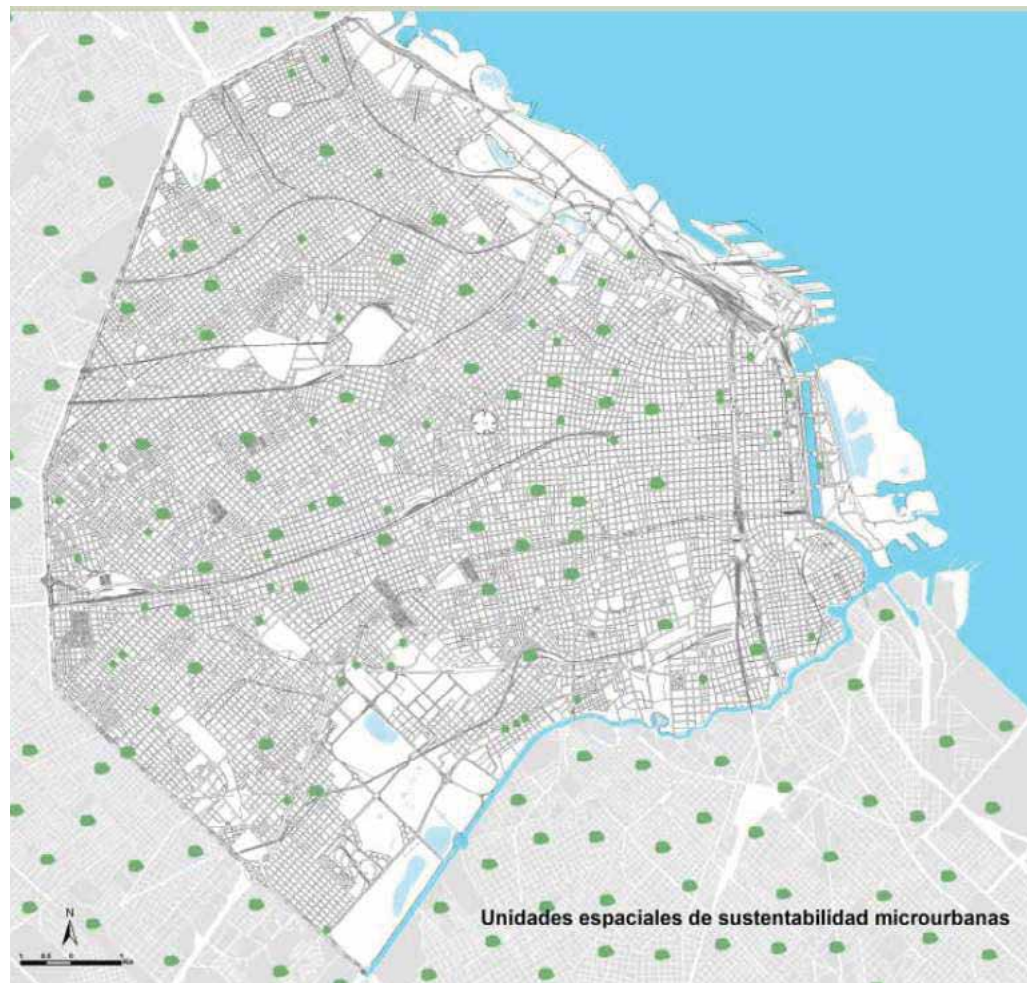
Propone 3 Acciones

- 56.1. Catálogo edilicio definitivo y confección del catálogo ambiental.
- 58.3. Catalogación de los espacios verdes privados.
- 58.4. Premios por medio de beneficios impositivos, créditos y subsidios al mantenimiento y mejora de los espacios verdes privados y su forestación.

• Lineamientos CUr. Tienen dos escalas de propuesta. Repite la propuesta del Modelo Territorial en los objetivos y amplía las posibilidades que se abren para las U.S.B. y propone:

1. Aumentar la diversidad de actividades promoviendo actividades sociales y mejorando las relaciones peatonales.
2. Incrementar la cantidad de microespacios verdes útiles, para lograr que los habitantes se encuentren a una distancia promedio de 350 metros.
3. Incorporar estrategias de diseño y paisajismo para incrementar la superficie destinada a áreas verdes con ejemplares arbóreos diversos autóctonos.
4. Liberar la mayor proporción posible del espacio público de la circulación motorizada y estacionamiento, para recuperar el dominio del peatón, accesibilidad universal a todos los sectores, con especial énfasis en las personas mayores o con movilidad reducida, y en el traslado de los niños. Reforzar el acceso al uso de transporte público en los límites de la Macromanzana.
5. Reducir la superficie destinada al traslado motorizado y al estacionamiento vehicular en superficie.
6. Contar con porcentajes mínimos de superficie permeable y vegetal para reducir el nivel de escorrentía superficial.
7. Facilitar la accesibilidad, seguridad peatonal y permanencia que faciliten un mayor número de interconexiones entre los distintos atractores de la USB, generando las condiciones de calidad urbana necesarias para un mayor desarrollo de las actividades económicas y, por ende, de la complejidad.
8. Brindar condiciones de habitabilidad a lo largo del año, generando distintas calidades ambientales a lo largo de los recorridos.

9. Incorporar mejores prácticas para la gestión eficiente de recursos materiales, agua, energía y reducción de residuos.



c. Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso recreativo de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad, a través de las siguientes acciones:

c.1. Garantizar la accesibilidad peatonal, por bicicleta y por transporte público a los frentes costero.

c.2. Asegurar la reforestación con especies autóctonas, adecuadas a los distintos ámbitos (bordes costeros, zonas anegables, corredores viales).

c.3. Maximizar su aprovechamiento y riqueza paisajística, incorporando equipamientos.

- PUA: 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.

Los sectores costeros están incomunicados con la ciudad, en particular aquellos sitios adyacentes al Riachuelo, cuya alta contaminación impide su utilización como espacio público. Se propone: 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).

Vincular los espacios verdes y libres, con los corredores verdes.

- Modelo Territorial 10-60. Se han delimitado grandes áreas de crecimiento sustentable, como en el borde del Río de la Plata y zonas de intervención ambiental en la costa del Riachuelo, las cuales cuentan con un stock ambiental subutilizado, que permitirán avanzar con mayor ímpetu hacia una ciudad sustentable.

Analizando históricamente el crecimiento físico de la Ciudad, puede esperarse que el futuro desarrollo de la misma se produzca hacia el este, sobre la ribera del Río de la Plata.

- El PEPBA considera que Entendiendo que uno de los aspectos más definitorios del paisaje urbano es la forma en que la ciudad construida se integra con su soporte natural, es también un factor negativo la negación histórica que la ciudad ha hecho de sus costas.

Una estructura urbana que respete y acompañe la base ambiental sobre la que está erigida determinará un atractivo paisaje urbano; del mismo modo, una intervención que logre modificar una estructura urbana y adecuarla a la base ambiental tendrá efectos positivos sobre la conformación del paisaje urbano.

- Lineamientos CUr plantea generar un desarrollo costero con:
Área de crecimiento urbano sustentable. Espacio de consolidación urbana en torno al río caracterizado por el desarrollo urbano sustentable: un amplio espacio público en el cual los criterio de crecimiento se compatibilizan con la calidad Reguladores hidráulicos Depósitos de agua que poseen como objetivo la

regulación de los excesos hídricos generados por fuertes lluvias o crecidas del río. Se contempla mixturar el uso principal con usos recreativos y deportes náuticos.

c.4. Destinar a uso público a los predios de dominio estatal que se desafecten en las riberas.

- PUA: Se carece de una agenda metropolitana para la gestión de las cuencas y las reservas verdes metropolitanas. 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.

Propone 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. (Se repite igual a objetivos generales)

- Modelo Territorial 10-60 Analizando históricamente el crecimiento físico de la Ciudad, puede esperarse que el futuro desarrollo de la misma se produzca hacia el este, sobre la ribera del Río de la Plata.

Esta posibilidad requiere proyectar usos para esos nuevos territorios. En este sentido es que se formula la idea de desarrollar una serie de espacios públicos de escala de biosfera, que combinen el uso recreativo con otros, como la producción de energías renovables, el desarrollo de actividades logísticas vinculadas a la movilidad portuaria, aeroportuaria y terrestre, y la generación de nuevas reservas a escala de biosfera que brinden servicios ambientales fundamentales para el avance hacia una ciudad más sustentable.

- El PEPBA propone:

60.1- Recuperación del acceso y uso público de la ribera.

Por razones urbanísticas, ambientales, sanitarias, sociales y culturales, la ribera del Río de la Plata y el Riachuelo debe ser accesible en forma libre y gratuita a la totalidad de la población, con uso prioritario recreativo activo y pasivo. La movilidad en estos bordes urbanos deberá priorizar la peatonalidad y el ciclismo. Las metas son:

- Aumentar en un 50 % la accesibilidad pública a la ribera 2025
- Desarrollar un camino peatonal y ciclístico continuo desde el Parque de los Niños a la Reserva Ecológica Costanera Sur (RECS), con posibilidad de acceso universal, libre y gratuito. 2025
- Desarrollar un camino peatonal y ciclístico continuo desde la RECS a Puente La Noria, con posibilidad de acceso libre y gratuito. 2030
- Lograr el 100 % de accesibilidad pública a la ribera. 2035

- Lineamientos CUr. Coincide con los objetivos del Modelo Territorial y además plantea generar:
 - Un espacio público de producción de energías sustentables: con desarrollo de usos recreativos e infraestructuras de energías renovables.
 - Espacio público de logística regional sustentable: con usos destinados a los equipamientos de logística y circulación portuaria, aeroportuaria y terrestre con usos públicos.
 - Espacio público de uso recreativo ribereño: área recreativa que contempla en su diseño al río como marco para el proyecto de espacios verdes



c.5. Con respecto al Riachuelo.

- a) Promover la concreción de su saneamiento y de un mayor número de cruces.
- b) Promover la construcción de los colectores costeros previstos en el Plan Hidráulico.

- PUA: 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. El objetivo es maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de las riberas y

los cursos de agua que rodean a la ciudad.

Para el Riachuelo se promueve:

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

- El PEPBA propone para el río de la Plata y el Riachuelo.

60.3- Recuperación de la funcionalidad ecológica de la ribera, mediante la reducción de la contaminación, la valoración de las áreas de reserva y la creación de corredores verdes y parques públicos recreativos. La funcionalidad del Río de la Plata y del Riachuelo requieren el cumplimiento de acciones integrales de saneamiento metropolitano, en especial la provisión de desagües cloacales adecuados en los municipios conurbados aguas arriba, la creación de parques verdes públicos y el cumplimiento del PISA de la cuenca Matanza Riachuelo.

Las Metas son:

- Cumplir con las obligaciones de la CABA en el marco de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) y en los organismos ambientales metropolitanos que se conformen a futuro. 2018
- Alcanzar niveles de usos y objetivos de calidad más exigentes a los propuestos en la Actualización 2016 del PISA para la Cuenca alta y sectores de la Cuenca media del Riachuelo. 2018
- Controlar y limitar los vertidos en los arroyos que desembocan en el Río de la Plata a través de la CABA. 2018
- Medir sistemáticamente calidad de agua en la costa del R. de la Plata. 2020
- Lograr la balneabilidad en sectores de la ribera del Río de la Plata. 2035

Además presenta una Propuesta de Actuación 61 en la que afirma la necesidad de la materialización del Camino de Sirga en las Riberas y la relocalización de los asentamientos en zonas contaminadas o nucleares.

1- Urbanización y / o relocalización de villas y asentamientos ubicados en bordes costeros. Se requiere la relocalización de aquellos asentamientos que no puedan mantenerse en su actual ubicación por motivos de salubridad o por ocupar la traza del camino de sirga. Dicha relocalización debe hacerse de modo que sus habitantes puedan permanecer vinculados a las redes sociales y económicas que han generado históricamente.

c.6. Con respecto al Río de la Plata.

- a) Resolver el acceso franco de la población a la ribera,

recuperando el camino de sirga y mejorando la conectividad transversal.

b) Promover la conectividad de los nuevos parques de Puerto Madero, Reserva Ecológica y Costanera Norte con el resto de la ciudad.

c) Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad

espacial del espacio público y la multiplicidad de sus usos.

d) Preservar con carácter de “patrimonio natural” e impulsar el uso público de los tramos costeros que aún conserven características naturales.

e) Preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes.

- PUA: Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de las riberas del Río 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.

En el Programa 3.3. especifica Buenos Aires y el Río: Recuperar y revalorizar los bordes fluviales sobre el Río de la Plata y el Riachuelo como espacios público para usos recreativos y turísticos.

d. La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a través de las siguientes acciones:

- PUA: Todos los temas derivan de la formulación del documento del Plan. En este sentido se ha usado este instrumento de planificación casi como un documento normativo, y se hace referencia directa a planes particularizados y sectoriales. Muchos de estos temas están en proceso de desarrollo.

d.1 Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.

a. Incorporar las tierras fiscales que, siendo desafectadas de otros usos, sean destinadas a espacios públicos.

- PUA: Ampliar el Corredor Norte a partir de la refuncionalización de las playas ferroviarias de Retiro y Pacífico. (Ver Programa 3.2.: Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro - Puerto - Aeroparque)

- 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.).

d.2 Conformar el Corredor Verde Oeste

a. Destinar a uso público los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril.

b- Proponer para uso público superficies preferenciales de las playas ferroviarias de Liniers y Caballito.

- PUA: Superar la barrera urbanística que implica para la transversalidad norte-sur el trazado a nivel del FFCC Sarmiento mediante su soterramiento y generar un gran parque lineal que mejore la calidad ambiental de los barrios que atraviese. Porpone como obras la apertura de trinchera en todo el tramo de superficie (Av.Gral. Paz a calle Hidalgo)

- Construcción de una losa superior en el espacio liberado

- Soterrar las estaciones y de la traza con 4 vías.

- Dar continuidad vial a la trama urbana (actualmente 23 calles cuentan con cruces a nivel).

d.3 Conformar el Corredor Verde Sur

a. Preservar y forestar los espacios públicos existentes aledaños al eje de las Av. Roca-Bergalli-Amancio Alcorta.

b. Articular los parques España, Ameghino y Patricios con recorrido arbolado y tratamiento de veredas que los identifiquen como sub-corredor verde del futuro Corredor Sur.

c. Incorporar espacios públicos en las playas ferroviarias de Estación Buenos Aires, Sola y Sáenz.

d. Conformar nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales.

e. Otorgar máxima vinculación con los espacios costeros del Riachuelo.

- PUA: Las acciones a abordar para el Corredor verde del Sur son:
 - La continuidad del eje; el empalme de la Avdas.Roca-Bergalli con la Av. A.Alcorta y llegada franca de A.Alcorta a Plaza Constitución.
 - Reordenamiento del Centro de Transbordo 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 en la intersección de las Avdas. Cruz y Escalada.
- Refuncionalización playas ferroviarias: Estaciones Bs. Aires y Sola.
- Refuncionalización de los predios asignados a usos hospitalarios.
 - Revalorización de grandes equipamientos y espacios verdes (Interama, Parque Indoamericano).
 - Resolución de los conflictos derivados de una imperfecta colindancia de usos residenciales e industriales.
 - Resolución de los conflictos derivados de los usos circulatorio y de apoyo al transporte de cargas.
 - Resolución de conflictos de los grandes conjuntos habitacionales.
 - Integración al entorno barrial de los asentamientos precarios.
 - Erradicación de basurales y depósitos de automóviles.
 - 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.

d.4 Articular los Corredores Verdes del Norte y del Sur

a. Por el Área Central: - Reforzar la forestación de Av. 9 de Julio entre Retiro y Constitución.

- Dar continuidad de espacios verdes desde Retiro por Av. Paseo Colón-Leandro N. Alem-Martín García y por Costanera Sur-Pedro de Mendoza-27 de Febrero.

b. Por la Av. General Paz: - Forestación intensiva de Av. Gral. Paz para complementar los espacios verdes aledaños (ex AU3, Parque Sarmiento, parques en el Gran Buenos Aires).

- PUA: 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.).

d.5 Crear otros sistemas verdes en el resto de la Ciudad

a.- Articular los espacios de Agronomía, la “Isla” de La Paternal (Parque Warnes), Parque Los Andes y los usos públicos que se definan en la desafectación de las actuales playas ferroviarias de La Paternal y Federico Lacroze con forestación intensiva de la Av. Warnes y Jorge Newbery.

b.- Dar continuidad y tratamiento a los espacios verdes y públicos que va enhebrando la Av. Juan B. Justo-Bullrich.

c.- Vincular el Parque Sarmiento, Parque Saavedra, las Av. García del Río y Comodoro Rivadavia y los Parques del borde costero.

- PUA: 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. Se proponen cursos de acción:
 - 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.
 - Refuncionalización de equipamientos obsoletos y racionalización de usos. La primera opción corresponde a las playas ferroviarias, puede preverse una mejor utilización de los restantes equipamientos actuales, como la ampliación del uso como parque público del predio universitario.
 - Mejoramiento de la calidad ambiental del resto del tejido urbano.
 - Ordenamiento del Centro de Transbordo de la Estación Federico Lacroze.
 - Desarrollo de un sistema verde que enlace los parques mediante la forestación intensiva de las Avdas. Garmendia y J.Newbery.

e. La ampliación de las áreas peatonales, a través de las siguientes acciones:

e.1. Incrementar y articular las vías y áreas peatonales en el Área Central.

e.2. Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor en el Área Central.

e.3. Rediseñar las vías públicas barriales con parqueización, conformación de redes de ciclovías y recorridos peatonales.

e.4. Favorecer el uso de las calles internas sin tránsito pasante, destinándolas a actividades recreativas.

• PUA: 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.

• NOTA: La ampliación de las áreas peatonales se también se derivan de un nuevo enfoque con respecto al transporte que favorece la peatonalidad y tiende a desarrollar relaciones de encuentro social en áreas de mayor caminabilidad en la ciudad. A este tema se refieren los Capítulos de Ambiente y de Transporte

f. La defensa, regulación y control de niveles de calidad ambiental y paisajística del espacio público, a través de las siguientes acciones:

f.1. Promover el uso de materiales, tratamiento de suelos y

vegetación, que aumenten la absorción de las aguas de lluvia.

f.2. Parqueizar y forestar las avenidas de intenso tránsito vehicular.

f.3. Garantizar la presencia de pulmones verdes dentro de la trama más densa y alejada de la costa, así como la reforestación de los espacios públicos de distintas escalas.

f.4. Resguardar las corrientes de aire provenientes de la costa regulando la masa edilicia mediante la normativa urbanística.

f.5. Regular, ampliar y renovar la oferta del mobiliario urbano con criterios de diversidad, utilidad y seguridad, incluyendo la provisión de baños públicos.

f.6. Incorporar la regulación de los espacios públicos aéreos y subterráneos.

f.7. Regular y controlar la oferta publicitaria (y demás elementos que afecten la calidad visual del espacio público) en forma congruente con el mobiliario urbano y el patrimonio urbano del entorno.

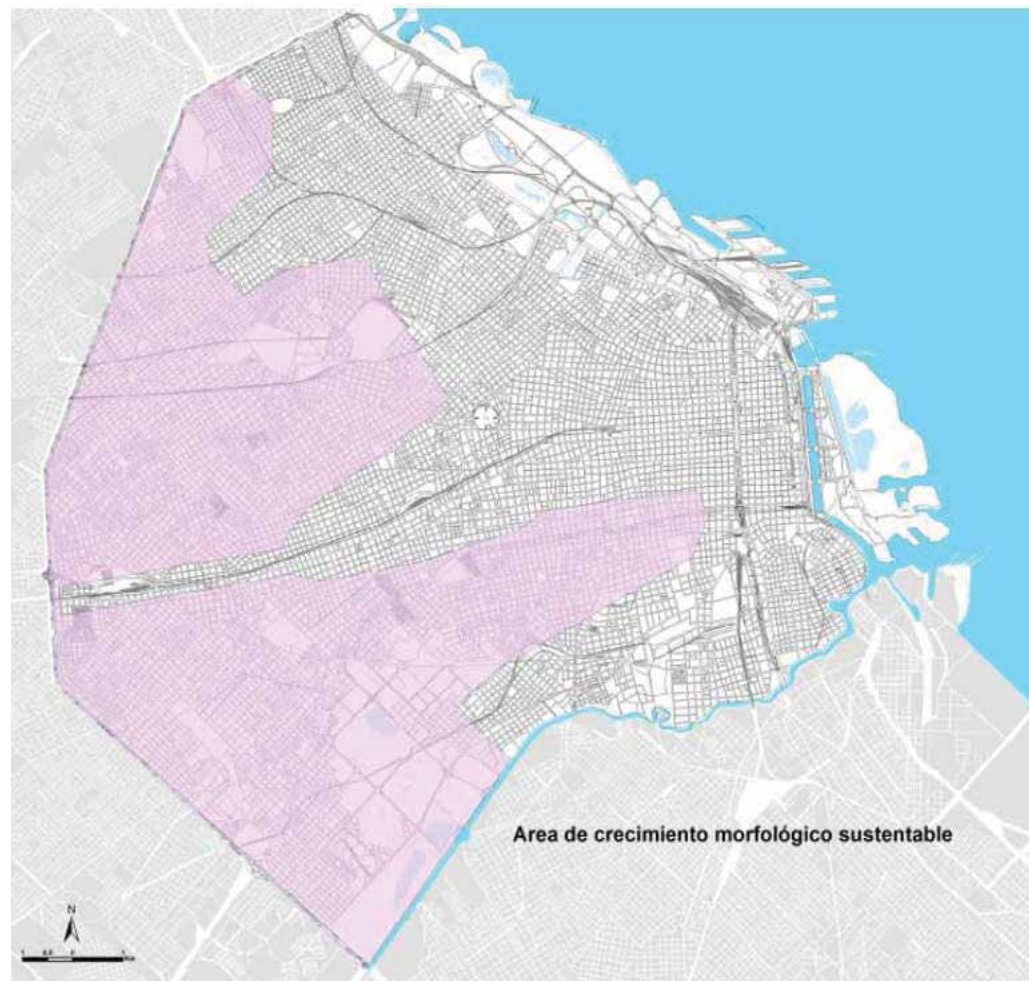
f.8. Articular las intervenciones en el espacio público en relación a las situaciones de riesgo y calidad ambiental de la ciudad.

f.9. Desarrollar un trabajo de concientización de la población acerca de la importancia del incremento de la vegetación en los espacios privados, y el cuidado y respeto en los espacios públicos

• Modelo Territorial 10-60. Propone dos indicadores para el mejoramiento ambiental de los espacios públicos:

- Densidad de Población y Espacios Verdes

Este indicador permite analizar la distribución territorial de los espacios verdes en relación con la densidad de población en sus entornos, de modo tal que



facilita el análisis de los requerimientos a futuro asociados a las transformaciones poblacionales. El análisis arroja la cantidad y la localización de espacios verdes según las diferentes densidades poblacionales. Sobre esta base es posible planificar diferentes escenarios de transformación.

Objetivo: Este indicador tiene como objetivo determinar la cantidad de espacios verdes según la densidad poblacional, siendo un ajuste respecto al indicador anterior, que permite asociar con la demanda potencial.

- Permeabilidad del suelo

El crecimiento de las zonas impermeables en las ciudades modifica los flujos naturales del ciclo hidrológico, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo. La reducción de espacios vegetados reduce en primera instancia la

intercepción natural y la evapotranspiración. El aumento de la impermeabilidad redundaría en una reducción de la infiltración, generando mayores volúmenes de escorrentía, que aceleran consecuentemente los tiempos de respuesta, aumentando el riesgo de inundaciones.

Objetivo: El objetivo de este indicador es analizar las condiciones materiales superficiales urbanas actuales, para determinar los niveles de escorrentía, vinculando el tipo de material superficial, ubicación y dimensión de los espacios, con áreas vulnerables a inundaciones por exceso de acumulación de agua, drenaje insuficiente y exceso de impermeabilidad. Esto permitirá distribuir el área requerida en distintos tipos de áreas vegetadas según necesidades de mitigación, y en relación con el nivel de vulnerabilidad hídrica.

- Lineamientos C.Ur. Para incluir estos conceptos en el tejido urbano proponen: Crecimiento morfológico sustentable. Espacios donde la densificación y transformación edilicia contempla las diferentes morfologías barriales así como también el desarrollo de infraestructuras de servicios que garanticen la sustentabilidad.

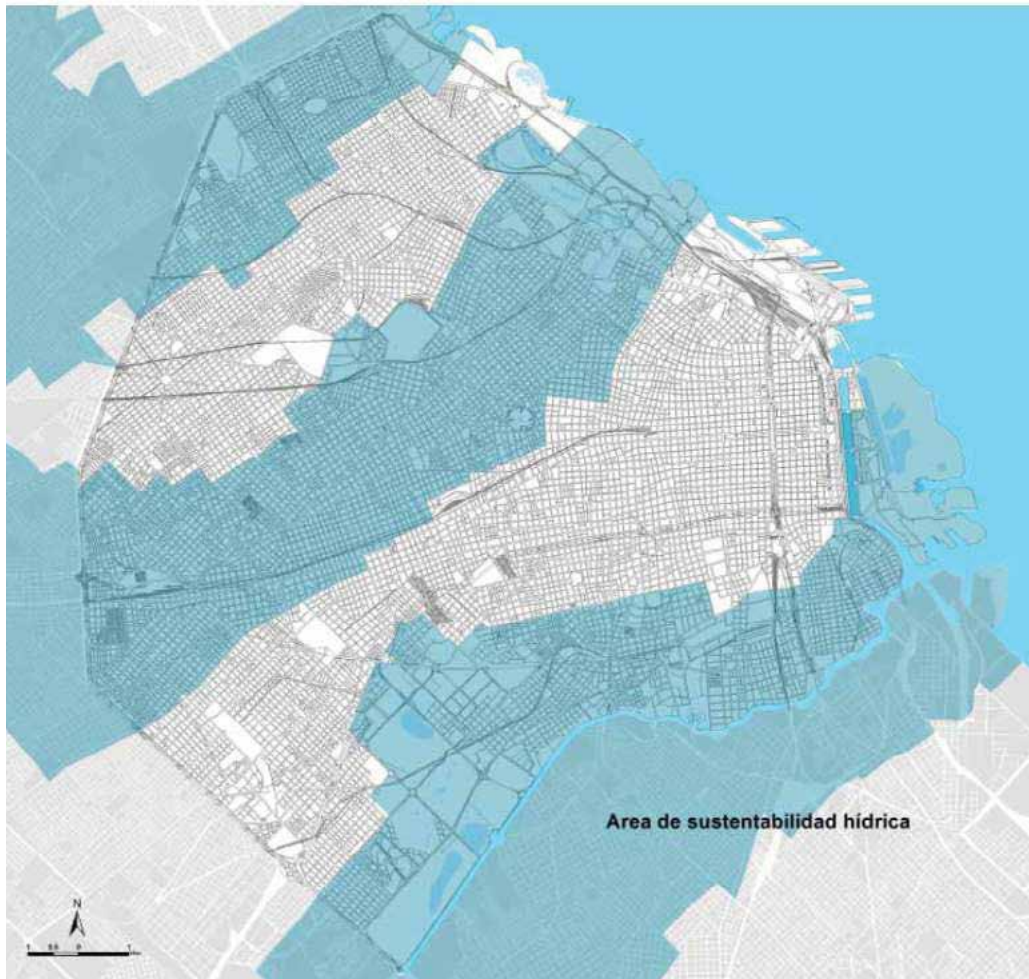
Área de sustentabilidad hídrica Formas de urbanización desarrolladas con equipamiento adecuado para recoger y aprovechar el exceso de agua, a fin de utilizarla para diferentes usos secundarios, como riego y refrigeración.

Drenaje sustentable del agua de lluvia en el viario público: Las nuevas tecnologías permiten reemplazar los pavimentos tradicionales por pavimentos porosos que facilitan el paso del agua de lluvia hacia el suelo a la vez que tienen la resistencia suficiente para soportar vehículos en movimiento. Aplicando estas tecnologías el 100% de la superficie del viario podría ser permeable o semipermeable. Sin embargo, considerando una situación de mínima, con incorporar una franja de material permeable (pavimentos permeables o franja de césped) equivalente al 15% de la superficie de vereda se alcanzaría a reducir en un 20% el total de agua lluvia que ingresa a los sistemas de drenaje urbano.

Se desarrollan planillas de diseño con los componentes del viario para analizar la capacidad de permeabilidad, de drenaje y de captura de CO₂. Las buenas prácticas en relación al verde urbano, la cantidad de árboles y su efecto en el clima urbano.

El objetivo es lograr que el 50% de la superficie de la Ciudad sea espacio público. El Programa Buenos Aires Verde, establece lineamientos para la estructuración de la red de U.S.B o Macromanizaciones

El objetivo es garantizar la funcionalidad requerida en el Espacio Público, tanto del transporte público como del privado, a la vez que incorporará superficie de espacio público donde el peatón es el protagonista principal.



- El Código urbanístico vincula sus lineamientos a lo que establece el Programa Buenos Aires Verde, a fin de desarrollar patrones de espacio público que correspondan a las previsiones de densificación edificable y población en la Ciudad de Buenos Aires.

III.4.4 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

Es coincidente la necesidad de mejoramiento del espacio público en la ciudad con aumento del espacio verde. Todos consideran que tiene valor social,

ambiental, económico y paisajístico.

Se reconoce la necesidad de mejorar desde lo funcional y ambiental los parques urbanos existentes y la ampliación de la oferta a escala urbana-barrial.

El mejoramiento del espacio público para 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, es una propuesta del PUA que sigue se desarrolla también en los siguientes documentos.

El espacio público es lugar de vinculaciones e imagen de la ciudad. Se propone una red integrada de espacios verdes parques y plazas conectados entre sí mediante corredores ecológicos.

La administración para la reconversión de grandes espacios públicos y de espacios libres en edificios públicos y privados es una política coincidente.

Hay consenso con respecto a que las costas del Río de la Plata y del Riachuelo presentan oportunidades para desarrollar parques de uso público y reservas forestales.

Temas no coincidentes:

El tema del espacio público se entiende con diferentes enfoques que pueden ser complementarios.

PUA. Productos de tipo histórico-cultural a ser examinados desde su rol recreativo, de sociabilidad y como moderadores ambientales.

El MT el espacio público es ordenador del territorio y generador de servicios ambientales

Lineamientos CUr Por su propio objetivo enfoca el tema en la relación entre la forma urbana y el espacio público.

Con una visión más sistémica y ambiental los Lineamientos para el C.Ur proponen la mitigación a escala de biosfera con espacios generados a partir de la continuidad de áreas y puntos con superficie verde, lo que favorece los flujos ecológicos, contribuye a la integración naturaleza -ciudad.

El mejoramiento del espacio público presenta una forma de evaluación más vinculada a los componentes ambientales en los últimos documentos.

La administración para la reconversión de espacios públicos hoy vacantes, genera falta de coincidencias en la implementación de esta política, que afecta a múltiples actores que usufructúan de esos vacíos.

No hay coincidencia con respecto a una gestión costera integrada y por lo tanto aun la costa presenta un paisaje fragmentado y poco accesible, con desarrollo paisajísticos no coordinados.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

Con las últimas conceptualizaciones del espacio público se abre un panorama de transformación sobre el que hay mucho para planificar diseñar y realizar. Tanto en la escala de grandes parques como en la escala barrial.

El mejoramiento del espacio público debiera ser desarrollado con un proyecto integrado

Falta desarrollar el proyecto de corredores viales. La propuesta de corredores ecológicos coincidentes en muchos casos, debiera ser diseñada de forma particularizada para consolidar el aporte ambiental en la organización del espacio público.

Debe continuar la investigación de todos los espacios libres de la ciudad con el fin de incorporarlos al espacio público.

La gestión costera integrada tanto del río de la Plata como del Riachuelo es un proyecto de gran envergadura que también debe ser considerado con una metodología de gestión costera integrada.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

El proyecto de UBS, de corredores y de calles de baja velocidad y la peatonalización de áreas centrales, cambia el enfoque del espacio público y el Plan debe acompañar estos nuevos patrones.

Hay corredores que se han desarrollado en la ciudad pero es un tema que requiere continua revisión. Hay muchos avances de algunos corredores verdes y habría que intentar establecer su continuidad.

El mejoramiento del espacio público tiene un continuo aporte en las obras del último período por lo que ponen en cuestión al espacio público actual. Ha sido desarrollado el proyecto de tres grandes playas ferroviarias para su reconversión y de algunos edificios públicos que abrieron el espacio público en algunos sectores, sobre todo en áreas carenciadas.

El sector del paseo de la Costanera Norte en ejecución y el Camino de Sirga incompleto son incorporaciones positivas al espacio público costero. El paseo del Bajo es una obra clave en el nuevo espacio público de la ciudad.

Principales avances y carencias:

Los principales avances son las obras realizadas, el Paseo del Bajo y el paseo de la Costanera Norte frente al Aeroparque. El camino de Sirga es un principio de obra que requiere continuación.

Además de la conexión norte sur que se produce por el Paseo del Bajo, se debiera seguir afianzando la conectividad ecológica de este proyecto.

Otro avance ha sido el proyecto de tres grandes playas ferroviarias para su reconversión y de algunos edificios públicos.

La principal carencia es la planificación con un criterio de gestión integrada de toda la franja costera GIC. que sigue siendo un gran recurso para el espacio público y los servicios ambientales para la ciudad.

Discusión y temas a revisar:

Los temas a revisar para el espacio público derivan de la evaluación de las experiencias desarrolladas en las tres escalas, metropolitana, urbana y barrial. Las modificaciones realizadas en la ciudad por obras estructurales que cambian la conectividad y el paisaje requieren estudio de detalle y el desarrollo de criterios sectoriales por barrio, por parte del Plan

Analizar la posibilidad de un proyecto integrado de espacio público que requiere la ampliación de la superficie y el mejoramiento en la calidad de los mismos. Este dilema ya se presentó en la etapa fundacional de la planificación en la década de 1920 en los planos de Thais y Carrasco que integraron grandes superficies verdes a la ciudad.

La incorporación de espacios verdes y vacantes al espacio público es un tema a seguir investigando con detalle, considerando que existen alternativas de intervención pública en el tejido (Unidades Básicas de Sustentabilidad) que permitirían mayor riqueza de interconexión con la incorporación de nuevos espacios.

A partir de las propuestas realizadas y de la futura adaptación del espacio libre se podrá impulsar una ciudad con un espacio público accesible, recorrible y con incremento un incremento florístico que lleve a su límite máximo la cantidad de especies.

La gestión costera integrada es de vital importancia para el futuro del espacio público de la ciudad. Los proyectos en desarrollo, Costanera, Paseo del Bajo, Camino de Sirga, y sobre todo los propuestos a futuro para la intervención sobre el río deben ser reconsiderados con esta visión integradora.



III.5 PRODUCCIÓN Y EMPLEO

III.5 Producción y empleo



III.5.1 Visión comparada:

• PUA: Consolidar el rol de ciudad capital base de la actividad económica, a escala mundial, regional, nacional y metropolitana. Combinar el desarrollo económico - sostenible y el aumento de la competitividad de la Ciudad Capital con una equitativa distribución de los beneficios. La Ciudad de Buenos Aires ocupa el duodécimo lugar en el concierto mundial de ciudades y constituye un centro internacional de negocios. Cuenta con los servicios de mayor complejidad de educación y de salud que la proyectan como un centro de referencia. También se destaca por su amplia oferta cultural, en la esfera pública como privada. Existe una creciente actividad turística. Se observa la dominancia que tiene el sector servicios, que representa el 84% del total del producto, mientras la industria alcanza el 16% restante.

• Modelo Territorial 10-60. La competitividad de una ciudad está basada en su capacidad de explotación y, en consecuencia, en su complejidad y capacidad de consumir energía. La estrategia de aumentar la complejidad, sin necesidad de aumentar sustancialmente el consumo de materiales, suelo y energía, es la consecuencia del Modelo Deseado para Buenos Aires. La eficiencia en el modelo de ciudad es un objetivo alcanzable con la adecuada consideración y gestión de los ciclos ambientales urbanos.

• PEPBA La Ciudad Autónoma de Buenos Aires es una de las metrópolis más importantes de América Latina y del mundo en cuanto a su fortaleza económica, capital humano, atracción turística, el carácter cultural y social, sus paisajes y buen clima, poco propenso a riesgos naturales.

• Lineamientos CUr. Buenos Aires es una ciudad policéntrica posee varios centros económicos interrelacionados por una adecuada red de transporte. La descentralización territorial de la economía, favorece el desarrollo económico en diversos sectores urbanos, incrementando los puestos de trabajo y reduciendo la diferencia en los niveles de desempleo entre los distintos barrios.

La aglomeración de actividades económicas en distintos puntos de la Ciudad provoca efectos sinérgicos derivados de la complementariedad de procesos productivos, productos y servicios, innovación tecnológica, incremento de las redes de distribución y aumento de los diversos flujos de personas y bienes.

La modernización de las actividades económicas incentivan la localización de actividades densas en conocimiento. Una ciudad compleja es aquella que posee una variedad de funciones y actividades económicas con una fuerte presencia de actividades densas en conocimiento. A mayor complejidad, mayor mixtura de usos y mayor sofisticación de sus actividades.

El proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE) formula:

- Visión: Convertir a la Ciudad de Buenos Aires en la mejor ciudad de América Latina para trabajar, emprender e invertir.
- Misión: Potenciar el talento de los trabajadores de Buenos Aires, la creatividad de sus empresas y la calidad de sus instituciones.

III.5.2 Objetivos:

- PUA: Insertar a la Ciudad en un espacio abierto multipolar que deberá compartir con otras metrópolis y centros regionales en el arco de desarrollo del Mercosur. Moviliza los intercambios de un espacio socioeconómico que presenta una excepcional concentración de las actividades de la región. 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.

- Ley 2.930: El Plan Urbano Ambiental tiene como objetivo generar condiciones apropiadas para la modernización y diversificación de tejido económico a través de la atracción de nuevas actividades y del mejoramiento de las existentes.

- Modelo Territorial 10-60: Para el aumento de la competitividad propone: -Un modelo de ciudad compacta es posible y positivo para Buenos Aires, y sintetiza parte de los lineamientos de la Ciudad Deseada. Este modelo mejora la eficiencia energética, facilita la gestión de los flujos, tiene impactos positivos en términos de sociabilidad. Acompañada con criterios de mixtura de usos y actividades, la ciudad compacta es favorable a la diversidad y a la distribución óptima de las actividades económicas.

- PEPBA Propone:

- La creación de cinco distritos económicos: tecnológico, de deportes, de las artes, de diseño y audiovisual, tiene como objetivo promover el desarrollo económico de los sectores identificados. Se busca potenciarlos para que se asienten empresas con alto valor agregado que contemplen la innovación ambiental en su planificación, pudiendo tener alta capacidad de generar mayor y mejor empleo.

- Es fundamental sostener a las PyMEs que son las mayores fuentes de empleo en la Ciudad de Buenos Aires y, contemplar a los servicios como importantes generadores de actividad económica y del empleo.

- El turismo provee oportunidades de desarrollo, es por ello que se debe lograr una mayor competitividad tanto local como internacional, mejorando las infraestructuras y fomentando los eventos culturales y deportivos así como el turismo de reuniones.

- Lineamientos CUr. La mixtura de usos facilita la adaptabilidad de un sector urbano a los cambios económicos, y para que se encuentre en mejores condiciones de soportar crisis económicas.

Las áreas urbanas de mayor complejidad implican una serie de beneficios que incrementan la calidad ambiental y de vida de su población. Tratar de conseguir un nivel de mixtura de usos que facilite la vida diaria y aproxime las funciones básicas de alimentación, salud, recreación, trabajo y educación es uno de los objetivos de una ciudad más sustentable.

Resulta fundamental el impulso de:

- Economías de aglomeración de escala regional, como es la expansión y consolidación del Área Central

- De escala urbana y barrial, como es el desarrollo de centralidades y corredores comerciales.

- Para garantizar la diversidad y facilitar el desarrollo de los usos residenciales,

deben complementarse con zonas económicas de baja intensidad con presencia de actividad comercial para el consumo local.

A su vez el proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE) tiene como objetivo promover el desarrollo de sectores dinámicos que potencien la productividad y fortalezcan la resiliencia de la economía de la Ciudad.

III.5.3 Temas particularizados:

a. Ciudad como centro de negocios

- PUA:

- 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.

- Acordar la constitución de un Puerto de Pasajeros para el desarrollo del turismo que proviene por vía marítima.

- 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, ex Mercado de Hacienda, etc.)

- LEY 2.930: a. La promoción de la Ciudad como Centro de Negocios, a través de las siguientes acciones:

1. Asegurar la provisión y expansión de los servicios aeroportuarios (Aeroparque urbano y Aeropuerto de Ezeiza).

2. Facilitar el desarrollo de actividades administrativas en áreas con alto nivel de accesibilidad.

3. Promover la creación de un Centro de Exposiciones Metropolitano de escala y nivel internacional, preferentemente, en la Zona Sur.

4. Asegurar los servicios sanitarios, educativos, turísticos, de transporte y de abastecimiento que consoliden la competitividad de la Ciudad.

• **Modelo Territorial 10-60:** La descentralización territorial de la economía, favorece el desarrollo económico en diversos sectores urbanos, incrementando los puestos de trabajo y reduciendo la diferencia en los niveles de desempleo entre los distintos barrios.

La aglomeración de actividades económicas en distintos puntos de la Ciudad provoca efectos sinérgicos derivados de la complementariedad de procesos productivos, innovación tecnológica, incremento de las redes de distribución y aumento de los diversos flujos de personas y bienes y mejora directa en su calidad de urbana.

El Modelo Territorial fomenta la modernización de las actividades económicas incentivando la localización de actividades densas en conocimiento para atraer un mayor número de personas e incrementar los vínculos de la Ciudad con otras ciudades del país y del mundo.

• **PEPBA** Este Plan propone: 85- Fortalecimiento de la actividad emprendedora con alto valor agregado y de la innovación en los Distritos Económicos. Acciones:

85.1- Fortalecimiento de la Industria Creativa en los distritos económicos (Tecnológico, Audiovisual, de las Artes y de Diseño).

85.2- Fomento y difusión del emprendedurismo y cooperativismo.

85.3- Atracción de las inversiones nacionales y extranjeras hacia las industrias creativas.

85.4- Posicionamiento de la Ciudad como referente del emprendedurismo en el país y la región de América Latina.

• **Proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE)**

Una manera de robustecer el perfil exportador de la Ciudad –y consecuentemente aumentar su capacidad de desacoplarse de la trayectoria de Argentina - es identificar y atender las restricciones que enfrentan los sectores (transables) ya presentes en la CABA, para fortalecer su competitividad y aumentar sus exportaciones.

Dado que la complejidad económica refleja el nivel de conocimiento enraizado en la estructura productiva de una economía, no es sorprendente encontrar una fuerte correlación positiva entre medidas de complejidad e ingresos. Asimismo, Hausmann, Hidalgo et al. (2011) encuentran que los lugares cuya complejidad económica es mayor de lo que cabría esperar, dado su nivel de ingresos, tienden a crecer más rápido. Mientras tanto, aquellos que tienen un nivel de ingresos más alto del que cabría esperar, dada la sofisticación de su matriz productiva, tienden a rezagarse. En este sentido, la complejidad económica no es solo un síntoma o una expresión de prosperidad: es un motor de crecimiento.

En resumen, la complejidad económica es un concepto sumamente relevante

porque ayuda a explicar las diferencias en el nivel de ingresos de los lugares y, lo que es más importante, a predecir el crecimiento económico futuro.

b. Condiciones para facilitar las actividades económicas

• **PUA:** 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 Área Metropolitana, como toda gran urbe, registra actividades productivas secundarias y terciarias, que presentan un distinto nivel de desarrollo y dinámica.

Se propone 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.

• **Ley 2.930:** b. La generación de condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios, a través de las siguientes acciones:

1. Generar mejores condiciones para el incremento de las actividades centrales de distinta jerarquía.
2. Prever el necesario equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigido a la creación de empleos.
3. Promover la localización de actividades no residenciales con mínimo impacto ambiental en los terrenos a urbanizar, a fin de dinamizar las áreas circundantes.
4. Prever espacios potenciales para la localización de nuevas actividades en los grandes predios fiscales a refuncionalizar.
5. Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.
6. Localizar en la zona sur grandes equipamientos que mejoren el equilibrio urbano.
7. Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto.

• **Modelo Territorial 10-60** El objetivo es plantear un desarrollo económico distribuido equitativamente en todo el territorio, para la inclusión económica y social de los ciudadanos.

Uno de los principales lineamientos se orienta a lograr una diversificación de las actividades económicas que permita mayor capacidad de adaptación a las transformaciones económicas, sociales y territoriales.

Este objetivo se mide con el indicador de mixtura de usos que permite relevar y analizar las condiciones de incorporación de múltiples actividades en los mismos,

a fin de planificar la distribución de las diversas economías en la Ciudad.

La propuesta de Ciudad Sustentable contempla, principalmente, un reordenamiento del índice de Diversidad en toda la Ciudad, esto implica incrementar la diversidad comercial en todo el territorio, y en particular, en ciertas áreas, como las economías de aglomeración y especializadas propuestas.

Las características relacionadas con el ingreso familiar y la equitatividad social (índice de Gini) resultan fundamentales para comprender las particularidades del empleo brindado por la Ciudad de Buenos Aires. El valor actual de este indicador es de 0,71, lo que remite a una situación actual bastante satisfactoria. La equitatividad social se considera un elemento central en la sustentabilidad de la Ciudad Deseada. De manera sintética, una metrópoli con mayor equitatividad presenta mayores signos de solidez frente a las crisis, puede hacer frente con mayor facilidad a los problemas urbanos, y le aporta sostenibilidad a la Ciudad misma como entidad.



• PEPBA: Se busca lograr que la Ciudad sea la referente del “emprendedurismo y del talento latinoamericano”, atraer, entre otros, a miles de estudiantes extranjeros.

El empleo es el pilar fundamental para poder desarrollar una ciudad competitiva y de calidad. La creación de cinco distritos económicos: tecnológico, de deportes, de las artes, de diseño y audiovisual, tiene como objetivo promover el desarrollo económico de los sectores identificados. Se busca potenciar los mismos por medio de instrumentos fiscales, incentivos selectivos y profesionalización de los

recursos humanos, para que allí se asienten empresas con alto valor agregado que contemplen la innovación ambiental en su planificación, pudiendo tener alta capacidad de generar mayor y mejor empleo. La economía ambiental debe integrarse de forma sinérgica en los sistemas de gestión y producción a fin de enmarcarse dentro de la sustentabilidad.

• Proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE):

- Optimizar la estrategia impositiva de la Ciudad de una forma que sea cónsona con sus aspiraciones productivas y de calidad de vida.

- Profundizar la coordinación pública-privada. Esto es cierto tanto para las relaciones con empresas que ya hacen vida en la Ciudad, como con aquellas que están considerarlo hacerlo.

- Desarrollar la coordinación pública-pública entre las diferentes instancias de Gobierno. Esta coordinación es necesaria por dos razones. La primera, es que algunas de las restricciones vinculantes a nivel Ciudad tienen su origen en la legislación nacional. La segunda, es que la vida económica de los trabajadores y las firmas que hacen vida en CABA no solamente está circunscrita a CABA, ya que existe una enorme interacción con el conurbano. En este sentido, un mayor nivel de coordinación entre CABA, la Provincia y los partidos del conurbano permitirían ofrecer una gama de bienes públicos más amplia, de mayor calidad y más alineada con las necesidades reales de trabajadores y firmas.

- Promover un componente de diversificación económica dentro de sus iniciativas de desarrollo productivo, si la Ciudad pudiera apalancar el acervo de conocimientos productivos que ya tiene, para promover el desarrollo de nuevos sectores exportadores que permitan desacoplar aún más el crecimiento de la Ciudad al crecimiento nacional o circunvenir algunas restricciones estructurales.

c. Desarrollo industrial de avanzada

• PUA: 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 pudieran usufructuar las ventajas comparativas de una ciudad con disponibilidad de alta jerarquía laboral y presencia de niveles de consumo diversificado.

El Plan propone promover la modernización y el desarrollo industrial de avanzada e impulsar mediante políticas de fomento industrial:

- La creación de Parques Tecnológicos de investigación y desarrollo industrial y de Núcleos de Asistencia Productiva.

- Radicación de empresas de nueva generación (informática, diseño)

- 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

• Ley 2.930: c. La promoción y el desarrollo industrial de avanzada, a través de las siguientes acciones:

1. Promover la creación de áreas dedicadas a la innovación en tecnología, investigación, transferencia, desarrollo y fomento industrial, y de Núcleos de Asistencia Productiva (mediante políticas de fomento industrial).
2. Fomentar la radicación de empresas de nueva generación con especial impulso en áreas industriales obsoletas.

• PEPBA: Es importante incorporar estrategias para mejorar la competitividad, la creatividad, la innovación y la sustentabilidad. Estas favorecen el desarrollo económico y social y promueven valores compartidos, son la principal fuente de crecimiento económico a nivel empresarial, sectorial, nacional y global.

El fortalecimiento de la actividad emprendedora en la industria creativa genera un alto valor agregado, empleo de calidad y desarrollo económico y social de las zonas donde se localizan.

La existencia de los distritos económicos permite la concentración de emprendimientos o empresas, según su actividad, ofreciendo beneficios fiscales para estimular las inversiones nacionales y extranjeras.

Propuesta de actuación 85 - Fortalecimiento de la actividad emprendedora con alto valor agregado y de innovación en los Distritos Económicos

85.1- Fortalecimiento de la Industria Creativa en los distritos económicos (Tecnológico, Audio-visual, de las Artes y de Diseño).

85.2- Fomento y difusión del emprendedurismo y cooperativismo.

85.3- Atracción de las inversiones nacionales y extranjeras hacia las industrias creativas.

85.4- Posicionamiento de la Ciudad como referente del emprendedurismo en el país y la región de América Latina.

Propuesta de actuación 90. Adaptación a las nuevas demandas laborales: Empleos del futuro.

90.1- Creación de iniciativas y programas de formación laboral para los empleos del futuro con articulación público-privada.

90.2- Promoción de la articulación entre los ministerios a cargo de la educación y de las políticas de desarrollo innovador del empleo para adaptar la formación técnica e industrial a las demandas del mercado laboral.

90.3- Difusión e incentivo del Empleo Verde para contribuir a la economía menos

contaminante

• Proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE)

El crecimiento de las exportaciones que CABA requiere, puede y debe provenir de una combinación entre industrias en las que la ciudad ya exhibe una presencia relativamente alta e industrias incipientes para las que los patrones globales sugieren que ésta posee capacidades latentes. Lograr un crecimiento menos dependiente de la demanda local dependerá de su capacidad para maximizar el potencial de ambos tipos de industrias, a través de un mayor dinamismo de las industrias existentes (margen intensivo) y la atracción de nuevos modelos de negocios que puedan explotar los conocimientos y capacidades disponibles (margen extensivo).

d. Compatibilización ambiental entre industria y residencia

• PUA: En general, existen conflictos de compatibilidad entre la actividad residencial y la industrial. Se debe conciliar el objetivo de mejorar la calidad ambiental de las empresas localizadas con el objetivo particular de aumentar la receptividad de actividades productivas. Una promoción de la compatibilidad de las actividades productivas en el tejido urbano permite la creación de empleo y la diversificación económica de la ciudad y cumple los objetivos de retener población y superar los desequilibrios territoriales.

Se propone compatibilizar las actividades industriales y las áreas residenciales en función de factores ambientales por medio de:

- 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.

• Ley 2.930: d. Impulsa la compatibilización ambiental de las actividades industriales y las áreas residenciales, a través de las siguientes acciones:

1. Permitir la localización de las industrias que no están expresamente prohibidas, con sujeción a las normativas vigentes.
2. Rever y actualizar la clasificación de procesos productivos por impacto ambiental en función de las nuevas tecnologías, teniendo en cuenta su entorno urbano.
3. Facilitar la operatividad competitiva de las industrias (mediante normativa, políticas de crédito y mejoramiento del sistema del transporte de carga).
4. Promover la localización de los establecimientos que impliquen fuertes impactos en el medio por sus movimientos de carga sobre la red de tránsito pesado.

5. Revisar la normativa para permitir la localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.
6. Preservar los distritos mixtos en Nueva Pompeya, Villa Soldati, Paternal y Mataderos para las actividades que no requieran acceso de transporte pesado.
7. Promover la utilización de tecnologías limpias.

• PEPBA: Para la compatibilización ambiental propone asumir una responsabilidad con el ambiente que implica la necesidad de considerar los aspectos ambientales en los sistemas de gestión y producción, estableciendo una sinergia entre los objetivos económicos y financieros y los de carácter socio-ambiental.

Propuesta de actuación 86 Integración del concepto de economía ambiental en las empresas radicadas en la ciudad.

86.1- Apoyo y fortalecimiento a la innovación ambiental

86.2- Profundización de la política de compra pública responsable.

86.3- Creación de un informe anual de la cantidad de empresas que se enmarcan en la economía ambiental.

• Proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE)

La complejidad de una industria dice relación con su ubicuidad y la diversidad de los lugares que la desarrollan. En términos simples, una industria es compleja si solamente puede ser desarrollada por pocos lugares (es decir, presenta una baja ubicuidad) y si estos pocos lugares pueden desarrollar muchas industrias más (es decir, presentan una alta diversidad). Dado lo anterior, es sumamente relevante que la información en base a la cual se calculen dichos conceptos sea representativa para la gran mayoría de las industrias, ya que esto determinará el valor de la sofisticación que se le asigne a cada producto y servicio, lo cual a su vez informará la estimación de la sofisticación de la estructura productiva de los lugares.

e. La consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias.

• PUA: En los últimos decenios las actividades industriales localizadas en la ciudad han sufrido un proceso de retroceso concordante por, la desindustrialización acaecida en el país, los procesos de concentración empresarial que requieren áreas de mayor disponibilidad y han permanecido en la ciudad algunas empresas medianas y otras pequeñas que por su organización de tipo familiar e inmediatez al mercado logran superar estos problemas.

El Plan promueve la consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias y propone

- Impulsar mediante políticas de desarrollo industrial y empleo la modernización

tecnológica y logística con apoyo técnico y crediticio.

- Promover 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).

- Promover la instalación de Parques Productivos

• Ley 2.930: e. La consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias, a través de las siguientes acciones:

1. Impulsar la modernización tecnológica y logística en articulación con políticas de desarrollo industrial y empleo.

2. Facilitar la adaptación de los edificios industriales y/o depósitos desocupados para la localización de empresas por sistema de venta o alquiler (hoteles y/o incubadoras industriales).

3. Apoyar el desarrollo de las industrias culturales

• PEPBA: Este Plan desarrolla recomendaciones específicas.

Lineamiento 23. Apoyo a Pequeñas y medianas empresas a través del tiempo. Las PyMEs son el principal motor de la economía y una gran fuente de empleo. Pero a veces, se ven atravesadas por dificultades dado que compiten directamente con las grandes empresas. Por medio de políticas de protección y beneficios se busca que las empresas se sostengan en el tiempo.

El fortalecimiento institucional y el asesoramiento constante son herramientas que se consideran indispensables para tal fin.

Propuesta de actuación 91

91.1- Incentivos en ingresos brutos (IIBB) con el propósito de anti despidos.

91.2- Estímulo de mejores prácticas ambientales como estrategia empresarial.

91.3- Sistema de medición estadístico de estratificación de los establecimientos.

Propuesta de actuación 92 Asesoramiento profesional

92.1- Ampliación de los centros de atención gratuito para PyMEs a todas las comunas.

92.2- Difusión activa de los beneficios otorgados hacia las PyMEs.

• Proyecto de Plan de Desarrollo Económico (PDE)

Resulta fundamental que la ciudad sea capaz de avanzar en un proceso de transformación estructural a través del cual se diversifique hacia industrias más sofisticadas. El grado de dificultad que esto supone depende de forma crucial de cuán bien conectadas con industrias complejas estén las industrias en las que CABA actualmente presenta VCRs (es decir, de su posición inicial en el espacio de industrias). El Índice de Pronóstico de Complejidad (IPC) constituye un indicador agregado de esto. En términos simples, mide cuántas industrias complejas se encuentran próximas a las capacidades productivas actuales de

un lugar.

Los resultados muestran que CABA presenta un pronóstico de complejidad relativamente favorable, ubicándose en la posición 5 de 19 en el marco del grupo de comparación. Un IPC elevado supone un alto potencial para diversificarse y aumentar su complejidad. Es decir, a pesar que Buenos Aires cuenta con una estructura productiva relativamente poco sofisticada, las actividades en las cuales evidencia VCRs comparten muchos conocimientos productivos con otras actividades más complejas. Así, en teoría, Buenos Aires pudiera apalancar estos conocimientos para transicionar hacia una estructura económica más diversa y sofisticada.

f. Optimizar el transporte de carga

- PUA: Para optimizar el transporte de carga propone:
 - 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.
- Ley 2.930: f. Optimizar el transporte de cargas, a través de las siguientes acciones:
 1. Redefinir una red de tránsito y zonas de ruptura de cargas a nivel metropolitano y urbano que minimice el impacto sobre el medio.
 2. Incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas.
 3. Establecer la circulación exclusiva del transporte de carga y el acceso vial directo por el circuito de autopistas a partir de su completamiento y adecuación.
 4. Regular en forma diferenciada las actividades de carga y descarga dentro de la Ciudad (alimentos, medicamentos, residuos, etc.)
- Nota. Los temas de transporte de cargas se tratan en el capítulo Transporte

g. Promoción del Turismo

- PUA: El objetivo es la promoción de la Actividad Turística junto con el desarrollo de las actividades en el Área Central y en zonas y circuitos de atracción turística. Presenta los siguientes lineamientos:
 - Promover las políticas de preservación patrimonial en marcha y el desarrollo de circuitos turísticos.
 - Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios turísticos.
 - Coordinar las gestiones con las autoridades nacionales para la redefinición de un puerto de pasajeros.
 - Desarrollar circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad; en especial, en la Zona Sur.
- Ley 2.930: g. La promoción y el desarrollo del turismo, a través de las siguientes acciones:
 1. Puesta en valor y desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad.
 2. Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.
 3. Elaborar estrategias de promoción de los atractivos que se localizan fuera de los circuitos tradicionales.
- PEPBA: Lineamiento 24 Consolidación de la actividad turística y comercial

El turismo contribuye activamente al crecimiento económico y a la creación de empleo. Esta industria provee oportunidades de desarrollo. Para que la Ciudad mejore su competitividad, debe mejorar su infraestructura para potenciar su conectividad local e internacional, desarrollar y promover actividades de turismo cultural, deportivo y de reuniones así como una marca propia. También, la creación de una plataforma de estadísticas permitirá a los profesionales del sector identificar sus oportunidades y / o debilidades para desarrollarse. Por medio de beneficios impositivos, sobre el alojamiento y la gastronomía, y la legislación de alquileres temporarios, se pretende promover el turismo internacional y proveer una mejor protección a las personas.

A su vez, el comercio es generador de actividad económica, empleo y reactivación de zonas urbanas. Reglamentar la actividad comercial, denominada “Venta entre ausentes”, tiene como fin generar un marco regulatorio y contribuir a las finanzas públicas. Por otra parte, con la mejora de la calidad de los centros comerciales a cielo abierto y la cooperación entre comerciantes minoristas se fortalece la actividad comercial de la Ciudad.

Propuesta de actuación 93. Mejoras en la competitividad turística y en la llegada a la ciudad.

- 93.1- Articulación del transporte público con aeropuertos.
- 93.2- Revitalización y renovación de los puertos de pasajeros.
- 93.3- Promoción de eventos culturales y deportivos.
- Propuesta de actuación 94 Promoción y comunicación de la actividad turística
- 94.1- Lanzamiento de la Marca Ciudad.
- 94.2- Creación de una plataforma para profesionales del turismo.
- 94.3- Reembolso del IVA para turistas sobre la gastronomía.
- Propuesta de actuación. Fortalecimiento de los centros barriales
- 96.1- Ampliación y/o revitalización urbana de los centros comerciales a cielo abierto (CCCA).
- 96.2- Asociación entre comerciantes minoristas.

III.5.4 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

Es coincidente la visión de competitividad mundial de la Ciudad. El enfoque de la evaluación es mayormente realizado a partir de la comparación de resultados con respecto a otras ciudades.

Todos proponen insertar a la Ciudad en un espacio abierto multipolar que deberá compartir con otras metrópolis y centros regionales, en especial en el arco de desarrollo del Mercosur. El PUA, en particular, caracteriza a la Metrópolis por la movilización de los intercambios de un espacio socioeconómico que presenta una excepcional concentración de las actividades de la región.

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: Un modelo de ciudad compacta, posible y positiva para Buenos Aires, y una estrategia de sustentabilidad urbana, que permita aumentar la complejidad, sin necesidad de incrementar sustancialmente el consumo de materiales, suelo y energía.

Para promover a la Ciudad como centro de negocios los planes buscan aumentar la calidad de los empleos con actividades que tengan valor creativo alto. Se propone el fortalecimiento de la Industria creativa en los distritos económicos (Tecnológico, Audio-visual, de las Artes y de Diseño).

Hay tendencia hacia la compatibilización entre la industria y residencia con el mejoramiento funcional y ambiental de la actividad productiva.

Todos los Planes promueven el crecimiento de las actividades productivas en la ciudad con un modelo de mixtura de usos y aumento en la calidad de la convivencia entre actividades.

En todos los Planes analizados se promueve la industria turística para la que la

ciudad cuenta con suficiente equipamiento y recursos.

Temas no coincidentes:

La propuesta final de los Lineamientos actualiza la visión y los objetivos. Propone, como nuevo aporte a los anteriores documentos, impulsar:

- Economías de aglomeración de escala regional, como es la expansión y consolidación del Área Central
- Las actividades de escala urbana y barrial, con el desarrollo de centralidades y corredores comerciales.
- La diversidad de usos y facilitar el desarrollo de los usos residenciales que deben complementarse con zonas económicas de baja intensidad y con presencia de actividad comercial para el consumo local.

Las propuestas varían en el enfoque. A partir del Modelo Territorial 10-60 se promueve un enfoque más ambiental con respecto a las actividades que se localizan en la ciudad y su compatibilidad con la residencia.

Además la idea de sustentabilidad se traduce en garantizar la mixtura de usos para sostener la ciudad en caso de crisis económica y en la dispersión de Distritos Económicos que distribuyan las actividades en todo el territorio y descarguen al Centro Principal para evitar la excesiva convergencia de viajes.

Hay que tener en cuenta que son bien diferentes las evaluaciones de las propuestas urbanísticas con las que realiza a partir de métodos econométricos el PDE, respecto a la organización espacial y la producción.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

El desarrollo futuro de la ciudad depende del éxito de los objetivos planteados. Es posible que la visión con respecto a la economía en la ciudad deba ser revisada en este nuevo contexto de crisis económica prolongada y teniendo en cuenta los logros obtenidos a escala local.

El PDE que mide los datos de la evolución de la economía elabora un diagnóstico y propuestas que difieren con los lineamientos del Plan Urbano. Por ahora en etapa preliminar este Plan tiene un enfoque mucho más realista con respecto a las posibilidades de crecimiento económico de la Ciudad por las verificaciones que realiza de acuerdo a los indicadores de la actual situación.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

Según CIPPEC. "Desde el punto de vista económico, la CABA forma parte un

espacio geográfico continuo con mercados de trabajo y capitales integrados: el AMBA. Por un lado, la CABA se beneficia de la posibilidad de satisfacer la demanda de puestos de trabajo porteña con la oferta de trabajadores del resto del AMBA, e incluso del resto del país. Por el otro, la afluencia de trabajadores permanentes y temporarios, en su mayoría del resto del AMBA, genera, al mismo tiempo, una demanda adicional por bienes públicos, en parte financiada con recursos fiscales propios, en ausencia de arreglos fiscales de alcance metropolitano”.

Los análisis económicos muestran una ciudad equitativa con un indicador GINI de 0.71. Sin embargo la ciudad no se puede desprender del contexto metropolitano que presenta mayor inequidad. Debe ser desarrollado un análisis de las diferencias de desarrollo económico de la Ciudad con la Región que forma parte. Estas diferencias de acceso a la salud, la educación, los servicios y la calidad del espacio público están provocando procesos de convulsión social en muchas ciudades y en especial en nuestros vecinos sudamericanos,

Los programas desarrollados con respecto a los cinco distritos económicos propuestos: Audiovisual; del Deporte; Tecnológico ; del Diseño y de las Artes; promueven actividades para que se localicen empresas con alto valor agregado, que contemplen la innovación ambiental en su planificación, y que tengan alta capacidad de generar mayor y mejor empleo. Estos temas particulares continúan su desarrollo por la gestión de la Ciudad y cambia la geografía económica estancada en la convergencia central hasta hace poco tiempo.

La idea de distribución geográfica de actividades con la dispersión de la administración del Gobierno de la Ciudad como ejemplo es un proyecto que está transformando el futuro de las oportunidades barriales con fuerte acento en el desarrollo del sur.

El desarrollo del Paseo del Bajo ha cambiado la dinámica de la carga en la Ciudad. Este es un proyecto que debe ser monitoreado para avanzar en la resolución de los conflictos que producía en especial la localización portuaria.

Principales avances y carencias:

Los principales avances para la producción urbana son, la creación de los Distritos Económicos, la actividad desarrollada por las exposiciones, la convocatoria de reuniones internacionales y la actividad cultural de la ciudad. Además a esto se agregan propuestas y obras de conectividad que mejoran la logística y la accesibilidad.

Si bien el PDE tiende al desacople de la economía de la Ciudad con respecto a las condiciones nacionales, de acuerdo a la tradición de la planificación urbana, la principal carencia sería la falta de planificación o de acuerdos metropolitanos integrados. Esta discusión es fundamental porque se deben

encontrar estrategias para disminuir los procesos de conflictividad social que trae aparejada la desigualdad de oportunidades.

Discusión y temas a revisar:

El modelo de Ciudad mundial primó en el inicio del Plan. En los últimos planes el proyecto de la economía busca el posicionamiento de la Ciudad en el mundo por la actividad cultural con la posibilidad de convocatoria internacional por la capacidad hotelera con que cuenta y la calidad de turismo. La gestión de los Distritos Económicos permite, la localización de empleo calificado y tienden a otorgar mayor equitatividad al espacio territorial con promoción de actividades específicas.

Otra evaluación a realizar es la estrategia de participación y colaboración de la Ciudad en la prestación de los servicios públicos y en el sostenimiento de los servicios ambientales metropolitanos muy vinculados a las cuencas de las que participa en muchos casos.

Estas condiciones territoriales deben ser revisadas junto con las estrategias de tipo social que se proponen en el P.E.P.B.A. de inclusión, género, seguridad y resiliencia, para alcanzar resultados sustentables. Además debieran ser incorporadas las evaluaciones que se desarrollan en el PDE. Mientras los Planes de tipo urbanístico analizan las actividades en el territorio el PDE analiza la evolución de la economía con otros parámetros. Es fundamental lograr compatibilidad metodológica, de visión y de objetivos con este Plan que otorgará criterios, mediciones y datos que permitirán evaluar a la ciudad y a los resultados que proponga el PUA.

Hay que buscar coincidencias entre el PEPBA, el PUA y el PDE con respecto al desafío que constituye la integración de la Ciudad con el Área Metropolitana, que es un área con gran inequidad y aumento de la pobreza. La discusión está en la propuesta de desacople de la economía de la Ciudad para salvarla de posibles crisis o de integración de la economía metropolitana, asumiendo la complementariedad de cada uno de los sectores territoriales. El camino de esta política es el que permitirá afrontar la perspectiva de conflictividad social que avanza en la región y que necesariamente se manifestaría en el centro urbano principal y en las actividades de mayor capacidad de manifestación como es el caso del transporte, la educación y la salud.



III.6 PATRIMONIO URBANO

III.6 Patrimonio urbano



III.6.1 Visión comparada:

170 Se plantea antes de desarrollar cada uno de los temas una visión general, a modo de introducción, sobre la cuestión del Patrimonio Urbano.

- El PUA define en ese aspecto un diagnóstico y sus problemas. 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). Sin embargo la falta de vitalidad en las políticas de protección ambiental de edificios, conjuntos y sitios de valor patrimonial atentan contra lo que podrían considerarse como acciones para incrementar la calidad del espacio público.

- La visión general de la Ley 2.930 define que es necesario reglamentar y completar las áreas, edificios y otros objetos urbanos y paisajísticos con valor patrimonial que resten ser caracterizados. Complementariamente es menester diseñar y crear legislación específica de los bienes arqueológicos y paleontológicos e incentivar y promover la participación social en los procesos de decisión y gestión. Es fundamental además, establecer un sistema de revisión permanente de las áreas y catalogaciones existentes.

- El MT confirma un desplazamiento de un criterio de Patrimonio individualizado en unidades edilicias con distinto grado de protección hacia una tendencia

patrimonial por Áreas de Protección Histórica (APH) y Entornos, cuyo valor se encuentra definido por el conjunto urbano, por el hábitat y el ambiente urbano conformado. Se manifiesta de esta forma una creciente incorporación de criterios morfológicos, compatibilizando el desarrollo urbano con la protección del patrimonio.

- El PEPBA también menciona que en 1989, con la modificación del código de planeamiento urbano, se introduce la noción de protección patrimonial a través de los nuevos distritos llamados Áreas de Protección Histórica (APH), iniciando la catalogación y la protección patrimonial del barrio de San Telmo, afectado a una normativa de congelamiento, denominada U24, que no hizo más que forzar su desvalorización y su deterioro.

Luego se fueron afectando otras áreas con valor patrimonial sobre la base de los distritos APH, que establecían tres grados de protección para los edificios existentes, protección integral, estructural y cautelar.

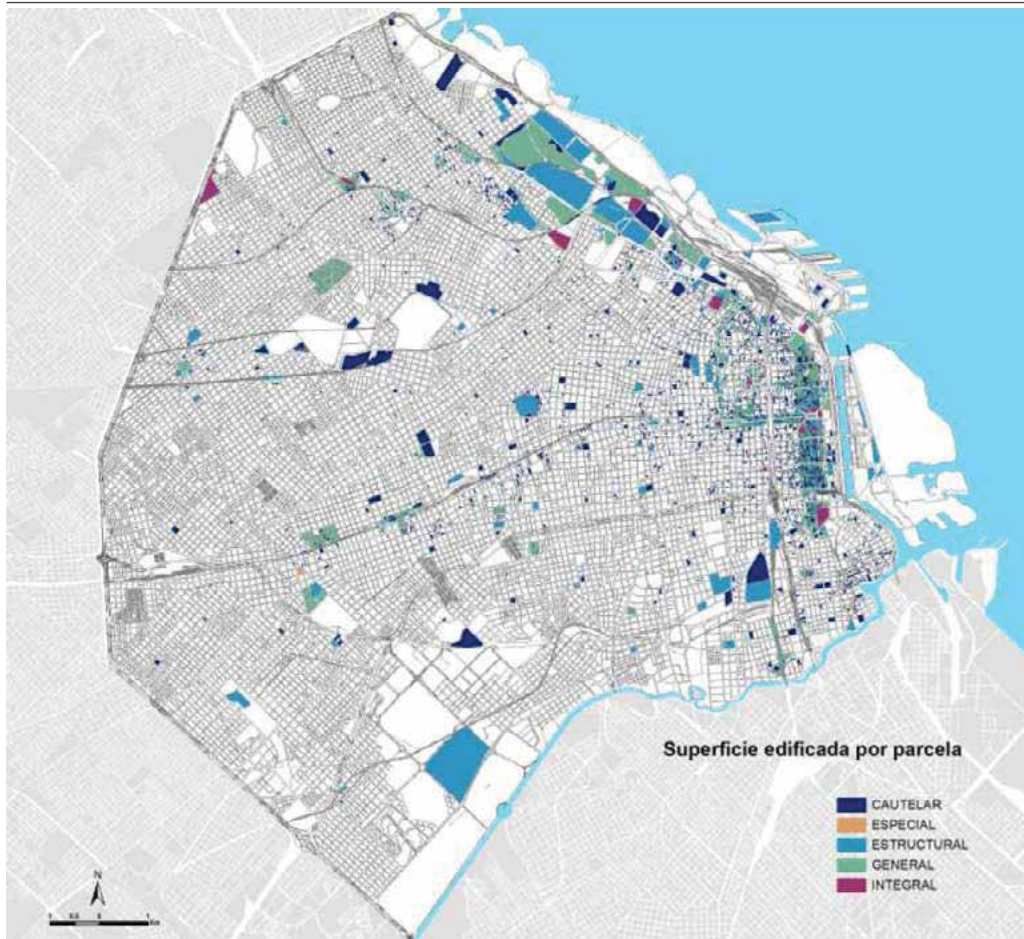
- El Documento CUr refuerza la idea de que la protección para los edificios de valor (urbanístico, arquitectónico, histórico y simbólico) se regula a partir de un Catálogo Urbanístico en el que se definen los niveles de protección: integral, estructural y cautelar, los que están afectados por distintos grados de intervención particulares.

I. Protección Integral. Se encuentran afectados a este nivel aquellos edificios de interés especial, cuyo valor de orden histórico y/o arquitectónico los ha constituido en hitos urbanos.

II. Protección Estructural. Para aquellos edificios de carácter singular y tipológico, que por su valor histórico, arquitectónico, urbanístico o simbólico caracterizan su entorno

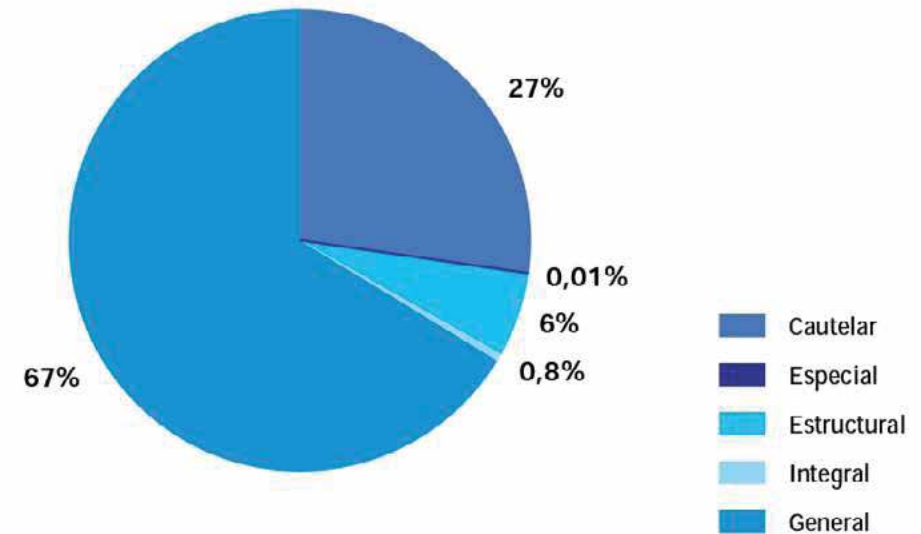
III. Protección Cautelar. Están afectados a este nivel los edificios cuyo valor reconocido es el de constituir la referencia formal y cultural del área, justificar y dar sentido al conjunto. Finalmente, el valor singular señala la existencia de ciertas características irreproducibles o consideradas de calidad, en cuanto a los aspectos técnico-constructivos, ya sea en el diseño del edificio o del sitio en el que se localiza.

Cada nivel de protección acepta distintos grados de intervención. A medida que se considera mayor el valor patrimonial de la obra, menor es el nivel de intervención admisible.



Del total de edificios protegidos en la Ciudad de Buenos Aires:

- 3.000 tienen protección cautelar;
 - 800 están bajo protección estructural;
 - 45 tienen protección integral, y
 - 1 presenta protección especial (*el ex Centro de Detención Clandestina Garaje Olimpo*).
- El resto corresponde a la categoría general y a los inmuebles cuya catalogación se encuentra en curso.



III.6.2 Objetivos:

- Los objetivos planteados por el Documento Final del PUA respecto de la variable patrimonio urbano aluden a los siguientes aspectos:

- I. 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.
- II. Promover una legislación sistemática y global para la protección del patrimonio histórico del Área Central.
- III. Promover una legislación sistemática y global para la protección del patrimonio histórico de los barrios.
- IV. Promover una estrategia de espacios públicos con la recuperación, ampliación y mejoramiento de las áreas de calidad ambiental patrimonial.

- La Ley 2.930 define una noción acerca de lo Patrimonial desde la perspectiva del significado social que le atribuyen la memoria colectiva y la identidad ciudadana a las áreas urbanas, edificios y elementos urbanos sustantivos de la ciudad.

El patrimonio testimonia los logros y las vicisitudes colectivas a través de referencias materiales que, según los casos, se destacan por sus valores históricos, artísticos o simbólicos. Asimismo, el patrimonio urbano enriquece la calidad, la continuidad y los fundamentos del ambiente y el espacio público...

[Ley 2930-anexo 1\2008]

Los objetivos de la Ley 2.930 en relación con el Patrimonio Urbano son:

- I. Fortalecer las Áreas de Protección Histórica (APH).
- II. Reglamentar y completar las áreas, edificios y otros objetos urbanos y paisajísticos con valor patrimonial que resten ser caracterizados.
- III. Diseñar y crear legislación específica de los bienes arqueológicos y paleontológicos.
- IV. Incentivar y promover la participación social en los procesos de decisión y gestión.
- V. Establecer un sistema de revisión permanente de las áreas y catalogaciones existentes.

• El MT hace mención a que el Código de Planeamiento Urbano –sin vigencia actualmente– establece criterios y formas de accionar relativos a la preservación de inmuebles con valores arquitectónicos, urbanísticos, históricos y simbólicos. Los mecanismos de actuación se centran en torno a la figura de las Áreas de Protección Histórica (APH), los Edificios Catalogados junto a sus niveles de protección –cautelar, estructural, integral y especial– y la actualización del catálogo.

Cabe destacar la consolidación de la tendencia a la incorporación de criterios más amplios en la ponderación patrimonial mediante la consideración del entorno y del paisaje cultural en su valoración.

Es deseable consolidar esta tendencia a futuro, mediante la consideración de la ciudad, en su conjunto, como de valor patrimonial. Es decir, la conservación se propone de manera integral, en especial, a través de la protección de los paisajes urbanos barriales.

[MT\2011]

Este objetivo se alcanzaría con la incorporación de los criterios morfológicos en las futuras codificaciones, los cuales compatibilizarían el desarrollo urbano con la protección del patrimonio.

En este sentido, entre los principales objetivos en relación al Patrimonio se destaca la implementación de un Código Urbanístico Morfológico, que promueva la rehabilitación patrimonial y su puesta en valor, en definitiva, la articulación entre la protección patrimonial, la homogeneidad morfológica paisajística y la sustentabilidad urbano-ambiental.

Por otra parte, se menciona la necesidad de un mayor control y racionalidad en cuanto a las posibilidades y viabilidad de las demoliciones en áreas patrimoniales sensibles.

Finalmente, un último objetivo se refiere al desarrollo de áreas de patrimonio monumental caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte

singularidad arquitectónica, histórica o simbólica.

Para alcanzar estos objetivos se utilizan una serie de indicadores para poder relevar integralmente las características patrimoniales. En este sentido se plantea una transformación orientada a establecer criterios de planeamiento morfológicos que tiendan a igualar alturas y volúmenes edificados.

Los indicadores desarrollados son los de Constructibilidad y de Diferencia de alturas parcelarias, los cuales captan las disonancias de tipo morfológico.

Por otra parte, se considera un indicador más tradicional del patrimonio, que es la monumentalidad de determinados edificios y ámbitos, los cuales son captados con el indicador de Edificios monumentales, el cual hace hincapié en el patrimonio a escala parcelaria y no en referencia de paisaje o entornos culturales.

• Los objetivos del PEPBA se manifiestan desde una perspectiva patrimonial no estrictamente edilicia, sino más bien desde el enfoque más amplio del Patrimonio Cultural. En tal sentido destaca menciona como fortalezas distintos programas, reconocimientos (capital del Tango, del libro, etc.) e iniciativas de diversos actores sociales.

Menciona la necesidad de revertir el deterioro y/o abandono en políticas de conservación y puesta en marcha del patrimonio. También la definición de una política de Estado para la conservación de edificios de gran valor histórico y cultural.

Es interesante el enfoque desde el conflicto de intereses planteado en relación con la sustentabilidad de los bienes patrimoniales. Si bien el Patrimonio es un bien para la comunidad y, por lo tanto, se definen normativas para su protección y mantenimiento, esos criterios y restricciones para su preservación conllevan situaciones que pueden resultar perjudiciales para los propietarios y los agentes que producen la ciudad.

Destaca finalmente la relación entre el turismo y el patrimonio, lo que pone en evidencia el valor de la preservación y sus beneficios económicos.

• EL Documento CUr hace referencia a varios documentos para alinearse con sus objetivos.

I. Ley 449/2000 (Código de Planeamiento Urbano) cuya normativa permite:

- Identificar y proteger áreas y edificios con valores urbanísticos, históricos, simbólicos, culturales y arquitectónicos.
- Mejorar y recuperar la calidad ambiental de los espacios públicos.
- Controlar obras de rehabilitación, obras nuevas e intervenciones en el espacio público a fin de evitar la alteración del carácter del área.
- Consolidar actividades que no degraden el sector.
- Impulsar programas de mejora del espacio público, mecanismos e instrumentos

de gestión que estimulen la inversión privada y el desarrollo del área.

- Incorporar el área a otros circuitos urbanos, enlazando circuitos culturales y turísticos.

II. Artículo 41 de la Constitución Nacional, el cual define que “las autoridades proveerán a la protección [...] a la preservación del patrimonio natural y cultural”.

III. Artículo 27 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, donde menciona que “la ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrado a las políticas de desarrollo económico social y cultural [...] la preservación del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico [...] de todo espacio urbano público y privado”.

IV. Artículo 32 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, donde dice que “se garantiza la preservación, recuperación y difusión del patrimonio cultural, cualquiera sea su régimen jurídico y titularidad, la memoria y la historia de la ciudad y sus barrios”.

V. Ley 71 y PUA, los mismos hacen referencia a “[...] la promoción de una estrategia de espacios públicos, la creación de nuevas Áreas de Protección Histórica y puesta en valor de sectores urbanos de calidad ambiental patrimonial. Conservación del patrimonio histórico, cultural y artístico de la ciudad, los sitios y objetos arqueológicos, los testimonios del pasado como expresión de nuestra cultura, cualquiera sea su régimen jurídico y su titularidad.

Debiendo poner en primer plano el interés de las poblaciones que viven en los centros a conservar; controlar la contaminación visual con el objetivo de componer una política de recuperación y conservación del patrimonio urbano [...]”.

VI. Ley 2930, considera al paisaje urbano a partir de una visión integrada de sus facetas materiales y simbólicas, concebido como producto de la interacción dinámica de sus componentes naturales y antrópicos (trazado urbano, tejido edilicio, infraestructuras, patrimonio histórico y monumental, etc.).

En definitiva, los puntos más importantes son: protección para los edificios de valor, protección general, normas de tejido para obras nuevas o edificios sin protección, protección para el espacio público, regulación de usos y la elaboración de programas de acción.

III.6.3 Temas particularizados:

a. Complementar la variable Patrimonial al Planeamiento

a.1. Áreas de protección histórica y código.

- El PUA define como necesario consolidar y ampliar las Áreas de Protección

Histórica y poner en valor los sectores urbanos de calidad ambiental y patrimonial.

Para ello establece una serie de acciones, a saber:

- 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 bordes de áreas de calidad patrimonial para no crear límites bruscos destructores de las cualidades y la identidad.

- Consolidar la preservación patrimonial en las Áreas de Protección Histórica instituidas.

- Delimitar nuevas zonas a resguardar.

- La visión de la Ley 2.930 propone reglamentar las Áreas de Protección Histórica consignadas en el Código (CPU) aún no reglamentadas.

- El MT, en el marco del código morfológico, define que la imagen actual del patrimonio físico, dimensionado como un hecho estático, pretende ser modificada en la Ciudad Deseada a partir de concepciones superadoras que permitan articular cada edificación con su entorno, valorizando sobre todo, el paisaje urbano y las condiciones de reproducción sistémica de la Ciudad.

La principal propuesta en materia de patrimonio, es la implantación de un nuevo Código Urbanístico Morfológico, que establecerá criterios de densificación a partir de las características existentes en los distintos contextos de Buenos Aires.

Las áreas de protección patrimonial se desarrollan en territorios donde, si bien predominan construcciones contemporáneas, se visualizan paisajes que merecen ser preservados y donde gran parte se encuentra protegido en la actualidad como Áreas de Patrimonio Histórico (APH). En ellas, la normativa prevé la catalogación de un radio en donde se protege la totalidad del área en sus diversas formas de catalogación.

- El PEPBA realiza un balance sobre las APH. Las mismas son distritos en los cuales todos los edificios comprendidos tienen un nivel de protección general. Además, se catalogan edificios, monumentos o espacios de manera puntual bajo diferentes niveles de protección, que admiten por lo tanto diversos niveles de transformación.

Los edificios catalogados se clasifican de acuerdo con una serie de niveles de

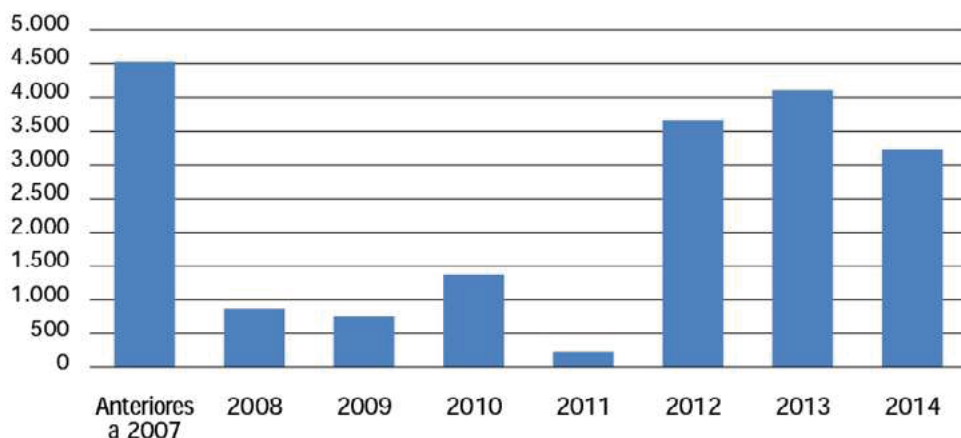
protección: general, cautelar, estructural e integral. Del total de inmuebles, 67 % tiene protección general, 27 % tiene protección cautelar y el 6 % estructural, mientras que los que tienen protección integral o especial representan cifras menores.

Actualmente, el 3,2 % de las unidades edilicias de la Ciudad están catalogadas como edificios monumentales (patrimoniales).

La distribución de las APH muestra las zonas con protección normativa y gran parte de las mismas se encuentran en el casco histórico, barrios de urbanización antigua y zonas con características singulares. Se observa una fuerte concentración en el área central, pero también la hay en los barrios de Recoleta, Belgrano y La Boca.

- El Documento CUr, continua analizando las APH, definiéndolas como aquellas zonas de la Ciudad con valor patrimonial, que poseen gran calidad urbana y arquitectónica. En estas áreas se destacan rasgos de diverso orden, entre otros, históricos, simbólicos y ambientales. Su fortalecimiento también colabora en la consolidación de los diversos núcleos barriales.

Gráfico. Evolución de los Edificios Catalogados.



En 1992 fue reconocida la importancia de diferenciar los espacios de valor patrimonial de otro tipo de encuadramientos urbanísticos, gestándose los Distritos APH por Ordenanza No 45517 (Boletín Municipal No 19.226, del 19 de febrero de 1992). La normativa para las Áreas de Protección Histórica regula los siguientes aspectos:

- Protección para los edificios de valor.

- Protección para el espacio público.
- Regulación de usos.
- Incentivos.
- Programas de acción.

En cuanto a la evolución de la protección patrimonial, el CUr menciona que desde el año 2007 y hasta el 2014, se agregaron al patrimonio histórico de Buenos Aires 30 Áreas de Protección Histórica. En los últimos cuatro años la protección de edificios significativos aumentó un 322%, pasando de unos 3.200 a alrededor de 13.500. Buenos Aires tiene, en la actualidad (2014), más de 15.000 edificios protegidos, ocupando uno de los primeros lugares con mayor cantidad de inmuebles bajo protección patrimonial, superando incluso a París, Roma y Barcelona.

a.2. Inventario y reglamentación de áreas y edificios, y

a.3. Inventario y reglamentación de áreas de protección.

- El PUA sostiene que 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:

I. 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.

II. 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.

III. 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.

- La visión de la Ley 2.930 implica completar el relevamiento, inventario, sanción y reglamentación para los edificios y otros objetos urbanos y paisajísticos que requieren protección, conciliando tal protección con las normas urbanísticas de su entorno.

- El MT define al Patrimonio, en le modelo de Ciudad Deseada, como algo más

que a la pieza arquitectónica.

El concepto de patrimonio urbano refiere al sistema conformado por el parque edilicio y los espacios urbanos de la ciudad, configurando la síntesis patrimonial de los procesos sociales, históricos, culturales y constructivos valorados por el conjunto de la sociedad.

[MT\2011]

En ese sentido, la futura densificación y crecimiento de distintas áreas impulsadas por el código morfológico, promueven la rehabilitación patrimonial y morfológica y la puesta en valor, a través de la recualificación de los espacios urbanos. Así, las áreas se definen por la densidad edilicia y en función de compatibilizar el hábitat y la vivienda, con los conceptos urbanos y ambientales que permitan revalorizar el patrimonio urbano.

Además de estos conceptos continúan como parte del patrimonio las edificaciones singulares. En tal sentido, los edificios tienen valor patrimonial por sí mismos independientemente del lugar de la Ciudad en donde se localizan.

El objetivo se refuerza con el desarrollo de áreas de Patrimonio monumental, caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte singularidad arquitectónica, histórica o simbólica.

- El PEPBA realiza una crítica a los mecanismos de compensación para el patrimonio, los que si bien existen en la legislación vigente, en la práctica son muy difíciles de aplicar. No hay conciencia de que el daño al patrimonio histórico es un daño ecológico.

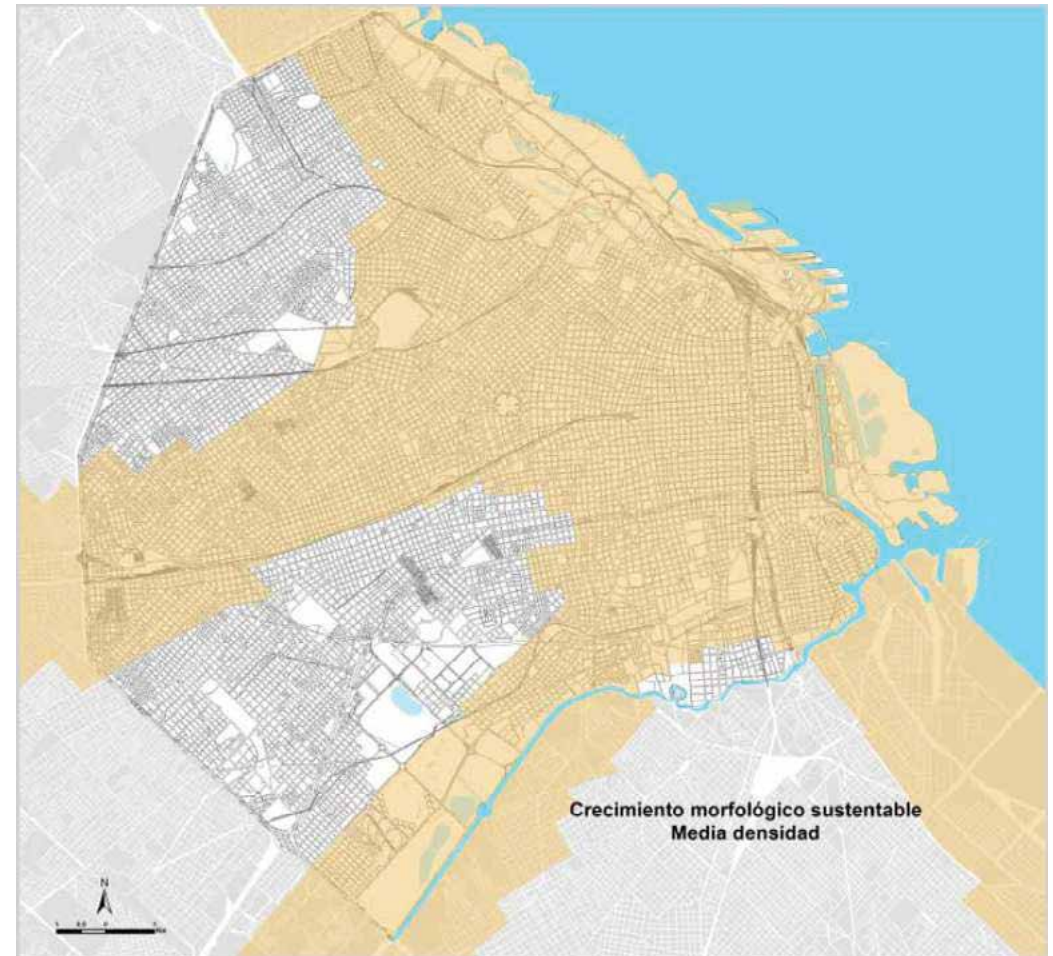
- El Documento CUR aborda la reglamentación de áreas y edificios desde la perspectiva del patrimonio morfológico sustentable. Las mismas se ubican territorialmente en los intersticios de las áreas de mayor densidad y contemplan el desarrollo urbano respetando la morfología patrimonial y los servicios urbanos existentes.

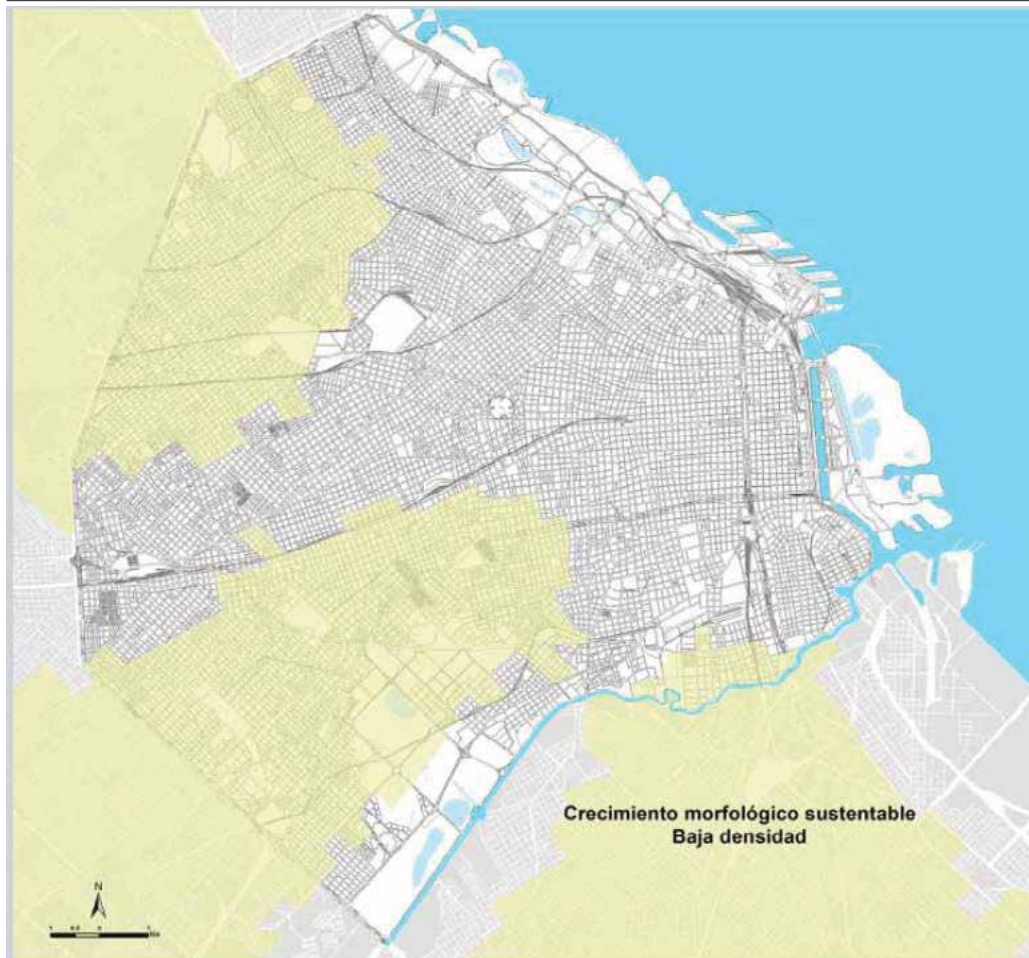
Estas áreas se distinguen por su densidad, según sus características morfológicas y patrimoniales previas y la distancia al centro principal de alta densidad. Son aquellas donde la densificación y transformación edilicia se realiza contemplando las diferentes particularidades morfológicas y tipológicas barriales a fin de fomentar la conservación del hábitat preexistente.

Asimismo se propone que el crecimiento edilicio en estas zonas se acompañe del desarrollo de infraestructuras de servicios, el fomento de la mixtura de usos y la creación de nuevos espacios verdes que garanticen el crecimiento urbano sustentable. Se incluyen, como un modo de mejorar las condiciones de habitabilidad, equipamientos de sustentabilidad social (salud y educación).

Existen además áreas de baja densidad, donde la morfología urbana de tipo barrial pone límites a los procesos de densificación, permitiendo una importante conservación del patrimonio morfológico de estas áreas.

En contextos de menor densidad edilicia y poblacional, se plantean áreas de crecimiento morfológico sustentable definidas como espacios donde la densificación y transformación edilicia contemple las diferentes morfologías barriales, así como también la creación de infraestructuras de servicios que garanticen el crecimiento urbano sustentable, incluyendo en esto el desarrollo de espacios verdes a escala de cada Unidad de Sustentabilidad Básica.





Finalmente, en cuanto al estado, vigencia y/o actualización de la reglamentación, puede mencionarse que se mantuvieron todas las APH con sus indicadores y que se han cumplido con las siguientes acciones:

I. Nuevas APH reglamentadas e Incorporadas al CU

- 3.7.31. APH38 - Entorno Pza. San Martín, Pza. Fuerza Aérea Argentina y Museo Ferroviario.

- 3.7.33. APH44 - Barrancas de Belgrano.

- 3.7.40. APH54 - Conjunto Barraca Peña.

II. APH Reglamentadas a aprobar en Legislatura

- APH39 - Corredor L. M. Campos entre Olleros y Dorrego

- APH47 - Barrio Los Andes

- APH25 - Pza. Irlanda

- APH35 – Estación Villa Lugano de FF.CC. / Pza. Roberto Arlt, Iglesia y Tiendas San Miguel

III. Inmuebles agregados al catálogo

Se agregaron 460 Inmuebles al “Anexo I: Listado de Inmuebles Catalogados” / Catálogo Preventivo para inmuebles anteriores a 1941, Ley 3065.”

a.4. Mecanismos de protección preventiva.

- El PUA no hace mención explícita a los mecanismos de protección preventiva para la preservación patrimonial. Si define criterios de compatibilidad de usos por zonas o distritos, preservación de tejidos particulares, preservación del paisaje recomendando la homogeneidad y la visión morfológica para el Código de Planeamiento y la mixtura y adaptación de usos para prevenir la especialización funcional de las áreas que tienen problemas de obsolescencia en el final de su vida útil.

- La visión de la Ley 2.930 conlleva establecer mecanismos de protección preventiva para los distritos de preservación patrimonial en trámite, en tanto se tratan los respectivos proyectos.

- El MT reafirma la tendencia hacia la protección por Áreas de Protección Histórica (APH) y sus entornos. Las estrategias del MT, aumentarán su coherencia espacial incorporando el espacio público como un elemento fundamental, donde la futura densificación edilicia y la protección del patrimonio sean definidas con criterios morfológicos y sustentables.

- El PEPBA destaca que con la creación de las Áreas de Protección Histórica y la catalogación por ley de edificios singulares se inició en la Ciudad un proceso de protección patrimonial. Sin embargo, un cuarto de siglo después, ese proceso no se completó. Buena parte del patrimonio de la Ciudad se ve amenazado por el proceso de sustitución edilicia.

En cuanto a la preservación de los bienes naturales, paisajísticos y ambientales, se está en una situación más precaria. En consecuencia, queda a menudo en manos de los vecinos la defensa de áreas amenazadas por acciones tanto públicas como privadas. Se propone entonces la creación de un catálogo ambiental que identifique y clasifique los bienes de la Ciudad que presenten condiciones naturales, paisajísticas, históricas y urbanas, que se deban conservar para su valorización y para el disfrute de las futuras generaciones.

Con respecto a la normativa de protección, la Constitución Nacional Argentina establece, en su Artículo 41, lo siguiente: “... las autoridades proveerán a la preservación de patrimonio natural y cultural, como parte de los bienes que

hacen posible la participación en la vida cultural”.

Las cláusulas que la integran son mucho más concretas y claras. Hay dos Artículos que están referidos a la conservación del patrimonio, uno en el Capítulo 4, dedicado al ambiente, que es el Artículo 27 y otra en el Artículo 32, que está dedicado a la promoción de los derechos culturales, donde específicamente se consagra la garantía de la preservación del patrimonio histórico y cultural y de la memoria de la Ciudad y de sus barrios.

La Legislatura dictó la Ley 1.227/2003 que establece el marco legal para la protección del Patrimonio de la Ciudad y la Ley 3.065/2008 para impedir la demolición de inmuebles construidos antes de 1941, hoy sin vigencia. Esta ley aún no fue reglamentada, por lo que no hubo penalidades para los profesionales y funcionarios infractores y las demoliciones clandestinas continuaron destruyendo edificios de valor patrimonial e incluso edificios catalogados por la Legislatura.

- El Código urbanístico incorpora criterios de valoración “Ambientales”, en “9.1.2. Catalogación” y luego en “9.1.2.2. Criterios de Valoración: Incorporación del “Criterio Ambiental”, define:

- Criterio Urbanístico: Refiere a las cualidades que posee un edificio que define o califica la trama, el paisaje urbano o el espacio público.

- Criterio Arquitectónico: Refiere a los elementos poseedores de calidades de estilo, composición, materiales, coherencia tipológica y otra particularidad relevante.

- Criterio Histórico – Cultural: Refiere a aquellos elementos testimoniales de una organización social o forma de vida que configuran la memoria histórica colectiva y un uso social actual.

- Criterio Singular: Refiere a las características irreproducibles o de calidad en cuanto a los aspectos técnicos constructivos o el diseño del edificio o sitio.

- Criterio Ambiental: Conjunto de parámetros que permiten determinar el valor del inmueble dentro del contexto paisajístico en que se inscribe. También se aplica a los inmuebles que contribuyen a la definición de un paisaje cultural urbano.

Los criterios de valoración anteriormente expuestos deben considerarse en función de los propios elementos a proteger, del análisis del contexto urbano y de los objetivos de planeamiento para el área.

a.5. Protección de bienes arqueológicos y paleontológicos.

- El nuevo Código Urbanístico, en línea con la Ley Nacional 25.743, establece en el artículo “9.1.7. Vestigios Arqueológicos y Restos Paleontológicos”, que los propietarios de parcelas en las cuales existan o se descubran vestigios arqueológicos o restos paleontológicos, deberán informar de su existencia, para

su registro y catalogación. El Organismo Competente en materia de fiscalización y control de obra podrá aplicar una medida precautoria y dará aviso al Organismo Competente en materia de Cultura. En caso de determinarse por el Organismo Competente que se trata de un vestigio arqueológico o resto paleontológico, se establecerán las modificaciones al proyecto para el cuidado, mantenimiento, refuncionalización y permisos de acceso público convenidos con el propietario a través de alguno de los instrumentos de desarrollo territorial del Título X del mencionado Código Urbanístico.

a.6. Patrimonio y participación, y

b.5 Estrategias de difusión

- El PUA menciona que 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.

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.

Son herramientas útiles la Encuesta Pública, consistente en la exposición de resultados y en la recepción de opiniones acerca de los mismos y los Grupos de Trabajo que facilitan la participación de personas con diferentes conocimientos, experiencia, ideas y opiniones respecto a las cuestiones comprendidas por cada uno de los Programas.

- La visión de la Ley 2.930 es la de dotar de amplias características participativas a los procesos de decisión y gestión de áreas y objetos patrimoniales.

Así mismo fomenta la organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana (señalización, programas educativos, publicaciones impresas y/o digitales, etc.).

- El PEPBA hace referencia a que la Ciudad tiene conflictos para preservar su patrimonio, pero una gran fortaleza es que cada vez hay mayor conciencia y una activa participación de las organizaciones no gubernamentales en defensa del patrimonio que aspiran a conservar la singularidad de los barrios y de la Ciudad, evitando la sustitución de edificios de calidad patrimonial por otros de baja calidad, construidos con recursos limitados y tecnología industrializada.

a.8. Ajuste y revisión de áreas y catálogo.

• El PUA manifiesta 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”.

• La visión de la Ley 2.930 es la de establecer un sistema de revisión permanente de las áreas y catalogaciones existentes, a fin de ajustar su alcance en términos de aumento o reducción de los inventarios, de acuerdo a nuevas evidencias urbanísticas y ambientales y/o nuevas proposiciones comunitarias.

• El MT, en función de definir un indicador de Patrimonio Urbano, ha decidido utilizar uno de tipo morfológico. Este indicador ha sido elaborado a partir de las diferencias de alturas existentes y estimadas a futuro a escala de manzanas, además de un indicador del potencial construable con el actual Código de Planeamiento Urbano y con el futuro Código Morfológico.

Por otra parte, se ha seleccionado un indicador distinto a los anteriores: el porcentaje de edificios monumentales catalogados; este indicador –a diferencia de los mencionados anteriormente- hace hincapié en el patrimonio a escala parcelaria y no en términos de paisaje o hábitat. De esta manera, se logra abarcar todo el espectro patrimonial que posee la Ciudad y las diferentes formas de medirlo, sistematizando las diversas características patrimoniales de Buenos Aires en un mismo indicador resumen.

De esta manera, la evolución futura positiva de este indicador requiere la generación de un hábitat de características patrimoniales, es decir, digno de preservarse y cuidarse por su calidad, a la vez que se contempla la posibilidad de incorporar o no, nuevas estructuras edilicias al bagaje patrimonial de la Ciudad, según se modifiquen o no los criterios de preservación del patrimonio edilicio.

• El PEPBA hace referencia a que es muchas veces el Estado el que preserva y conserva los inmuebles. El inconveniente se presenta cuando los particulares deben hacerlo, ya que aparecen restricciones en su capacidad económica y hay que ayudarlos, pero en la práctica esto no funciona. De hecho, la Ley Nacional 12665 dice expresamente que los Monumentos Históricos Nacionales están exentos de impuestos y tasas.

Existen mecanismos que funcionan, y otros que están en la legislación, pero no se han reglamentado, como los del Código de Planeamiento Urbano (Ley 449, texto consolidado 29/2/2016): Fondo de Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados y premios estímulo a la rehabilitación de edificios en APH; desgravaciones impositivas de ABL y de Derechos de Delineación y Construcción que están relacionadas al nivel de protección del inmueble, pero el mecanismo es complejo y no está muy difundido; exención del revalúo; donaciones; préstamos; subvenciones; y transferencia de la Capacidad Constructiva (CCT) que es la diferencia entre la capacidad constructiva permitida en la parcela en la cual se encuentra el inmueble protegido y la superficie construida existente en el momento de la catalogación.

b. Pautas especiales de manejo de áreas y objetos.

b.1. Ajustar categorías de protección para adaptación a nuevos usos

• El PUA elabora un criterio para la identificación de los sitios y edificios significativos que podrían servir para ajustar la norma. En tal sentido define:

- 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.

• La visión de la Ley en este tema es la de ajustar y ampliar las actuales categorías de protección a fin de facilitar la adaptación de los edificios patrimoniales a nuevas actividades que recompongan y reactiven las características paisajísticas y ambientales de sectores urbanos específicos.

• El Código Urbanístico define las intervenciones en Áreas Especiales Individualizadas estableciendo las siguientes categorías:

I. Equipamientos Especiales Específicos tienen Código (EE) particularizado morfológico y de usos. Son 126 conjuntos que figuran en el Anexo II.

II. Las Áreas de Arquitectura Especial (AE) que son 30 también están regidas por un Código morfológico particularizado para su integración paisajística y la preservación del área patrimonial. Anexo II.

III. Urbanizaciones Determinadas Específicas (U) son conjuntos con diseño predeterminado y se organizan de acuerdo a un proyecto específico. Anexo II.

IV. Reurbanizaciones Específicas (U31). Conforme al Título 8 del Código Urbanístico estas reurbanizaciones son de carácter transitorio y su delimitación final será determinada en las futuras leyes de cada barrio.

V. Áreas de Proyección Histórica (APH): Son 54 APH. Anexo II. Las Áreas de Protección Histórica se rigen por las normas especiales. En el caso de los Usos del Suelo, el Consejo encuadrará, cuando corresponda, los usos que se fijen en cada área al Cuadro de Usos de Suelo N° 3.3 del Código Urbanístico y los requerimientos de estacionamiento, bicicletas, carga y descarga. Las normas de tejido se aplican a las Áreas de Protección Histórica según corresponda.

- En cuanto a la reconversión de usos y patrimonio, con el nuevo Código Urbanístico, se facilita la gestión de los Usos en los inmuebles Generales (no catalogados) de las Áreas APH, al no requerir consulta previa a la autoridad de aplicación para la habilitación del nuevo uso.

Así mismo en los catalogados, la mixtura de Usos en el Código Urbanístico define un marco más amplio a la autoridad de aplicación para su potencial encuadre.

9.1.1.6. Rehabilitación

La rehabilitación es aplicable a edificios existentes construidos según los planos aprobados con anterioridad al 1 de mayo de 1977.

Dichos edificios no deberán tener construcciones antirreglamentarias, ni haberse construido en virtud de normas particulares.

En caso de contar con obras antirreglamentarias las mismas deberán ser retrotraídas a dicha situación de conformidad a la normativa de Edificación.

Los requisitos para optar por este régimen se definirán por el Poder Ejecutivo.

9.1.1.6.1. Intervenciones edilicias

En los edificios comprendidos en este acápite, el volumen construido será considerado volumen conforme y pueden realizarse las siguientes obras y acciones:

- 1) Obras de conservación, reforma, transformación, subdivisión y ampliación de las superficies internas por medio de entresuelos o entresuelos, cumpliendo lo establecido en la normativa de Edificación.

- 2) Mantener las condiciones de iluminación y ventilación originales, siempre que se conserve la categoría del local asignada en los planos aprobados, cumpliendo lo establecido en la normativa de Edificación.

- 3) Cuando sea necesario conformar nuevas áreas descubiertas y no fuera posible

cumplimentar los requerimientos de Espacio Urbano interior, el Organismo Competente determinará en cada caso el grado de flexibilización de los mismos.

4) La conformación de la expansión (terraza – balcón), en vivienda permanente, de la normativa de Edificación, no será exigible.

9.1.1.6.2. Intervenciones relativas al uso

En los edificios existentes comprendidos en el artículo 9.1.1.6 podrán desarrollarse las obras y acciones detalladas en el artículo 9.1.1.6.1 para la localización de los usos permitidos en las respectivas Áreas de Mixtura de Usos según el Cuadro de Usos del Suelo N° 3.3 teniendo en consideración el carácter del APH, las normas particulares de cada Área conforme al Anexo II “Áreas Especiales Individualizadas” y la saturación de usos de conformidad al artículo 3.1.

Los requerimientos de carga y descarga o ascenso y descenso de pasajeros, guarda y estacionamiento, no serán exigibles si esos usos no están previstos en el edificio existente, y no se altera una superficie mayor al cincuenta por ciento (50%) en el piso bajo.

Respecto de las actividades para las que se requiera ubicación sobre la Red de Tránsito Pesado, el Organismo Competente determinará en cada caso la conveniencia o no de la localización propuesta.

9.1.1.6.3. Exclusiones

Quedan excluidos de la rehabilitación:

- a) Los edificios catalogados como Integrales y/o Estructurales;

- b) Los edificios objeto de declaratorias en el régimen de la Ley Nacional N° 12.665 modificada por la Ley Nacional N° 27.103 que crea la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos.

b.2. Complementar normativas con programas de recuperación de la calidad urbana.

- EL PUA considera 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.

- La visión de la Ley 2.930 conlleva complementar las normativas de protección con programas orientados a recuperar, apoyar y/o fortalecer las actividades y la calidad urbana, integrándose a los diferentes instrumentos de planificación y/o gestión de este Plan Urbano Ambiental.

- El MT hace referencia a la homogeneidad de alturas como parámetro de recuperación de la calidad urbana. En tal marco se propone una nueva conceptualización, que incluye no solo lo tradicionalmente definido como Patrimonio, lo monumental, sino también a la Ciudad como un elemento patrimonial en su totalidad. En este sentido se plantea que el análisis de las características edilicias y morfológicas contribuyen a comprender el Patrimonio urbano.

En promedio la Ciudad ya posee una estructura morfológica, con una diferencia en términos absolutos de 5 pisos. En las zonas de alta densidad, la diferencia en la edificación asciende a 8 pisos, mientras que en media y baja densidad es de 6 y 4 pisos respectivamente.

En la Ciudad Sustentable se pretende alcanzar una estructura totalmente morfológica para todo el territorio, siendo esto de gran dificultad debido a las restricciones territoriales que genera la estructura edilicia actual.

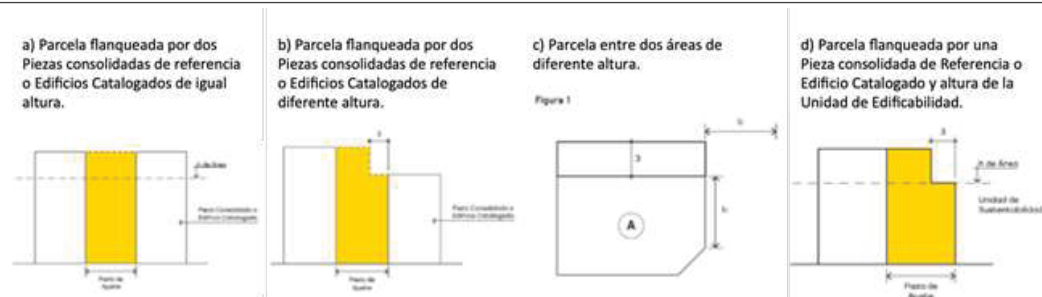
La propuesta a futuro es que la diferencia de altura de edificación por manzana tolera una diferencia de—como máximo— 2 pisos entre la altura máxima y la altura mínima.

- El PEPBA considera que la rehabilitación y conservación de las áreas mejora la calidad habitacional de una población y genera también demanda de mano de obra especializada fomentando el desarrollo de capacitaciones en la formación de artes y oficios para la conservación.

En referencia a la Captación de Plusvalías, se menciona que, en tanto mecanismo tributario, su implementación le permite al Estado, recuperar la totalidad o un porcentaje del incremento del valor que experimenta un suelo privado a partir de una inversión pública que se ha hecho. Ello serviría para invertirse en proyectos y programas públicos en otro sector de la ciudad, en beneficio del conjunto de la sociedad, lo que le permitiría al Estado ser equitativo en los bienes y servicios que ofrece.

Pensando en la integración territorial, sería una manera de beneficiar a zonas degradadas, que aún no han sido privilegiadas con la inversión del mercado, ya que el Estado puede incrementar su financiamiento de forma genuina y, en consecuencia, la capacidad de realización de obras públicas: infraestructura, equipamiento, espacios verdes, saneamiento y vivienda.

- El Código Urbanístico establece una relación entre el Código Morfológico y el Patrimonio Edificio mediante las llamadas Piezas de Ajuste. Así se denominan a aquellas piezas que articulan diferentes situaciones edilicias entre edificios con valor patrimonial o no. Se definen los siguientes casos:



También se definen las piezas consolidadas de referencia, que son aquellas que se encuentran afectados por aquellos edificios que pueden o no poseer autenticidad, conservar o no elementos de valor, pero sí consolidación con respecto a la renovación, y pueden integrarse con sus adyacentes. Se evaluará en cada caso la pertinencia de su implementación.

b.3. Contener población residente en lugares de reciclaje de tejidos, reconversión de usos y valorización inmobiliaria

- El PUA propone para contener a la población residente promover las identidades en los barrios implicados. Para ello se define 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. Promover la identidad implica contener a la población residente aunque el PUA no lo expresa en esas palabras.

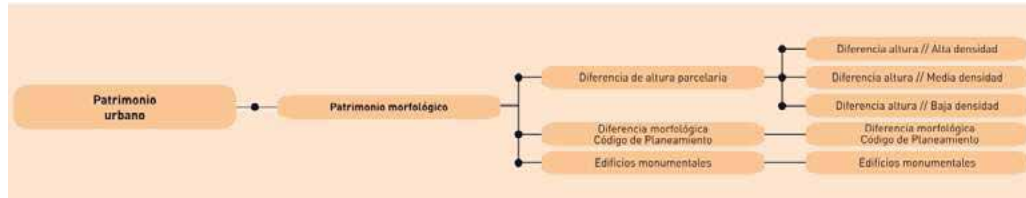
- La visión de la Ley 2.930 propone implementar medidas de sostenimiento de la población residente en contextos de reciclaje de tejidos, reconversión de actividades e incremento de los valores inmobiliarios derivados de las acciones patrimoniales.

b.4 Estímulos e incentivos a la protección patrimonial, y a.7. Procedimientos de protección e instrumentos.

- El PUA propone una visión general sobre los instrumentos de protección en particular y sobre los instrumentos urbanísticos y de gestión en general.

- La visión de la Ley 2.930 se centra en la Mejora, reglamentación, actualización y desarrollo de los estímulos e incentivos a la protección patrimonial (FEREC, ECCT, desgravaciones y/ o exenciones impositivas).

- En el MT el indicador de Patrimonio Urbano se encuentra definido fundamentalmente por dos indicadores morfológicos (Diferencia de altura parcelaria y Diferencia morfológica/ Código de Planeamiento) y uno de catalogación patrimonial, por lo que su valor síntesis resulta muy efectivo para comprender cómo se encuentra la Ciudad en términos patrimoniales desde un punto de vista amplio.



- El PEPBA hace mención al Código de Planeamiento Urbano –actualmente sin vigencia– dedica su sección 10 a la protección del patrimonio, definiendo incentivos y catalogación.

Otro mecanismo poco difundido que existe en la Ciudad de Buenos Aires es la Ley de Mecenazgo (Ley 2264/2006) que si bien es fundamentalmente un régimen de promoción cultural, tiene un capítulo específico dedicado a la promoción del patrimonio arquitectónico.

Los mecanismos de compensación para el patrimonio existen en la legislación vigente, pero en la práctica, son muy difíciles de aplicar.

- El Código Urbanístico consolida y sustancia una serie de incentivos y mecanismos de protección patrimonial en su Título IX, específicamente en el artículo 9.1.6 “Promociones para bienes protegidos” estipula que se promoverán los medios para la protección, estimulando acciones privadas mediante una adecuada gestión patrimonial. El propietario que comience a recibir los beneficios de la transferencia de capacidad constructiva del artículo 10.1 deberá renunciar a las desgravaciones que esté recibiendo de conformidad al artículo 9.1.6.1.

Los instrumentos considerados son los siguientes:

I. En 9.1.6.1 “Desgravaciones Tributarias”

Las Desgravaciones impositivas para los titulares de edificios catalogados podrán significar hasta un 100% del impuesto inmobiliario y tasa retributiva de los servicios de alumbrado, barrido y limpieza, mantenimiento y conservación de sumideros.

Los porcentuales de reducción y plazos de vigencia, serán determinados de acuerdo con los siguientes criterios:

- Nivel de protección: Cuanto mayor sea el nivel de protección mayor será la proporción a desgravar.

- Antigüedad: Cuanto mayor sea su antigüedad, mayor será la proporción a desgravar.

- Cuantía de la intervención: Cuanto mayor sea la cuantía de la intervención, mayor será la proporción a desgravar. Las intervenciones realizadas deberán cumplir con las especificaciones exigidas en cada caso. La exención perderá vigencia si no se mantiene el edificio en buen estado de conservación.

- Protección ambiental: Por encontrarse en áreas de protección ambiental, tendrá preferencia en cuanto al porcentaje de desgravación.

- Usos: Se privilegiarán aquellos edificios que tengan destinado al uso residencial más del 70%, aquellos de interés social o comunitario y otros que resulten beneficiosos para el área.

- También se otorga la desgravación total para titulares de los edificios catalogados de los Derechos de Delineación y Construcción, respecto de las mejoras que se realicen en los edificios con valor patrimonial.

Aquellos propietarios de edificios catalogados que realizaran obras para su rehabilitación o puesta en valor podrán presentarse ante el Organismo Competente para solicitar la exención de revalúo por un término de 5 años. Esta exención como así también las desgravaciones previstas en este punto serán incorporadas en las modificaciones que se efectúen en las normativas Fiscal y Tarifaria.

II. En 9.1.6.2 “Donaciones”

Las intervenciones en edificios protegidos podrán beneficiarse con donaciones provenientes de organismos públicos y privados, nacionales o extranjeros.

III. En 9.1.6.3 “Préstamos y Subvenciones”

Los emprendimientos en edificios protegidos podrán beneficiarse con líneas de crédito otorgadas por cualquier tipo de entidades financieras nacionales o internacionales, públicas o privadas.

Por otra parte los bienes inmuebles que se benefician con algún tipo de subvención no podrán ser objeto de cesión por ningún título en el plazo de cinco (5) años sin que previamente se haya reintegrado la totalidad de la subvención recibida, contados a partir de la terminación de las obras de rehabilitación.

IV. En 9.1.6.4 “Fondo de Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados (FEREC)”

Con la mejora, desarrollo y reglamentación de este instrumento se ha buscado la sustentabilidad de los aspectos materiales y simbólicos en relación con el cuidado y conservación del patrimonio. Los recursos del “Fondo de Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados” (FEREC) provendrán de:

- Del 15% de la recaudación que obtenga la Administración Gubernamental de Ingresos Públicos (AGIP) por concepto de Derechos de Delineación y Construcción en el ámbito de toda la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
- De los fondos que provengan de las partidas que específicamente destine el

presupuesto anual a tales efectos;

c) De los recursos que provengan de entidades nacionales o extranjeras con destino a la protección patrimonial;

d) De Donaciones o legados que los particulares instituyan al Fondo como beneficiario;

e) De la recaudación obtenida por Transferencia de la Equivalencia de Capacidad Constructiva;

f) De los fondos que se recauden por instrumentos de captación por mayor valorización de inmuebles y se destinen al FEREC.

Los Fondos ingresados de conformidad a los incisos a), b), c), d) y f) del artículo 9.1.6.4 se destinarán para la recuperación, mantenimiento y puesta en valor de bienes patrimoniales y sus contextos urbanos.

Los Fondos ingresados de conformidad al inciso e) se destinarán de la siguiente manera:

- El 50% de lo recaudado será asignado al propietario en calidad de aporte no reembolsable con el fin de poner en valor el inmueble debiendo certificar las obras de mantenimiento y rehabilitación realizadas en el edificio catalogado con estos fondos. Se otorgará en un anticipo y hasta 3 desembolsos, de acuerdo al avance de la obra, con un plazo máximo de 9 meses (prorrogables por otros 3 meses). El anticipo no podrá superar el 25% de los fondos asignados para este fin.

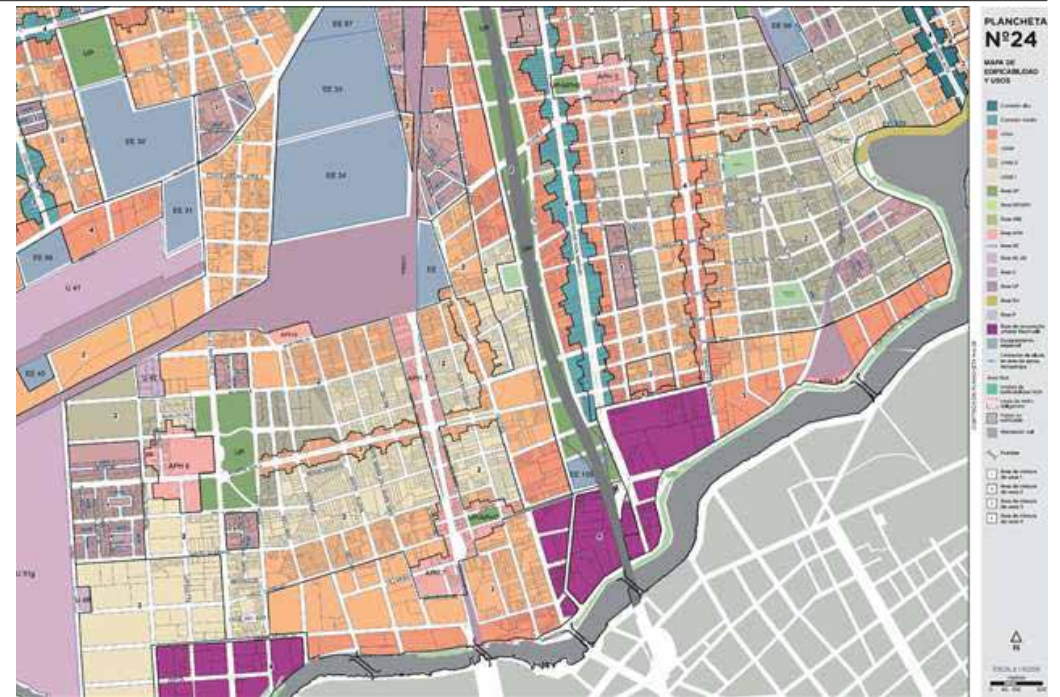
- El 30% de lo recaudado se destinará al propietario del inmueble catalogado en calidad de aporte no reembolsable, el cual se transferirá una vez que certifique las obras de mantenimiento y puesta en valor del edificio catalogado.

- El 20% permanece en el FEREC para atender a la recuperación, mantenimiento y puesta en valor de bienes patrimoniales y sus contextos urbanos.

• Continuando con el Código Urbanístico, en su Título 10 “Instrumentos de Desarrollo Territorial y Programas de Actuación Urbanística” propone –en el artículo 10.1– la mejora, desarrollo y reglamentación del instrumento Equivalencia de Capacidad Constructiva Transferible (ECCT).

La E.C.C.T. es un instrumento de promoción que se aplica a todos los edificios catalogados, estableciendo el reconocimiento de un beneficio para la promoción del mantenimiento de los bienes catalogados. Consiste en la aplicación de un Coeficiente de Sustentabilidad (C.S.) de acuerdo al nivel de protección y a la superficie construida catalogada de la/s parcela/s en la cual se encuentra/n el/ los inmueble/s catalogado/s.

Solo serán parcelas receptoras de la equivalencia de constructividad aquellas que se encuentren en el Área de Renovación Urbana Riachuelo y las que en el futuro apruebe la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.



Código Urbanístico - Anexo IV - Plancheta 24: Una de las “áreas de renovación urbana Riachuelo” (en violeta)

Los procedimientos específicos con los cuales se viabiliza la ECCT son los siguientes:

I. En 10.1.1 “Transferencia de la Equivalencia de Capacidad Constructiva” se define que el propietario de un inmueble catalogado podrá proceder a transferir la equivalencia de la capacidad constructiva asignada a la parcela en que se emplace el edificio catalogado.

Cada transferencia de Equivalencias de Capacidad Constructiva se deberá notificar al Organismo Competente en materia Impositiva.

El propietario previo a percibir el beneficio promocional, deberá renunciar a las desgravaciones que haya recibido de conformidad al artículo 9.1.6.1.

II. En 10.1.2 “Registro Público de Equivalencia de Capacidad Constructiva Transferible (RPECCT)” se inscribe la equivalencia de capacidad constructiva transferible de cada parcela de conformidad a los datos que el Poder Ejecutivo reglamente.

La solicitud de registro de la ECCT deberá realizarse por profesionales habilitados. Estos profesionales son responsables por la veracidad y exactitud de los datos y cálculos. El cálculo será certificado por el Organismo Competente. Una vez registrada la ECCT se otorgarán Certificados de Equivalencia de

Capacidad Constructiva Transferible (CECCT) a los titulares de los dominios de los inmuebles.

III. En 10.1.3 “Tabla de Valores Unitarios del Suelo para Edificar para la Determinación del monto de las Equivalencias de la Capacidad Constructiva”, el Organismo Competente en materia de planificación urbana elaborará y mantendrá actualizada anualmente una tabla de Valores Unitarios del Suelo Para Edificar (VUSPE) por manzana, la cual permitirá calcular los montos de las Equivalencias de Capacidad Constructiva Transferible de las zonas de origen y destino de las ECCT.

El VUSPE se calcula mediante el Método Residual Deductivo que considera el precio de las propiedades, deduce el costo de construcción y obtiene como residuo el valor unitario por metro cuadrado (m²) del suelo para edificar. La mencionada metodología será complementada por la comparación de precios de terrenos de las zonas de origen y destino de la ECCT.

IV. En 10.1.5 “Adquisición de ECCT” se establece la forma de adquirir la ECCT. El adquirente deberá consultar en el RPECCT la disponibilidad de ECCT para proceder a la adquisición de la misma al momento de la solicitud del permiso de construcción. La Transferencia de Equivalencias de Capacidad Constructiva debe ser formalizada a través del depósito en el FEREC del importe correspondiente. Dicho importe resulta de calcular la superficie adicional a construir por el valor unitario del suelo en las áreas receptoras de ECCT.

La Equivalencia de Capacidad Constructiva Adicional (ECCA) corresponde a la diferencia entre el aprovechamiento constructivo resultante de las alturas máximas permitidas y los parámetros de capacidad constructiva asignados para cada parcela en el área de recepción.

V. En 10.1.6 “Destino de los Fondos generados por las Cesiones de Equivalencias de Capacidad Constructiva” se define que los recursos generados por las Equivalencias de Capacidad Constructiva Transferible serán gestionados por el FEREC.

Los montos de ECCT abonados ingresaran a una cuenta de asignación específica del FEREC creada para asegurar la puesta en valor de los edificios transferentes de ECCT.

Anualmente el Poder Ejecutivo enviará al Poder Legislativo un informe sobre el destino de los Fondos generados por ECCT.

III.6.4 Temas tratados en las reuniones

Temas coincidentes:

Puede percibirse un alineamiento entre lo definido oportunamente y en su

tiempo por cada Documento, Proyecto, Plan o Ley, respecto de la evolución de las acciones de gestión que han sido llevado en consecuencia.

La cuestión del patrimonio urbano pasa de ser un subprograma dentro de espacio público a cobrar un protagonismo propio al consolidarse la ley 2930/08.
[DE LOS AUTORES\2019]

Se verifica una tendencia creciente y sincrónica hacia una enfoque patrimonial por Áreas de Protección Histórica y Entornos, cuyo valor se encuentra definido por el conjunto urbano, por el hábitat y el ambiente urbano conformado. Igualmente un tema constante y creciente es la incorporación de los criterios morfológicos, compatibilizando el desarrollo urbano con la protección del patrimonio.

Temas no coincidentes:

En general las cuestiones de Patrimonio Urbano han ido evolucionando en forma progresiva y más o menos constante, rondando en torno a temas similares, como la vigencia de la Áreas de Protección Histórica, la actualización del Catálogo Patrimonial, el salto desde la visión autónoma e individualizada de la escala parcelaria hasta el criterio más integral de considerar al entorno edilicio, el paisaje cultural y la sustentabilidad urbano-ambiental como parte de los cuestiones a ser tenidas en cuenta.

Temas que faltaría desarrollar de acuerdo a las últimas incorporaciones:

Se trata de dar mayor volumen a la implementación del renovado instrumental urbanístico y de gestión incorporado en la versión final del Código Urbanístico, considerando el tratamiento y aprobación de las reglamentaciones requeridas a tal fin.

Incentivar mediante distintas acciones de difusión a los actores privados y agentes productores de ciudad acerca de las posibilidades y potencialidades de los beneficios que pudieran obtenerse por la utilización de instrumentos como el FEREC o la ECCT.

Igualmente, si bien se han mencionado en este documento sobre una simplificación en la gestión de los inmuebles generales –no catalogados– dentro de las APH, las situaciones de reconversión de usos para la renovación de actividades que toda ciudad tan dinámica y vivaz como Buenos Aires requiere, muchas veces se encuentran frente al impedimento de su factibilidad, debido quizás a un excesivo proteccionismo que puede volverse un búmeran, conservando los estados originales de la construcción sí, pero volviendo insustentable su mantenimiento, en algunos casos, debido al deterioro y en otros debido a lo estricto de sus posibilidades de modificación y adecuación a nuevas demandas y usos.

Proyectos desarrollados o en vías de desarrollo:

Se encuentra en desarrollo actualmente el programa “Patrimonio Vivo”, el cual define un plan estratégico en el Casco Histórico de Buenos Aires. Se trata de un plan de marcada vigencia llevado adelante por la Dirección General de Patrimonio, Museos y Casco Histórico del Ministerio de Cultura. El fin del proyecto es construir el estado del arte en la ciudad, en relación con la preservación de su patrimonio, definiendo una serie de actividades para ello, siendo en esta segunda fase, acciones en las que participaron vecinos, actores estratégicos y especialistas. De estas acciones se definen los principales retos y oportunidades y proponer áreas de intervención y una batería de potenciales proyectos, que sentarán las bases para el desarrollo de un plan estratégico compartido y robusto en relación a la revitalización y a la preservación del patrimonio de un sector del Casco Histórico de Buenos Aires.

Finalmente, las iniciativas planteadas en el Código Urbanístico son muy recientes, no puede aún mensurarse el impacto de los procesos derivados de la implementación de su instrumental, indicadores y modelo morfológico, social y ambiental.

Principales avances y carencias:

Es bueno comentar las críticas que el PEPBA plantea al proceso de planificación y gestión de las cuestiones asociadas al patrimonio urbano, sobre todo porque se trata de un punto de inflexión de lo hasta allí actuado en términos de Patrimonio y luego porque a partir de allí es posible efectuar un balance de lo efectivamente accionado.

El PEP plantea entonces una serie de críticas, que son las siguientes:

- El Código de Planeamiento Urbano vigente –al 2017– alentaba la construcción y dejaba en un segundo plano la protección patrimonial.
- Falta de control efectivo de parte de la autoridad de aplicación.
- Falta de estímulos económicos, financieros y técnicos que permitan a los propietarios realizar un adecuado mantenimiento.
- Elevado valor inmobiliario incentivo para los desarrolladores.
- Desconocimiento de la sociedad y de los funcionarios respecto de la importancia del patrimonio y su conservación.
- Presión de inversores privados con capacidad de obtener excepciones y modificar normativas.
- Deterioro físico en las propiedades públicas y privadas.
- Escasez de terrenos vacantes que “justifica” demoliciones e intervenciones

inadecuadas.

- Escasez de mano de obra calificada y de centros de capacitación técnica y profesional.

Muchos de estos temas han revertido su criticidad y se han vuelto avances en forma de acciones comprobables. La protección para los edificios de valor (urbanístico, arquitectónico, histórico y simbólico) se regula a partir de un Catálogo Urbanístico en el que se definen los niveles de protección: integral, estructural y cautelar, los que están afectados por distintos grados de intervención particulares. La protección general establece normas de tejido para obras nuevas o edificios sin protección. Se propone una normativa que se ajusta a las características de la edificación catalogada y de esta manera, se posibilita la inserción de la obra nueva de acuerdo al contexto general del área. Se regula la ocupación del suelo y las alturas; se define un grado de edificabilidad similar a la de los inmuebles catalogados (para desestimar demolición).

Además, se establecen criterios de composición de fachada, para que la obra nueva colabore en el completamiento armónico del escenario urbano. La gestión del patrimonio implica otorgar importancia prioritaria a la protección de áreas, consideradas como unidades operativas y no como hechos puntuales. Sin embargo, existen hitos arquitectónicos que perviven a pesar de las sustituciones que se han producido. Por ese motivo, estos inmuebles son catalogados como edificios singulares.

Discusión y temas a revisar:

La Ley 2930 plantea que las políticas patrimoniales han evolucionado según diferentes modos de entender la integración de la ciudad histórica con la evolución y las renovaciones de las actividades, los trazados y los tejidos urbanos. En su origen, tales políticas se enfocaron en la protección de edificios, sitios y monumentos determinados por la función que hubieran cumplido en hechos históricos relevantes. Posteriormente, esa visión fundacional fue modificada por la relevancia creciente de la correlación del edificio y del monumento con su entorno físico y social, dando lugar a políticas de protección de mayor alcance. Una de ellas fue el establecimiento de las Áreas de Protección Histórica entendidas como distritos del Código de Planeamiento Urbano, con las respectivas y particulares regulaciones en cuanto a los edificios catalogados, sus diferentes niveles de protección, los tejidos edilicios y las actividades permitidas. La concepción misma del objeto patrimonial de carácter tangible ha sufrido continuas expansiones. De tal manera, a los edificios, monumentos y sitios se han agregado sucesivamente las nociones de patrimonio cultural, paisajístico, industrial, arqueológico, ornamental (obras de arte del espacio público), etcétera.,

que deben ser incorporadas a las diferentes políticas públicas de planeamiento.

La discusión hoy se centra en poder consolidar un marco de sustentabilidad a la conservación, uso y disfrute del Patrimonio tangible tanto como al intangible, de allí la necesidad de convalidar y sustanciar la aplicación del nuevo Código Morfológico y, sobre todo, de su potente instrumental urbanístico.





IV. CONCLUSIONES

IV. CONCLUSIONES

IV.1 Conclusiones del trabajo

En este proyecto se compatibilizaron y ordenaron los contenidos de planificación de la Ciudad y las acciones y obras desarrolladas. Se desarrollan a modo de conclusión los puntos que se consideran relevantes para revisar o incluir en los próximos estudios a fin de actualizar el Plan Urbano Ambiental.

Del estudio de estos antecedentes, de los antecedentes de otros estudios y leyes específicas se realizó una síntesis conclusiva que sirva para reconocer en detalle las cuestiones que están en discusión, que figuran también en el documento distribuidas por capítulos y que habrá que definir para una redacción final del Plan.

Hay cuestiones generales que merecen ser destacadas y que requieren una reelaboración a corto plazo. Se trata del cumplimiento de la Constitución que en su artículo 81 promueve los Códigos de Planeamiento Urbano, Ambiental y de Edificación. Los antecedentes incluidos en el Plan Urbano Ambiental debieran servir para la redacción de estos Códigos, sin embargo para el Código de Ambiente existen muchas carencias y se requeriría mayor precisión con respecto a múltiples temas que están incluidos sólo desde el enfoque urbanístico. 189

También debieran ser realizadas evaluaciones y compatibilización de objetivos por parte del Plan Urbano Ambiental con respecto al Plan Económico de la Ciudad que en su versión preliminar formula objetivos contradictorios.

El Plan Hidráulico, el Plan de Saneamiento y las obras realizadas, a su vez van marcando una gestión y decisiones sobre la ciudad que requieren ser incluidas y con una formulación que las integre a la planificación.

El trabajo realizado sirve para dar inicio al proceso participativo y de estudios que actualice al Plan y clarifique e incorpore las principales tendencias que se verifican en las obras realizadas y en la orientación de la gestión.

IV.2 Clasificación final de temas a revisar e incluir según lineamientos Ley 2.930



ÁREA METROPOLITANA
Estructura y centralidades

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Estructura de la aglomeración

TEMAS A REVISAR

- La consolidación del rol de ciudad capital base de la actividad económica, a escala mundial, regional, nacional y metropolitana
- El desarrollo económico - sostenible y el aumento de la competitividad de la Ciudad Capital con una equitativa distribución de los beneficios en la Región Metropolitana
- Considerar a la Provincia de Buenos Aires como la principal contraparte de la ciudad, a través de la articulación con las cámaras, universidades e instituciones de investigación científica, asociaciones comunitarias y organismos no gubernamentales y constituir una agenda metropolitana.

TEMAS A INCLUIR

- La CABA y la provincia de Buenos Aires reúnen las condiciones para la creación de una región, en este caso, de carácter metropolitano, habida cuenta de las dinámicas que se despliegan sobre el territorio en torno a la Ciudad de Buenos Aires

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Estructura de la aglomeración 1. Red circulatoria

TEMAS A REVISAR

- Configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en relación con: las localizaciones portuarias y el sistema de estaciones de transferencia regionales.
- La consolidación de la Ruta Provincial Nro.6 circunvalación vial paralela a la interconexión ferroviaria metropolitana y, también, como sede de las estaciones de ruptura de cargas.
- Conformar un sistema vial de cargas para la inserción de la aglomeración en el Mercosur, con los puertos de Bs. Aires, Dock Sur, La Plata, Zárate y Campana.
- Desarrollar en la Ciudad la red circulatoria para recibir un Puerto de Pasajeros acorde con la jerarquía de la metrópolis.
- Brindar condiciones de accesibilidad adecuada para el sistema aeroportuario regional.

TEMAS A INCLUIR

- Finalización del Camino del Buen Aire - Autopista Presidente Perón
- Vinculación de la red circulatoria de Provincia y de Ciudad
- Camino de Sirga en la costa del Riachuelo
- Estudios de vinculación en la Avenida General Paz
- Puentes sobre el Riachuelo

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Estructura de la aglomeración 2. Expansión urbana (2.1. Infraestructura y servicios - 2.2. Equipamientos básicos)
3. Espacios abiertos - 4. Grandes fracciones

TEMAS A REVISAR

- Equidad en los servicios públicos
 - Coordinación y saneamiento de cuencas
 - Coordinación conducto margen derecho
 - Coordinación conducto costero
 - Análisis generación (Plantas) y distribución de energía eléctrica
 - Distribución y regulación de gas
- Preservar y recuperar los grandes espacios verdes existentes (Parque Pereyra Iraola y Bosques de Ezeiza).
- Prever, la afectación de grandes predios (instalaciones del INTA Castelar y instalaciones militares Campo de Mayo).

TEMAS A INCLUIR

- Gestión costera integrada
- Gestión integrada de los espacios libres y de las áreas abiertas
- Evaluación y asignación del uso de grandes fracciones
- Incidencia de la densificación en la expansión metropolitana y territorial del periurbano

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Estructura de la aglomeración 5. Franja costera RLP y Paraná - 6. Delta Inferior y Paraná

TEMAS A REVISAR

- Evaluación de experiencias de los últimos años del manejo al Delta del Paraná y de la Franja Costera del Río de la Plata
- Desarrollo de un Plan que permita el manejo integrado de la costa regional, como principal recurso ecológico de la Ciudad

TEMAS A INCLUIR

- La Gestión Costera Integrada con cuatro componentes de integración:
 - Entre sectores económicos
 - Entre niveles y jurisdicciones de la administración pública
 - Entre el ambiente acuático y el continental
 - Entre conocimiento y manejo



ÁREA METROPOLITANA

Transporte y movilidad

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Transporte y movilidad

TEMAS A REVISAR

- Desarrollar políticas de transporte de pasajeros con coordinación intra intermodal, físicas, tarifarias operacionales. ATAM
- Articular los grandes sistemas de transporte en un espacio de multimodalidad.
- Promover un sistema regional de Puertos de Carga con estudio de coordinación logística.
- Ampliación de Playas portuarias y profundización de accesos

TEMAS A INCLUIR

- Plan de Transporte ATAM
- Integrar el sistema regional de aeropuertos.
- Nuevo Puerto de Pasajeros para turismo regional e internacional y su vínculo con la Ciudad.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Transporte y movilidad 1. Sistema aeroportuario 2. Sistema portuario - 3. Puerto de pasajeros

TEMAS A REVISAR

- Integrar un sistema regional de aeropuertos.
- Promover un sistema regional de Puertos de Carga.
- Desarrollar el turismo con la construcción de un nuevo Puerto de Pasajeros.

TEMAS A INCLUIR

- La coordinación de las cargas y regionalización del sistema portuario con un Sistema de Gestión Integral de Puertos:
 - Coordinación de hecho y mayor especialización de los puertos.
 - Ampliación de las playas de carga del Puerto.
 - Obras en los puertos de pasajeros fluviales y de cruceros.
 - Paseo del Bajo con la interconexión puerto – logística de carga.
- La transferencia de la gestión portuaria de la Nación a la Ciudad
- Ampliación del sistema aeroportuario con obras en las terminales de Ezeiza y Aeroparque y la habilitación del nuevo aeropuerto de Palomar.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Transporte y movilidad 4. Transporte de pasajeros

TEMAS A REVISAR

- Acuerdo sobre las políticas de transporte de pasajeros que concurran a una progresiva coordinación física, tarifaria y operacional intra e intermodal, que contemple los modos tecnológicos más amigables con el medio y de menor costo social; y de acuerdo con los avances tecnológicos y operativos.

TEMAS A INCLUIR

- Coordinación por parte de la ATM para el transporte metropolitano.
- Las políticas de transporte de pasajeros con coordinación intra e intermodal, físicas, tarifarias Y operacionales que tienen principio de ejecución con el SUBE.
- El mejoramiento de estaciones ferroviarias principales y de las paradas ubicadas en la vía pública que favorecen la conectividad de viajes.
- Avances con respecto al transporte metropolitano, las conexiones de metrobuses y la inclusión de medios menos contaminantes con la peatonalización de las áreas centrales.
- Sistemas de información entre medios y con los pasajeros

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Transporte y movilidad 5. Transporte de carga

TEMAS A REVISAR

- Políticas de transporte de cargas y sistema de estaciones de ruptura de cargas.

TEMAS A INCLUIR

- Sistema de Playas de carga del A.M.
- Conectividad ferroviaria con Playas de carga
- Nuevos centro de carga de la Ciudad
- Relaciones con el puerto para el manejo de contenedores



ÁREA METROPOLITANA

Cuestiones ambientales

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Cuestiones ambientales

TEMAS A REVISAR

Objetivos de PUA

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

TEMAS A INCLUIR

- Acuerdos internacionales a los cuales la Ciudad adhiere y acuerdos constitucionales y metropolitanos desarrollados
- Aportar una metodología ambiental agendística que permita, la adaptabilidad a las condiciones de cambio climático y del ambiente en general, con la evolución de la ciudad con planteos para la mejora de la resiliencia, la mitigación y la adaptación de los efectos del cambio climático en el medio urbano y la Gestión de Riesgo
- Formas de gestión y control ambiental con; el desarrollo de un sistema de información; la incorporación de procesos participativos; afirmación de la EIA y desarrollo de la E.A.E. para la toma de decisión urbanística; certificación Ambiental para los procesos que pongan en peligro el ambiente urbano

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Cuestiones ambientales 1. Políticas para la GIRSU - 2. Políticas para la GIRSU (peligrosos y patogénicos)

TEMAS A REVISAR

- Programas integrales de gestión de residuos y la forma de disposición de los residuos por parte de la comunidad.
- Contradicciones y aspectos no definidos por la normativa vigente sobre residuos.
- Deterioro del soporte natural por contaminación de aire y del agua superficial y subterránea.
- Ausencia de programas gubernamentales definidos con relación a la minimización, separación y tratamiento de los residuos especiales y patogénicos
- La Ciudad no cuenta con normas específicas ni plantas adecuadas para el tratamiento de residuos especiales.

TEMAS A INCLUIR

- Reducción de producción de residuos
Implementación de programas de consumo responsable.
Aplicación de incentivos económicos para la reducción, la reutilización y la prolongación de la vida útil de los productos.
- Propuesta de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos
Profundización de la política de reciclaje inclusivo.
Recuperación energética a partir de la valoración de residuos.
Fortalecimiento de los organismos de control, fiscalización y monitoreo de políticas.
Rediseño de la campaña de educación y comunicación, hacia una ciudad educadora.
Implementación de sistemas de colecta selectiva y tratamiento de residuos peligrosos de origen domiciliario.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Cuestiones ambientales 3. Calidad hídrica, sonora y atmosférica

TEMAS A REVISAR

Mejora de la situación de contaminación hídrica del Río de la Plata y del Riachuelo (Construcción de colectores costeros previstos en el P S I. Control ambiental de los vuelcos a los cursos de agua)

Contaminación Atmosférica, del Aire y Sonora

Promover el uso del transporte sustentable con disminución del auto particular

Controlar las descargas, especialmente industriales y de derrames de buques y de las obras de relleno en la costa que provocan sedimentaciones para mantener la calidad de las aguas.

Morigerar los "picos de consumo" de agua y disminuir pérdidas.

Dotar de cloaca y de agua por red a los barrios carenciados.

TEMAS A INCLUIR

Creación de nuevos espacios verdes públicos y puesta en valor de los existentes de la Ciudad, re adecuarlos y / o ampliarlos.

Articulación de los espacios verdes y arbolado urbano de modo de conformar espacios continuos priorizando la biodiversidad.

Catalogación de los espacios verdes privados. Premios a la mejora de los espacios verdes privados y su forestación

Registro de suelo absorbente para su mantenimiento cuantitativo y cualitativo y remediación de suelos.

Ampliación de la red de monitoreo de calidad de aire y medidas en relación a los resultados.

Uso racional del agua.

Monitoreo del ruido y control de la contaminación visual y lumínica.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Cuestiones ambientales 4. Riesgo ambiental 5. Monitoreo y control

TEMAS A REVISAR

- Identificación de los lugares críticos para definir programas de intervención en los barrios o arterias afectadas, como así también las costas y bordes de la ciudad.
- Reconocimiento de los puntos vulnerables por déficit de infraestructura y drenaje (deterioro, obstrucciones y desvío de escorrentías)
- Plan de largo plazo destinado a recuperar paulatinamente para el uso público recreativo las áreas más vulnerables a inundación.
- Mejorar la situación de contaminación del Río de la Plata y del Riachuelo

TEMAS A INCLUIR

- Evaluación de las condiciones para el aumento de Resiliencia a proyectar para la Ciudad
- Distribución territorial del Índice Morfológico Climático Urbano:
 - Identificación de los Factores intervinientes en la formación de la Isla de Calor Urbana.
 - Caracterización de tipos de Zonas Morfológicas Climáticas urbanas según tejido y cobertura de suelo (ZMCU)
- Mapa de Riesgo
- Monitoreo y control para la el desarrollo de una Agenda con el mejoramiento continuo del ambiente urbano.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Cuestiones ambientales 6. Programas de coordinación metropolitana 7. Políticas de áreas especiales

TEMAS A REVISAR

- Concertación 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.
- Integración en el mejor funcionamiento del Comité de Cuenca Matanza Riachuelo
- Compatibilización de las normativas vigentes sobre los efluentes industriales y manejo de los residuos sólidos.
- Compatibilizar las normativas legales

TEMAS A INCLUIR

En el transcurso de los últimos documentos de planeamiento hay un cambio de mirada que anticipa la **resiliencia urbana** ante un panorama mundial de crisis climática.

- Incluir los acuerdos internacionales a los cuales la Ciudad adhiere y los acuerdos constitucionales y metropolitanos desarrollados.
- Verificar el grado de acercamiento a las políticas y normas



ÁREA METROPOLITANA

Riesgo de anegamiento

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: Riesgo de anegabilidad 1. Mapas de riesgo

TEMAS A REVISAR

Evolución de las respuestas capaces de evitar, dentro de márgenes razonables de cálculo, los inconvenientes de diversa gravedad que las inundaciones provocan a la población.

Confección de Mapas de Riesgo Hídrico para redefinir usos, tejidos y otras variables urbanas en el marco de la normativa urbanística y ambiental.

TEMAS A INCLUIR

- La gestión de los ríos y arroyos, desarrolladas, por las Corporaciones de Cuencas y por los Municipios, que pertenecen a la Región Metropolitana.
- El requerimiento y avance de los Planes Estructurales
- La implementación de la planificación no estructural con coordinación de los diversos actores.
- La coordinación con las medidas ambientales de Resiliencia y Gestión de Riesgo

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: **Riesgo de anegabilidad** 2. Alerta temprana 3. Plan de riesgo y manejo de contingencias hídricas
5. Programas de comunicación y educación hídrica

TEMAS A REVISAR

Definición de los puntos vulnerables por déficit de infraestructura y drenaje (deterioro, obstrucciones, desvío de escorrentías)

Analizar la recuperación paulatina para el uso público recreativo las áreas más vulnerables a inundación

TEMAS A INCLUIR

Actualización del Plan con el programa de Resiliencia de la Ciudad

Actualización del Plan de Riesgo Hídrico

Desarrollo de la Alerta Temprana y de la comunicación con la población vulnerable.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO METROPOLITANO

TÍTULO: **Riesgo de anegabilidad** 4. Tratamiento de espacios verdes y GIRSU con criterios hídricos

TEMAS A REVISAR

La política de forestación de la Ciudad, para aumentar la capacidad de lentificación del agua de lluvia por parte del follaje, además de limitar la retención de líquido en torno de las raíces.

La dispersión de residuos en la vía pública que agudiza los problemas de inundaciones por el taponamiento de los desagües pluviales y en los trayectos y bocas de salida de los arroyos entubados.

TEMAS A INCLUIR

Los criterios del Plan Buenos Aires Verde

Los avances de las medidas no estructurales del Plan Hidráulico

La evolución de las tormentas debidas al C.C. y su afectación por zonas

Desarrollo de un Programa de Educación Hídrica específico para la Ciudad



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Estructura y centralidades

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Estructura y centralidades

TEMAS A REVISAR

- El rol de centro de negocios que caracteriza a la ciudad, con equipamiento de alta tecnología que estimule la permanencia y radicación de nuevas corporaciones regionales
- Los grandes sistemas de transporte de escala nacional que asegure la conectividad en un espacio de multimodalidad para los flujos globales de personas, mercancías e información.
- La transformación de una estructura urbana centralizada en una policéntrica que, en concordancia con el proceso de descentralización en Comunas con el desarrollo de:

Las áreas de exposiciones para que la ciudad sea sede de los principales eventos internacionales, con el fortalecimiento de las actividades turísticas y culturales

La industria sostenible y articulado a escala metropolitana, para la generación de empleo.

El equipamiento educacional superior y el de la salud.

TEMAS A INCLUIR

Analizar el tema con la óptica del Plan Estratégico

UNA CIUDAD QUE ACTÚE COMO CENTRO REGIONAL DE INNOVACIÓN, TURISMO Y SERVICIOS, TERRITORIO DE OPORTUNIDADES, EJE DEL DESARROLLO PRODUCTIVO Y DE LAS TAREAS ASOCIADAS AL CONOCIMIENTO, LA CULTURA Y LA CREATIVIDAD, Y QUE FUNDAMENTA SU CRECIMIENTO DENTRO DE UN MODELO SUSTENTABLE.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Estructura y centralidades A. Consolidación del área central

TEMAS A REVISAR

- El crecimiento del área administrativa y de negocios sobre áreas ya consolidadas
- La residencialización a través de la reconversión del patrimonio construido
- La Peatonalización de la "City" del sistema de transporte público adaptado a sus dimensiones
- Orientación de la tendencia de la extensión sobre el sector sur de la Av. 9 de julio, la zona antepuerto sur, el futuro centro judicial en Parque Patricios.
- La articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.

TEMAS A INCLUIR

- La expansión del Área Central de la Ciudad a fin de promover el desarrollo de sectores próximos a la misma que se encuentran actualmente degradados.
- La extensión que se da tanto hacia al sur como hacia el norte, configurando un eje de centralidad transversal.
- La evaluación del Nodo Intermodal que se propone en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río.
- El espacio público y la integración del Área Central con la revisión de la movilidad para promover condiciones más sustentables y con mayor confort urbano.
- La protección patrimonial y renovación de edificios en áreas degradadas

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Estructura y centralidades B. Fortalecimiento de centros barriales

TEMAS A REVISAR

Las políticas de descentralización y de revitalización barrial, a través de la consolidación de los centros barriales, como complemento del ordenamiento del Area Central.

La configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y previstas

El Fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal

La Integración del Sistema de Áreas Centrales de la Ciudad con los centros del G.B.A. inmediatos

TEMAS A INCLUIR

Análisis los efectos que debería tener la reglamentación de la Ley para el incremento gradual de las competencias comunales establecidas en los artículos 10 y 11 de la Ley 1777.

Evaluación la promoción de nuevas economías de aglomeración, la jerarquización de las existentes, y la conformación de economías de especialización en zonas descentralizadas que mejoran la dispersión, complejidad y diversidad de actividades

Investigación sobre la complejidad del sistema urbano, y los grados de dependencia del centro principal, la autonomía y el grado de sustentabilidad del desarrollo que alcanza.

Evolución de los corredores económicos especializados e interrelacionados que permitirían constituir una red de flujos económicos en conjunto con los centros de diferentes jerarquías

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Estructura y centralidades C. Configuración de nuevas centralidades

TEMAS A REVISAR

La configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros.

Centro generado por la reconversión del Mercado de Hacienda

Centros administrativos junto a la avda Gral Paz

TEMAS A INCLUIR

Analizar la evolución de los centros vinculados a los distritos económicos de la Ciudad

Impulsar el desarrollo de centros y corredores dentro del patrón elaborado para las USB

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TITULO Estructura y centralidades D. Integración de centralidades con el GBA E. Fortalecimiento de la conectividad transversal

TEMAS A REVISAR

Avance de la complementariedad con los Municipios del G.B.A., la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.

Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).

La calidad ambiental y la conectividad urbana, que se logra 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.

Conectividad Flores Belgrano

TEMAS A INCLUIR

Análisis de las posibilidades de desarrollo conjunto de centros complementarios entre la Ciudad y los Municipios Junto a la Avenida General Paz

Nuevas alternativas de conectividad y desarrollo barrial por la elevación de vías en viaductos



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Transporte y movilidad

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad Objetivos

TEMAS A REVISAR

El **sistema intermodal** para analizar 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

El acceso a todos los sectores de la ciudad y las formas de desplazamiento

La articulación jurisdiccional de la gestión institucional del transporte de pasajeros y de cargas.

TEMAS A INCLUIR

Optimización de la conectividad intermodal. Rol de los centros de transbordo en la estructuración de la red de transporte y accesibilidad a nodos de transporte

Reducción de la dependencia del automóvil. Patrones de movilidad más sostenibles, con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil

Mejor accesibilidad.Condiciones de la movilidad con la reducción del consumo energético, el menor costo de mantenimiento del viario; reducción de las emisiones contaminantes y de contaminación acústica

Fomento de la multifuncionalidad del espacio público. Nuevos usos y funciones del espacio público; disminución del número de accidentes, reducción de la intrusión visual y mejora de la calidad del paisaje urbano

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad A. Utilización intensiva del transporte FFCC

TEMAS A REVISAR

Capacidad de mayor captación de viajes por parte de las empresas que en el año 2005 representaba un 6% del total de desplazamientos regionales

Situación actual de los pasos a nivel que constituyen fuertes barreras urbanísticas que segmentan el territorio.

Viabilidad física y económico-financiera del enlace ferroviario Retiro-Once-Constitución (carga y pasajeros)

Estado de los proyectos y obras para:

- Relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte.
- Terminal del FFCC Belgrano Sur.
- Electrificación de ramales de los FFCC San Martín y Belgrano

TEMAS A INCLUIR

Coordinación (intra e intermodal) física, tarifaria y operacional, dada la fragmentación jurisdiccional que existe en la administración y operación de cada subsistema.

Liberación de cruces en las vías del sistema ferroviario

Evaluación del Proyecto del enlace del transporte regional RER

Evaluación del soterramiento de la línea ferroviaria del Oeste - Sarmiento

Evolución de la electrificación de las líneas

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad B. Maximización del transporte subte. y premetro

TEMAS A REVISAR

Evolución del transporte subterráneo

Incorporación de la ampliación de redes y nuevas líneas

TEMAS A INCLUIR

Evolución de la malla transversal que conecta y complementa con otros modos de transporte.

Vinculación con las redes metropolitanas ferroviarias

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad C. Racionalización del transporte público automotor

TEMAS A REVISAR

La ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos

Evolución del desaliento a la utilización del automóvil particular

Racionalización del transporte público atendiendo a los modos guiados

Implementación de nuevas líneas de transporte público automotor que perfeccionen el sistema

Trayectorias en relación a la jerarquización vial

Ampliación de la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados

TEMAS A INCLUIR

Evaluación del modo BRT desde 2010, y de la construcción de carriles exclusivos para el autotransporte público de pasajeros y de estaciones sobre los mismos

Reducción de los tiempos de viaje

Análisis del indicador del uso del automóvil particular es resultado de la proporción de viajes totales realizados bajo esta modalidad.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad D. Taxis - Remises - Charter

TEMAS A REVISAR

Regularización y sistematización de las nuevas formas de transporte.

Evolución del sistema de paradas fijas y estacionamientos de espera.

TEMAS A INCLUIR

Desarrollo de la red de vehículos de alta velocidad y capacidad intermedia

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad E. Racionalización de usos de automóviles privados

TEMAS A REVISAR

Disminución del uso del vehículo automotor particular y su uso en zonas y horarios de congestión.

Estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso y fundamentalmente en aquellas donde circula el transporte automotor.

Regulación para la instalación de garajes y playas de estacionamiento, y prohibirlos en las áreas de congestión.

Instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado como alimentadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.

Evolución del uso compartido de los automóviles privados.

TEMAS A INCLUIR

Evolución del tránsito, sobre todo en los accesos de la Ciudad

Adaptación y respuesta a actuales y futuros patrones de movilidad, revirtiendo la preponderancia actual del uso del vehículo particular en beneficio del transporte público

Evolución de las mediciones de emisiones de óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, y de compuestos orgánicos volátiles provenientes del tránsito automotor y su proporción e importancia dentro de la totalidad de las emisiones.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad F. Conformación de un sistema vial

TEMAS A REVISAR

El circuito de autopistas a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial.

Los accesos y egresos del circuito de autopistas para el transporte de cargas.

La red vial, estableciendo las características físicas y funcionales de los distintos tipos de arterias.

Incremento de las ciclovías, biciesendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad.

Evolución de la conectividad franca a todos los sectores de la ciudad.

Las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parqueizaciones).

Las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.

TEMAS A INCLUIR

Efectos de la obra del Camino del Bajo ex Autopista Ribereña
Superación de barreras, y la generación de pasos a nivel y viaductos ferroviarios

Evolución de la vialidad en relación al Riachuelo

Evolución de la vialidad en relación a la avenida General Paz

Estudios de la vialidad en el interior de las Unidades de Sustentabilidad Básicas - Traslado del transporte público automotor a los límites.

Red vial primaria estructurada sobre avenidas o grandes calles donde los impactos ambientales del transporte público se reducen notablemente. Evaluación de la Proximidad a la red primaria

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad G. Eliminación de conflictos red vial y FFCC

TEMAS A REVISAR

Eliminación de las barreras urbanísticas constituidas por los pasos a nivel de las principales arterias,

Evolución de la obra en la línea del Ferrocarril Sarmiento.

Evolución RER

TEMAS A INCLUIR

Evaluación de la eliminación de conflictos por:

Las obras de viaductos

Las obras en relación a Playas ferroviarias

Pasos bajo nivel

Paseo del bajo en la relación ferroviaria

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad H. Conectividad transversal

TEMAS A REVISAR

Instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos.

Conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes mediante acuerdos con los partidos de la provincia de Buenos Aires.

TEMAS A INCLUIR

- Obras a integrar en el Plan
- Nuevo Puente sobre el Riachuelo entre Lanús y CABA
- Línea subterráneo transversal C + H + Premetro
- Metrobus del Bajo

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad I. Promoción de intermodalidad

TEMAS A REVISAR

- Localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las políticas de descentralización comunal y centralidades barriales.
- Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de trasbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamiento de automóviles y motos, y guarderías de bicicletas)
- Modalidades para la gestión y mantenimiento de los centros de trasbordo.
- Evolución de la integración tarifaria.

TEMAS A INCLUIR

- Centros de transbordo multimodales metropolitanos, que permiten estructurar el Area Central y fortalecer los centros barriales
- Centros de transbordo emergentes, como consecuencia de la ampliación de la red de subterráneos
- Evolución del Sistema Único de Boleto Electrónico, más conocido como “SUBE”.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad J. Mejora de la capacidad y calidad de las estructuras intermodales

TEMAS A REVISAR

Reordenamiento integral de la zona nucleada en torno a las Terminales de Retiro y Puerto Nuevo, y que se extiende hasta el Aeroparque Jorge Newbery,

instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro.

TEMAS A INCLUIR

Evaluar la propuesta de la creación de una nueva centralidad a escala regional hacia el norte, asociada al replanteo del rol del puerto de Buenos Aires con la generación de un nodo polimodal complejo. El Nodo Intermodal se propone en una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río.

Evaluar las actuales estructuras multimodales en especial en relación a las Estaciones Ferroviarias y su evolución.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad K. Promoción de medios alternativos menos contaminantes

TEMAS A REVISAR

La instalación de sistemas de capacidad intermedia.
El Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB, Ley 2586)
La red de bisisendas y ciclovías.
Incremento de las áreas peatonales en el Area Central y los barrios.
Eliminación de barreras físicas y realización de mejoras estructurales que faciliten el uso del transporte público de bicicletas

TEMAS A INCLUIR

Programa Prioridad Peatón principalmente en el Área Central,
Superación de las barreras urbanas, en pos de mejorar la circulación a diferentes escalas

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad L. Promoción de energías menos contaminantes

TEMAS A REVISAR

Promoción de energías menos contaminantes

TEMAS A INCLUIR

Este tema no figura de forma plena en los documentos de planificación. Se lo podría considerar subsidiario del anterior punto.

El tema depende de la evolución tecnológica y las decisiones comerciales de las empresas y de las políticas ambientales del Estado

Incide de forma directa en la emisión de GEI

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Transporte y movilidad M. Ordenamiento de sistemas de cargas

TEMAS A REVISAR

- Adecuación de la red de tránsito pesado con especial atención a los centros generadores de carga.
- Racionalización de Puerto Nuevo y el futuro completamiento del circuito de autopistas con acceso directo a dicho Puerto con mejora en el acceso ferroviario de cargas
- Redefinición de la red de transporte de sustancias peligrosas.
- Las alternativas de localización de las estaciones de transferencia y ruptura de carga, junto con los organismos nacionales y provinciales pertinentes.

TEMAS A INCLUIR

- Evaluar la propuesta del Modelo Territorial
- La sustitución del Aeroparque Metropolitano por un área de sustentabilidad a escala de biosfera, que es a la vez, una centralidad concentradora de infraestructura de transporte: la nueva terminal portuaria, terminales de transporte terrestre y el nuevo aeropuerto.
- La actual conectividad portuaria Vial con la nueva conectividad de Autopistas y ferroviaria



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Hábitat y vivienda

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Hábitat y vivienda A. Promoción uso residencial

TEMAS A REVISAR

Revitalización y diversificación del área central mediante su residencialización, tendiendo a evitar la excesiva terciarización de sus actividades.

Continuación de la tendencia de crecimiento y consolidación hacia el Sur de la ciudad, incentivando la residencia y diversidad funcional y de fisonomías, evitando la segregación social y disrupciones morfológicas.

Promoción de la densificación de zonas no consolidadas y/o de baja densidad.

TEMAS A INCLUIR

Incentivar regulación de alquileres de vivienda desde un enfoque integral de política pública habitacional.

La Ciudad cuenta con un reducido mercado de viviendas en alquiler a pesar de contar con un importante stock de viviendas desocupadas. La Ley de Alquileres puede revertir esta tendencia regresiva.

El desarrollo de la ciudad hacia el sur continúa en primera línea en la agenda, la Legislatura aprobó un proyecto de ley que impulsa la integración urbana y el desarrollo social, económico y comercial, a través del traslado de centralidades administrativas.

Construir el Índice de sustentabilidad de Hábitat y Vivienda, el cual resume las condiciones ambientales y sociales adecuadas.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Hábitat y vivienda B. Mantenimiento de diversidad funcional y de fisonomías de zonas residenciales

TEMAS A REVISAR

Preservación de las características singulares de identidad y diversidad a los distintos espacios urbanos.

Promoción de actividades que fortalezcan las identidades barriales.

Consolidación de criterios morfológicos en los procesos de densificación estructural, considerando la densidad poblacional y diversidad de la estructura edilicia existente.

Profundización de criterios de crecimiento morfológico y sustentable en zonas consolidadas.

Generación de importantes superficies mixturadas de tejido residencial y de actividades productivas.

TEMAS A INCLUIR

Incentivar un sistema de usos que tienda a la diversidad, mixtura y complejidad de actividades, que además evite la fragmentación socio-territorial que la configuración actual de la ciudad padece y que, el nuevo código morfológico, en conjunto con las acciones de obra pública, están procurando mitigar.

Potenciar el modelo urbano considerando los niveles adecuados de densificación y consolidación de las distintas áreas de la ciudad.

El nuevo Código Urbanístico no debe representar un desafío para la producción de la ciudad, es necesario difundir y promocionar su resignificación morfológica y sus instrumentos, que propugnan una ciudad equitativa, diversa y compleja, homogénea y sustentable.

El mismo CU incorpora una serie de instrumentos de gran potencial, los que aún no es posible poner en perspectiva debido a su reciente promulgación, algunos de ellos incluso sin reglamentaciones.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Hábitat y vivienda C. Niveles de calidad ambiental en áreas residenciales

TEMAS A REVISAR

- Profundización de acciones de mitigación de riesgos.
- Ejecución de medidas estructurales y no estructurales respecto de la cuestión hídrica.
- Resolución de carencias de infraestructuras sanitarias en áreas vulnerables.
- Recalificación de sectores urbanos degradados.
- Aunque la ciudad cuenta con un soporte de infraestructura total, aún así se evidencian carencias por obsolescencia y falta de mantenimiento y de planes de inversión.

TEMAS A INCLUIR

- Profundizar y desarrollar el criterio de Unidades de Sustentabilidad Básica (USB), lo que promueve urbanizaciones de bajo impacto, estrategias bioclimáticas y patrones de reducción del consumo.
- Profundizar el trabajo en Camino de Sirga implica una respuesta para implementar un programa de acciones conjuntas con el fin de recomponer el ambiente de la cuenca Matanza-Riachuelo, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y prevenir daños.
- Si bien en la zona norte se ha contenido el riesgo de inundaciones, en el sur, las zonas de villas se caracterizan por la contaminación de los suelos y la cercanía al Riachuelo. A esto se suma el déficit de las infraestructuras de servicios, un crecimiento demográfico importante y la mayor vulnerabilidad de la población ante los riesgos.
- Maximizar las estrategias comunicacionales para alentar el consumo responsable de recursos, incentivar la economía circular y las políticas de reciclado en conjunto con una gestión inteligente de RSU.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Hábitat y vivienda D. Vivienda social (asequible) para población en situación de déficit habitacional

TEMAS A REVISAR

- Producción activa de vivienda social para dar respuestas a la población en situación habitacional crítica.
- Regulación de los procesos de valorización diferencial de los distintos sectores de la ciudad, procurando evitar la segregación y fragmentación socio-urbana.
- Resolución de situaciones de tugurización en inquilinatos, falsos hoteles y pensiones.
- Resolución de conflictos en los grandes conjuntos habitacionales.
- Profundización del marco conceptual y operativo del enfoque del **Derecho a la Ciudad** y la **Democracia Urbana**.

TEMAS A INCLUIR

- Incentivar acciones para continuar con un programa integral de intervención para la integración y urbanización de villas de emergencia y otros tipos de hábitat informal y/o precario.
- Impulsar el Plan de Vivienda Asequible (PVA), creado para fomentar la oferta de vivienda para grupos familiares medios que puedan acceder destinando como máximo el 30% del total de sus ingresos.
- Los sectores de ingresos medios-bajos y bajos son desplazados por el incremento del valor de los inmuebles hacia los barrios menos densos y consolidados de los intersticios o de los bordes de la ciudad, cristalizando la segregación social.
- Los conjuntos habitacionales como Soldati, Lugano o Piedrabuena, fueron sufriendo un importante deterioro que se proyecta además a su entorno, facilitado por las modalidades de asignación de las viviendas, el régimen de administración consorcial y la falta de mantenimiento y control de los espacios públicos y comunes.



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Espacios públicos

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Espacios públicos Objetivos

TEMAS A REVISAR

Incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de la circulación, de los parques, plazas y paseos y de las áreas de calidad patrimonial. Mejorar la calidad ambiental del espacio público que atraviesa la ciudad

Estrategia de la recuperación, ampliación y mejoramiento de los espacios verdes y las vías públicas así como de las áreas de calidad ambiental patrimonial.

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.

TEMAS A INCLUIR

Incorporación de nuevos espacios públicos en cualquiera de sus modalidades, Parques metropolitanos, Parques urbanos , Plazas, Oasis, Corredores arbolados, Espacios privados de edificios públicos.

Evaluación de las obras de revitalización de la Avenidas y de Áreas.

Resultados de la peatonalización y la reestructuración del Microcentro

Selección de áreas prioritarias y definición de las áreas de intervención según los Indicadores de compacidad corregida, Riesgo Hídrico y Edificación y Criticidad

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Espacios públicos A. Sistema de parques a escala metropolitana

TEMAS A REVISAR

Conformación de un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados (Parque Tres de Febrero, Parques de Costanera Sur, la Reserva Ecológica y Parque Almirante Brown) y los que se creen en el futuro.

Agenda metropolitana para la gestión de las cuencas y las reservas verdes metropolitanas.

TEMAS A INCLUIR

Grandes espacios generados a partir de la continuidad de áreas y puntos con superficie verde, lo que favorece los flujos ecológicos, contribuye a la integración naturaleza - ciudad y sirve para la mitigación a escala de biosfera.

Unidades espaciales sustentables urbanas Parques urbanos de entre 5 y 15 ha, que cuentan con bosques y praderas.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Espacios públicos B. Articulación funcional grandes espacios abiertos

TEMAS A REVISAR

Mejoramiento funcional y ambiental de los parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta de escala urbana y barrial, a través de las siguientes acciones:

- 1. Promover su mejoramiento y rediseño manteniendo su integridad y considerando la diversidad de las demandas sociales.
- 2. Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.

TEMAS A INCLUIR

- El **equilibrio entre medio natural y medio urbano** contribuyendo al desarrollo de espacio público útil
- El **derecho del ciudadano no motorizado**, protagonista del espacio público y la circulación de los vehículos de dos ruedas.
- La **multiplicación de los usos y funciones del espacio público** en superficie.
- La **reducción de los niveles de contaminación** sonora, atmosférica y escorrentía urbana, a través de la vegetación.
- La **continuidad** formal y sin fragmentaciones del tejido urbano que incrementa al E.P..
- Mejoramiento de la **calidad del aire** a través del potencial del arbolado y disminución del tránsito motorizado.
- Desarrollo de **nuevas tipologías** de espacios públicos verdes y peatonales acordes a la densificación de la Ciudad .

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Espacios públicos C. Accesibilidad a riberas y cursos de agua

TEMAS A REVISAR

- Saneamiento del Riachuelo y de la costa del río de la Plata
- Garantizar la accesibilidad peatonal, por bicicleta y por transporte público a los frentes costeros de la ribera del río de la Plata y del Riachuelo
- Asegurar la reforestación con especies autóctonas, adecuadas a los distintos ámbitos (bordes costeros, zonas anegables, corredores viales).
- Maximizar su aprovechamiento y riqueza paisajística, incorporando equipamientos.
- Vincular los espacios verdes y libres, con los corredores verdes de los dos ríos que limitan la Ciudad.

TEMAS A INCLUIR

- Recuperación del acceso y uso público de la ribera. METAS: Aumentar la accesibilidad pública a la ribera. Desarrollar un camino peatonal y ciclístico continuo desde el Parque de los Niños a la Reserva Ecológica Costanera Sur (RECS). Desarrollar un camino peatonal y ciclístico continuo desde la RECS a Puente La Noria. Lograr el 100 % de accesibilidad pública a la ribera.
- Saneamiento del Riachuelo ver Metas comprometidas (ACUMAR) Hasta lograr la balneabilidad del río de la Plata en 2035
- Revisar la propuesta de Área de crecimiento urbano sustentable en un espacio de consolidación costero.
- Revisar la propuesta de Reguladores hidráulicos Depósitos de agua para la regulación de los excesos hídricos generados por fuertes lluvias o crecidas del río.
- Evaluar los alcances de las intervenciones para adecuar la conformación del paisaje urbano a la base ambiental

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Espacios públicos D. Corredores verdes E. Ampliación áreas peatonales

TEMAS A REVISAR

El Corredor Verde Norte con la incorporación de tierras fiscales que, sean destinadas a espacios públicos.

El Corredor Verde Oeste con el uso público de los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril. Proponer para uso público las playas ferroviarias de Liniers y Caballito.

El Corredor Verde Sur con los espacios públicos existentes aledaños al eje de las Av. Roca-Bergalli-Amancio Alcorta y la articulación de los parques.

Los espacios públicos en las playas ferroviarias de Estación Buenos Aires, Sola y Sáenz.

Los nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales.

La vinculación con los espacios costeros del Riachuelo.

Articulación Norte Sur por las avenidas 9 de Julio- Gral. Paz - Paseo Colón

TEMAS A INCLUIR

Evolución de los proyectos y obras de los Corredores Verdes y las conexiones desarrolladas.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Espacios públicos D. Corredores verdes E. Ampliación áreas peatonales

TEMAS A REVISAR

Los sistemas verdes en el resto de la Ciudad
Articulación desarrollada en los espacios de Agronomía, la “Isla” de La Paternal (Pque Warnes), Pque Los Andes y los usos públicos definidos en la desafectación de las actualesplayas ferroviarias de La Paternal y F. Lacroze con forestación intensiva de la Av. Warnes y Jorge Newbery.

Continuidad y tratamiento a los espacios verdes y públicos que va enhebrando la Av. Juan B. Justo-Bullrich.

Vinculación del Parque Sarmiento, Parque Saavedra, las Av. García del Río y Comodoro Rivadavia y los Parques del borde costero.

TEMAS A INCLUIR

Evolución de los proyectos y obras de los Corredores Verdes y las conexiones desarrolladas.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: **Espacios públicos** F. Calidad Ambiental y Paisajística

TEMAS A INCLUIR

El objetivo es lograr que el 50% de la superficie de la Ciudad sea espacio público. El Programa Buenos Aires Verde, establece lineamientos para la estructuración de la red de U.S.B o Macromanizanas

El objetivo es garantizar la funcionalidad requerida en el Espacio Público, tanto del transporte público como del privado, a la vez que incorporará superficie de espacio público donde el peatón es el protagonista principal.

El Código urbanístico debe vincular sus lineamientos a los que establece el Programa Buenos Aires Verde

TEMAS A INCLUIR

Crecimiento morfológico sustentable. Espacios donde la densificación y transformación edilicia contempla las diferentes morfologías barriales así como también el desarrollo de infraestructuras de servicios que garanticen la sustentabilidad

Área de sustentabilidad hídrica Formas de urbanización desarrolladas con equipamiento adecuado para recoger y aprovechar el exceso de agua, a fin de utilizarla para diferentes usos secundarios, como riego y refrigeración.

Analizar las condiciones materiales superficiales urbanas actuales, para determinar los niveles de escorrentía y el mejoramiento del drenaje de las calzadas y veredas por su materialidad



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Producción y empleo

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo A. Ciudad como centro de negocios

TEMAS A REVISAR

- Considerar a la Provincia de Buenos Aires como la principal contraparte de la ciudad y constituir una Agenda Metropolitana.
- Características del rol de centro de negocios que caracteriza a la ciudad, con la consolidación y ampliación de zonas con equipamiento de servicios
- Articulación de los sistemas de transporte automotor, aéreo, ferroviario y fluvio marítimo de escala nacional en un espacio de multimodalidad
- Organización de las áreas de exposiciones para que la ciudad sea sede de los principales eventos internacionales y centro de negocios
- Desarrollo industrial su sustentabilidad y articulación a escala metropolitana,.
- El desarrollo de la actividades turísticas y culturales que distinguen a Buenos Aires
- Consolidación del equipamiento educacional superior y equipamiento para la salud.

TEMAS A INCLUIR

Rango comparativo de la Ciudad en América Latina para trabajar, emprender e invertir.

Aumento de la complejidad, sin incremento sustancial del consumo de materiales, suelo y energía. Correlación positiva entre medidas de complejidad e ingresos.

Modelo de ciudad compacta para mejorar la eficiencia energética, facilitar la gestión de los flujos, alcanzar impactos positivos en términos de sociabilidad

Evaluación de la aglomeración de actividades económicas en distintos puntos de la Ciudad que provoca efectos sinérgicos derivados de la complementariedad de procesos productivos

Evolución de la modernización de las actividades económicas con la localización de actividades densas en conocimiento

Desarrollo de sectores dinámicos que potencien la productividad y fortalezcan la resiliencia de la economía

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo B. Condiciones para las actividades administrativas, comerciales y de servicios

TEMAS A REVISAR

- Las condiciones para el incremento de las actividades centrales de distinta jerarquía.
- El equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigido a la creación de empleos.
- La localización de actividades no residenciales con mínimo impacto ambiental, a fin de dinamizar las áreas circundantes.
- Los espacios potenciales para la localización de nuevas actividades en los grandes predios fiscales a refuncionalizar.
- Cercanía a las vías primarias y secundarias de los grandes equipamientos
- Localización en la zona sur de grandes equipamientos que mejoren el equilibrio

TEMAS A INCLUIR

- Evolución del sistema plurifuncional, para aumentar la resiliencia de las actividades en las crisis. La mixtura de usos permite condiciones de incorporación de múltiples actividades
- Diversificación económica dentro de las iniciativas de desarrollo productivo
- La equitatividad social que se considera un elemento central en la sustentabilidad de la Ciudad Deseada.
- La economía ambiental que debe integrarse de forma sinérgica en los sistemas de gestión y producción a fin de enmarcarse dentro de la sustentabilidad.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo C. Desarrollo industrial de avanzada

TEMAS A REVISAR

La promoción y el desarrollo industrial de avanzada

Evolución de la creación de áreas dedicadas a la innovación en tecnología, investigación, transferencia, desarrollo y fomento industrial, y de Núcleos de Asistencia Productiva (mediante políticas de fomento industrial).

La radicación de empresas de nueva generación con especial impulso en áreas industriales obsoletas.

TEMAS A INCLUIR

Combinación entre industrias en las que la ciudad ya exhibe una presencia relativamente alta e industrias incipientes para las que los patrones globales sugieren que ésta posee capacidades latentes

Desarrollo de la actividad emprendedora en la industria creativa que genera un alto valor agregado, empleo de calidad y desarrollo económico y social

Creación de iniciativas y programas de formación laboral para los empleos del futuro con articulación público - privada.

Incentivo del Empleo Verde para contribuir a la economía menos contaminante

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo D. Compatibilización ambiental entre industria y residencia

TEMAS A REVISAR

- Compatibilización ambiental de industrias y áreas residenciales.
- Permiso para la localización de las industrias que no están prohibidas, con sujeción a las normativas vigentes.
 - Clasificación de procesos productivos por impacto ambiental en función de las nuevas tecnologías.
 - Operatividad competitiva de las industrias (mediante normativa políticas de crédito y mejoramiento del transporte de carga).
 - Localización de establecimientos con impactos en el medio por sus movimientos de carga sobre la red de tránsito pesado.
 - Permitir la localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.
 - Preservar los distritos mixtos en Nueva Pompeya, Villa Soldati, Paternal y Mataderos para las actividades que no requieran acceso de transporte pesado.
 - Promover la utilización de tecnologías limpias.

TEMAS A INCLUIR

- Estimación de la sofisticación de la estructura productiva de los lugares para establecer el grado de compatibilidad.
- Integración del concepto de economía ambiental en las empresas radicadas en la ciudad.
- Apoyo y fortalecimiento a la innovación ambiental
Profundización de la política de compra pública responsable.
- Creación de un informe anual de la cantidad de empresas que se enmarcan en la economía ambiental.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo E. Crecimiento de las pequeñas y medianas industrias

TEMAS A REVISAR

Consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias

Modernización tecnológica y logística en articulación con políticas de desarrollo industrial y empleo.

Adaptación de los edificios industriales y/o depósitos desocupados para la localización de empresas por sistema de venta o alquiler (hoteles y/o incubadoras industriales).

Desarrollo de las industrias culturales

Instalación de Parques Productivos

TEMAS A INCLUIR

Potencial para que la Ciudad tenga una actividad productiva diversificada con aumento de su complejidad

Fortalecimiento institucional y el asesoramiento constante que son herramientas indispensables para tal fin.

Incentivos en ingresos brutos (IIBB) con el propósito de anti despidos.

Estímulo de mejores prácticas ambientales como estrategia empresarial

Sistema de medición estadístico de estratificación de los establecimientos.

Asesoramiento profesional

Ampliación de los centros de atención gratuito para PyMEs a todas las comunas.

Difusión activa de los beneficios otorgados hacia las PyMEs.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo F. Optimizar el transporte de cargas

TEMAS A REVISAR

El transporte de cargas

Definición de la red de tránsito y zonas de ruptura de cargas a nivel metropolitano y urbano que minimice el impacto sobre el medio.

Utilización del modo ferroviario de cargas.

Circulación exclusiva del transporte de carga y el acceso vial directo por el circuito de autopistas a partir de su adecuación.

Regular en forma diferenciada las actividades de carga y descarga dentro de la Ciudad (alimentos, medicamentos, residuos, etc.)

TEMAS A INCLUIR

Este tema está desarrollado en TRANSPORTE

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Producción y empleo G. Desarrollo del turismo

TEMAS A REVISAR

La promoción y el desarrollo del turismo

Puesta en valor y desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad.

El desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.

Las estrategias de promoción de los atractivos que se localizan fuera de los circuitos tradicionales.

TEMAS A INCLUIR

Mejoras en la competitividad turística y en la llegada a la ciudad.
Articulación del transporte público con aeropuertos.
Revitalización y renovación de los puertos de pasajeros.
Promoción de eventos culturales y deportivos.

Promoción y comunicación de la actividad turística
Lanzamiento de la Marca Ciudad.
Creación de una plataforma para profesionales del turismo.
Reembolso del IVA para turistas sobre la gastronomía.

Fortalecimiento de los centros barriales
Ampliación y/o revitalización urbana de los centros comerciales a cielo abierto (CCCA).
Asociación entre comerciantes minoristas.



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Patrimonio urbano

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

PLAN CAPÍTULO CABA

TÍTULO: Patrimonio urbano A. Completar, consolidar e incorporar el patrimonio a las estrategias de planeamiento

TEMAS A REVISAR

Se confirma un desplazamiento de un criterio individualizado en unidades edilicias hacia una tendencia patrimonial por Áreas de Protección Histórica y Entornos, cuyo valor se define por el **conjunto urbano, el hábitat y el ambiente urbano** conformado.

Se manifiesta una creciente incorporación de criterios morfológicos, compatibilizando el desarrollo urbano con la protección del patrimonio, buscando sustentabilidad y viabilidad a mediano plazo.

Incentivar y promover la participación social en los procesos de decisión y gestión.

Establecer un sistema de revisión permanente de las áreas y catalogaciones existentes.

Se establecen criterios de composición de fachada, para que la obra nueva colabore armónicamente con el escenario urbano.

TEMAS A INCLUIR

Promover las reglamentaciones que sean necesarias para agilizar la implementación de una legislación sistemática y global para la protección del patrimonio histórico.

Se plantea una transformación orientada a criterios de planeamiento morfológicos que tiendan a igualar alturas y volúmenes edificados.

Promover estrategias de espacios públicos con la recuperación, ampliación y mejora de las áreas de calidad ambiental patrimonial.

Revisar el enfoque desde el conflicto de intereses en relación con la sustentabilidad de los bienes patrimoniales, su mantenimiento y potencial reconversión de usos.

La discusión hoy se centra en poder consolidar un marco de sustentabilidad a la conservación, uso y disfrute del Patrimonio tangible e intangible, de allí la necesidad de convalidar y sustanciar la aplicación del Código Morfológico y de instrumental urbanístico.

ANTECEDENTES PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PUA

TÍTULO: Patrimonio urbano B. Generalizar pautas especiales de manejo de las áreas y objetos patrimoniales

TEMAS A REVISAR

Consolidación de una tendencia creciente y sincrónica hacia una enfoque •patrimonial por Áreas de Protección Histórica y Entornos, cuyo valor se encuentra definido por el conjunto urbano, por el hábitat y el ambiente urbano conformado.

Igualmente un tema constante y creciente es la incorporación de los criterios morfológicos, compatibilizando el desarrollo urbano con la protección del patrimonio.

El Código Urbanístico consolida y sustancia una serie de incentivos y mecanismos de protección patrimonial (FEREC / ECCT).

La cuestión del Patrimonio Urbano pasa de ser un subprograma dentro de Espacio Público a cobrar un protagonismo propio al consolidarse la Ley 2930/08.

TEMAS A INCLUIR

Incentivar la rehabilitación patrimonial y su puesta en valor mediante la articulación entre la protección patrimonial, la homogeneidad morfológica paisajística y la sustentabilidad urbano-ambiental.

Mayor control y racionalidad en cuanto a las posibilidades y viabilidad de las demoliciones en áreas patrimoniales sensibles.

Se destaca la relación entre el turismo y el patrimonio, lo que pone en evidencia el valor de la preservación y sus beneficios económicos.

Otorgar mayor volumen a la implementación del renovado instrumental urbanístico y de gestión, considerando el tratamiento y aprobación de las reglamentaciones requeridas a tal fin.

Incentivar mediante acciones de difusión a los actores privados y desarrolladores urbanos sobre las posibilidades y potencialidades de los beneficios por el uso de instrumentos como el FERECEC o la ECCT.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Ciudad Autónoma de Buenos Aires (1996). *Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N° 47, 10 de octubre de 1996.

- Ley N° 71. Consejo del Plan Urbano Ambiental – Creación. Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires el 22 de octubre de 1998.

-Ley 2.930. Plan Urbano Ambiental – Creación. Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires el 08 de enero de 2009.

- Proyecto de Ley de Alquileres 2019

- Ley 6.137 Plan de Vivienda Asequible - Creación. Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires el 13 de diciembre de 2018.

-Ley 6062 Derecho para el desarrollo urbano y el hábitat sustentable - Creación. Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires el 29 de noviembre de 2018.

GCBA/ Secretaría de Planeamiento Urbano / Consejo del Plan Urbano Ambiental, (2000) *Plan Urbano Ambiental Documento final*. Ed.- Buenos Aires. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano

-Subsecretaría de Planeamiento (2011) *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*. 1a Ed.- Buenos Aires. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ministerio de Desarrollo Urbano. 451p.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 1*. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Secretaría General y Relaciones Internacionales. Consejo de Planeamiento Estratégico. Unidad de Coor, 2017.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2*. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Secretaría General y Relaciones Internacionales. Consejo de Planeamiento Estratégico. Unidad de Coor, 2017.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Plan estratégico participativo Buenos Aires 2035: fase propositiva: cuaderno 3*. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Secretaría General y Relaciones Internacionales. Consejo de Planeamiento Estratégico. Unidad de Coor, 2017.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Planeamiento (2018). *Código urbanístico, Lineamientos metodológicos para su implementación*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. SSPLANE.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Código urbanístico 2019*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. SSPLANE.

Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos PBA. *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires, Subsecretaría de Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. DOU. 2007

Subsecretaría de Desarrollo Económico. *Plan de desarrollo económico Buenos Aires 2035*. Versión preliminar 2019

Universidad Nacional de San Martín. *Proyecto Urbano Ambiental Av. General Paz y áreas de influencia*. SSPLANE. 2019

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Patrimonio Vivo: Plan Estratégico del Casco Histórico de Buenos Aires*. Dirección General de Patrimonio, Museos y Casco Histórico, Ministerio de Cultura, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2019

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *PETERS Plan Estratégico y Técnico para la Expansión de la Red de Subtes de Buenos Aires*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2015

