



PUA | BA

DOCUMENTO PLAN URBANO AMBIENTAL

JUNIO 2006

CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

INTRODUCCIÓN

El presente documento es una nueva versión del Plan Urbano Ambiental, ley marco del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, prescripto por su Constitución y por la Ley 71.

Constituye la necesaria actualización de las versiones anteriores (2000 y 2004), realizada en relación a los cambios acaecidos en la Ciudad en los últimos años, fuertemente caracterizados por la crisis y posterior recuperación socio-económica, y por sus repercusiones a nivel de la dinámica privada y de las acciones públicas.

Su propósito es constituir el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, a partir de la materialización de consensos sociales sobre los rasgos más significativos de la ciudad deseada.

El punto de partida es la ciudad concreta, sus valores y sus problemas, tanto a nivel del propio ambiente urbano, como de los grupos y actores sociales que la construyen, habitan y usan, gozando sus cualidades y padeciendo sus deficiencias.

El objetivo que se persigue es ir transformando a esa ciudad real, tal que dé respuesta, cada vez más acabada, al Derecho a la Ciudad que tiene todos sus habitantes.

El camino a recorrer implica la necesidad de acordar diagnósticos, formular estrategias de desarrollo y marcar los cursos de acción que guíen al accionar público y privado, tanto en relación a los grandes proyectos como a las paulatinas modificaciones que van haciendo a la ciudad.

Todo ello, en consideración a la inserción de la Ciudad en el ámbito de un Área Metropolitana de singular importancia, lo cual demanda la construcción de marcos de concertación Interjurisdiccionales, que permitan abordar los temas que sólo a escala de la región tienen resolución adecuada.

1 DIAGNÓSTICO

1. La finalidad del presente diagnóstico es analizar los aspectos más significativos de la Ciudad de Buenos Aires, a efectos de formular las propuestas de Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación que establece la Ley 71, en relación con las potencialidades y problemas que en el mismo se develen.

2. En su desarrollo se abordan los aspectos que han resultado más significativos de la ciudad en el proceso de estudio, considerándose simultáneamente sus dimensiones urbanísticas y ambientales, dada la indisoluble unicidad con que se presentan en los fenómenos urbanos. Asimismo, se han considerado las dimensiones sociales y económicas que los condicionan, así como los marcos políticos y culturales que los contextualizan.

3. Como encuadre procesual del diagnóstico, cabe recordar que la Ciudad de Buenos Aires, fundada en el siglo XVI para garantizar la ocupación colonial, se constituyó a fines del siglo XIX en capital de la República Argentina, al mismo tiempo que el país emprendía su articulación al círculo de naciones del Mundo Occidental como país agro-exportador.

Su atributo portuario y su proximidad a la principal zona de producción -la pampa húmeda- la convirtió en la principal puerta de entrada y salida del país, así como en sede de las actividades de comando, tanto públicas como privadas.

Estos fueron los motivos del rápido crecimiento que, sobrepasando sus límites político-administrativos, la convirtió en distrito central de una gran metrópolis que se extiende sobre más de 30 partidos de la Provincia de Buenos Aires, y que se reconoce como Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

4. El AMBA, con sus 12 millones de habitantes y un gran despliegue de actividades productivas concentra más del 40% del Producto Bruto Interno y del Producto Bruto Industrial en el 1% de la superficie del país.

Por otro lado, es su mayor mercado consumidor, no sólo por la cantidad de población, sino por el nivel de ingreso económico de la media. El conjunto de las actividades metropolitanas goza de un alto grado de diversificación lo cual brinda una mayor sustentabilidad ante las fluctuaciones económicas.

5. La evidente unicidad de funcionamiento del AMBA, no tiene correlato político-administrativo, dada la multiplicidad jurisdiccional sobre la cual se extiende, lo cual dificulta el desarrollo de políticas urbano-ambientales coherentes e integrales.

Esta situación está relativizada por la existencia de formas de centralización jurisdiccional con intervención del gobierno federal, a cargo de funciones de gestión urbano-ambiental directas o indirectas, tal como ocurre con casi todos los servicios de infraestructura.

Ello impide que el Gobierno de la Ciudad desarrolle una política activa en dichos temas, como en aquellos otros en los cuales el gobierno nacional viene ejerciendo la jurisdicción que ostentaba por el carácter federal de la ex Municipalidad de Buenos Aires (Puerto, Aeropuerto, seguridad, etc.).

6. La dinámica demográfica del AMBA presenta un crecimiento moderado y un perfil más joven. El proceso de crecimiento de la población metropolitana se distribuyó de manera desigual: levemente negativo en el centro (Ciudad de Buenos Aires), un pequeño incremento en la primera corona y un aumento significativo en la segunda.

En tanto entre los años '40 y '60, los inmigrantes que se asentaron en "loteos populares" impulsaron el crecimiento y la expansión de la ciudad hacia la periferia, a partir de fines de los '80 se asiste a la suburbanización de la población de ingresos medios y altos en las llamadas urbanizaciones cerradas, lo que provoca crecientes flujos de movimientos cotidianos del tipo centro-periferia.

En contraposición, se produjo la renovación de ciertos espacios del centro metropolitano (Puerto Madero y alrededores), así como la construcción de las llamadas "torres countries" que compiten con las suburbanizaciones cerradas de la periferia y una creciente concentración económica, que se desarrollan casi exclusivamente en la Ciudad de Buenos Aires.

Más allá de la localización de población y actividades económicas fuera del centro metropolitano, se consolida una estructura centro-periferia en la cual la Ciudad de Buenos Aires continúa ofreciendo más alternativas económicas que el resto metropolitano.

7. Las grandes cuestiones urbano-ambientales que son de interés común y requieren de concertación interjurisdiccional con mayor grado de urgencia son:

- a - Desarrollo urbano*
- b - Transporte y movilidad*
- c - Calidad ambiental*
- d - Riesgo de inundaciones*

a - La ausencia de políticas de urbanización concertadas tiene diversos efectos negativos.

Uno de ellos es la expansión incontrolada, que da como resultado desarrollos con bajo nivel de densidad, carencias de infraestructura, déficit de equipamientos y pobreza de relaciones sociales, en tanto, por otra parte, consume suelos de alta productividad. A su vez, impide la programación de políticas de infraestructura y equipamiento metropolitanas.

Otra cuestión es la imposibilidad de desarrollar políticas concertadas sobre los grandes espacios abiertos actuales (Bosques de Ezeiza, Parque Pereyra Iraola) y sobre los futuros probables (INTA-Castelar, grandes instalaciones militares, etc.).

En igual sentido, no pueden asumirse políticas integrales que aporten racionalidad a la gestión de la franja costera del Río de la Plata y del Delta del Paraná, gran pulmón verde metropolitano.

b - La inadecuada política metropolitana de transporte resulta especialmente negativa en diversos aspectos.

Uno de ellos es la no-conformación de un sistema de puertos de cargas entre las distintas unidades que se localizan a la vera de los ríos Paraná y de la Plata.

En igual sentido, puede mencionarse la indefinición con respecto a la constitución de un Puerto de Pasajeros acorde al desarrollo del turismo que proviene por vía marítima.

Otra cuestión estructural es la no-conformación de un sistema de aeropuertos entre las diversas instalaciones públicas y privadas, comerciales y deportivas, presentes en el AMBA.

Con respecto al transporte terrestre de pasajeros, la conflictualidad es superlativa dado que, a pesar de la existencia de diversos modos de transporte, no hay políticas de coordinación intra ni intermodal, físicas, tarifarias ni operacionales, dada la fragmentación jurisdiccional en la administración y operación de cada subsistema.

ANOTACIONES

Respecto al transporte terrestre de cargas, se registran situaciones conflictivas por ausencia de estructuración de una red vial y ferroviaria articuladas entre sí y en relación con el sistema portuario, así como por ausencia de estaciones de ruptura de cargas.

c - La ausencia de concertación de políticas ambientales constituye el tercer gran grupo de falencias metropolitanas.

El manejo de los residuos domiciliarios, constituye un servicio problemático. Actualmente la recolección está a cargo de cada una de las jurisdicciones y la disposición final a cargo de un organismo interjurisdiccional (CEAMSE). Sin embargo se registran diversas disfuncionalidades, tanto en relación con la cobertura de la recolección como en la disponibilidad de zonas de relleno sanitario, lo cual requiere rever toda la política sobre el tema, incluyendo la cultura de producción de desechos, las posibilidades de reciclaje y las formas alternativas de recolección y disposición.

Con respecto a la gestión de los residuos peligrosos y patogénicos, las dos jurisdicciones de mayor jerarquía, Ciudad y Provincia de Buenos Aires, han dictado sus normas sin coordinación metropolitana, lo cual ha dado por resultado disfuncionalidades imposibles de solucionar aisladamente.

Otro capítulo que requiere acuerdos interjurisdiccionales, es el de la normativa sobre los estándares de emisión y el control de las actividades. Al respecto es necesario compatibilizar criterios sobre la localización y las formas de operación de las actividades que impliquen riesgos para la población y el ambiente.

Por último, la contaminación hídrica constituye un tema crítico, producto de los volcamientos clandestinos a la red pluvial de cloacas (espiches), efluentes industriales y lixiviados de basurales. El mayor volumen de contaminantes de las aguas del Río de la Plata lo aporta el Matanza-Riachuelo.

d - Las inundaciones se presentan en forma recurrente, producto de situaciones naturales, con precipitaciones intensas y concentradas en el tiempo, que superan la capacidad normal de escurrimiento y dificultad de desagüe de los arroyos entubados y del Riachuelo, fundamentalmente, frente a las sudestadas. A ello se incorporan problemas de infraestructura, la paulatina ocupación de las cuencas, la inadecuada pavimentación- repavimentación de la red vial que agiliza innecesariamente el movimiento de las aguas hacia zonas más bajas y la política de abandono relativo de la forestación que impide la absorción de las aguas de lluvia.

El problema hidráulico ha representado uno de los inconvenientes más importantes en el desarrollo de las condiciones de competitividad y puesta en valor de diversas zonas anegables, ya que también se carece de planes de manejo de riesgo frente a la inadecuación de la normativa con las condiciones ambientales de la ciudad y la falta de previsión de escenarios futuros (actualización de las cotas de inundación).

CIUDAD DE BUENOS AIRES

8. La Ciudad de Buenos Aires constituye un fragmento del AMBA que, si bien se extiende sobre un 5% del territorio metropolitano y sólo contiene a un 25% de su población, continúa concentrando a los equipamientos más jerárquicos y, por lo tanto, opera como centralidad metropolitana principal.

Ello marca los múltiples roles que la Ciudad juega en relación con su entorno: es centro de un área metropolitana de singular extensión, así como de la región aledaña y del país en su totalidad, dado que continúa siendo sede de las autoridades del Gobierno Nacional.

A su vez, como parte del AMBA, constituye una metrópolis con roles destacados en las escalas internacionales (MERCOSUR, Cuenca del Plata, Hidrovía, Corredores Bioceánicos, etc.).

9. La Ciudad constituye un centro internacional de negocios, perfil que adquiere por ser lugar de interacción empresaria y de acceso a un amplio mercado de consumo regional.

Cuenta con los servicios de mayor complejidad de educación y de salud que la proyectan como un centro de referencia latinoamericano, con claras ventajas comparativas.

También se destaca por su amplia oferta cultural, tanto en la esfera pública como privada, y su edificación se caracteriza por contar con sectores urbanos de gran calidad arquitectónica y patrimonial.

Existe una creciente actividad turística, con el consiguiente incremento de la oferta hotelera y del comercio en general, favoreciendo la creación de nuevos puestos de trabajo.

10. Con relación a la realidad urbanística y ambiental de la Ciudad, uno de sus principales problemas es la fragmentación y las diferencias internas.

En contraste con la excesiva concentración de actividades en el centro de la ciudad y con la alta concentración de población y equipamientos en la franja norte, se registran áreas de marginalidad y de vacancia en toda la franja sur paralela al Riachuelo, que se materializa en forma de segregación y exclusión urbana. Este escenario es producto de sus características naturales originales (bajos que fueron explayados del Riachuelo), así como de un consecuente proceso histórico de ocupación con actividades productivas muy contaminantes, radicadas a la vera del Riachuelo.

La población de la zona sur tiene un nivel de ingreso sensiblemente inferior al resto de la Ciudad, lo que condiciona fuertemente el consumo a escala local, el desarrollo de actividades terciarias, la renovación urbana individual y un tipo de identidad particular.

La zona presenta fuertes signos de deterioro: la alta contaminación del Riachuelo que degrada las condiciones de habitabilidad; contiene a la casi totalidad de las villas miseria de la ciudad; presenta grandes conjuntos habitacionales con degradación de las condiciones estructurales y de habitabilidad; un parque industrial abandonado en parte y devenido en actividades de menor productividad (depósitos, logística); y limitada conectividad vial con el resto de la ciudad y con el sur del AMBA, a partir de insuficientes cruces del Riachuelo.

11. Sin embargo, el sur también presenta una serie de ventajas y potencialidades importantes. Una de ellas es la disponibilidad de tierras vacantes y su menor costo relativo, así como una oferta diferenciada de lotes de grandes dimensiones, que permiten la refuncionalización y puesta en actividad, con vistas a superar los obstáculos económicos y urbanísticos característicos. Otra es la subsistencia de una importante tradición productiva, y de establecimientos fabriles que también otorga ventajas para la generación de economías de escala y aglomeración, revirtiendo el ciclo de deterioro.

La comprensión de la problemática del Sur se debe hacer desde una visión metropolitana que de cuenta de la simetría de conflictos y oportunidades que se generan en las dos riberas del Riachuelo, constituyendo uno de los grandes espacios intersticiales postergados y con mayores niveles de contaminación del AMBA, debido al vertido constante de efluentes y residuos contaminantes en los cursos de agua y en las zonas de relleno, las emisiones de una industria obsoleta y la falta de obras de saneamiento y recuperación.

12. Por otro lado, se verifican desajustes funcionales y ambientales de los equipamientos centrales de transporte de alcance regional y nacional, Puerto, Aeroparque y Terminal de Omnibus. Estos constituyen puntos centrales para mejorar la competitividad. En la actualidad la ciudad no tiene competencia sobre estos grandes equipamientos y consecuentemente está ausente en el diseño de las políticas correspondientes.

13. Cabe señalar finalmente que el diagnóstico desarrollado ha privilegiado señalar las cuestiones estructurales y significativas, en vez de ser registro omnicompreensivo de todo lo que

ANOTACIONES

ocurre en la Ciudad. Para ello, además de esta presentación inicial, se han profundizado los cinco aspectos que se exponen a continuación:

- *Estructura y Centralidades*
- *Transporte y Movilidad*
- *Hábitat y Vivienda*
- *Espacios Públicos*
- *Producción y Empleo*

Asimismo, ha procurado registrar la importancia dinámica de los fenómenos, antes que ser un reporte de datos que nunca son perfectos y que siempre son superados por las transformaciones propias de una gran ciudad como Buenos Aires.

En el trasfondo de estas opciones subyace el convencimiento de que el Plan Urbano Ambiental debe ser una plataforma que refleje los acuerdos sociales sobre los principales rasgos de la ciudad que queremos y, en especial, dé lugar al proceso de planeamiento y gestión permanente y continuo que permita que dichos acuerdos se concreten.

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

1. La estructura espacial y funcional de Buenos Aires muestra una fuerte convergencia radial hacia el Área Central (AC), ubicada en el este de la ciudad, desde todos los restantes sectores urbanos.

La red circulatoria radial que la concreta atraviesa zonas con situaciones muy diversas. En tanto el corredor norte se corresponde con sectores de alta densidad, buena oferta de equipamientos y alta accesibilidad, en el sur se registra pérdida demográfica, obsolescencia y una oferta de patrimonio edilicio desaprovechada, mostrando el oeste una situación intermedia. Estas características promueven que las inversiones privadas se orienten diferencialmente, acentuando la heterogeneidad.

2. En tanto el Área Central sufre procesos parciales de extensión, renovación y deterioro, la estructura de subcentros es débil y no alcanza a contrarrestar su alta concentración de actividades, la que se continúa sobre el corredor norte.

3. Esquemáticamente, el Área Central es la zona comprendida por el triángulo que conforman las tres grandes Terminales Ferroviarias: Retiro al norte, Once al oeste y Constitución al sur.

Concentra actividades comerciales y servicios de alcance internacional, regional y local en un espacio caracterizado por el patrimonio edilicio más relevante de la ciudad.

La oferta cultural y recreativa es diversificada y de escala metropolitana, mientras que la importante capacidad hotelera instalada está en crecimiento.

Hacia el este, ha tenido una importante expansión a partir de la refuncionalización de Puerto Madero, lo que ha ampliado la oferta de hotelería y esparcimiento, pero ha tenido un desarrollo de oficinas menor al esperado.

Hacia el sur, incluye al centro histórico de la ciudad, que luego de sufrir procesos de degradación y pérdida constante de población, ha iniciado desde hace más de una década un proceso de revitalización a partir del desarrollo de actividades comerciales y de esparcimiento de índole turística.

La alta concentración de actividades del Área Central no ha sido acompañada por mejoras en el sistema de movilidad. Ello ha dado por resultado una circulación vehicular con elevados niveles de congestión y contaminación atmosférica y sonora, así como dificultad y peligrosidad de los desplazamientos peatonales, los que sólo muy reciente y parcialmente, han comenzado a mejorarse.

4. Los restantes centros se estructuran sobre la relación comercio-transporte y define centralidades que, si bien son generalmente de escala barrial dado que sirven principalmente a los

sectores residenciales ubicados en sus proximidades, también presentan casos con áreas de influencia más extendida que abarcan a sectores amplios de la ciudad.

5. Los principales centros secundarios son Belgrano en el norte y Flores en el oeste, que fueron en sus orígenes pueblos autónomos. Englobados en 1887 dentro de los límites de la Capital Federal, fueron consolidándose a lo largo de los años como centros zonales, mediante el aumento de los equipamientos y las actividades comerciales.

6. La mayoría de los restantes centros son de nivel barrial. Los primeros se desarrollaron a principios del siglo XX, próximos a las estaciones ferroviarias (Villa Urquiza, Villa del Parque, Villa Devoto, etc.).

Posteriormente, el proceso de crecimiento y consolidación de corredores de expansión de la ciudad y la conformación de nodos de articulación de los sistemas de transporte automotor, han dado lugar al crecimiento de otros centros locales ya sea en el entorno de las intersecciones o a lo largo de los principales ejes viales, concentrando básicamente funciones comerciales y de servicios, especialmente recreativos y bancarios.

Estas concentraciones benefician a la población residente próxima, acercando las prestaciones y estableciendo una relación más equilibrada entre residencia, servicios y comercio.

Es previsible que el proceso de descentralización de la gestión de Gobierno de la Ciudad que estableció la creación de Comunas con competencias territoriales (Ley 1777/2005), contribuirá a reforzar la calidad y funciones de los centros que reciban las nuevas funciones a implementar.

7. Los principales centros de trasbordo operan, también, como centros abastecedores de bienes de consumo diario y/o periódico para la población de paso. En consecuencia, tienen un área de influencia mayor que la de los centros barriales. Es este el caso de Chacarita, Liniers, Nueva Pompeya, Constitución, etc.

8. En términos generales, se puede decir que existe una distribución de actividades comerciales y de servicios presente en toda la ciudad, tributario de las distintas identidades barriales, lo cual diversifica el paisaje urbano.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

1. El alto grado de concentración de actividades de Buenos Aires hace que sea "foco de atracción" de millones de viajes diarios y a la vez núcleo de una infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y de transporte de dimensión local, regional e internacional. La superposición de las correspondientes redes ocasiona serios problemas de transporte y circulación.

2. Las grandes infraestructuras, sostén del transporte regional, representan un punto clave para la inserción de la Ciudad en el comercio regional e internacional. El puerto de Buenos Aires, especializado en contenedores, constituye el principal operador de este tipo de carga para el corredor más transitado del Mercosur. Es la cabecera del sistema fluvial de hidrovías de integración entre Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay y se articula con la red ferroviaria nacional. La localización del Aeroparque, el Puerto, la estación de aliscafos, y el centro de trasbordo de Retiro en proximidad al Area Central permiten constituir un nodo regional e internacional.

Al respecto, el Gobierno Nacional y la Ciudad de Buenos Aires anunciaron en forma conjunta el Plan de Reestructuración y Rehabilitación del Sistema de Transporte Vial, Ferroviario y Aéreo, que tiene por objetivo optimizar la operatividad y la seguridad en el Aeroparque Jorge Newbery. Dicho Plan se enmarca en el Proyecto del Anillo Vial, cuyo proyecto fue remitido a la Legislatura Porteña en septiembre de 2004.

ANOTACIONES

3. La infraestructura vial de la ciudad se destaca por el carácter regional de sus principales componentes, así como por la importante barrera que constituyen los límites de la ciudad. Por una parte, el Riachuelo que cuenta con escasos puentes, y por la otra la Av. Gral. Paz, que oficia de vía de distribución entre las autopistas concesionadas, continuada al interior de la Ciudad por autopistas y vías de penetración que no llegan a constituir una red integrada que permita una adecuada articulación transversal de los corredores radiales.

La ausencia de una red jerarquizada, es una de las razones de la presencia de tránsito pesado en las calles internas de la ciudad, lo que pone de manifiesto también, la necesidad de constituir nodos de ruptura de cargas, situación que está siendo analizada con el Gobierno Nacional y la Provincia de Buenos Aires en los terrenos del Mercado Central, en el Partido de La Matanza.

4. Como tendencia general de la movilidad metropolitana se observa una retracción del transporte público, a expensas de los medios privados. Además, se registra un crecimiento del parque automotor notable en los años posteriores a la crisis 2001/02. En consecuencia, se fueron multiplicando y potenciando los efectos secundarios indeseados sobre las condiciones de los viajes (excesivos tiempos, costos e incomodidades) y la calidad ambiental (contaminación atmosférica y sonora). En los últimos años, y en virtud del encarecimiento de los costos de mantenimiento automotor, tiende a utilizarse la bicicleta como medio alternativo en actividades de servicios y recreativas⁽¹⁾.

5. Como contrapartida, la concesión de los servicios ferroviarios efectuada en 1994 permitió una relativa mejora en la calidad del transporte de pasajeros, que favoreció el aumento de demanda en este sector del transporte. Así el servicio ferroviario de superficie, pasó de 212 a cerca de 400 millones de viajes entre 1993 y 2005, y el subterráneo de 145 a cerca de 250 en el mismo período. Sin embargo, 70% de los viajes en transporte público aún se realizan a través del autotransporte, mientras que el transporte guiado concentra el 19% en el caso de los ferrocarriles, y 11% en subterráneos. Todos estos servicios se encuentran bajo la órbita del Gobierno Nacional, lo que pone de manifiesto la falta de competencias y la exigua incidencia del GCBA en la definición de políticas y en la toma de decisiones sobre el sector.

La red subterránea es el único transporte de escala local exclusiva, pero complementa directamente el ingreso al área central de la Ciudad. En cuanto a su cobertura, la red de subtes alcanza una parte importante de las zonas de mayor densidad del distrito federal, mientras que se presenta insuficiente para la comunicación de la zona sureste, así como para la movilidad no-radial. La concesión fue otorgada en conjunto con el Ferrocarril Urquiza a la Empresa Metrovías S.A. por un período de 20 años y se divide en 6 unidades operativas, las Líneas A, B, C, D, E y el Premetro. Actualmente está en obra la extensión de la línea B hasta Villa Urquiza; la Línea A hasta Nazca y la nueva línea transversal H⁽²⁾. Tienen aprobación legislativa las Líneas G, I y J, a partir de las cuales se ampliaría significativamente el alcance de la red.

1 En especial para trayectos cortos, y para la conexión con las estaciones férreas de todas las líneas menos en el Belgrano Sur. En varias estaciones del GBA se observan guarderías para bicicletas.

2 Que unirá Retiro con Nueva Pompeya por el borde oeste del Área Central (Av. Pueyrredón- Jujuy) encontrándose en ejecución el tramo Once-Hospitales

6. La integración modal, instancia fundamental del funcionamiento de una red del transporte se presenta en la articulación FFCC-subte pero es dificultosa con los otros modos de superficie. Los grandes centros de transbordo Retiro, Once y Constitución presentan dificultades de resolución que deviene de la complejidad de su escala (miles de transferencias diarias) y la falta de gestión provocada por la fragmentación de competencias. Retiro, a su vez, incrementa su complejidad y congestión por la cercanía y relación funcional con la Terminal de Omnibus de Buenos Aires, el Puerto y, más alejado, el Aeroparque. La congestión y contaminación que se presenta en el área que los mismos delimitan, considerada el Area Central de la ciudad, amerita el análisis para promover medios alternativos menos contaminantes y "amigables" con el medio.

Por otro lado, dentro de la Ciudad existen carriles preferenciales para el autotransporte público automotor y taxis sólo en cuatro arterias viales del área central, situación por demás insuficiente. En el mismo sentido, hay presencia de ciclovías básicamente con fines recreativos (en torno a los grandes parques), pero no se articula en una verdadera red útil como transporte diario. Junto a las obras de peatonalización en marcha en el Area Central y la concreción de carriles exclusivos o preferenciales para bicicletas, se tiende a favorecer ambas movilidades como alternativas del automotor.

7. La existencia de infraestructuras que actúan como barreras urbanísticas potencia la fragmentación socioterritorial de la Ciudad. El trazado ferroviario acentuó esa tendencia, particularmente ampliando las diferencias entre el norte y el sur, que ya de por sí, presenta una menor conectividad.

En este sentido el proyecto del Corredor Verde del Oeste, a partir del soterramiento de gran parte del recorrido del ex-FC Sarmiento, está siendo motivo de discusiones con el Gobierno Nacional. Busca facilitar la circulación vial norte-sur, a la vez que podría permitir un aumento en la frecuencia del servicio del ferrocarril. Asimismo, la obra permite dotar de espacios públicos en la zona, disminuir la contaminación vehicular y reducir drásticamente los accidentes ferroviarios.

8. Cabe destacar finalmente que la segmentación de organismos y responsabilidades sobre el transporte y el tránsito, además de impedir que el GCBA adopte políticas propias de transporte, dificulta la posibilidad de articulación entre modos y la viabilidad de funcionamiento como red, impidiendo la adjudicación de roles a los distintos medios y el análisis de las potencialidades de medios alternativos sobre la base de una estructura del uso del suelo que contemple los usos actuales y los escenarios futuros.

9. Tras las mejoras parciales en las redes de infraestructura y la gestión combinada con AUSA y la creación del Ente de Mantenimiento Urbano Integral se tiende a regularizar el estado de las redes viales. Asimismo, se ha desarrollado una intensa adecuación de las avenidas principales con rampas peatonales en las esquinas.

10. Falta actualizar la red de sustancias peligrosas y un criterio compatible para disminuir la velocidad vehicular en las zonas residenciales, provisoriamente resueltas con lomos de burro y semáforos que en muchos casos tornan más vulnerables a las esquinas barriales.

HABITAT Y VIVIENDA

1. Las zonas residenciales de la ciudad se desarrollaron a partir del casco original, siguiendo los principales ejes de comunicación, ocupando luego los intersticios barriales. Esto dio como resultado la presencia de un tejido relativamente continuo y diverso.

Sobre la base de la cuadrícula con que fue creciendo la ciudad, se observan discontinuidades del tejido residencial en torno a los grandes equipamientos y las playas ferroviarias que pro-

ANOTACIONES

ducen situaciones de aislamiento y baja conectividad³, a lo cual debe agregarse las discontinuidades producidas por la red ferroviaria.

En el área sur, a la falta de conectividad se agrega las deficientes condiciones socio- económicas de la población, que se expresan en el alto porcentaje de asentamientos y viviendas precarias, así como conjuntos habitacionales de carácter social, lo cual contrasta fuertemente con el parque habitacional consolidado y de buena calidad edilicia de los restantes sectores de la ciudad.

2. Las principales tipologías de vivienda son las casas y departamentos. Según el Censo 2001, el 71% del total de viviendas ocupadas son departamentos y un 23% son casas. Los primeros predominan en el eje norte hasta Belgrano y en el eje oeste hasta Flores, y en las redes axiales del Noroeste y del sur en menor medida.

Las casas predominan en el sector sur y en los límites del norte y 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.

El porcentaje restante (6%) corresponde a las tipologías definidas por el Censo Nacional como "viviendas subestándar": inquilinatos, ranchos y casillas. La categoría "inquilinato" tiende a desaparecer siendo sustituida por los llamados hoteles familiares, en tanto que ranchos y casillas globalmente corresponden a las tipologías de viviendas de las grandes concentraciones de las villas de emergencia que predominan en el sur de la Ciudad.

Desde lo normativo, el Código de Planeamiento Urbano considera las mismas características residenciales (Distritos R) para las distintas zonas de la ciudad, dando cierta "homogeneidad" que no reconoce las diferencias barriales.

3. Los sectores de mayores ingresos se concentraron en las zonas de mejor conectividad, pero también en áreas con mejores condiciones ambientales (Villa Devoto, Belgrano R) o de exclusividad (Puerto Madero, Barrio Parque) tanto en casas como en departamentos.

Los sectores de ingresos medios son desplazados por el incremento del valor de los inmuebles hacia los barrios menos densos de los intersticios o de los bordes.

La localización de los sectores de bajos recursos responde a la segregación hacia zonas desvalorizadas por el mercado. Dentro del tejido residencial habitan en 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 habitan en villas miseria.

4. 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.

3 Al respecto, se pueden identificar: al noroeste, el entorno del conjunto Chacarita-Agronomía; al sudeste, el entorno de los Hospitales Psiquiátricos y las Estaciones Buenos Aires y Sola; al sudoeste, el hiato entre Villa Lugano y Villa Soldati por la presencia del Parque Interamericano y el Parque de Diversiones, y entre Flores y Villa Soldati por la presencia de un gran conjunto de predios destinados a espacios deportivos.

Las diferencias de densidad también manifiestan distintos grados de aprovechamiento de las normas de edificación. En el eje norte se observa una utilización plena del FOT y en el área sur se destaca un subaprovechamiento, a pesar del incentivo a la construcción residencial en el Área de Desarrollo Prioritario (25% de FOT).

5. Por otro lado, la prestación de servicios públicos también influye en la accesibilidad residencial de la Ciudad. La valorización de los espacios de la Ciudad producida por los precios de mercado y acelerados por la gran actividad inmobiliaria, siguen reforzando los procesos de segregación.

También es importante reconocer que la configuración residencial se asienta sobre un espacio generalmente dotado de infraestructura, pero con diferencias en sus condiciones ambientales. En la zona norte se destaca el riesgo de inundaciones (en proceso de resolución por el Plan Hidráulico) y la insuficiencia funcional de la red cloacal asociada a la densificación. 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.

6. El acceso a la Ciudad se materializa diferencialmente de acuerdo a las condiciones de los distintos sectores para acceder al mercado inmobiliario.

Los sectores de ingresos altos y medios lo resuelven a través del mercado formal, que opera fundamentalmente en el eje norte (Santa Fe-Cabildo) y en el eje oeste (Rivadavia, Corrientes), sobre áreas dotadas con mayor infraestructura.

En los últimos años se dio un importante crecimiento de la construcción en la Ciudad, acrecentando la oferta en éste mercado⁽⁴⁾, dado que la dinámica constructiva se orienta fuertemente a los destinos residenciales (83%); en especial, hacia la multivivienda (96%). Sin embargo, éste auge constructivo está lejos de solucionar las necesidades generalizadas de hábitat y vivienda. Desde la década anterior, y aún más luego de la crisis, se observa una preferencia por la construcción de viviendas de categoría suntuosa (41% en 2005). Asimismo, la localización de los emprendimientos en los barrios de Palermo y Puerto Madero, y luego en Villa Urquiza, Caballito, Flores y Belgrano, refuerzan la orientación de los desarrollos hacia los sectores de mayores ingresos.

7. Los sectores populares que no tienen acceso al mercado formal, acceden a la vivienda a través del mercado informal, en particular en villas y asentamientos precarios, inquilinatos y hoteles-pensión en zonas de baja consolidación y dotación de infraestructura, así como a través de la intrusión de inmuebles deshabitados.

En tanto el total de la Ciudad manifiesta un notorio estancamiento demográfico, la población residente en villas de emergencia se duplicó (114%) entre 1991 y 2001, concentrando casi 110.000 personas. En el 9,6% de los hogares de la Ciudad viven más de 2 personas por cuarto, y un 1,6% con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), lo que representa cerca del 15% de la población total.

La Ciudad mantiene una significativa deuda social con los habitantes de los asentamientos y de las otras formas de precariedad, ya que el problema no es un tema habitacional, sino que es una

4 En 2005 se superaron los 2 millones de m² con permisos de construcción, cifra cercana a los picos de la década anterior (1994 y 1998).

ANOTACIONES

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. Aún aquellos programas puramente habitacionales como es el programa de transformación de las villas en barrio, no han tenido avances significativos. 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.

8. Una categoría aparte lo constituyen los grandes complejos habitacionales construidos 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 y la falta de conservación y control de los espacios públicos y semi-públicos.

9. 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. Esto incide fuertemente sobre los precios de los alquileres lo cual lo 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. Pro ello la Ciudad tiende a perder su riqueza social.

10. 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.

ESPACIOS PÚBLICOS

1. El espacio público es la materia prima de la acción urbana y su estado constituye la mejor imagen de la calidad de las relaciones entre los habitantes de la ciudad, por ello, el derecho equitativo a su uso y apropiación debe ser inexcusablemente la base de la práctica pública. Los espacios públicos simbólicos, de circulación y las áreas verdes y recreativas deben ser entendidos en su rol recreativo, de sociabilidad y como moderadores ambientales. 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. Es directamente afectado por los problemas ambientales y a su vez, impacta sobre la calidad de vida de ciudadanos y visitantes.

2. La ciudad de Buenos Aires cuenta con una vasta oferta de espacios verdes que aún no alcanza los parámetros internacionales por habitante y se presentan con una desigual distribución en la ciudad. De las 863 hectáreas de espacios verdes, 205 hectáreas corresponden a los

12 parques de carácter regional, 86 hectáreas a otros parques zonales y 248 hectáreas se encuentran repartidas en 156 plazas sumadas a 203 plazoletas que ocupan otras 45 hectáreas. Entre los grandes parques urbanos, se puede citar el Tres de Febrero, los Bosques de Palermo, Recoleta, la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown. Y entre los de menor escala: Lezama, Centenario y Saavedra, entre otros, desempeñan un importante rol sectorial. Asimismo, los complejos de alcance metropolitano como 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.

Esta oferta de espacios de distintas características carece de una articulación como sistema. La ausencia de una planificación de los espacios públicos concebidos no sólo como zonas verdes o equipamientos específicos, sino como elementos ordenadores de la vida social y de la edificación urbanas, incluidos centros y barrios, zonas de vivienda e industriales, infraestructuras y áreas de servicios, lleva a que las acciones e intervenciones en el espacio público, si bien son valiosas en sí mismas, siguen siendo aisladas. Entre ellas se pueden mencionar los Paseos Comerciales Barriales en calles o avenidas reconocidas por su centralidad a escala barrial, y que son impulsoras del comercio minorista (Álvarez Jonte, San Martín, Murillo, Mosconi, Alberdi, Chilavert, Corrientes- Villa Crespo-, Sáenz, Nazca, Lope de Vega, y Balbín). Otras intervenciones, también con distintos grados de avance de obra se han desarrollado en Parque Lineal Bullrich, Entorno Mercado del Pescado, Mercado de Pulgas y Renovación del Abasto.

3. Los principales desajustes se plantean en aquellas áreas que se densificaron con edificios de departamentos entre medianeras, cuya población necesita compensar la falta de espacios libres privados con una mayor superficie de espacios verdes públicos, siendo notoria su carencia a escala local y de uso cotidiano. Dentro de estos sectores, las zonas de Almagro, Centro y San Telmo revisten particulares carencias. En el resto de la ciudad, el principal problema reside en la existencia de recursos mal aprovechados, en especial dentro 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 Código de Planeamiento Urbano.

4. Las costas del Río de la Plata y del Riachuelo así como los grandes predios desactivados por el ferrocarril y equipamientos obsoletos, representan oportunidades para desarrollar espacios de uso público. Los primeros presentan una diametral diferencia entre un sector norte atractivo y un sector sur degradado, aunque todos ellos presentan dificultades en su accesibilidad.

- En el norte, se localiza un conjunto de grandes parques paralelos a la costa del Río de la Plata cuyos orígenes se remontan a los rellenos realizados sobre el mismo desde mediados del siglo XIX. Están separados de la ciudad por grandes equipamientos (Puerto, Aeropuerto, Ciudad Universitaria, etc.) y redes viales y ferroviarias. Se complementan con una serie de instalaciones, generalmente deportivas, que también presentan gran porcentaje de espacios abiertos, pero de acceso restringido.

- En el sudeste, la conformación de la Reserva Ecológica sobre la costa que bordea el Río de la Plata a la altura del Area Central de la ciudad, constituye un importante incremento de espacio público, diferenciado de los dos conjuntos anteriores por la índole de su origen, desarrollo y formas de uso. A la misma se han agregado los nuevos parques de Puerto Madero.

- En el sudoeste, se ubica un segundo conjunto de espacios destinados a parques, en torno del Riachuelo, pero su integración es conflictiva por el nivel de contaminación y la degradación de sus costas. Sus orígenes se remontan a las obras de saneamiento y relleno realizadas a mediados del siglo XX.

5. A los efectos de vincular los espacios verdes y libres, es necesario multiplicar los espacios arbolados -los corredores verdes- que, además de mejorar ambientalmente la calidad urbana de los barrios, aseguran la conectividad interna y actúan en la regulación hídrica pues permiten la

ANOTACIONES

infiltración del agua. La carencia de una red vial jerarquizada impide restituir a las vías secundarias y terciarias su carácter de espacios públicos multifuncionales, con sectores parquizados para el esparcimiento y recorridos peatonales y de bicicletas. A su vez, las grandes vías de comunicación pueden transformarse en corredores verdes axiales, que contribuyan a mitigar la contaminación atmosférica y sonora que ostentan en la actualidad.

6. Se han encarado obras de peatonalización en el micro y macrocentro, como ser la revitalización del Area Central que ha incluido obras de peatonalización (Diagonal Norte, Pasaje Tres Sargentos y Santos Discépolo), ensanche de veredas en Av. Corrientes, Lavalle y Uruguay y obras menores para poner en valor componentes arquitectónicos pero todavía son insuficientes como para conformar zonas y redes peatonales.

7. La ausencia de un mobiliario urbano que revitalice el espacio público, enriquezca las visuales y el paisaje del entorno, y por sobre todo, que esté al servicio del vecino, llevó a la necesidad de su renovación. La Legislatura porteña dictó la ley N° 468/00, para el llamado a licitación pública (previo llamado a Concurso Público Nacional) para la fabricación, instalación, mantenimiento y conservación de elementos del mobiliario urbano para emplazar en la vía pública, frente a la necesidad de su renovación y su adecuación a los actuales usos y estilos de la Ciudad.

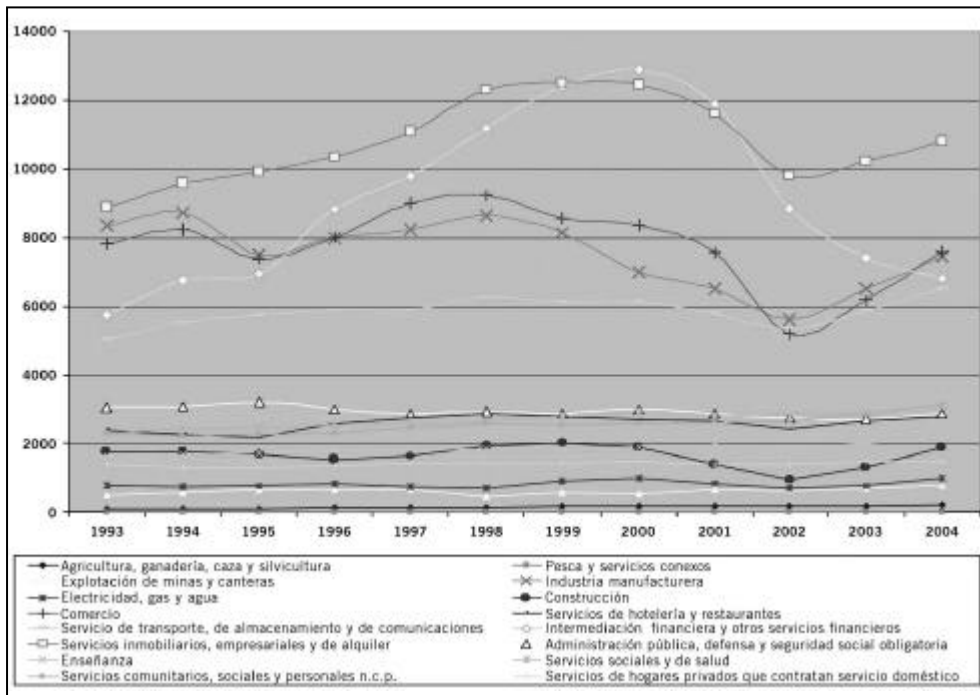
8. Existen sectores y edificios de valor urbanístico y arquitectónico, que contribuyen a una oferta significativa de espacio público de alta calidad. La preservación patrimonial, recurso económico y cultural de primera magnitud es una problemática esencial para el mejoramiento del espacio público. En los últimos años, la comunidad viene manifestando un creciente interés por la conservación de edificios y espacios a los que asigna valor, apoyado en acciones oficiales de registro, relevamiento y protección. En la actualidad se impulsan estudios y acciones destinados a fortalecer las Areas de Protección Histórica (APH). Existen 15 APH aprobadas e incorporadas al CPU y 32 APH con estudios técnicos realizados (reglamentación) en espera de aprobación. Estas acciones ayudan a la consolidación de las identidades barriales en la identificación y protección de sus valores particulares y simbólicos.

9. La necesidad de regulación del espacio público abarca, también, a los espacios subterráneos y aéreos así como a la contaminación visual. Mientras que la ausencia del concepto de "manejo de riesgo" atenta contra la seguridad de los habitantes y la vulnerabilidad de las infraestructuras de servicios.

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

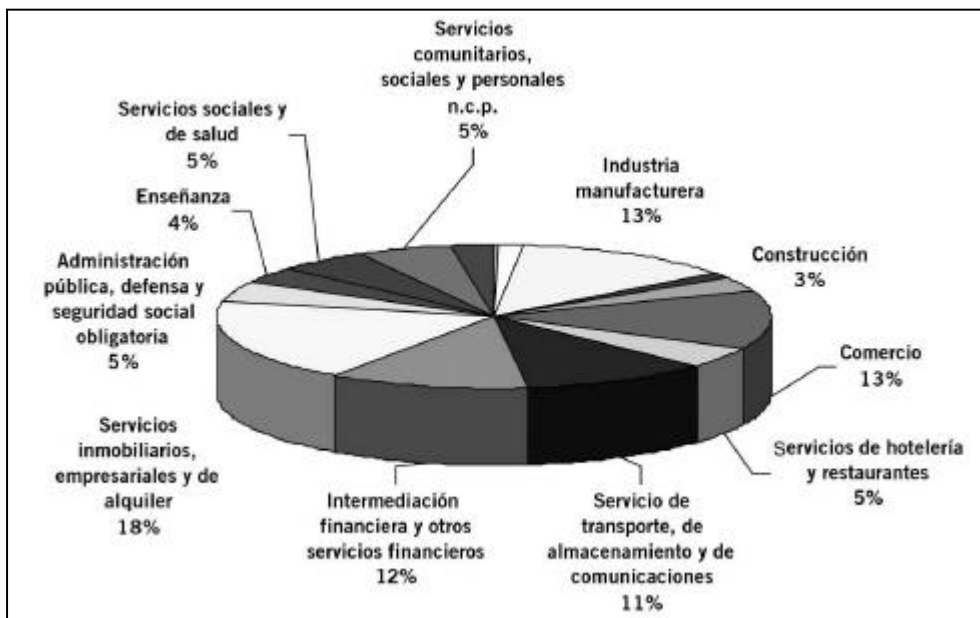
1. Las actividades productivas constituyen el soporte generador de recursos y de puestos de trabajo. Los gráficos siguientes muestran la participación de cada uno de los principales sectores económicos en el Producto Bruto total de la Ciudad. Se observa la dominancia que tiene el sector servicios, que representa el 84% del total del producto, mientras la industria alcanza el 16% restante.

PBG por ramas (según ClaNae) a precios constantes de 1993 Ciudad de Buenos Aires 1993-2004



Fuente: Anuario Estadístico 2004. DGEyC (GCBA)

PBG por ramas (según ClaNae) a precios constantes de 1993 Ciudad de Buenos Aires 2004



Fuente: Anuario Estadístico 2004. DGEyC (GCBA)

2. El aporte de la industria de la Ciudad al Producto Bruto Industrial nacional es significativo, ya que representa el segundo distrito industrial del país. Estas actividades tienen una participación de 16% en el PBG porteño y de 12% en la generación de empleo, y de gran importancia dentro de las exportaciones locales.

ANOTACIONES

Dicha actividad se distingue por un perfil intensivo de mano de obra -a diferencia del resto del país, donde se asocia al aprovechamiento de las ventajas comparativas naturales- y la estructura empresarial demuestra una fuerte presencia PyME, similar al patrón nacional.

En cuanto a la localización, es importante la presencia registrada en la zona sur, determinando zonas de dominancia neta (borde del Riachuelo), otras que incluyen también las actividades conexas (Chacarita, Paternal, y el resto de la zona sur), y un tercer tipo de localización en mixtura con usos residenciales de baja densidad (zona oeste y sur). Estas localizaciones resultan de procesos históricos y de las posteriores normas urbanísticas que regularon la actividad. Muchas de ellas responden a habilitaciones de "usos no conforme"⁽⁵⁾.

Como tendencias de la actividad industrial se reconoce: a) una de largo plazo, como proceso de pérdida del potencial productivo, cierre de establecimientos y disminución de empleos; b) otra más reciente, ligada a la recuperación ocurrida en el escenario post devaluación.

En el primer caso, responde a los impactos negativos de la política macroeconómica general de tres décadas (tipo de cambio y apertura aduanera favorables a la importación, caída del mercado interno) que se hicieron más notorios en la Ciudad por las leyes nacionales de los años sesenta que prohibían la radicación industrial en un radio de 60 km de la capital, posteriormente derogadas.

También resulta importante la estrategia empresarial de descentralización de determinados procesos productivos hacia las afueras de la metrópolis y hacia otras provincias con promociones atractivas.

La segunda tendencia, indica que fue una de las actividades de mayor crecimiento luego de la devaluación (2002), con importancia en la creación de empleo inmediato. Sin embargo, se reconocen limitaciones importantes como es la ausencia de inversiones para recuperar la capacidad instalada reducida durante años, en especial en un distrito que no permitía la reactivación en los mismo lugares donde habían cesado.

Una mención aparte merece las denominadas industrias culturales (audiovisual, edición de libros y revistas, discografía, medios de comunicación- cine, radio, televisión, los diseños, y otros), que manifiestan un gran desarrollo reciente, tanto por un incremento en la demanda interna, como de las exportaciones⁽⁶⁾.

3. Dentro de las actividades terciarias adquieren relevancia los servicios financieros y empresariales, que representan un aporte de 30% al PBG (2004), y generan 19% del empleo porteño. A su vez, representa un rubro que caracteriza la economía de la Ciudad, que es cabecera gerencial del país.

Esta rama presenta una fuerte concentración en el Área Central que se comporta como Distrito de Negocios. Los subcentros barriales acaparan una parte de estos servicios, aunque en menor proporción y en situación de dependencia con respecto a las casas matrices centrales.

5 Por otra parte, se debe considerar que el desarrollo de actividades industriales -y en muchos casos también las terciarias- requiere la llegada y salida de insumos y mercancías a través de transporte pesado. En dicho sentido juegan un papel preponderante los modos de traslado, el origen y destino, y las formas de circulación de las cargas y las personas que trabajan en los establecimientos. Al respecto es relevante distinguir los tres flujos de carga diferentes que se registran en la Ciudad. El primero, de carácter nacional, con origen o destino fuera del Área Metropolitana; el segundo, de carácter metropolitano, con origen y destino dentro de la Región, y el tercero, propio de la Ciudad de Buenos Aires.

6 Siendo mayormente PyMEs, aportan el 6% de la producción y el 4% del empleo (en el año 2000 la participación era del 4% en el PBG y de 3% en los puestos de trabajo). Su articulación con el turismo cultural y el diseño potenciarían aquel impacto estimándose que podría llegar a valores superiores al 10% del PBG y el 8% del empleo de la Ciudad.

Durante la década del '90 tuvieron su mayor desarrollo, duplicando su preponderancia en el PBG de la Ciudad, e impulsando la ampliación del área de negocios (hacia el norte y hacia Puerto Madero) y la construcción de oficinas. De la misma manera, la crisis de 2001 afectó seriamente la actividad, provocando la paralización de las obras.

Es importante destacar que, mientras varios sectores han descentralizado funciones y procesos, en estas actividades, al igual que en las de administración pública, se mantiene y consolida la centralización.

4. Las actividades comerciales (14% del PBG) mantienen una importante presencia y diversidad en la Ciudad. En parte se asocian al nivel de ingreso y consumo de la población, al tránsito cotidiano de no-residentes, a la centralidad y accesibilidad misma de ciertas zonas, y al turismo. Su importancia en cuanto a la cantidad de establecimientos y empleo tuvo una importante merma, producto en gran parte del impacto del desarrollo de las grandes bocas de expendio supermercados y shoppings de relevante impacto ambiental.

5. El turismo resalta como una actividad en franco crecimiento, tanto en la última década, como luego de la crisis del 2002. Con el tipo de cambio como motor de dinamismo, la actividad repercute sobre el comercio, la hotelería y gastronomía, la industria cultural, y sobre el mercado inmobiliario, con un correlato menos evidente en la generación de empleo y en su "derrame" en el territorio de la Ciudad.

Efectivamente, el turismo y sus efectos dinamizadores se circunscriben al Área Central y Puerto Madero, con ramificaciones hacia el norte (Recoleta, Palermo) y más modestas hacia el sureste (La Boca), que exige elaborar estrategias de promoción de los atractivos de índole tradicional que se localizan en zonas postergadas, como la zona del Matadero.

6. Es destacable la jerarquía de los servicios educacionales superiores y de los servicios de salud, que trascienden la escala local y son referentes metropolitanos y continentales.

La distribución espacial de los primeros presenta una relativa concentración en el Macrocentro y en el eje norte, en tanto la de los segundos observa mayor correlación con la distribución residencial.

En ambos casos, el mayor nivel de ingreso de la zona norte explica la preferencia de localización de establecimientos privados, tanto educativos como de salud.

7. En términos de empleo, la Ciudad cuenta con 15.000 establecimientos industriales, cerca de 65.000 comercios y 85.000 empresas de servicios y empleo estatal que en conjunto crean más de 2.300.000 puestos de trabajo (2005).

De este total, una proporción cercana al 40% es ocupada por personas que no residen en la ciudad, y que se distinguen por: masculinidad, menor calificación y nivel de ingresos, y por su alta proporción de asalariados.

La gran mayoría de los empleos son generados en el sector terciario, tanto por el perfil económico de la Ciudad, como por el desarrollo de los procesos de tercerización.

Sin embargo -y a pesar del nivel de actividad creciente- todavía el desempleo se mantiene por encima del 10%, como problema estructural que, si se agrega la subocupación, afecta al 16% de la PEA porteña.

A ello se yuxtapone una mano de obra con alto nivel educativo y un atraso tecnológico muy evidente en ciertos sectores (industria textil y calzado, transporte, servicios públicos), así como un escenario general con distribución inequitativa del ingreso. Paralelamente, el arribo de inversiones continúa orientándose, en términos sectoriales hacia los servicios más demandados por los sectores de mayores ingresos (finanzas, turismo, comunicaciones) y, consecuentemente, los establecimientos se localizan en función de esta demanda (área central y eje norte), consolidando de este modo la fractura social y urbanística presente (diferencia norte-sur).

ANOTACIONES

8. En cuanto a la espacialización de las actividades, una mirada general indica:

- Zonas destinadas preponderantemente a actividades terciarias, ya sean las administrativas, comerciales y de servicios, junto con las turísticas, establecidas por su carácter, en las áreas centrales.

- Zonas destinadas preponderantemente a uso industrial y las asignadas a usos mixtos residencia-industria, localizadas preferentemente en el sector sur.

- Zonas destinadas a usos residenciales pero que registran la presencia de actividades productivas intercaladas en el tejido edilicio, como sucede en algunos barrios del sur y sudoeste y oeste de la ciudad.

Dada la situación descripta, conciliar el objetivo general de calidad ambiental y el objetivo particular de receptividad de actividades productivas para la creación de empleo y la diversificación económica de la ciudad, para retener población y superar desequilibrios territoriales requiere estrategias cuidadosas en las cuales los componentes técnicos, logísticos y económico-financieros deben ser acompañados por tecnologías adecuadas y criterios de localización urbanísticos que conjuguen adecuadamente sustentabilidad económica y ambiental.

ANOTACIONES

2 PROPUESTAS

1. La finalidad del presente capítulo es presentar el Modelo Territorial y los Lineamientos Estratégicos que, en cumplimiento de los objetivos y criterios orientadores establecidos por la Ley 71, y dando cuenta del Diagnóstico desarrollado, constituyan el instrumento técnico-político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de Buenos Aires.

2. El Plan Urbano Ambiental se fundamenta 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.

3. Para todos los contenidos propositivos que se presentan, se ha asumido el conjunto de cinco consignas que se expresan a continuación, las que procuran resumir el espíritu del Capítulo 4 de la Constitución de la Ciudad y de los Objetivos y Criterios Orientadores de la Ley 71.

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 toda la ciudad con el conurbano con el que constituye una única gran metrópolis.

CIUDAD POLICÉNTRICA

Dado que se propone 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.

CIUDAD PLURAL

Puesto que debe ser 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.

CIUDAD SALUDABLE

En relación con las condiciones ambientales a lograr mediante el uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, la provisión adecuada de la infraestructura de saneamiento y de prevención de inundaciones, y la resolución de la gestión de los residuos.

CIUDAD DIVERSA

En tanto debe 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.

4. El carácter de centro metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires condiciona su desarrollo y, en dicho sentido, se considera altamente necesario que el GCBA propugne la implementación de espacios y formas institucionales de coordinación que, con la concurrencia del gobierno nacional y de los gobiernos de las jurisdicciones involucradas (Ciudad, Provincia y Municipios), den cuenta de las cuestiones que sólo pueden ser abordadas satisfactoriamente a nivel de la metrópolis en su conjunto, mediante la articulación de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos.

5. De acuerdo al diagnóstico desarrollado, los principales temas que requieren ser considerados a nivel metropolitano son:

a) En relación con la estructuración y desarrollo urbano de la aglomeración:

- La definición de la red circulatoria jerárquica (autopistas, avenidas principales y medios masivos guiados).
- Los criterios de extensión y consolidación de la expansión urbana y las consecuentes políticas de provisión de infraestructura y equipamientos básicos.
- Definición y planes de manejo de los grandes espacios abiertos de escala metropolitana (Bosques de Ezeiza, Parque Pereyra Iraola) y criterios de actuación respecto a los probables futuros (INTA-Castelar, grandes instalaciones militares).
- Políticas de uso de la franja costera del Río de la Plata y del Río Paraná, con definición de actividades a preservar, actividades a promover y planes de manejo respectivos.
- Política de preservación y desarrollo del Delta Inferior del Paraná, que conjugue preservación ambiental, desarrollo productivo y uso recreativo.

b) En relación con los aspectos de transporte y movilidad:

- Conformar un sistema regional de aeropuertos, a partir de las diversas instalaciones públicas y privadas existentes, y con relación a los criterios de expansión urbana que se adopten.
- Conformar un sistema regional de Puertos de Carga, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales ya perfilados.
- Acordar la constitución de un Puerto de Pasajeros acorde con el desarrollo del turismo que proviene por vía marítima.
- Acordar 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.
- Acordar políticas de transporte de cargas que otorguen prioridad a los modos ferroviarios y fluviales por sobre los viales y, simultáneamente, definir el sistema de estaciones de ruptura de cargas que facilite la articulación de los diversos modos y medios de transporte.

c) En relación con las cuestiones ambientales:

- Formular políticas consensuadas con respecto a todas las etapas de gestión de los residuos domiciliarios (producción, recolección, reciclado, recolección, disposición).
- Acordar políticas concertadas respecto a los estándares de producción, formas de recolección y sistemas de eliminación de los residuos peligrosos y patogénicos.
- Compatibilizar normativas sobre estándares de emisiones líquidas y gaseosas de las actividades productivas y consecuentes niveles mínimos de calidad hídrica, sonora y atmosférica.
- Compatibilizar normativas y formas de prevención de las actividades que impliquen riesgos para la población y el ambiente.
- Formular políticas de control que permitan que los acuerdos anteriormente detallados se concreten efectivamente.
- Acordar programas y proyectos conjuntos sobre las cuestiones de necesaria concurrencia inter-jurisdiccional (caso paradigmático: la recuperación de la Cuenca Matanza-Riachuelo).

ANOTACIONES

d) en relación con los riesgos de anegabilidad:

- Acordar criterios generales de prevención de las inundaciones: facilitar la mayor absorción (no impermeabilización, forestación) y el más fácil escurrimiento de las aguas.
- Acordar criterios de prevención del impacto con relación al uso de las zonas anegables ocupadas (relocalización de población y actividades en casos de alto riesgo; sistemas de previsión y alerta, y obras de minimización de riesgos en los restantes casos)
- Acordar criterios de prevención del impacto con relación al uso de las zonas anegables no ocupadas (prohibición de instalaciones permanentes; ocupación con actividades temporarias).
- Acordar planes de alerta temprana y de manejo de las situaciones de anegamiento.

6. Con respecto a las propuestas específicas referentes a la gestión urbanística y ambiental del GCBA, las mismas se han reflejado en el esquema de Modelo Territorial que acompaña y se han organizado y expresado, al igual que en el Diagnóstico, en los cinco aspectos considerados estructurales: Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacios Públicos, Producción y Empleo.

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

El propósito del Plan Urbano Ambiental es transformar la estructura radioconvergente 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 las restantes centralidades secundarias y barriales de la ciudad.

LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS	ACCIONES
La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional, regional e internacional.	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la vitalidad del Área Central y del Casco Histórico a través de su residencialización y la mixtura de usos (adecuación normativa e instrumentos económicos de promoción). - Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo. - Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur. - Impulsar, a través de normativa urbanística y promoción impositiva y crediticia la instalación de actividades centrales en el área de extensión sur (Av. Entre Ríos). - Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial. - Promover la integración de sus distintos sectores: del Microcentro con Catalinas Norte, Casco Histórico y la zona sur, y en especial con Puerto Madero. - Promover condiciones sustentables de movilidad: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros.</i> - <i>Reestructuración del transporte automotor público de superficie con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones contaminantes.</i> - <i>Restricción a la circulación y estacionamiento de los automóviles particulares y a la circulación de taxis desocupados en áreas congestionadas.</i>

- *Conformación de áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.*
- Identificar y proteger edificios y áreas de valor patrimonial (normativa).- Promover la renovación de edificios y áreas degradadas (instrumentos económicos).

El fortalecimiento de los centros secundarios y barriales.

- Conformar física y funcionalmente una red de centros.
- Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo, Caballito y Pompeya (similar a Flores y Belgrano).
- Consolidar las centralidades barriales con intervenciones en el espacio público y protección del perfil característico.
- Procurar que las nuevas sedes comunales refuercen las centralidades.
- Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.
- Proteger e incentivar las identidades barriales (reformulación de normativa urbanística).
- Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.
- Conformar áreas peatonales y calles de convivencia

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

- Conformar una nueva centralidad entre los barrios de Villa Lugano y Villa Soldati, para la promoción del desarrollo urbano del Área Sudoeste de la Ciudad.
- Considerar la conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. Gral. Paz a manera de articulación con la Provincia de Buenos Aires.

El fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal.

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

La integración del 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.
- Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte que potencie la intermodalidad, tienda a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desaliente el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones de movilidad, seguridad y calidad ambiental.

LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS	ACCIONES
<p>La utilización intensiva del transporte ferroviario de superficie en los ejes radiales de la aglomeración</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Analizar la viabilidad física y económico-financiera del enlace ferroviario Retiro- Once- Constitución (carga y pasajeros). - Impulsar gestiones frente al Estado Nacional, los entes reguladores y las empresas concesionarias para: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Diferenciar ofertas de servicios para viajes urbanos y suburbanos.</i> - <i>Promover la relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte.</i> - <i>Redefinir la terminal del FFC Belgrano Sur.</i>
<p>La maximización del uso del transporte subterráneo y premetro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Continuar con la ampliación de la red con sentido de malla y de enlace de los centros de transbordo.
<p>La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial. - Ampliar la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados. - Analizar la conveniencia que el GCBA implemente nuevas líneas de transporte público automotor que optimice el sistema.
<p>La optimización del funcionamiento de taxis, remises y chárter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Regularizar y sistematizar las nuevas formas de transporte. - Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamientos de espera.
<p>La racionalización del uso de los automóviles privados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Desalentar su uso en zonas y horarios de congestión. - Limitar el estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso. - Regular la instalación de garages y playas de estacionamiento, y restringirlos en las áreas de congestión. - Definir y promover la instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado como alimentadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.

La conformación de un sistema vial	<ul style="list-style-type: none"> - Completar el circuito de autopistas (tramos Boca-Retiro y Salguero-La Pampa) a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial. - Adaptar los accesos y egresos del circuito de autopistas para el transporte de cargas.- Jerarquizar la red vial, estableciendo los usos correspondientes. - Realizar los estudios y las obras necesarios para dar conectividad franca a todos los sectores de la ciudad. - Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones,). - Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.
La eliminación de los conflictos entre modos	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminar los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o las arterias.
El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad.	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos. - Incrementar la conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes en acuerdos con los partidos de la provincia de Buenos Aires.
La promoción de la intermodalidad	<ul style="list-style-type: none"> - Definir la localización de nuevos centros de transbordo, sobre la base de las políticas de descentralización y centralidades barriales. - Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de transbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamiento de automóviles y motos, y guarderías de bicicletas). - Adoptar las modalidades más adecuadas para la gestión y mantenimiento de los centros de transbordo. - Propender a la integración tarifaria (boleto único)
La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional.	<ul style="list-style-type: none"> - Impulsar la participación del GCBA en los proyectos de las reparticiones nacionales a los efectos de concertar acuerdos sobre el nodo intermodal de Retiro. - Gestionar la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Omnibus de Retiro.
La promoción de medios alternativos de transporte menos contaminantes y no motorizados.	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la instalación de sistemas de capacidad intermedia. - Incrementar el número de bicisendas y ciclovías hasta la conformación de una red. - Incrementar las áreas peatonales en el Area Central y los barrios.

ANOTACIONES

La promoción de formas energéticas menos contaminantes.

- Promover tecnologías "híbridas".
- Reemplazo de energías no renovables.

El ordenamiento del sistema de cargas.

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

El mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte.

- Prever los espacios requeridos para las operaciones de interfases, talleres y cocheras del sistema de transporte terrestre, y prever los espacios para actividades logísticas del sistema portuario.
- Definir los requerimientos urbano-ambientales de los equipamientos del transporte.

HABITAT Y VIVIENDA

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

LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS**ACCIONES****La promoción de la función residencial.**

- Promover la residencialización del Área Central con vistas a su revitalización y diversificación funcional (normativas y políticas de crédito).
- Promover la densificación de zonas no consolidadas y de baja densidad próximos a servicios de transporte público de alta capacidad.
- Promover la conformación de tejido urbano y ocupación residencial en sectores de la Zona Sur afectadas por la discontinuidad del tejido, sectores comprendidos entre Villa Lugano y Villa Soldati, y entre Flores Sur y Villa Soldati desocupados o con usos no consolidados (equipamiento y políticas de crédito).

El mantenimiento de la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial.

- Promover una diversidad no compartimentada en zonas residenciales.
- Promover tipologías edilicias integradas al entorno.
- Preservar los sectores urbanos ya 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.

El otorgamiento de niveles de calidad ambiental a todos los sectores residenciales.

- Desarrollar planes de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos (Mapa de Riesgo ambiental de la ciudad).
- Completar la ejecución del Plan Hidráulico.
- Proponer e implementar acciones de mitigación de la contaminación atmosférica.
- Promover la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria (en especial, promoción a la construcción del colector cloacal paralelo al Riachuelo).
- Desarrollar campañas de difusión y adopción de sistemas de reducción del consumo superfluo de insumos críticos (agua, energía eléctrica, gas, combustibles).
- Transformar o erradicar usos incompatibles con la actividad residencial.
- Erradicar basurales y cementerios de automóviles, en particular en el área sur.
- Recualificar sectores urbanos degradados por incompatibilidad de usos.

La promoción de políticas de vivienda asequible para la población en situación de déficit habitacional.

- Implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales que puedan ser resueltas sin traslado. (urbanización de villas; regulación de intrusiones; mejoras en inquilinatos, hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).
- Implementar soluciones de las restantes situaciones habitacionales (ocupación del espacio público; casas y edificios tomados).

ESPACIOS PÚBLICOS

El PUA tiene como objetivo la ampliación, recuperación y mejoramiento del espacio público y de circulación; de los parques, plazas y paseos; y de las áreas de calidad patrimonial, a fin de dar lugar a funciones vitales como las de encuentro, socialización e identidad de las distintas zonas de la ciudad, asegurando a todos los habitantes, el derecho a su uso.

LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS	ACCIONES
<p>La conformación de un sistema de parques de escala metropolitana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Articular física y funcionalmente los grandes espacios de la ciudad ya conformados: Parque Tres de Febrero, Parques de Costanera Sur y Parque Almirante Brown. - Promover su rediseño y utilización en relación a la integridad y diversidad de las demandas sociales.
<p>El mejoramiento funcional y ambiental de los parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales. - Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan a partir de la refuncionalización del ex- Mercado de Hacienda y otras tierras fiscales desafectadas. - Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación a la densidad poblacional y las carencias por distancia (reconversión de predios fiscales; compra, expropiación, canje o convenio de uso de predios privados; utilización de áreas residuales). - Promover el uso público de los espacios libres y ajardinados disponibles de los edificios pertenecientes al GCBA, y establecer acuerdos con otros organismos públicos con igual sentido. - Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública (estímulos impositivos) - Impulsar nuevas formas de administración y gestión (públicas, privadas, mixtas, asociadas) de los grandes espacios públicos.
<p>Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Garantizar la accesibilidad peatonal y por transporte público a los frentes costeros. - Asegurar la reforestación con especies adecuadas a los distintos ámbitos (bordes costeros, zonas anegales, corredores viales). - Maximizar su aprovechamiento y riqueza paisajística, incorporando equipamientos. - Otorgar destino preferencial para uso público a los predios de dominio estatal que se desafecten en las riberas. <p>CON RESPECTO AL RIACHUELO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promover la concreción de su saneamiento y de un mayor número de cruces.

- *Promover la construcción de los colectores costeros previstos en el Plan Hidráulico.*

CON RESPECTO AL RÍO DE LA PLATA

- *Resolver el acceso franco de la población a la ribera, mejorando la conectividad transversal.*

- *Promover la conectividad de los nuevos parques de Puerto Madero y Reserva Ecológica con distintos puntos de la ciudad.*

- *Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros, a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad espacial y multiplicidad de usos públicos (Clubes, Tandanor, ex Ciudad Deportiva).*

La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad.

PRESERVAR Y AMPLIAR EL CORREDOR NORTE

- *Incorporar las tierras fiscales que, siendo desafectadas de otros usos, sean destinadas a espacios públicos.*

CONFORMAR EL CORREDOR OESTE

- *Destinar preferencialmente para uso público, los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril.*

- *Proponer para uso público superficies preferenciales de las playas ferroviarias de Liniers y Caballito.*

CONFORMAR EL CORREDOR SUR

- *Preservar y forestar los espacios públicos existentes aledaños al eje de las Av. Roca - Bergalli - Amancio Alcorta.*

- *Incorporar espacios públicos en las playas ferroviarias de Est. Buenos Aires, Sola y Sáenz.*

- *Conformar nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales.*

- *Otorgar máxima vinculación con los espacios costeros del Riachuelo.*

ARTICULAR LOS CORREDORES NORTE Y SUR

POR EL AREA 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- M. García y por Costanera Sur- Pedro de Mendoza-27 de Febrero.

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).*

CREAR SISTEMA VERDE EN EL NOROESTE

- *Articular los espacios de Agronomía, 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.*

- *Dar continuidad y tratamiento a los espacios verdes y públicos que va enhebrando la Av. Juan B. Justo-Bullrich.*

- *Vincular el Parque Sarmiento, Parque Saavedra y los Parques del borde costero.*

La ampliación de las áreas peatonales

- Incrementar las vías y áreas peatonales en el Área Central con sentido de red.
- Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor en el Área Central.
- Rediseñar las vías públicas barriales no destinadas a tránsito principal, con parquización, conformación de ciclovías y recorridos peatonales.
- Favorecer el uso de las calles internas sin tránsito pasante, destinándolas a actividades recreativas.

La defensa, regulación y control de niveles de calidad ambiental del espacio público.

- Promover el uso de materiales, tratamiento de suelos y vegetación, que aumenten la absorción de las aguas de lluvia.
- Parquizar y forestar las avenidas de intenso tránsito vehicular.
- 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.
- Resguardar las corrientes de aire provenientes de la costa regulando la masa edilicia (normativa urbanística).
- Regular, ampliar y renovar la oferta del mobiliario urbano con criterios de diversidad, utilidad y seguridad, incluyendo la provisión de baños públicos.
- Incorporar la regulación de los espacios públicos aéreos y subterráneos.
- Regular y controlar la oferta publicitaria y demás elementos que afecten la calidad visual del espacio público.
- Articular las intervenciones en el espacio público con el Mapa de Riesgo ambiental de la ciudad.
- 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.

Instituir la protección de los sectores de espacio público de especial valor patrimonial.

- Promover la identidad de los distintos sectores de la ciudad con intervenciones adecuadas según sus características.
- Optimizar los programas en marcha y desarrollar nuevos en zonas de calidad ambiental, potenciando actividades específicas como uso residencial, recreación y turismo (créditos y financiamiento).
- Reglamentar zonas protegidas desde los usos, el tejido, los edificios y espacios de calidad ambiental.
- Articular con el entorno los bordes de las zonas de calidad patrimonial.
- Reglamentar y consolidar la preservación patrimonial en las Áreas de Protección Histórica instituidas.
- Definir la conveniencia de nuevas zonas a resguardar.

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

El Plan Urbano Ambiental tiene como objetivo generar condiciones apropiadas para la modernización y diversificación del tejido económico a través de la atracción de nuevas actividades y del mejoramiento de las existentes.

LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS	ACCIONES
La promoción de la Ciudad como Centro de Negocios.	<ul style="list-style-type: none"> - Asegurar servicios aeroportuarios (Aeroparque urbano y Aeropuerto de Ezeiza). - Facilitar el desarrollo de actividades administrativas en áreas con alto nivel de accesibilidad (normativa y créditos). - Promover la creación de un Centro de Exposiciones Metropolitano de escala y nivel internacional, preferentemente, en la Zona Sur. - Asegurar los servicios sanitarios, educativos, turísticos y de abastecimiento que consoliden la competitividad de la ciudad.
La generación de condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios.	<ul style="list-style-type: none"> - Generar mejores condiciones para el incremento de las actividades centrales de distinta jerarquía (normativa e intervenciones en el espacio público). - Prever el necesario equipamiento que consolide los centros barriales y comunales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigidas a la creación de empleos. - Promover la localización de actividades no residenciales de bajo impacto ambiental en los terrenos a urbanizar a fin de constituir polos dinamizadores de las áreas circundantes. - Prever espacios potenciales para la localización de nuevas actividades en los grandes predios a refuncionalizar (playas ferroviarias, ex Mercado de Hacienda). - Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias. - Localizar en la zona sur grandes equipamientos que colaboren con el reequilibrio urbano. - Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto.
La promoción y el desarrollo industrial de avanzada.	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la creación de Polos Tecnológicos de investigación, transferencia y desarrollo industrial, y de Núcleos de Asistencia Productiva (políticas de fomento industrial). - Fomentar la radicación de empresas de nueva generación con especial impulso en áreas industriales obsoletas.

ANOTACIONES

La compatibilización ambiental de las actividades industriales y las áreas residenciales.

- Permitir la localización de las industrias que no están expresamente prohibidas, con sujeción a las normativas vigentes.
- Rever y actualizar la clasificación de procesos productivos por grado de molestias en función de las nuevas tecnologías.
- Facilitar la operatividad competitiva de las industrias (normativa, políticas de crédito y mejoramiento del sistema del transporte de carga)
- Promover la localización sobre la red de tránsito pesado, de los establecimientos que impliquen fuertes impactos en el medio por sus movimientos de carga.
- Revisar la normativa para permitir la localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.
- Preservar los distritos mixtos en N. Pompeya, V. Soldati, Paternal y Mataderos para las actividades que no requieran acceso de transporte pesado.
- Promover la utilización de tecnologías limpias.

La consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias.

- Impulsar la modernización tecnológica y logística (políticas de desarrollo industrial y empleo, con apoyo técnico y crediticio).
- Adaptar los edificios industriales y/o depósitos desocupados para la localización conjunta de empresas por sistema de venta o alquiler (hoteles y/o incubadoras industriales).

Optimizar el transporte de cargas.

- Redefinir una red de tránsito metropolitano y urbano de cargas.
- Incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas.
- 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.
- Regular las actividades de carga y descarga dentro de la ciudad diferenciadas para alimentos y medicamentos.

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.
- Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.
- Elaborar estrategias de promoción de los atractivos que se localizan fuera de los circuitos tradicionales.

ANOTACIONES

3 INSTRUMENTOS

Los lineamientos propositivos del PUA expuestos en el capítulo anterior requieren, para pasar a ser cursos de gestión y acciones concretas, la adopción de una serie de instrumentos que constituyen la infraestructura necesaria para la implementación y puesta en marcha del mismo.

Algunos de esos instrumentos ya existen en la actual legislación aunque, en ciertos casos, requieren de adecuaciones que los perfeccionen. Otros, en cambio, deben ser elaborados y puestos en vigencia, ya sea a nivel del Ejecutivo o del Legislativo según sea su índole, a efectos de completar la totalidad de herramientas de gestión necesarias.

Los instrumentos que se consideran necesarios pueden ser agrupados en tres grandes conjuntos:

Instrumentos de planificación: son aquellos que permiten profundizar los lineamientos propositivos del Plan a nivel de intervenciones de mayor detalle. Pueden abarcar determinados sectores de la ciudad o aspectos temáticos o específicos de la misma. El objetivo de estos instrumentos es la planificación de las intervenciones y la programación en el tiempo con criterios de eficiencia y eficacia.

Instrumentos de Gestión: son aquellos destinados a facilitar la gestión de las acciones propuestas. Abarcan una gran diversidad que va desde los instrumentos destinados a dar sustento a la promoción y al gerenciamiento urbano, así como otros de índole económica y los normativos que habitualmente se encierran sistematizados en códigos.

Instrumentos de Asesoramiento y Control: son instrumentos que dan continuidad a la gestión y permiten verificar el cumplimiento de las metas fijadas. Incluyen el sistema de participación a través del cual se proseguirán las tareas.

Sin desmedro de que como consecuencia del desarrollo y profundización del Plan vaya surgiendo la necesidad de otros instrumentos, el cuadro adjunto reseña los instrumentos actualmente considerados necesarios. Los mismos están presentados según la tipología expresada y según su condición de existencia en la legislación vigente.

3.1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

a) Plan de sector

Se encuentra regulado en el parágrafo 9.1.2.3. del Código de Planeamiento Urbano. Habilita al Poder Ejecutivo a elaborar programas de saneamiento, descongestión, mejoras o mecanismos de gestión que dinamicen el proceso de desarrollo de un área, como respuesta al requerimiento formulado por alguna entidad intermedia, por una repartición del Gobierno de la Ciudad o ante la necesidad de implementar una nueva política urbana. En caso de implicar la reformulación de normas vigentes, las mismas requerirán tratamiento legislativo.

b) Plan de detalle

Se encuentra establecido en el Capítulo 8.4. del Código de Planeamiento Urbano para aquellas

áreas que requieran, por su especial particularidad, planes a escala de cada uno de los predios comprendidos, en el marco de la normativa establecida en el párrafo 9.1.2.2. del Código de Planeamiento Urbano. Están referidos a aspectos tales como alineaciones, nivelaciones, edificabilidad, altura, usos y ordenación de volúmenes. Este tipo de planes también supone la articulación del Consejo del Plan Urbano Ambiental con las instancias comunales involucradas.

c) Áreas de Desarrollo Prioritario

Se encuentra regulado en el Capítulo 8.4. del Código de Planeamiento Urbano, y tiene por finalidad lograr los objetivos de Renovación Urbana especificados en el Capítulo 8.1., a través de la realización de desarrollos públicos o privados superadores de la situación actual.

d) Plan sectorial

Existen aspectos temáticos específicos que requieren el desarrollo de Planes Sectoriales que definan las características de su desarrollo para la totalidad de la Ciudad. Se puede señalar como ejemplos los espacios verdes, la extensión de la red de subterráneos o las nuevas infraestructuras de transporte y logística. Este tipo de planes requerirá la articulación con los distintos espacios de gestión que tienen a su cargo esas temáticas.

e) Plan de Comuna

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

3.2. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

a) Gerenciamiento

Tienen como objetivo general concretar eficazmente las intervenciones determinadas por el Plan, aplicar el marco y los instrumentos legales vigentes y promover la participación de la iniciativa privada en la gestión urbanística. Estos instrumentos procuran que las operaciones de desarrollo urbano promuevan la actuación interjurisdiccional y la iniciativa privada.

a.1) Convenios Urbanísticos

Están incluidos en el Capítulo 8.4. del Código de Planeamiento Urbano y definidos como los acuerdos celebrados entre organizaciones de la administración de la Ciudad entre sí o con otras organizaciones gubernamentales o particulares para la realización de los objetivos de Renovación Urbana de la Sección 8 del CPU.

Se trata básicamente de formas asociativas y contractuales interjurisdiccionales y con participación de los privados. Son de dos tipos; los Generales se refieren a cualquier sector de la ciudad; los Especiales son los relativos a la preservación del patrimonio artístico, arquitectónico y paisajístico y a las áreas de desarrollo prioritario.

Son mecanismos que deben facilitar la resolución de excepciones a las normas constructivas y de usos relacionados con grandes emprendimientos no previstos por dichas normas, equilibrando los intereses públicos y privados involucrados

Si bien se encuentran vigentes, se propone mejorar la reglamentación respecto de las contraprestaciones que debe proveer el beneficiario, a fin de minimizar el grado de discrecionalidad existente y dotar de mayor transparencia a la negociación pertinente y al destino de los recursos o bienes derivados del Convenio.

a.2) Programas de actuación

Los programas constituyen un ordenamiento de las actividades a desarrollar y de las acciones a ejecutar para el logro de los objetivos particulares propuestos para una temática o recorte terri-

ANOTACIONES

torial específicos, dentro del contexto del conjunto de políticas y estrategias del Plan y como respuesta a los lineamientos propositivos.

Los Programas incluyen una diversidad de actividades. Si bien adquieren mayor notoriedad las acciones de intervención sobre el territorio, para arribar a muchas de ellas, es necesario desarrollar previamente estudios y gestiones que concurren a viabilizarlas y precisarlas, ya que plantean el desarrollo de mecanismos operativos transectoriales.

La implementación ejecutiva de los lineamientos propuestos debe incluir a grandes rasgos (1) la programación de obras y mejoras a realizar por el gobierno, con especificación de prioridades de realización, fuentes de recursos y financiamiento, y estudio de preinversión; (2) provisiones de afectación de terrenos para uso público necesarios que deben ser adquiridos o expropiados; (3) coordinación con otras jurisdicciones, con organismos sectoriales provinciales y nacionales, y los entes concesionarios y privatizados para aquellas obras públicas necesarias para el desarrollo urbano.

La programación de estas acciones debe efectuarse coordinadamente con la aplicación de las normas vigentes, haciendo uso de los instrumentos necesarios y la identificación de los requeridos.

a.3) Programa anual de actuación

Acorde a los plazos que establece el presupuesto, el Programa Anual de Actuación debe proponer las acciones a desarrollar en el período anual siguiente, fundamentándolo en una memoria de lo realizado en el período anual anterior y a partir de los avances y dificultades observados.

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

b) Promoción

b.1) Fondo Estimulo para la Recuperación de Edificios Catalogados-FEREC

Es un instrumento establecido por el Artículo 10.2.1. del Código de Planeamiento Urbano. Su objetivo es financiar obras en edificios catalogados como protegidos por razones históricas, culturales y otras, y se integraría por medio de recursos provenientes de diversos orígenes. Si bien se encuentra vigente, aún no se ha tomado decisiones sobre su reglamentación.

Posibilita el financiamiento de acciones directas (obras de protección del patrimonio cuya propiedad sea del GCBA) y de fomento de acciones privadas (préstamos específicos y eventuales subsidios financiados con el Fondo). Entre las fuentes de recursos de este Fondo podrían ser incluidos los derivados de nuevos instrumentos económicos propuestos (la captación de plusvalías).

b.2) Capacidad Constructiva Transferible

Es un instrumento establecido por el Artículo 10.2.1. del Código de Planeamiento Urbano, con vigencia en las Áreas de Protección Histórica (APH). Si bien cuenta con reglamentación, se propone el mejoramiento de la misma.

Actualmente se materializa en un Convenio Urbanístico Especial (con aprobación del Poder Ejecutivo)

b.3) Operaciones condicionadas

Se trata de operaciones acordadas entre el GCBA y propietarios privados para la modificación de los derechos de construcción de dichos predios según fórmulas de mutuo beneficio que se concretarían a través de un Convenio Urbanístico Especial.

Se considera que su aplicación debería estar restringida a casos muy especiales, en los cuales sea evidente que las operaciones resultan en un mejoramiento de la calidad urbanística y ambiental del sector involucrado.

Las contraprestaciones que se fijan para los propietarios privados pueden localizarse en el mismo ámbito en donde se ubican las edificaciones objeto del Convenio, o bien en otros ámbitos en los que concurran al mejoramiento de situaciones urbano-ambientales de indiscutible beneficio y prioridad.

c) Económicos

Tienen como objetivo general propender al desarrollo equitativo de la ciudad. A dicho fin, deben establecer criterios tributarios que graven diferencialmente (con criterio de subsidio cruzado) a los distintos sectores, tal que la pujanza de los más favorecidos concurra al mayor desarrollo de los restantes.

En especial, corresponde su aplicación en los casos correspondientes a cambios normativos, obras públicas y prestaciones de servicios que impliquen una valorización inmobiliaria. En estas ocasiones, la percepción parcial de las plusvalías generadas resulta un instrumento poderoso para reforzar la tributación patrimonial de las ciudades. Además, configura una fuente de recursos que, con una regulación y ponderación adecuadas, permite equilibrar el desarrollo, las cargas y los beneficios entre las distintas zonas de la ciudad.

Los recursos obtenidos deberían ser taxativamente destinados a un Fondo para mejoras específicas que concurran a la equidad socio-urbana, de modo tal que se haga manifiesta la voluntad de devolver a la comunidad una parte de los beneficios privados derivados del uso de los recursos e inversiones públicas y/o de los cambios normativos.

c.1) Contribución por mejoras

Se define a la contribución por mejoras como un sistema que obliga a todo propietario de un inmueble que ha sido beneficiado por obras públicas de urbanización, a pagar las contribuciones que se establezcan como compensación parcial del plusvalor que se ha generado en su propiedad. Actualmente el valor de tales contribuciones no puede superar el costo de las obras, sin embargo, en el marco de la captación parcial de plusvalías urbanas el valor de referencia no debería limitarse a este costo, sino a los aumentos de valor de las propiedades generados por las obras desarrolladas.

Actualmente se aplica la contribución por mejoras para la conformación del "Fondo permanente para la ampliación de la red de subterráneos", destinado exclusivamente a las inversiones que originen los proyectos, construcciones, instalaciones, material rodante, gastos financieros y demás erogaciones necesarias para la habilitación de nuevas líneas subterráneas o ampliación de las ya existentes (Ley Nacional Nº 23.514).

Se propone ampliar la utilización de este instrumento para la captación de plusvalías en los casos de realización de obras públicas en los cuales dicha captación sea justificada. Cabe señalar que esta herramienta es uno de los mecanismos de más fácil adaptación para una efectiva captación de plusvalías a corto plazo.

c.2) Tributos y Tasas

En una efectiva gestión del suelo y el ambiente, los organismos responsables deben poder recomendar la adopción de tributos y tasas que afecten a los mismos y que -por lo tanto- se conviertan en variables fundamentales de las ecuaciones económico-financieras que guían las decisiones de los agentes económicos relacionados con el objeto de la gestión.

Se debe enfatizar el carácter progresivo en el tiempo de estos instrumentos tributarios, así como la posibilidad de incluir sucesivas tipologías y conceptos de equidad y progresividad como el de captación de plusvalías urbanas generadas por obras públicas y/o cambios normativos en la regulación de usos y permisos de construcción.

ANOTACIONES

d) Normativos

Son disposiciones que regulan la construcción y las formas de uso de la ciudad, las que suelen compilarse en códigos.

Actualmente, la Ciudad cuenta con Códigos de Planeamiento Urbano (CPU), de Preservación de la Contaminación (CPC), de la Edificación (CE) y de Habilitaciones y Verificaciones (CHV), así como leyes ambientales y de accesibilidad.

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

d.1) Código Urbanístico

El Código Urbanístico asume por objetivo conformar un espacio público y un tejido edilicio de calidad, tanto en términos morfológicos como ambientales.

Con respecto al tejido edilicio parcelario son significativos los criterios morfológicos y los de admisibilidad de usos, en tanto que las normas de subdivisión parcelaria son de escasa importancia, dado el amplio grado de consolidación que presenta la Ciudad.

En términos generales, aun cuando es deseable la mayor simplicidad de las normativas, es conveniente que se mantenga la variedad y riqueza que caracteriza a los distintos sectores y barrios, tanto en relación con su diversidad morfológica como en su combinación de usos.

Con relación a la normativa morfológica, deben diferenciarse las características de cada zona de la ciudad. En dicho sentido se debe mantener y promover los aspectos deseables de los tejidos consolidados, mientras que en los tejidos obsoletos y en renovación, corresponde la definición de planes que consideren la propuesta del Modelo Territorial y la articulación con los tejidos colindantes.

Como instrumentos de regulación morfológica se propone la utilización combinada de indicadores de distintos tipo, tal como las Alturas Máximas, el Factor de Ocupación Total (FOT) y el Factor de Ocupación del Suelo (FOS).

En relación con los usos del suelo y las actividades, debe tenerse en cuenta las funciones previstas para cada una de las zonas y la compatibilidad entre actividades actuales o propuestas. Asimismo, se debe considerar la existencia y disponibilidad de servicios básicos para el uso propuesto, en relación con las densidades de población que habita o que es usuaria habitual.

Como instrumentos de regulación de los usos y actividades, se propone ir pasando de definiciones taxonómicas a definiciones por grado de molestias, tal que se tome en consideración las reales características de los diversos tipos y formas de desarrollo de las actividades.

Con respecto al espacio público se debe considerar el conjunto de disposiciones referentes a la morfología, los componentes, las actividades y las formas de uso de los espacios de superficie y aéreos que lo conformen.

Se deberá considerar al espacio público como una unidad de diseño que enmarca a cada uno de sus componentes, a efectos de concurrir a la calidad del conjunto. Asimismo, deberá considerarse como una unidad funcional, a efectos de observar criterios de compatibilidad entre las actividades que en él se desarrollan.

Cabe destacarse la importancia de consensuar las necesidades urbanísticas con los intereses de los usuarios, debido a que ellos son parcialmente responsables de la conformación y mantenimiento del espacio público. De tal manera se complementaría el tradicional planteo restrictivo de la normativa vigente (determinación de límites a lo que se puede ejecutar) con planteos propositivos acerca de lo que es conveniente realizar.

Cabe destacar finalmente que los espacios subterráneos también deben ser reglamentados, sean o no de acceso público.

En todos los casos, es necesario que las normas que se definan sean realistas, para poder ser efectivamente cumplimentadas y controladas.

d.2) Código Ambiental

Este Código ha de ser el conjunto de disposiciones que regulen la calidad ambiental en relación con la preservación de su capacidad sustentante, fijen límites a las acciones modificadoras, pro-

curen la resolución o morigeración de situaciones indeseables existentes y consideren las situaciones de riesgo (mapas de riesgo de la ciudad).

La Ciudad cuenta con instrumentos legales para la prevención de la contaminación; en especial: el Código de Prevención de la Contaminación Ambiental, la Ley 123 que determina el procedimiento de la Evaluación de Impacto Ambiental, la Ley 154 que regula la gestión de los residuos patogénicos, la Ley 303 de Información Ambiental, la Ley 1356 de Calidad Atmosférica, la Ley 1.540, de Control de la Contaminación Acústica, la Ley 1687 de Educación Ambiental y la Ley 1854 de Gestión Integral de Residuos Sólidos urbanos (Basura cero).

El desarrollo del Código Ambiental, además de considerar toda la normativa vigente en la Ciudad, deberá tener en cuenta la escala metropolitana de los procesos ambientales más significativos, tal como fuera expresado en el punto 2. Propuestas.

Por otra parte, los criterios más importantes serían la promoción de medidas de compensación económica de estímulo y disuasión; el establecimiento de mecanismos de negociación y concertación; y la puesta en práctica de acciones ambientales sustentables.

d.3) Código de Edificación

Este código deberá estar en consonancia con los anteriores a fin de garantizar la seguridad y calidad ambiental de las edificaciones. Incluye normas referidas a dimensiones mínimas de los ambientes, de los vanos de iluminación y ventilación, y la disposición de dichos vanos a fin de garantizar la privacidad de las distintas unidades habitacionales.

Asimismo, deberá incluir y sistematizar las regulaciones formuladas recientemente en forma autónoma, referidas a seguridad (especialmente en escuelas y locales bailables) y a accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Por otra parte, si bien la mayoría de las condiciones técnicas que hacen a la seguridad y calidad deben abarcar a todo el universo de las construcciones, en algunos casos también es necesario que se consideren situaciones específicas, en el caso de normas que no afecten la integridad de las personas.

d.4) Código de Habilitaciones y Verificaciones

Este código deberá estar en consonancia con los códigos tratados. Como criterios generales pueden reseñarse:

- La utilización del mismo Nomenclador de Actividades que se use en otros códigos para facilitar su aplicación y evitar confusiones.
- La necesidad de revisiones periódicas de las habilitaciones otorgadas; en especial, en los casos de zonas que estén sujetas a procesos de renovación y de actividades que estén sujetas a procesos de ajuste de sus requerimientos de funcionamiento, en razón de las perturbaciones ambientales que puedan ocasionar.
- En sentido opuesto al anterior, la no-necesidad de que un cambio de titularidad de la firma dé lugar a la revisión de la habilitación otorgada.
- Establecer la obligatoriedad de que las actividades que puedan ocasionar riesgos cuenten con seguros.
- La clara estipulación de que las verificaciones que se realicen deberán considerar no sólo la permanencia genérica de la actividad habilitada, sino la continuidad de los rasgos a partir de los cuales se ha encuadrado y habilitado.

3.3. INSTRUMENTOS DE ASESORAMIENTO Y CONTROL

Las modalidades propuestas se ajustan a aquellas establecidas por la Constitución y por la Ley 71 en sus artículos 5, 6 y 7. Su objetivo es establecer mecanismos operativos, que promuevan y faciliten las formas de participación en los procesos de planificación y gestión urbana y ambiental acordes con sus escalas.

ANOTACIONES

a) Participación

Las temáticas urbanísticas y ambientales son materia de especial interés para la participación, tanto para los responsables técnicos de la gestión como para la población y los grupos y organizaciones civiles que los representan formal o informalmente. Por ello resulta necesario adaptar los mecanismos ya existentes o crear nuevos dispositivos que promuevan y faciliten las formas de participación.

a.1) Comisión Asesora Permanente

A partir del mandato constitucional y del artículo 6 de la Ley 71, se ha conformado la Comisión Asesora Permanente que asiste al CoPUA en la elaboración del Plan Urbano Ambiental.

Dicha Comisión, que está integrada por entidades de índole académica, profesional y comunitaria, está en pleno funcionamiento.

a.2) Foro Participativo Permanente del Consejo del Plan Urbano Ambiental

En conformidad a lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, y por la Ley 71, se creó el Foro Participativo Permanente, definiendo a sus participantes y su finalidad: ser el ámbito del Consejo del Plan Urbano Ambiental donde la comunidad se pueda expresar sobre los aspectos atinentes al Plan Urbano Ambiental. Asimismo se aprobó el Reglamento de funcionamiento del Foro y se dio comienzo al funcionamiento del mismo.

La conformación del Foro es adecuada no sólo para la elaboración y revisión del PUA, sino para la participación que requiere el desarrollo de Programas de Actuación, dado que facilita la participación de personas con diferentes conocimientos, experiencias, ideas y opiniones respecto de las cuestiones comprendidas por cada uno de dichos Programas.

Puede asumir, según el grado de avance alcanzado, tareas referidas a la identificación de temas, al análisis de problemas, a la búsqueda de información, a la proposición de prioridades, formas de resolución, monitoreo y cursos de acción para la implementación de las acciones.

A su vez, el Foro Participativo Permanente es un espacio pertinente para evaluar, generar y establecer nuevas instancias y alternativas de participación en el ámbito de su incumbencia.

a.3) Audiencia pública

Es instituida por el artículo 89 de la Constitución y resulta un mecanismo de participación directa. Para su perfeccionamiento, debería considerar en su desarrollo el tratamiento de varios aspectos de interés implicados (normativos, tributarios, económicos, organizacionales, participativos, etc.); la conformación de comisiones mixtas (Ejecutivo-Legislatura) que registren lo acontecido en las audiencias, así como la previsión de un tipo de audiencia en relación con las incumbencias de las Comunas para aquellas decisiones que se adecuen a su escala.

a.4) Alegaciones Públicas

Complementando los objetivos de las Audiencias Públicas, es de especial interés establecer un sistema de alegaciones, el que consiste en la exposición pública de propuestas de gestión, a efectos de recibir opiniones personales e institucionales sobre las mismas.

La exposición debe realizarse durante un plazo mínimo y con un máximo de claridad, a efectos de lograr la mejor comprensión de la propuesta por parte de todo tipo de público, el que tiene la facultad de expresar sus opiniones por escrito.

Dichas opiniones han de ser consideradas y contestadas individual y expresamente por parte del organismo que efectúa la convocatoria.

b) Monitoreo e Información

El establecimiento de un sistema de monitoreo tiene por objetivo retroalimentar la acción a través de la medición y evaluación de los resultados alcanzados con consideración del contexto metropolitano.

A su vez, la difusión de sus resultados, permite brindar información general y específica, la cual,

además de ser un insumo básico para dar sustento a los procesos de participación antes detallados, constituye una oportunidad para la difusión y la concientización sobre la temática urbano-ambiental.

Pueden diferenciarse tres instancias:

b.1) Cursos de acción

Es el monitoreo que se lleve a cabo en el marco de la gestión. Debe permitir evaluar los instrumentos de planificación y gestión con la intención de perfeccionar dicho instrumental.

b.2) General de resultados

Este monitoreo debe reflejar el estado y la variación de la calidad ambiental de la Ciudad. Dadas sus diferencias es conveniente trabajar con indicadores globales e indicadores desagregados por sectores o Comunas.

Sus resultados deben ser cotejados con las metas que se hayan establecido y, de tal manera, concurrir a la redefinición de los cursos de acción o de prioridades.

b.3) Indicadores de relevancia

Es de especial interés para la marcha del Plan, el seguimiento de indicadores que sean de relevancia fundamental para analizar la dinámica urbana y para interpretar las incidencias de las acciones del Plan.

En particular, el comportamiento del mercado inmobiliario resulta significativo, en tanto su interpretación permite entender su dinámica y, consecuentemente, puede incidir sobre las acciones y las prioridades que se vayan adoptando.

ANOTACIONES

INSTRUMENTOS

TIPO DE INSTRUMENTOS		INSTRUMENTOS		
		VIGENTES	VIGENTES A PERFECCIONAR	A CREAR
3.1. De Planificación		a) Plan de Sector b) Plan de Detalle c) Áreas de Desarrollo Prioritario		d) Plan Sectorial e) Plan de Comuna
3.2. De Gestión	A) GERENCIAMIENTO		a.1) Convenios Urbanísticos	a.2) Programas de Actuación 3) Programa Anual de Actuación
	B) PROMOCIÓN		b.1) Fondo Estimulo para la Recuperación de Edificios Catalogados b.2) Capacidad Constructiva Transferible	b.3) Operaciones Condicionadas
	C) ECONÓMICOS		c.1) Contribución por mejoras c.2) Tributos y Tasas	
	D) NORMATIVOS		d.1) Código Urbanístico d.3) Código de Edificación d.4) Código de Habilitaciones y Verificaciones	d.2) Código Ambiental
3.3. De Asesoramiento y Control	A) PARTICIPACIÓN	a.1) Comisión Asesora Permanente a.2) Foro Participativo Permanente del CoPUA	a.3) Audiencia Pública	a.4) Alegaciones Públicas
	B) INFORMACIÓN Y MONITOREO			b.1) Monitoreo de Cursos de Acción b.2) Monitoreo General de Resultados b.3) Monitoreo de Indicadores de Relevancia

FORO PARTICIPATIVO PERMANENTE COMISIÓN ASESORA

ENTIDADES ACADÉMICAS

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - UBA Arq. Jorge Iribarne
Universidad Nacional de Gral. Sarmiento Arq. Raúl Fernández Wagner / Arq. Guillermo Tella

ENTIDADES PROFESIONALES

Centro Argentino de Ingenieros Ing. José Ramón Miranda / Arq. Silvia Pupareli / Ing. David Cohen / Ing. Alcides Ruíz
Centro Argentino de Meteorólogo Lic. Leonardo Serio
Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo Arq. Beatriz Escudero
Consejo Profesional de Ingeniería Civil Ing. Norberto Pazos / Ing. Enrique Portnoy
Sociedad Central de Arquitectos Arq. Daniel Silberfaden / Arq. Julio Keselman

ORGANIZACIONES DE LA COMUNIDAD

Asociación Civil Pompeya de Pié Sra. Mirta Luppi
Asamblea de Pequeños y Medianos Empresarios Ing. Edgardo Meldini / Arq. DPU Pablo Wiszniewsky / Dora Jáuregui / Manuel Suárez
Centro Ambiental Argentino Yolanda Ortíz / Maisa Gravano / Martín Pochettino
Instituto Argentino de Ferrocarriles Sr. Pablo Martorelli / Dr. Alejandro Noms
Federación de Comercio e Industria de la Ciudad de Buenos Aires Máximo Bauab / Humberto Giordano / Fabián Xavier Castillo / Anibal Jorge do Rosario
Coordinadora de Villas Guillermo Villar / Jorge Robledo / Jorge Vargas / Carlos Armando
Fundación Ciudad Arq. Beatriz Barcat

CONSEJEROS Arq. María Katz
Arq. DPU David Kullock
Arq. DPU Manuel Ludueña

FACILITACIÓN Dr. Ariel Gravano
Arq. María José Leveratto
Cdora. Virginia Haurie
Lic. Fernando González Ojeda
Maximiliano Greco
Mercedes Pelufo

GRUPOS DE TRABAJO

DE REDACCIÓN DEL DOCUMENTO

C. Arq. Eduardo Cajide
C. Arq. Rubén Gazzoli
C. Arq. María Katz
C. Arq. DPU David Kullock
C. Arq. DPU Manuel Ludueña
C. Arq. Mario Sabugo
Arq. Cristina Pesich
Prof. Julián Insúa
Arq. DPU Hugo Leguizamón

DE DIFUSIÓN

C. Arq. Ricardo Capurro Zanandrea
C. Arq. DPU Manuel Ludueña
C. Arq. Mario Sabugo
DG. Alejandro Ambrosone
Pablo Calvar

DE ENLACE CON LEGISLATURA

C. Arq. María Katz
C. Arq. DPU Manuel Ludueña
C. Arq. Rodrigo Rodríguez Daveño
C. Arq. Bárbara Rossen

SEMINARIO COPUA

C. Arq. Eduardo Cajide
C. Arq. Ricardo Capurro Zanandrea
C. Arq. Carlos Cassano
C. Arq. Cristina Fernández Cotonat
C. Lic. Jorge Gaggero
C. Arq. Rubén Gazzoli
C. Arq. María Katz
C. Arq. DPU David Kullock
C. Arq. DPU Manuel Ludueña
C. Arq. Rodrigo Rodríguez Daveño
C. Arq. Bárbara Rossen
C. Arq. Mario Sabugo
C. Dr. Alfredo Suaya
Arq. María Antonia Kaul



PUA | BA

Presidente

Jorge Telerman, *Jefe de Gobierno*

Coordinador

Ing. Juan Pablo Schiavi, *Ministro de Planeamiento y Obras Públicas*

Consejeros del Plan

Lic. Javier Isaac Mutal Hodara, *Subsecretario de Inversión Pública y Análisis Fiscal*

Arq. Carlos Adrian Pisoni, *Subsecretario de Planeamiento*

Sr. Gustavo Álvarez, *Subsecretario de Tránsito y Transporte*

Ing. Carlos Ferrea, *Subsecretario de Infraestructura y Obras*

Arq. Hernán M. Díaz Saubidet, *Subsecretario de Política y Gestión Ambiental*

Consejeros designados por el Poder Legislativo

Arq. Ricardo Capurro Zanandrea

Arq. Carlos Cassano

Arq. Ana Cristina Fernández Cotonat

Arq. Rubén Gazzoli

Arq. María Katz

Arq. DPU Manuel Ludueña

Dr. Rodrigo Martínez Daveño Rodrigo

Arq. Bárbara Rossen

Arq. Mario Sabugo

Consejeros designados por el Poder Ejecutivo

Arq. Eduardo Cajide Eduardo

Lic. Jorge Gaggero Jorge

Arq. DPU David Kullock

Dr. Alfredo Suaya

Si desea incorporar sus observaciones al DOCUMENTO PLAN URBANO AMBIENTAL JUNIO 2006 por favor envíelas:

- por correo electrónico a: consejeros_copua@buenosaires.gov.ar
- por correo o copia a: Oficina del Consejo del Plan Urbano Ambiental, Carlos Pellegrini 291 - 8º piso - CP. 1009
- por fax al: 4328-4847