



Jefe de Gobierno

Dr. Anibal Ibarra

Vicejefa de Gobierno

Lic. Cecilia Felgueras

Boletín editado por
la Coordinación del Plan Estratégico
de la Ciudad de Buenos Aires

Puede escribirnos a:

Coordinación Plan Estratégico
Bmé. Mitre 648, 3° piso
(1342) Buenos Aires

O mandarnos un e-mail a:
planestrategico@buenosaires.gov.ar

Y participar desde Internet en:
www.buenosaires2010.org.ar

PLAN ESTRATÉGICO

Buenos Aires futuro

Boletín Informativo / Junio 2001



Boletín Informativo

Coordinador

Andrés Borthagaray

Asesoras temáticas

Silvana Giudici

Virginia Franganillo

Edición

Marina Méndez Mosquera

Redacción

Oswaldo Pérez Sammartino

Ricardo Santocono

Carlos Lucca

Graciela Falivene

Coordinación Administrativa

Ivana Centanaro

Contenido

Editorial **2**

Institucional **3**

Local y Global **6**

Plan Estratégico CGP 2 Sur **8**

Políticas de transporte urbano:
las lecciones aprendidas **14**

Declaración de Rosario **18**

Hacia una autonomía plena **20**



“La revalorización del espacio público será una preocupación permanente y casi obsesiva de nuestra gestión, desde hoy hasta el último día. Las situaciones de desigualdad respecto del cumplimiento de las leyes agravan a la gente. Y un gobierno que hace respetar la ley no está haciendo otra cosa que respetar a la gente.”

Fragmento del discurso
de asunción del Jefe de Gobierno

Dr. Anibal Ibarra

La Coordinación del Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires incorporó un Sistema de Indicadores Urbanos con el objetivo específico de detectar, monitorear y visualizar logros y problemas pendientes en la ciudad de Buenos Aires. Entre otras, se incorporó la metodología de Naciones Unidas, de manera de presentarlos en la próxima reunión del Observatorio Urbano Global – Hábitat (ONU) junto a un amplio grupo de ciudades.

¿Se puede medir la calidad de vida, con su componente subjetivo, en números? ¿Sirven los índices que se publican como indicadores generales? Creemos importante avanzar hacia el mejoramiento del sistema por medio de una retroalimentación crítica por parte de los interesados en utilizar los indicadores y de las distintas instituciones que aportan datos al mismo. Y creemos que es necesario construir indicadores desde un punto de vista urbano general, dado que muchos de ellos, si bien son interesantes, están orientados a cuestiones de negocios o calidad de vida para cuadros de empresas.

Pero el hecho de que aún para los negocios no se piense solamente en los mercados sino también en la calidad de vida de las ciudades es un avance. Y si logramos que los rankings incluyan los otros factores y las calidades no sólo para ejecutivos de empresa, sino para sus familias, para otros sectores de la sociedad, del trabajo y de la producción estaremos creando nuevos incentivos para que las ciudades sean abiertas, amigables e integradoras. Y que la reflexión urbana logre trascender la obsesión economicista que nos domina.

Andrés Borthagaray
Coordinador del Plan Estratégico

Foro de Transporte y Tránsito Novedades en Internet

El Foro de Transporte y Tránsito en la Ciudad de Buenos Aires, que se realiza en Internet en el marco de colaboración interinstitucional de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte y de la Coordinación del Plan Estratégico del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, amplió su plazo de duración en 60 días.

Se ha realizado un primer documento de avance con el procesamiento de la información y de los análisis realizados por los participantes, para contar con una mejor comprensión de los elementos que forman parte de la situación problemática del transporte en la ciudad y en su entorno metropolitano.

Por otro lado, con el objetivo de lograr una mecánica de diálogo más fluido entre los participantes, se incorporó una nueva mesa de discusión: "Temas de Repercusión Mediática", para tratar aquellos temas que despertan mayor interés en la sociedad.

Carta Geológica de la Ciudad Acta de entendimiento con el Servicio Geológico Minero Argentino

El 4 de mayo pasado se realizó un acto en el microcine del Palacio de Gobierno porteño durante el cual el Servicio Geológico Minero Argentino (SEGEMAR) y la Coordinación del Plan Estratégico suscribieron una carta de entendimiento con el objeto de prestarse mutua asistencia técnica, difundir la información geológica de la Ciudad de Buenos Aires elaborada por el SEGEMAR entre los organismos del Gobierno de la Ciudad y entre las organizaciones de la red institucional del Plan Estratégico, y brindar asistencia técnica especializada para la realización de estudios específicos que contribuyan a la planificación estratégica.

En el acto hablaron los titulares de ambas áreas, Lic. Roberto Page (SEGEMAR), y Arq. Andrés Borthagaray (Coordinación del Plan Estratégico), quienes destacaron la importancia del trabajo en común que se habría de emprender y la utilidad para la adopción de políticas públicas del adecuado conocimiento de los datos geológicos de nuestra Ciudad.

foro

Completando el formulario de acreditación, los interesados pueden ingresar al Foro para observar y conocer los aportes realizados por los participantes; para incorporarse al debate se les otorga previamente la validación.

www.buenosaires2010.org.ar/red/Foro/foro.html





Congreso del CIDEU en Rosario

Gestión estratégica y gobernabilidad

Se realizó los días 4, 5 y 6 de abril pasados, en la ciudad de Rosario, el **IX Congreso Anual del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU)**. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires participó del mismo en calidad de ciudad miembro de este organismo.

La Asamblea General ratificó los acuerdos del Consejo rector así como el texto de la Declaración Jurada de Rosario⁽¹⁾, que será presentada a la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno.

Ciudad amiga de los niños

Un proyecto de Francesco Tonucci

La Sala Jorge Luis Borges de la 27 Exposición Feria Internacional de Buenos Aires **El Libro del Autor al Lector**, realizada con el auspicio de la Secretaría de Cultura del GCBA entre los días 19 de abril y 7 de mayo de 2001, se colmó el 25 de abril para escuchar al pedagogo Francesco Tonucci .

Por su parte, el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Dr. Aníbal Ibarra, se reunió con Francesco Tonucci para la firma de un convenio por el que se implementará en la Capital el proyecto Ciudad amiga de los niños.

Asistencia técnica a Promoción Social Resolución Conjunta

La Secretaría de Promoción Social y la Coordinación del Plan Estratégico han dictado la Resolución Conjunta N° 97, por la que esta última prestará servicios y asistencia técnica a la primera en las siguientes acciones prioritarias:

- Capacitación en la exploración de información sociodemográfica digitalizada de la Ciudad de Buenos Aires.
- Desarrollo de un sistema de gestión de demanda social que facilite tanto la elaboración de estadísticas como de los programas sociales.
- Análisis estratégico de la información relevante para las categorías sociales significativas tanto a nivel de la Ciudad como del área metropolitana.

Entre las tareas conjuntas a desarrollar, se encuentra la de promover una base de datos de organizaciones que trabajen en la Ciudad de Buenos Aires y la de desarrollar seminarios vinculados a la problemática social.

Foro Nacional 25 y 26 de mayo de 2001

Promoción de Centros Comerciales a Cielo Abierto, Cascos Urbanos y Centros Históricos

Se realizó en la Ciudad de Córdoba

Este Foro, organizado por CAME (Coordinadora de Actividades Mercantiles Empresarias), "posibilitará a los intendentes, funcionarios municipales y directivos de las Cámaras de Comercio locales identificar aquellas medidas, instrumentos, estrategias y experiencias que permitan fortalecer la presencia del sector minorista en distintas localidades, y por lo tanto, la prosperidad de sus comunidades".

En este encuentro se difundieron, entre otros, dos proyectos del Programa de BID – CAME: La remodelación del centro comercial de Morón, en la Provincia de Buenos Aires; y una propuesta para el barrio de SanTelmo que está desarrollando el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Esta última consiste en prolongar una cuadra más la peatonal de la calle Defensa que funciona los fines de semana, junto a la reparación integral de las veredas y el mejoramiento del mobiliario urbano.

Padres con la escuela

Una convocatoria de la Secretaría de Educación del GCBA

Tuvo lugar en el mes de abril y reunió a madres y padres junto a los maestros de sus hijos: "Los padres y los maestros deben apoyarse mutuamente en la tarea de educar a los niños. Por eso, gracias por venir a la escuela", fue la bienvenida a quienes participaron, seguida de sugerencias para acompañar a los chicos desde casa.

Corporación Buenos Aires del Sur Presentó su Programa ante los CGP

El día 18 de abril último se reunieron en el Parque Avellaneda las autoridades de la Corporación Buenos Aires del Sur y de la Subsecretaría de Descentralización del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a fin de presentar los programas de actuación propuestos por la Corporación para el área que ocupan los Centros de Gestión y Participación N° 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9.

La Coordinación del Plan Estratégico participó del encuentro con una visión de la vinculación con el área metropolitana y un análisis de los problemas planteados por los vecinos.

(1)
Ver pág.18

Para el especialista italiano "en Buenos Aires hay síntomas que preocupan: niños, ancianos y discapacitados encerrados: plazas con rejas; calles fáciles de transitar y casi imposibles de cruzar a pie." Y sentenció: "Con personas que viven encerradas en sus casas, es una ciudad que ha perdido el sentido humano".



De Buenos Aires y otras ciudades

En esta sección publicamos información sobre seminarios, conferencias, talleres, noticias, etc., vinculados a los temas estratégicos urbanos. A tal fin invitamos a que nos envíen sugerencias y material por e-mail.

■ Foro Uso Sostenible de la Ribera Metropolitana Norte Organizado por la Fundación Ciudad, se realizó los días 20 y 21 de abril pasados.

En el encuentro, del que participaron vecinos, ONGs, funcionarios, empresarios, legisladores y expertos de diversas disciplinas, se abordaron las propuestas para el uso sostenible de la ribera metropolitana desde la Costanera Norte hasta Tigre, con el objetivo de lograr una mejor calidad de vida en ese lugar. Hubo consenso por la propuesta de espacio público verde recreativo "Ribera para Todos". Esta rechaza los rellenos, el crecimiento de la infraestructura portuaria y aeroportuaria en el área y los emprendimientos inmobiliarios de alta densidad.

Más información:

Fundación Ciudad

Gallieo 2433,
Buenos Aires /
Tel.: 4803-5557 y
4806-8294, de
lunes a viernes,
en el horario de
10 a 18.

■ Banco alimentario Un emprendimiento sin fines de lucro entre la Asociación Compañía de las Obras y Caritas La Plata.

Un Banco Alimentario es un ente que actúa de intermediario entre aquella empresa relacionada al sector alimentario y los entes de la sociedad civil que ayudan caritativamente a los más necesitados. Por un lado, las empresas, debido a distintos motivos poseen productos que siendo aptos para el consumo no cumplen los requisitos para estar en el mercado, el Banco Alimentario se encarga de retirarlos. Luego, las instituciones adheridas que asisten a través de comedores a gente necesitada, pasan por la sede del Banco Alimentario a retirarlos.

E-mail: bancoalimentario@cadema.com.ar

Más información:

Calle 3 N° 1133,
La Plata
(1900) Buenos
Aires /Telefax:
0221 4243420

■ Agradecemos a la Lic. Liliana González, Coordinadora General del Centro para la Cooperación Internacional en Administración Pública (CeCIAP), la información que nos enviara, de la cual, por razones de espacio, publicamos a continuación sólo una parte.

Summer Course on Refugee Issues

16 al 24 de junio en Toronto, Canadá.
Centre for Refugee Studies, York University
Suite 315, York lanes 4700 Keele st. Toronto,
Ontario, Canadá M3J 1P3 / Tel: (416) 736 5423
/ Fax: (416) 736 5837 / summer@yorky.ca

Más información:

CeCIAP

Av. Roque Sáenz
Peña 511, 2°
Tel.: 4343 9001
ceciap@sfp.gov.ar
www.inap.gov.ar

XXIII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología: América Latina, entre la Globalización del subdesarrollo y la emergencia de nuevas alternativas. Los urgentes desafíos del pensamiento crítico latinoamericano. 29 de octubre al 2 de noviembre en la Universidad de San Carlos, Ciudad de Antigua Guatemala. Coordinadora de Comisión: Dora Orlansky; E-mail: orlansky@mail.retina.ar
www.udec.cl/alias/

VI Congreso del CLAD sobre Reforma del Estado y la Administración

6 al 9 de noviembre en Buenos Aires, Argentina
INAP/CeCIAP Av. Roque Saenz Peña 511, 2°
piso, oficina 209, C.P. 1035 AAA.
Tel: (54 11) 4345 4852; E-mail: ceciap@sfp.gov.ar

II Congreso Mundial de Redes Ciudadanas

"Renovando Comunidades en la era digital"
5 al 7 de diciembre en Buenos Aires.
E-mail: secretariado@globalcn2001.org
<http://www.globalcn2001.org>

■ Forum Europa sobre espacio público

**Centro para la Participación Ciudadana
"Flor de Maig" de la Diputación de Barcelona
21 al 23 de junio de 2001, España.**

El objetivo de este Forum será poner en común las experiencias de las principales asociaciones que trabajan en el espacio público; las que forman parte de lo que llamamos la sociedad activa. El temario general tendrá por referente "El espacio público intermedio en la Era de la Información" y analizará desde esa perspectiva temas como el Estado de bienestar; inmigración e interculturalidad; sostenibilidad; cooperación; relación de la sociedad activa con las instituciones y viceversa; nueva economía y tercer sector, etcétera.

■ Convocatoria premio Angel Ballesteros de "Investigación jurídica y gestión de los gobiernos locales" Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional

Se podrán presentar trabajos de estudio e investigación originales e inéditos sobre administración y gestión municipal, su organización, métodos, perspectiva histórica y régimen jurídico. Las obras presentadas no deberán haber sido premiadas con anterioridad. Podrán participar en esta convocatoria personas físicas o jurídicas con nacionalidad española, de países de la Unión Europea o de los Estados Iberoamericanos.

Más información:

Centro para la Participación Ciudadana "Flor de Maig"
de la Diputación de Barcelona, España.
Contacto:
Carme Padilla i Pineda
Tel.: 934 020 714, Fax: 934 020 705
padillapp@diba.es

Hasta el 31 de diciembre de 2001
Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional
Plaza de Mariana Pineda, 8 -18009 Granada, España. Telf: (+34) 958247222
Fax: (+34) 958247221
cemci@cemci.org
www.cemci.org

Plan Estratégico Centro de Gestión y Participación N° 2-Sur

Como adelantáramos en el Boletín Informativo N° 3, se ha formado el Grupo Promotor del Plan Estratégico del CGP N° 2 Sur. A este Grupo Promotor, integrado por funcionarios y técnicos del propio CGP, de la Subsecretaría de Descentralización y de la Coordinación del Plan Estratégico, se suma la participación del Consejo Consultivo Honorario del mismo Centro, integrado por vecinos y representantes de instituciones de la zona, que es el órgano constitucional idóneo para detectar necesidades y generar propuestas, movilizándolo a la sociedad para lograr una gestión asociada entre ella y el estado.

La Coordinación del Plan Estratégico aporta metodologías, coordinación en distintos aspectos, e insumos de su unidad de información geográfica.

Primera etapa

En marzo de 2001 el Director General del CGP, José Kibudi, y el Delegado Comunal, Antolín Magallanes, presentaron la propuesta de trabajo al Consejo Consultivo. En esa reunión se revisaron los proyectos más importantes para el barrio. Se identificaron nuevos actores relevantes, que han sido invitados a incorporarse al mencionado Consejo y a participar en el desarrollo y trabajo de las propuestas, junto a quienes intervienen desde el año anterior.

Dentro de los principales proyectos que el Consejo estableció como más relevantes, se destacan:

1 Parque de la Estación / **2** Rediseño y mantenimiento de las plazas 1ro. de Mayo, Velasco Ibarra y González Tuñón / **3** Refacción de la "Casa de Carlos Gardel", proyecto vecinal hoy desarrollado por la Subsecretaría de Patrimonio Cultural / **4** Desarrollo de la "Feria del Tango" en la peatonal Carlos Gardel / **5** Proyecto de circuito turístico / **6** Parador Público Social / **7** Señalética apropiada en los espacios verdes / **8** Creación de un Centro Cultural en Av. Corrientes y Gallo / **9** Señalización de edificios y espacios de valor patrimonial histórico-cultural / **10** Jardín Maternal / **11** Problemática vinculada con viviendas precarias, casas tomadas, hoteles y pensiones.

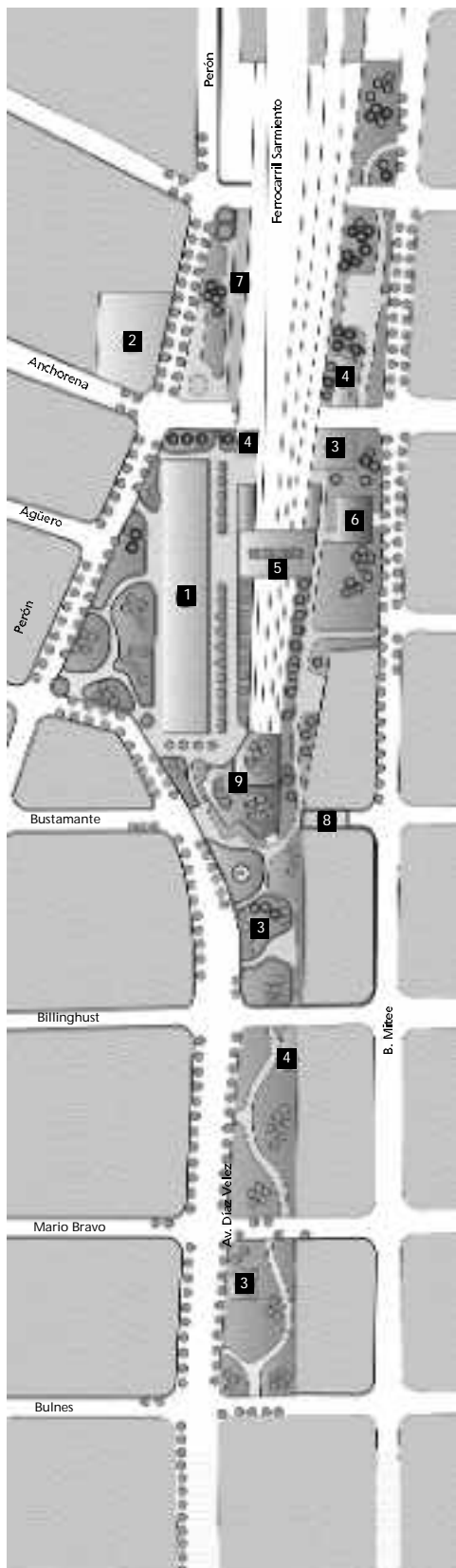
El Consejo estableció que de los anteriores, el proyecto más importante es el del Parque de la Estación, que se inserta en los lineamientos generales del "Co-

Principales Proyectos

Proyecto Parque de la Estación

Proyecto aprobado por el Consejo Consultivo del CGP 2 Sur, tomado como antecedente por el PUA; elaborado por las siguientes asociaciones vecinales:

Asociación de vecinos de Almagro-Once-Abasto; Periódico barrial "Primera Página"; Centro de jubilados "La Vida Continúa"



Referencias

- 1 Centro Cultural (galpón existente)
- 2 Centro Cultural
- 3 Juegos Infantiles
- 4 Juegos para Mayores
- 5 Puente Peatonal
- 6 Centro Deportivo
- 7 Salones Multifuncionales
- 8 Espectáculos
- 9 Terraza

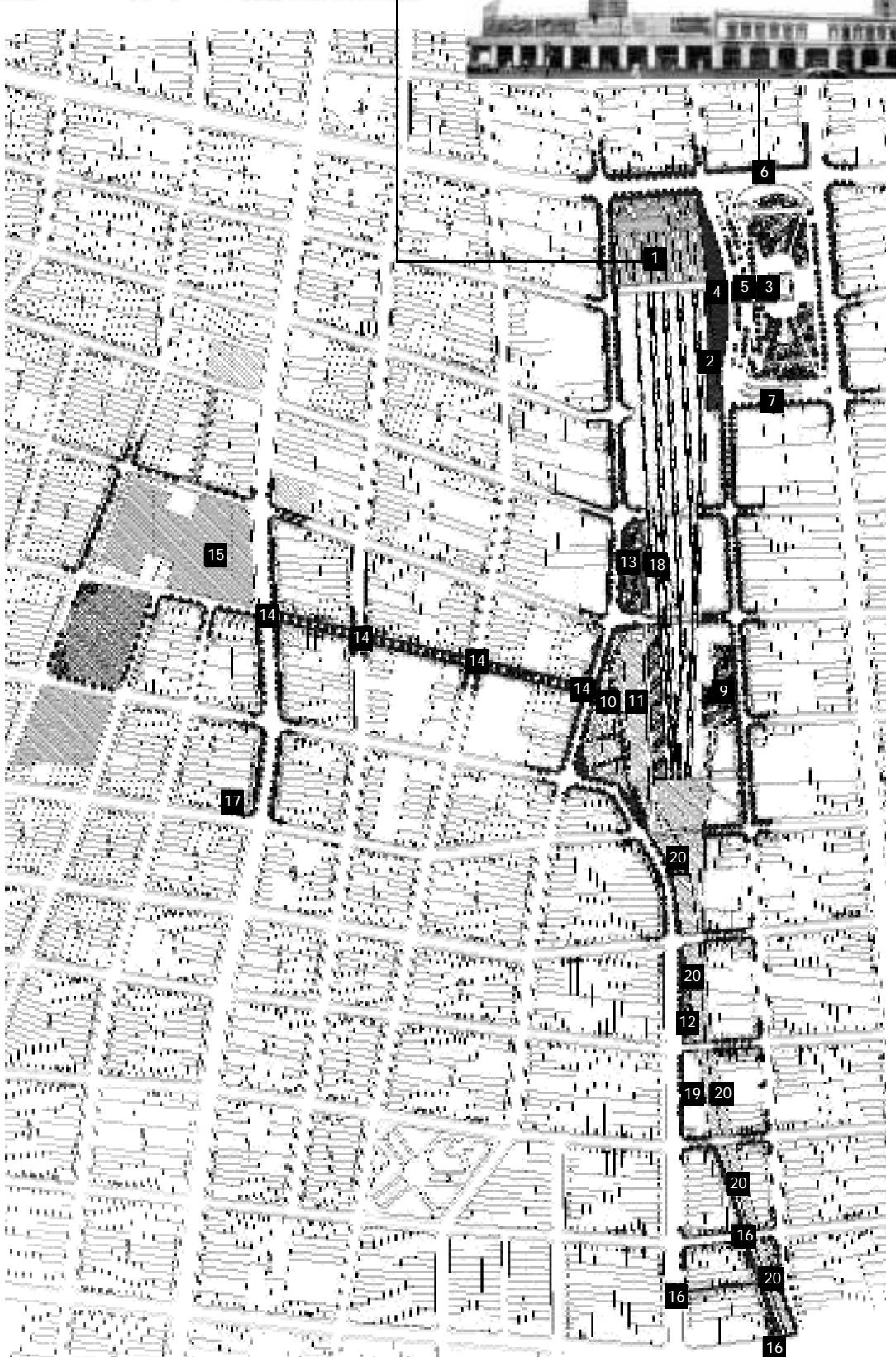
Remodelación
de la estación de
ferrocarril



Recuperación de
la vieja recova

**Programa
Corredor Verde
del Oeste,
Cabecera Once**

Programa de
Actuación
basado en las
estrategias
territoriales del
Plan Urbano
Ambiental.
Este proyecto
articula las
propuestas de
las
organizaciones
vecinales que
reúne el
Concejo
Consultivo del
CGP 2 Sur, y la
captación de
fuertes
inversiones
privadas en el
marco de una
estrategia de
desarrollo
planificada
desde el sector
público.
(Referencias en
pág. 12)



El Plan Estratégico del CGP 2 Sur trabaja sobre cuatro ejes que se articulan: 1) territorial; 2) social; 3) económico; 4) institucional.

En el plano de las páginas 10 y 11 figura la propuesta territorial del Plan Urbano Ambiental para la zona de la Estación Once, que integra el Programa Corredor Verde del Oeste.

Referencias plano Cabecera Once, pág. 10 y 11
Veinte puntos para la transformación del barrio Once

- 1 Remodelación de la estación de ferrocarril
- 2 Nueva sede comunal en edificio a ser cedido por la empresa concesionaria de la explotación comercial de la Estación. (En trámite)
- 3 Remodelación de la Plaza Miserere
- 4 Generación de un nuevo espacio público para uso cívico
- 5 Nueva área de transferencia de transporte
- 6 Recuperación de la vieja recova
- 7 Ordenamiento de fachada oeste en el entorno de la Plaza Miserere
- 8 Puesta en valor de espacios públicos, veredas, equipamiento urbano, forestación, etc.
- 9 Futura plaza pública en terreno cedido por el ONABE. (En trámite)
- 10 Predio a ser desafectado de uso ferroviario por el ONABE, para ser afectado a plaza pública. (En trámite)
- 11 Reciclado de edificio de valor patrimonial para la localización de equipamientos comunitarios y desarrollos de usos comerciales compatibles, a concesionar por el ONABE
- 12 Plaza pública en terrenos a ser cedidos por el ONABE. (En trámite)
- 13 Espacio público a ser cedido por la empresa concesionaria de la explotación comercial de la estación
- 14 Vinculación con el complejo ABASTO a través de la puesta en valor del espacio público
- 15 Complejo ABASTO
- 16 Intervención sobre espacio público pasaje. Creación de un patio creativo en terreno a ser cedido por el ONABE. (En trámite)
- 17 Centro Cultural
- 18 Futuro desarrollo comercial con usos compatibles con el espacio público
- 19 Propuesta de rezonificación de terrenos de ONABE para su posible venta, según normativa lindante
- 20 Soterramiento del ferrocarril Sarmiento y generación de nuevos parques públicos

(Fuente: Plan Urbano Ambiental)

(viene de pág. 9)

redor Verde del Oeste", por lo cual las autoridades lo incorporaron al "Plan Urbano Ambiental".

El "Parque de la Estación" comprende el territorio que cubre desde la calle Bulnes hasta Jean Jaurés, entre Bartolomé Mitre y Díaz Vélez. Los detalles de este proyecto están siendo debatidos por la Comisión del Parque de la Estación del Consejo Consultivo, los días miércoles a las 20 horas, en la Casa del Barrio, ubicada en Mario Bravo 275. Están invitadas a participar todas aquellas personas con voluntad de colaborar.

Visita del Jefe de Gobierno

El pasado 5 de abril el Dr. Aníbal Ibarra acompañado por secretarios, subsecretarios y autoridades de diversas áreas del GCBA realizó una amplia recorrida por la zona abarcada por el CGP N° 2-Sur. En esa ocasión visitó, entre otros lugares, la casa de Carlos Gardel, y la zona donde los vecinos proponen erigir el Parque de la Estación: puente de Sánchez de Bustamante, galpones y otras instalaciones.

El interés motivado por esta recorrida ha generado entre los vecinos de la zona, autores de éstas y otras numerosas propuestas consensuadas en el Consejo Consultivo Honorario, la esperanza de verlas concretadas en el tiempo necesario.

Taller interno

En el marco del acuerdo de gestión con la Subsecretaría de Descentralización se ha comenzado a diseñar un Taller sobre "Coordinación de Equipos de Trabajo". Su objetivo es capacitar al personal en los temas relacionados con la gestión operativa diaria en el marco de una visión estratégica de la gestión.

Proyectos sociales

Las áreas de la Secretaría de Promoción Social del Gobierno de la Ciudad con sede en el CGP 2 Sur (Defensoría del Niño, Niña y Adolescentes - Consejo por los Derechos del Niño, Niña y Adolescentes, Delegación de la Dirección de la Mujer y Servicio Social Zonal) y el Area Socio-Cultural de éste CGP, se encuentran integrando y coordinando diferentes comisiones de trabajo cuyo objetivo es tender a la conformación de redes temáticas en materia de niñez, mujer, discapacidad y tercera edad.

La Coordinación del Plan Estratégico está colaborando en la integración de estas iniciativas con las que están surgiendo del Consejo Consultivo, de modo tal que el resultado sean los lineamientos del Plan Estratégico del CGP 2 Sur en esta materia.■

Políticas de transporte urbano: las lecciones aprendidas

Comentarios de Carlos Lucca

Extracto tomado del libro *Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Robert Cervero. Island Press. Washington DC. 1998.

Robert Cervero es profesor en el Departamento de Planeamiento Urbano y Regional de la Universidad de California en Berkeley, Estados Unidos de Norteamérica.

Los doce estudios de caso presentados en el presente libro, ponen de manifiesto que es posible desarrollar un sistema de transporte público de calidad, que sea una alternativa real a la utilización del automóvil particular.

Del análisis de las ciudades estudiadas, es posible extraer una serie de lecciones. En conjunto, estas lecciones brindan pistas acerca del tipo de acciones que son necesarias para crear un sistema de transporte público eficiente y exitoso. Aunque obviamente no hay una estrategia única para lograr este fin, resulta evidente que siempre es necesario desarrollar un fuerte nexo entre el sistema de transporte y el uso del suelo a escala metropolitana.

Visión de futuro

Las metrópolis con buenos sistemas de transporte público, son en última instancia el resultado de una visión articulada de futuro de las mismas. Para contar con esta visión, debe tenerse conciencia del patrón de ocupación del suelo y crecimiento urbano que se pretende alcanzar, y de la correlación entre dicha ocupación del territorio con un sistema de transporte urbano eficiente. En muchas ciudades, la visión de futuro acerca de la ciudad que los ciudadanos desean, ha servido para diseñar el sistema de transporte que la hiciera posible.

Las visiones de futuro necesitan de visionarios capaces de articularlas y hacerlas realidad, visionarios que cuenten con la pasión y la determinación que permita convencer a otros y sumar voluntades. Los ejemplos de Estocolmo (con Markelius), Tokio (con Gotoh), Singapur (con Kuan Yew), Curitiba (con Lerner), Melbourne (con Risson) y Karlsruhe (con Ludwig), son una muestra empírica de esta afirmación.

Instituciones y gobiernos eficientes

Metrópolis con sistemas de transporte público de calidad, como Estocolmo, Ottawa y Singapur, le deben mucho a la existencia de estructuras de gobierno eficientes y de alcance regional, que les permiten coordinar las políticas de transporte y uso del suelo a escala metropolitana. Solo de este modo es posible planificar y coordinar verdaderamente un fenómeno de carácter regional como es el de la interacción entre transporte y uso del suelo.

Las ciudades con un patrón de asentamiento urbano compatible con un buen sistema de transporte público, son el resultado de un proceso de planificación dinámico y estratégico. En Estocolmo, Copenhague, Singapur, Munich y Curitiba, se han llevado a cabo procesos de planificación en los que se definieron con claridad objetivos y metas, esquemas de uso del suelo compatibles con la visión a futuro de la ciudad, planes de desarrollo urbano comprensivos, análisis y evaluaciones de distintas alternativas de sistemas de transporte, evaluación de esquemas de financiamiento de los mismos, etc.

En todos estos casos, la visión de futuro de la ciudad (su patrón de asentamiento) se constituyó en el fin al cual se adecuó el sistema de transporte (el medio) utilizado para alcanzar dicho fin.

Todas las ciudades con sistemas de transporte de calidad, tienen un área central fuerte y vibrante. Sin embargo, estas ciudades cuentan con diverso grado de descentralización de actividades. Los subcentros son esenciales para montar y mantener una red de transporte integrado de alcance regional.

La existencia de áreas centrales dinámicas y fuertes, puede generar a su vez un conjunto de problemas vinculados con la movilidad de las personas y los bienes, a menos que dicha área central se encuentre complementada con subcentros basados en patrones de uso del suelo mixto.

Movimientos radiales y unidireccionales hacia un centro dominante, a menudo producen congestión vehicular e ineficiencias asociadas a la baja ocupación que se registra en trenes y colectivos que circulan en dirección contraria a los flujos dominantes. Por esta razón, la localización de actividades cercanas a las paradas y centros de transferencia de pasajeros del sistema de transporte público en la región metropolitana, permite generar elevados niveles de uso del transporte público en ambas direcciones.

Principios de competencia de mercado se encuentran presentes en muchos de los ejemplos exitosos de las ciudades analizadas. Dicha competencia no solo implica ganancias para la ciudad en términos de mayor eficiencia y reducción de costos, sino también una mayor innovación en el tipo de servicios prestados.

Muchas ciudades que cuentan con sistemas de transporte público de calidad, han implementado mecanismos que le otorgan prioridad de circulación a ómnibus y vehículos de elevada ocupación,

Planificación activa

Centros viables

Desarrollo balanceado y flujos de tránsito

Competencia y espíritu empresarial

Dar prioridad al transporte público

mediante programas que promueven "el transporte público primero". Derechos de paso sentados en una red de semáforos inteligentes, les permiten a los tranvías en Zurich y a los ómnibus en Ottawa avanzar rápidamente por sobre la trama urbana, deteniéndose casi exclusivamente para el ascenso y descenso de pasajeros, elevando de este modo la velocidad de circulación del sistema. Asimismo, algunas ciudades han destinado una importante proporción de sus vías de circulación en sus áreas centrales, al tránsito exclusivo de transporte público y de circulación peatonal.

Lo pequeño es hermoso

Un importante número de ciudades, ha puesto de manifiesto que no es necesario llevar a cabo proyectos de gran escala para contar con sistemas de transporte público de calidad. Pequeños pasos llevados a cabo de manera incremental, son sumamente importantes si están guiados por una visión de futuro acerca del tipo de ciudad que se quiere.

Muchos de los éxitos en Curitiba, Karlsruhe y Zurich, son atribuibles al efecto acumulativo de muchas acciones modestas, de bajo costo, pero que conllevan en sí mismas un cambio radical.

Diseño urbano: La ciudad para sus habitantes

La filosofía de la mayoría de las ciudades que cuentan con un sistema de transporte público de calidad, es que las ciudades son para sus habitantes, no para los automóviles. Copenhague, Munich y Curitiba destinaron parte de sus centros históricos a la circulación de peatones y ciclistas. En la mayoría de las ciudades europeas, tranvías y trenes livianos circulan por zonas de restricción vehicular a un ritmo y a una escala que es compatible con la circulación de peatones y ciclistas.

Del mismo modo, el diseño urbano es de gran importancia en los subcentros urbanos que se encuentra fuera del área central. En estos lugares, las estaciones de transporte público son tratadas como espacios cívicos en los cuales la gente se congrega y lleva a cabo actividades comerciales y recreativas.

Disuasión del uso de automóviles

Muchas de las ciudades con sistemas de transporte público eficiente, han implementado restricciones a la adquisición y circulación de automóviles particulares.

Las políticas de estacionamiento son cruciales para racionalizar el uso de los espacios en las áreas centrales. La limitación de los espacios para estacionamiento estimula la utilización del transporte público y libera espacio para peatones, ciclistas y el transporte público.

Los sistemas de transporte público urbano más exitosos, presentan un elevado grado de integración física y funcional. Mediante una articulación e integración cuidadosa de líneas troncales, servicios de conexión de alcance intermedio, y líneas de alimentación y distribución barrial, es posible satisfacer eficientemente muchas combinaciones de orígenes y destinos a través del transporte público.

En algunos casos, la integración de los componentes del sistema no es sólo funcional, sino también tarifaria, lo que le permite a los usuarios del sistema utilizar distintos modos de transporte sin la necesidad de pagar tarifas adicionales.

La flexibilidad es un atributo fundamental en las ciudades que han desarrollado sistemas de transporte que se adaptan al patrón de ocupación del suelo existente. A medida que dicho patrón de ocupación se extiende, el transporte público sobre goma (sean estos colectivos, vans u ómnibus articulados), se adapta con facilidad a los cambios registrados.

Los avances tecnológicos y de organización y explotación en los sistemas de transporte de las ciudades más innovadoras, han sido el resultado de necesidades concretas existentes en las mismas. El sistema de transporte de Munich, fue el resultado de la necesidad de proveer un mecanismo flexible y eficiente que permitiera vincular las estaciones de la red de trenes metropolitanos, con diferentes destinos. De igual manera, la información que se provee en las playas de estacionamiento de disuasión en esta ciudad, señalando en dónde se encuentran los boxes vacíos, permite reducir el tiempo de búsqueda de estacionamiento. Otro ejemplo es la red de semáforos inteligentes con el que cuenta la ciudad de Zurich, que permite agilizar la circulación del sistema de transporte público.

No todos los resultados alcanzados en las ciudades más exitosas en términos de transporte público han sido el producto de acciones deliberadas. Algunas ciudades se han visto beneficiadas por el momento en el que fueron llevadas a cabo las iniciativas, así como por la buena suerte. Tal fue el caso de Curitiba, que pudo desarrollar su sistema de rutas trinarías debido a que el plan de ordenamiento urbano elaborado en 1943 había avanzado (con otros fines) en la expropiación de las propiedades ubicadas en las principales avenidas de la ciudad, o los casos de Ottawa y Adelaida, que vieron facilitado el desarrollo de sus corredores de transporte debido a la disponibilidad de parques públicos.■

Sistema de transporte público integrado

Flexibilidad

La necesidad es la madre del ingenio

Aprovechar las oportunidades

En la ciudad de Rosario, reunidos los representantes de las ciudades miembros del CIDEU en su Asamblea General anual el 6 de abril de 2001,

Constatan que:

La globalización económica y la transformación de los procesos productivos y de comunicación han alterado el papel de las ciudades en el conjunto de la economía mundial.

En este nuevo marco internacional, marcado por una alta deslocalización productiva y una creciente desregulación de los sistemas financieros, las ciudades se constituyen en los centros de los flujos de información capitales, mercancías y personas que recorren el planeta.

Las llamadas ciudades globales han dejado de ser centro de producción de manufacturas para convertirse en centros financieros y de servicios. En este cambio de las funciones urbanas, también determinado por el uso de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, las ciudades necesitan orientar sus procesos y reorganizar sus funciones.

Todas esas modificaciones en el sistema económico mundial repercuten especialmente en las ciudades, generando oportunidades de crecimiento económico y mejora de la calidad de vida de la población, pero a la vez agravando la situación de los colectivos más débiles. Las ciudades deben enfrentarse a los problemas de crecimiento desequilibrado y desestructuración que conlleva la economía global, aun sin contar con competencias ni recursos suficientes para minimizar los efectos indeseables de este proceso.

Declaran que:

Es necesario responder a los efectos desestructurantes de la globalización desde lo local; integrarse al sistema económico mundial a partir de los recursos y capacidades propias; establecer y determinar los principios que guían el desarrollo e implantación de una estrategia dejando de ser, por tanto, sujetos pasivos de un proceso de globalización pensado como imparable.

En este sentido, los gobiernos locales identifican mejor y más eficazmente, a su propia escala, las necesidades y capacidades de los territorios. Desde las municipalidades, se puede dar respuesta, limitar o reorientar los procesos generados en el conjunto del sistema económico mundial.

Las políticas urbanas deben orientarse hacia el logro de un desarrollo sostenible en términos sociales, económicos y medioambientales. Por ello, deben articularse de manera provechosa y eficaz para incidir en las cuestiones de calidad de vida, sostenibilidad ambiental y derechos de los ciudadanos, tales como vivienda, empleo, transporte, educación, salud, ocio, participación, etcétera, que caracterizan la vida en sociedad.

Los cambios en la sociedad urbana implican nuevas formas de gobernabilidad. La multiplicidad de actores e intereses que intervienen en el panorama urbano implica una gestión compartida y participativa de lo público con el objeto de aumentar los recursos, la eficacia y la eficiencia en la prestación de los servicios públicos.

Por ello, entendemos la planificación y la gestión estratégica de forma integrada. El plan estratégico es una herramienta de gobernabilidad en la medida en que, a través de la participación y del consenso de los ciudadanos, contribuye a una mayor eficacia en la gestión del desarrollo deseado por el conjunto de actores implicados.

En este sentido, resulta imprescindible reafirmarnos en la necesidad de una amplia participación ciudadana que permita fortalecer el espíritu comunitario, la responsabilidad solidaria de los ciudadanos y generar una cultura de diálogo y convivencia. Se requieren fuertes estructuras de participación ciudadana en el ámbito local para dar respuesta a las necesidades de las clases urbanas pobres, a las demandas de las poblaciones indígenas y de los sectores inmigrados.

Manifiestan:

Que el fortalecimiento del autogobierno local, el reconocimiento constitucional de la Administración local como pilar básico de la organización territorial del Estado, es una cuestión prioritaria, así como dotar de mayores poderes ejecutivos a los gobiernos locales y ampliar sus niveles competenciales y su incidencia en el gasto público total. Así lo exigen las importantes tareas que se deben enfrentar desde los municipios, con la promoción económica, el desarrollo local y la creación de empleo como retos insoslayables.

Que las ciudades deben ser oídas en los foros internacionales como interlocutores válidos y sujetos activos en los debates que afectan al conjunto de la humanidad. El movimiento asociativo de ciudades debe tender a la integración y fortalecimiento, por lo que el CIDEU felicita y se adhiere al proceso de unificación que ha culminado con la constitución de la Asamblea Mundial de Ciudades y Autoridades Locales.

Que desde el CIDEU seguimos afirmando la necesidad de una estrategia consciente por parte de las ciudades a partir de la cual consolidar redes de relaciones recíprocas, potenciarse mutuamente, y, de este modo, contribuir a la construcción de una sociedad más equilibrada minimizando los efectos negativos de la globalización, incidiendo en lo global desde lo local.

Por último, expresan su agradecimiento a la Secretaría de Estado para la Cooperación Internacional y para Iberoamérica del Gobierno Español por su apoyo y colaboración al CIDEU, así como a la Agencia Española de Cooperación Internacional y a la Intendencia Municipal de Rosario por la espléndida organización de este IX Congreso anual del CIDEU.

Hacia una autonomía plena

Por Osvaldo Pérez Sammartino

“La Ciudad es parte del pacto federal que constituye la Nación y no puede ser considerada como un adversario competitivo de las provincias. El enfrentamiento decimonónico entre “el interior y el puerto” es hoy francamente anacrónico.” (1)

Buenos Aires perdió su autonomía en 1880, cuando fue declarada capital federal. Por más de cien años, desde entonces, fue gobernada por un delegado del Presidente de la Nación, el Intendente Municipal.

Con la reforma constitucional de 1994 nuestra ciudad volvió a adquirir “un régimen de gobierno autónomo, con facultades de legislación y jurisdicción” (art. 129).

Sin embargo, la ley que según el citado artículo debía garantizar los intereses del Estado federal mientras Buenos Aires continuara siendo la capital de la República, funcionó en verdad como un dique de contención de la autonomía.

En efecto, la Ley 24.588, conocida como Ley Cafiero, no cumplió con el cometido que le había fijado la Constitución Nacional, que consistía simplemente en deslindar algunas atribuciones que el Estado federal conservaría sobre el territorio de esta ciudad mientras fuera capital y con el solo fin de asegurar el adecuado funcionamiento del gobierno nacional, sino que tuvo como propósito manifiesto la restricción de aquello que los constituyentes habían decidido establecer en términos inequívocamente amplios.

Del status provincial o cuasi provincial creado por la Constitución Nacional, se pasó, en virtud de la ley reglamentaria, al status de una ciudad con mayores competencias que otras, pero muy alejada del perfil delineado en la norma fundamental.

La inconstitucionalidad de la Ley Cafiero resulta, entonces, evidente, como lo ha señalado la mayor parte de la doctrina constitucional.

No hay motivo alguno para que la Ciudad de Buenos Aires no cuente, por ejemplo, con un

poder judicial pleno, como lo tienen las provincias. De ahí que la llamada justicia nacional (que comprende fueros como el civil, comercial, penal y laboral) deba pasar al ámbito local. No hay ningún interés federal en la ejecución de un pagaré o en la tramitación de un divorcio. La “justicia nacional” no es otra cosa que la misma justicia local que existe en las provincias, con la única diferencia de que, mientras Buenos Aires no era autónoma, funcionaba en la órbita del Estado federal. Pero no aplica derecho federal sino derecho común. Por eso cuesta comprender la férrea oposición que la mayoría de los jueces “nacionales” han manifestado al traspaso, aún cuando se les asegure la intangibilidad de sus remuneraciones.

Del mismo modo, es necesario que la ciudad cuente con una policía propia, a fin de mejorar, por la mayor inmediatez y la mejor articulación con las demás áreas del gobierno local, la seguridad que tanto preocupa a nuestros vecinos.

En estas y otras cuestiones se está actualmente trabajando junto al gobierno nacional, a efectos de emprender acciones que tiendan a asegurar la plena autonomía que fue intención de los constituyentes de 1994.

La autonomía no es un capricho ni un devaneo académico: es una herramienta imprescindible que nos dará mayor poder de decisión en la tarea de lograr una mejor calidad de vida. De eso se trata. La autonomía es, hacia afuera, más protagonismo de Buenos Aires en el escenario del país; y, hacia adentro, más participación de los vecinos y más capacidad de enfrentar los problemas.

Los porteños no pretendemos ser más que ningún compatriota, pero tampoco ser menos.■

(1) Palabras del Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Dr. Anibal Ibarra; en el número de mayo de la revista Ciudad Abierta, publicada por la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad.

“Es necesario que la ciudad cuente con una policía propia, a fin de mejorar, por la mayor inmediatez y la mejor articulación con las demás áreas del gobierno local, la seguridad que tanto preocupa a nuestros vecinos.”

