

4 Jornadas y reuniones con Organizaciones de los sectores Productivos, Académicos y Sindicales

INTRODUCCIÓN

La ley 71 solo previó como mecanismo de participación de la ciudadanía el de la Comisión Asesora permanente honoraria, que si bien resulta esencial, en el proceso de construcción del Plan se advirtió que resultaba insuficiente a los fines de poder expresar adecuadamente a los distintos actores que conforman la sociedad civil.

En consecuencia y apelando al espíritu de la ley 71 que deviene de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y que se manifiesta en plenitud al introducir la reforma del aparato de gestión dando lugar al proceso de descentralización y participación a través de la institución de las Comunas, el Consejo del Plan Urbano Ambiental, acometió nuevos caminos tendientes a crear otros núcleos participativos.

Esto tiene dos sentidos desde el punto de vista de la construcción del Plan. Por una parte el inmediato de conseguir la intervención de actores sociales que no habían formado parte del Consejo y que por lo tanto no se habían expresado y en segundo lugar servir para poner a prueba nuevas formas de trabajo con la sociedad que podrían servir para perfeccionar la propuesta de la ley 71. Y si se verifica su utilidad, podrían ser incorporadas en los procesos futuros de implementación del Plan así como ser considerados para el funcionamiento futuro de las unidades comunales.

En la búsqueda de una participación más amplia el Consejo acordó realizar reuniones con los sectores empresarios organizados, comenzando con la Asamblea de la Pequeña y Mediana Empresa y las cámaras empresarias, así como con diversos sindicatos vinculados a la problemática del espacio público.

La estrategia de trabajar con las organizaciones que representan a sectores industriales surgió de la evidencia de que las convocatorias que venía realizando el Consejo no habían tenido eco en este sector de la sociedad, cuya importancia, por los efectos sobre los factores que el Plan debe modificar, era esencial.

Esta idea de actuar casi parcelariamente, es decir con los distintos actores por separado, era en realidad una estrategia surgida de la comprobación fáctica de que la inexperience participativa de la sociedad hacia dificultoso, que los distintos actores confluyeran en reuniones conjuntas. Sin embargo este último era el objetivo del Consejo y se consideró que se lograría teniendo reuniones especiales con aquellos actores que eran más renuentes a este propósito para poder llegar luego a las reuniones multiactorales con plena conciencia por parte de los participantes de la necesidad de interactuar conjuntamente.

Este ha sido el recorrido seguido por el Consejo en su relación con la sociedad civil, proceso experimental en la medida que la comunidad porteña, que nos incluye, recién inicia el camino de creación de una cultura participativa.

Jornadas realizadas por el Consejo del Plan Urbano Ambiental

Jornada

Organizaciones de la Pequeña y Mediana Empresa

Lugar: Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista

Pasaje del Carmen 776

Fecha: 2 de Febrero de 2000

Jornada

Organizaciones de la Pequeña y Mediana Empresa

Lugar: Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista

Pasaje del Carmen 776

Fecha: 9 de Febrero de 2000



Organismos de los Sectores Productivos y Sindicatos que han tenido contacto y recibido información del Consejo del Plan Urbano Ambiental

CAMARAS

ASOC. ARGENTINA DE AGENTES DE CARGAS INTERNACIONALES
ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS
ASOCIACION DE GARAGES Y ESTACIONAMIENTOS
CÁMARA ARGENTINA DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS
CÁMARA ARGENTINA DE EMPRESAS VIALES
CAMARA ARGENTINA DE TELECOMUNICACIONES
CAMARA DE ASOC. DE TRANSP. ARG. DE CARGA INTERNACIONAL
CAMARA DE CONCESIONARIOS VIALES
CAMARA DE EMP. DE TRANS. AUTOMOTOR DE PERSONAS
CAMARA DE EMPRESARIOS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA
CONF. ARG. DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA
FED. ARG. DE TRANSPORTADORES POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS
ABAPPPRA ASOC DE BANCOS PUB. Y PRIV DE LA REP. ARG
ABRA ASOC DE BANCOS DE LA REP ARG
ASOC. DE CLINICAS, SANAT. Y HOSP. PRIV. DE LA CDAD DE BS AS
ASOC. DE ESTABLEC. TEXTILES CON PROCESO INTEGRAL
ASOC. DE HOTELES RESTAURANTES CONFITERÍAS Y CAFES
ASOCIACION ARGENTINA DE AGENCIAS DE VIAJES Y TURISMO
ASOCIACION ARGENTINA DE ESTABLECIMIENTOS GERIATRICOS
ASOCIACION DE HOTELES DE TURISMO DE LA REP. ARG.
BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES
CÁMARA ARG. DE OPERADORES DE NEGOCIOS INTERNAC.
CAMARA ARGENTINA DE COMERCIO
CAMARA ARGENTINA DE ESPECIALIDADES MEDICINALES
CAMARA ARGENTINA DE MEDICINA DEL TRABAJO
CAMARA ARGENTINA DE SHOPING CENTERS
CAMARA ARGENTINA DE SUPERMERCADOS
CAMARA DE COMERCIANTES MAYORISTAS DE LA REP. ARG.
CAMARA DE DISTRIBUIDORES DE COMESTIBLES, BEBIDAS Y AFINES
CAMARA DE EQUIP. HOSPITALARIO DE FABRICACION ARGENTINA
CAMARA DE GRANDES TIENDAS Y ANEXOS

CAMARA DE INSTITUCIONES DE DIAGNOSTICO MEDICO
CONF. ARG. DE CLINICAS, SANATORIOS Y HOSPITALES PRIVADOS
CONFEDERACION MEDICA DE LA REP. ARG.
FED. ARG. DE COM. MAYORISTA DE COMEST., BEBIDAS Y AFINES
FED. ARG. DE SUPERMERCADOS Y AUTOSERVICIOS
FED. DE ASOC. EDUCATIVAS PRIVADAS LATINOAMERICANAS
FED. DE BANCOS COOPERATIVOS DE LA REP. ARG.
FED. DE COMERCIO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
FED. DE EMPRESARIOS HOTELEROS GASTRON. DE LA REP. ARG.
FED. EMP. HOTELERA -GASTRONOMICA DE LA REP. ARG.
INST. MOVILIZADOR DE FONDOS COOPERATIVOS
ASOCIACIÓN KAMIC FEDECÁMARAS
ASAMBLEA DE PEQUEÑOS Y MEDIANOS EMPRESARIOS
ASOC. COM. EN MATERIALES PARA LA CONSTRUCCION Y AFINES
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA VIVIENDA
ASOCIACION DE FABRICANTES DE CELULOSA Y PAPEL
ASOCIACION DE FABRICAS DE AUTOMOTORES
CAMARA ARG. DE COM. MAYORISTAS DE ARTICULOS DE LIMPIEZA
CAMARA ARG. DE DIST. Y AUTOSERVICIOS MAYORISTAS
CAMARA ARG. DE LA PROP. HORIZONTAL Y ACT. INMOBILIARIAS
CÁMARA ARG. DE LABORATORIOS BROMATOLÓGICOS INDEPENDIENTES
CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES
CAMARA ARGENTINA DE CONSIGNATARIOS DE GANADO
CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION
CÁMARA ARGENTINA DE LA INDUSTRIA
CAMARA ARGENTINA DE LA INDUSTRIA DE AUTOCOMPONENTES
CAMARA ARGENTINA DE LA INDUSTRIA FRIGORIFICA
CÁMARA ARGENTINA DE LA INDUSTRIA PLÁSTICA
CAMARA ARGENTINA DE LABORATORIOS INDEPENDIENTES BROMATOLÓGICOS
CAMARA ARGENTINA DEL AEROSOL
CÁMARA DE ACT. ECONÓMICAS ARGENTINO ARMENIAS
CÁMARA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS ARGENTINO ARMENIO
CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE SAN MIGUEL
CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y PRODUCCION DE LA REP. ARG.
CAMARA DE DEPOSITOS FISCALES PRIVADOS
CÁMARA DE EMPRESAS PETROLERAS
CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REP. ARG.
CAMARA DE IMPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA
CAMARA DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA INDUSTRIA METALURGICA ARG.
CENTRO DE EMPRESARIOS ARGENTINOS
CONF. GENERAL ECONOMICA DE LA REP. ARG.
CONFEDERACION GENERAL DE LA INDUSTRIA
CONSEJO ARGENTINO DE LA INDUSTRIA
CORP. DE REMATADORES Y CORREDORES INMOBILIARIOS
FED. ARG. DE LA CONSTRUCCION
FEDERACION INDUSTRIAL METROPOLITANA

UNION INDUSTRIAL ARGENTINA
UNION INDUSTRIAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
UNION INDUSTRIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
ASOCIACION ARGENTINA DE AGENTES DE CARGAS INTERNACIONALES
ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS
ASOCIACION ARGENTINA DE HIGIENE Y SEGURIDAD
ASOCIACION ARGENTINA DE VIAJES Y TURISMO
ASOCIACION DE GARAGES Y ESTACIONAMIENTOS
ASOCIACION DE HOTELES RESTAURANTES CONFITERÍAS Y CAFES
ASOCIACIÓN DE LA MEDIANAN Y PEQUEÑA EMPRESA
BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES
CAMARA ARG. DE DIST. Y AUTOSERVICIOS MAYORISTAS
CAMARA ARG. DE LA PROP. HORIZONTAL Y ACT. INMOBILIARIAS
CÁMARA ARG. DE OPERADORES DE NEGOCIOS INTERNAC.
CÁMARA ARGENTINA DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS
CAMARA ARGENTINA DE COMERCIO
CÁMARA ARGENTINA DE EMPRESAS VIALES
CAMARA ARGENTINA DE SERVICIOS JURIDICOS PREPAGOS
CAMARA DE ASOC. DE TRANSP. ARG. DE CARGA INTERNACIONAL
CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y PRODUCCION DE LA REP. ARG.
CAMARA DE EMP. DE TRANS. AUTOMOTOR DE PERSONAS
CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REP. ARG.
CAMARA DE INDUSTRIALES DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS
CAMARA DE INSTITUCIONES DE DIAGNOSTICO MEDICO
CONFEDERACION ARG. DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA
CONFEDERACION GENERAL ECONOMICA DE LA REP. ARG.
CORPORACION DE REMATADORES Y CORREDORES INMOBILIARIOS
FEDERACION ARGENTINA DE TRANSPORTADORES POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS
INSTITUTO MOVILIZADOR DE FONDOS COOPERATIVOS
UNION INDUSTRIAL ARGENTINA
UNION INDUSTRIAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

SINDICATOS

ASOCIACIÓN DE PERSONAL DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES (APEDESBA)
ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DEL ESTADO - CBA
ASOCIACIÓN DEL PERSONAL JERÁRQUICO DE AGUA Y ENERGÍA.
ASOCIACIÓN DEL PERSONAL JERÁRQUICO DE LA INDUSTRIA DEL GAS NATURAL, DERIVADOS Y AFINES
ASOCIACIÓN DEL PERSONAL JERARQUIZADO DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENSO AIRES
ASOCIACIÓN DEL PERSONAL SUPERIOR DE EMPRESAS DE ENERGÍA
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DEL PERSONAL JERÁRQUICO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
FEDERACIÓN DE OBREROS Y EMPLEADOS TELEFÓNICOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
FEDERACIÓN DE TRABAJADORES DE LA ENERGÍA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
UNIÓN DEL PERSONAL JERÁRQUICO DE EMPRESAS DE TELECOMUNICACIONES

ACADEMICOS Y PROFESIONALES

Con el objetivo de presentar ante las organizaciones profesionales, algunos trabajos de relevamiento de información y análisis realizados, que proporcionaban elementos de valor para la tarea de diagnóstico, se organizó un ciclo de conferencias en distintos ámbitos académicos y profesionales.

Dichas actividades fueron de carácter informativo, permitieron el intercambio de opiniones con numerosos profesionales e integrantes de ONG's y abordaron temáticas específicas.

Jornada

Medio Ambiente y Ciudad. Estudio de Diagnóstico y Objetivos Ambientales

Expositor: Arq. Fernando Brunstein y Lic. Beatriz Marchetti

Coordinación: Integrantes del CoPUA

Lugar: Centro Argentino del Ingenieros, Cerrito 1250

Fecha: 14 de Abril de 1999.

Horario: 15.00 a 19.00 hs

Jornada

Transporte y Ciudad. Estudio de Transporte y Circulación Urbana

Expositor: Ing. Daniel Batalla

Coordinación: Integrantes del CoPUA.

Lugar: Centro Argentino del Ingenieros, Cerrito 1250.

Fecha: 15 de Abril de 1999.

Horario: 15.00 a 19.00 hs.

Jornada

Marco Normativo e Institucional y Ciudad. Estudio de Legislación Urbanística

Expositor: Arq. Claude Della Paolera

Coordinación: Integrantes del CoPUA

Lugar: Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires, Juncal 931.

Fecha: 21 de Abril de 1999.

Horario: 15.00 a 19.00 hs.

Jornada

Area Metropolitana y Ciudad

Estudio sobre la Ciudad de Buenos Aires en el Sistema Metropolitano

Expositor: Arq. Maria E. Jorcino de Aguilar
Coordinador: Arq. Héctor Aizpurú
Lugar: Sociedad Central de Arquitectos, Montevideo 989
Fecha: 22 de Abril de 1999.
Horario: 15.00 a 19.00 hs

Jornada

Campaña de Difusión

Expositor: Arq. Guillermo González Ruiz
Coordinador: Arq. Roberto Converti
Lugar: Facultad de Arquitectura , Diseño y Urbanismo; Ciudad Universitaria
Fecha: 28 de Abril de 1999
Horario: 10.00 a 13.00 hs

Seminario internacional Buenos Aires - París

Los días 3 y 4 de agosto de 1999 el CoPUA realizó, en la sala Cronopios del Centro Cultural Recoleta y en conjunto con el "Atelier Parisien d'Urbanism", un seminario internacional con el objeto de cotejar experiencias referidas a la tarea en común.

En el acto inaugural hablaron sobre el tema de la convocatoria y en representación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires: el Vice Jefe de Gobierno Dr. Enrique Olivera, el Secretario de Planeamiento Urbano Arq. Enrique García Espil y el Subsecretario de Planeamiento Urbano Arq. Roberto Converti. En representación del "Atelier Parisien d'Urbanism" expusieron sobre lo actuado en la ciudad de París, su Director Arq. Nathan Starckman y la Arq. Dominique Petermüller. En representación de los profesionales argentinos habló el Presidente del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo Arq. José Antonio Urgell.

Luego se realizó un debate sobre contenidos de la ley 71, significado del Plan Urbano Ambiental, sus propuestas y temas de interés de los participantes.

En el lugar además se inauguró una muestra constituida por paneles con información gráfica, que exponían los avances realizados por el CoPUA en la etapa de diagnóstico.

Presentación Pública del CoPUA en el "Día Mundial del Urbanismo"

Los actos de conmemoración del 50º aniversario de la vigencia del "Día Mundial del Urbanismo" (1949 -1999), que fuera instituido debido a la iniciativa del urbanista argentino Ing. Carlos María Della Paolera, fueron programados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, el Centro Argentino de Ingenieros y la Sociedad Central de Arquitectos. El CoPUA fue uno de sus auspiciantes y participó activamente en su organización y desarrollo.

En la apertura estuvieron presentes el Decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Arq. Berardo Dujovne, el Secretario de Planeamiento Urbano y Coordinador del CoPUA Arq. Enrique García Espil, el Presidente del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo Arq. José Antonio Urgell, el Presidente del Centro Argentino de Ingenieros Ing. Roberto Echarte y el Presidente de la Sociedad central de Arquitectos Arq. Carlos Lebrero. Participaron además, legisladores de la Ciudad, representantes de organizaciones comunitarias, funcionarios del Gobierno de la Ciudad y profesionales argentinos y extranjeros.

Estos actos se realizaron durante el 7, 8 y 9 de noviembre de 1999 en distintos ámbitos de la Ciudad, ellos fueron:

Domingo 7 de noviembre

Lugar: Barrios de la Ciudad

Actividad: Reunión de Arquitectos Urbanistas con la comunidad

Tema: "La construcción del Espacio Público"

Lunes 8 de noviembre

Lugar: Salón de teleconferencias de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Actividad: Exposiciones del seminario

Tema: Experiencias y Actualidad del Urbanismo

Martes 9 de noviembre

Lugar: Auditorio del Centro Argentino de Ingenieros

Actividad: Exposiciones del seminario

Tema: Experiencias y Actualidad del Urbanismo

En la apertura del seminario, el día lunes 8, el Arq. García Espil expuso sobre la historia de la planificación en la Ciudad de Buenos Aires, el contexto actual, el significado del PUA, la Constitución del CoPUA y las principales tareas encaradas.

Luego se presentó públicamente el CoPUA, cuyos Consejeros expusieron los avances del diagnóstico y contestaron preguntas de los asistentes.

Finalmente en el cierre del seminario, el día martes 9, el Arq. Roberto Converti desarrolló el tema "Buenos Aires y los desafíos del Milenio"

5 Presentaciones en Instituciones Profesionales, Académicas y Legislatura



Seminario

La transformación urbana y el espacio público

3 y 4 de agosto de 1999

Organizado por:

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Consejo del Plan Urbano Ambiental
Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo
Atelier Parisien d'Urbanisme



Inauguración Oficial

Dr. Enrique Olivera

Sr. Jefe de Gobierno

Es un placer darle la bienvenida a los arquitectos que integran el Atelier Parisien d'Urbanisme que participarán con los arquitectos de la ciudad de Buenos Aires en estas jornadas sobre la transformación urbana y el espacio público, respecto de cuyos resultados tenemos las mejores expectativas. Este seminario coincide con la presentación del nuevo mapa de Buenos Aires, el mapa del próximo milenio, instrumento imprescindible para trabajar en aquellas actividades propias de la reflexión urbanística. Todo esto ocurre en un momento en que Buenos Aires están en ebullición un conjunto de ideas que deberán plasmar la ciudad de los próximos años. Se ha trabajado en documentos de base para el Plan Estratégico de la ciudad. Se ha presentado a la Legislatura el proyecto de ley de creación del Consejo Estratégico de la Ciudad, conforme lo prescribe la Constitución. Al mismo tiempo, se está trabajando activamente y en forma participativa en el Plan Urbano Ambiental y, en pocas semanas más, confío en que la Legislatura sancionará las reformas al Código de Planeamiento Urbano.

Todo esto significa que Buenos Aires se está repensando a sí misma, se está preparando para las próximas décadas, para ofrecerle una mejor calidad de vida a las futuras generaciones. Por todas estas razones, quiero subrayar la importancia de la presencia de los especialistas de París. París, para Buenos Aires, siempre ha sido un arquetipo. Estamos seguros que podremos aprovechar su experiencia para nuestra ciudad.

Quiero agradecer a los profesionales de la arquitectura y la ingeniería que iniciarán mañana las jornadas de intercambio de información y de análisis de nuestra realidad comparada con la de París. También, a los funcionarios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en especial a la Secretaría de Planeamiento, que están convencidas, a partir de las decisiones que tomó en su momento el Jefe de Gobierno, Dr. Fernando de la Rúa, que tenemos que trabajar en forma participativa de manera que lo que resulte de esta reflexión urbanística no sea el plan de un gobierno sino el plan de la ciudad de Buenos Aires.

Presentación

Arq. Enrique García Espil

SR. SECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO GCBA



Para la Secretaría de Planeamiento de la Ciudad de Buenos Aires es una gran alegría poder organizar junto con el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo estas jornadas. Para nosotros es muy importante tener en estos días las obras que han renovado a la ciudad de París en las últimas décadas, transformándola en uno de los sitios más interesantes que hoy puede encontrarse en el mundo. Es una alegría aún mayor recibir no solo las fotos de las obras sino a sus autores, que han llegado para explicarnos su tarea, para intercambiar ideas y opiniones, para enriquecer el trabajo que estamos realizando sobre la ciudad e Buenos Aires.

Es una satisfacción recibir a Nathan Starkman, que acaba de obtener uno de los premios internacionales más importantes de urbanismo, así como a Dominique Petermüller, consultora internacional del Plan Urbano Ambiental. El resto de la delegación incluye profesionales que han tenido una destacada participación en el área de renovación en terrenos vacantes de la ciudad, además de especialistas vinculados al Metro de París, a las empresas de transporte ferroviario, con una enorme experiencia en la concertación público - privada y con las asociaciones representativas de los vecinos de la ciudad.

Debemos agradecer una vez más a las entidades profesionales, especialmente al Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo por la organización de este evento, continuidad de las actividades desarrolladas con París y Birmingham, además de otras ciudades, que han permitido enriquecer nuestra tarea en el planeamiento urbano.

Es útil hacer alguna reflexión acerca de París y Buenos Aires. Hace algo más de cuarenta años, la ciudad de Buenos Aires fue caracterizada por Ezequiel Martínez Estrada como la cabeza de Goliat. Esta definición hacía referencia a una enorme ciudad ubicada en un país donde no existían otras de escala similar. Hace algo más de treinta y cinco años, un escrito en Francia se denominó "París, el desierto francés". Hacía referencia a una de las ciudades mayores del mundo, por lejos y por mucha diferencia, la ciudad que más población concentraba en todo el territorio francés.

Marsella guardaba una relación con la capital en ese momento similar a la que en Argentina tienen Rosario y Córdoba con la ciudad de Buenos Aires.

En ese entonces -fines de los años '50 - Buenos Aires desarrollaba su Plan Regulador. Esta oficina del Plan Regulador de Buenos Aires, para todos los que trabajamos en urbanismo, sigue siendo un mito en la historia de la ciudad, y quienes formaron parte de ella, siguen siendo los maestros para quienes hoy trabajamos en el tema.

En ese momento la ciudad de París elaboraba sus esquemas directores, modelos internacionales en planeamiento urbanístico. Pero allí terminan las similitudes, porque hacia finales de la década del '60, en París se establecieron los procedimientos de la participación. Aquí, esto se comenzó a hacer en el año '96, estableciéndose los mecanismos para la participación de los vecinos. Justamente con el Consejo Profesional de Arquitectura, estamos llevando adelante un trabajo que dirige el Arq. Claude della Paolera, para encontrar los mecanismos idóneos para esta participación vecinal y la toma de decisiones sobre la planificación.

A fines de 1967, en Francia se votó la ley de descentralización. La ciudad de Buenos Aires llegó a este proceso veinte años después, y en el 2000 se organizarán las comunas para la descentralización de la ciudad. El planeamiento regional hizo que se pasara de la planificación de la ciudad de París al de

la región de Ile de France, y en Buenos Aires, durante treinta años existió la teoría de no operar mediante planes generales sino por fragmentos. Así, se olvidó, hasta el mandato constitucional, la elaboración del Plan Urbano Ambiental con la ley votada en octubre de 1998, marco que fija los criterios ordenadores.

Hace 40 años existía una serie de similitudes entre las dos ciudades en relación con su territorio: en Buenos Aires, el Plan Director, con pocos años de diferencia con los esquemas directores de París, la constitución de la región en Francia, las leyes de participaciones, las leyes de descentralización, aspectos que pusieron en marcha un proceso de planeamiento que hoy concentra nuestra atención.

Francia ha desarrollado una serie de acciones con altísimo impacto dentro de la matrícula profesional y en el público en general. Hace pocos meses comentaba la Arq. Petermüller que ellos eran muy críticos respecto de las políticas de los años '70, afecta a las topadoras, siguiendo el mandato histórico del Plan Voisin y los planes corbusieranos, y que desde hace varios años están recuperando como tema central la rehabilitación de las periferias parisinas a partir de la recuperación de la identidad de barrios. Esto es coincidente con las ideas centrales de la ciudad de Buenos Aires en este momento.

París ha desarrollado a lo largo de los últimos veinte años, y con distintos gobiernos locales y nacionales, una serie de obras paradigmáticas. El Centro Pompidou en una de las zonas que se recuperó, las obras de ampliación del Museo del Louvre, el Arco de la Defense, el parque de la Villette, el Palacio de la Música, el Ministerio de Finanzas a orillas del Sena, son obras alrededor de las cuales hay una concepción de la ciudad que les da sentido.

El tema central de esta reflexión es la política de París con respecto a los espacios vacantes. Esos que han perdido uso, tanto de origen ferroviario como de viejas industrias, han permitido a París desarrollar una fuerte política de grandes espacios públicos, verdes, grandes parques, de interrelación entre estos espacios verdes, equipamiento y radicación de población en algunas zonas de la ciudad.

Buenos Aires está masivamente construída, pero tiene hoy algunos proyectos en la costa, en Retiro, con la desactivación de 120 ha de playas ferroviarias. En esto trabaja la Secretaría de Planeamiento Urbano desde hace ya algunos meses con el Consejo Profesional de Arquitectura y la Oficina de Planeamiento de París, para aplicar las experiencias parisinas en Buenos Aires en dos aspectos. Uno, de inserción de programas puntuales dentro de un concepto general de la ciudad y de un plan general. Otro, el desarrollo de proyectos con la participación vecinal. Esto se traduce como "encuesta pública", aunque es en realidad una consulta al vecindario acerca de su opinión sobre cómo deben desarrollarse estos espacios.

París y Buenos Aires tienen problemas comunes. Ambas ciudades quieren mantener la pirámide etaria, con una base joven y una tercera edad decreciente hacia arriba, que aquí se está transformando en un paralelismo y tiende a ser una pirámide invertida, con cada vez menos niños y menos jóvenes. Todas las ciudades del mundo requieren un equilibrio poblacional, y esto implica políticas urbanísticas.

París y Buenos Aires han visto la migración de la industria pesada de los ámbitos urbanos, y la necesidad de reciclar zonas para recibir a industrias de alta tecnología y servicios, con una generación de empleos que indica que se debe partir de una pirámide etaria más equilibrada. El recolocamiento de la ciudad de París en el marco de la Comunidad Europea guarda similitudes con el recolocamiento de la ciudad de Buenos Aires en el marco del Mercosur. La ciudad de París es la más cercana en cuanto a las políticas centrales adoptadas por el Gobierno de la Ciudad, como la descentralización. Buenos Aires tiende en ese sentido no sólo a la descentralización política y administrativa sino también a la descentralización física y lo que esto significa en el planeamiento urbano. La política de subcentros y entidades locales tiene una clara similitud. Estamos seguros de aprovechar las experiencias de nuestros visitantes franceses en este fructífero intercambio.

Arq, José Antonio Urgell

PRESIDENTE CONSEJO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

El Seminario sobre la transformación urbana y el espacio público que hoy se inicia, junto con la exposición sobre el tema que se presenta en esta sala, constituye una etapa significativa en la creciente colaboración entre el APUR y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, que se viene desarrollando desde hace tres años a través de la acción conjunta entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, contando con el auspicio de la Embajada de Francia en la Argentina.

El APUR es una institución de reconocido prestigio en el urbanismo francés y, sin lugar a dudas, su pericia y participación activa en las transformaciones de París constituye una experiencia invaluable para orientar las transformaciones urbanísticas de nuestra ciudad.

Contamos además con la presencia de representantes de otras instituciones destacadas, como la Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Francia, la Empresa de Transportes de París, las sociedades de economía mixta SEMAPA y SEMAEST, urbanistas y arquitectos que han participado en distintos proyectos, tendremos la oportunidad de conocer en forma directa la actuación de las diferentes partes involucradas en la concepción, la gestión y la ejecución de los proyectos de reconversión de grandes espacios urbanos.

La presentación de la realidad actual de Buenos Aires permitirá al mismo tiempo establecer similitudes y diferencias en un intercambio enriquecedor de los criterios a aplicar para el desarrollo de distintos espacios.

Hoy, cuando la aceleración del proceso de cambio resulta una constante, los desafíos urbanos se tornan cada vez más críticos. En este contexto, las referencias que resultan de quienes se adelantaron en la gestión urbanística pueden señalar un rumbo.

Resultará particularmente interesante considerar los procesos de participación pública y privada, como así también a las acciones en relación con los programas llevados a cabo en París y las respuestas eficientes a las demandas urbanas de equipamiento social, de servicios, de apoyo a los sistemas de transporte y, en general, al mejoramiento del habitat. Se podrá indagar sobre los mecanismos que han permitido la utilización de normativas particularizadas, que facilitan la superación de ciertas rigideces en los lineamientos generales propios de los códigos urbanos que, por su naturaleza y la complejidad de los problemas de la ciudad, no pueden prever la multiplicidad de circunstancias y opciones que se presentan en los nuevos desarrollos.

Nuestro Consejo Profesional se interesa en explorar estos temas para hacerlos conocer a los matriculados. Se acompañan actividades como este Seminario en el entendimiento que el rol que le asigna el Decreto Ley 6070/58, que le otorga funciones, extiende su labor hacia todo aquello que sea un aporte para mejorar las condiciones del ejercicio de la profesión de arquitectos y urbanistas. En tal sentido consideramos además, que la composición en el desarrollo del conocimiento y el mejoramiento de las prestaciones profesionales, es una responsabilidad ineludible con la comunidad, entendiendo que todo esfuerzo que se haga en este sentido será una contribución a la calidad de vida de la población en su conjunto.

Sin duda, la calidad profesional de nuestros visitantes franceses y de los técnicos locales que participarán de este Seminario, permitirán arribar con éxito a los objetivos planteados y cubrir las expectativas de las instituciones que hemos colaborado en hacer realidad este encuentro.

Una vez más, París -la ciudad luz - será referente de la ciudad de Buenos Aires.

Arq. Nathan Starkman

DIRECTOR ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Hace tres años comenzó esta cooperación con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo. Desde entonces, nos preguntamos mucho sobre los paralelos y similitudes entre París y Buenos Aires. Si bien no hay algo estrictamente comparable, hemos encontrado muchos aspectos comunes.

El primero es cómo lograr un equilibrio entre lo que debe ser la gran capital, ciudad internacional, y lo que debe ser una ciudad que asume la calidad de la vida diaria de sus habitantes. Es el equilibrio entre los grandes proyectos y la identidad de los barrios, cuestión cotidiana para nosotros y también para Uds. Otra similitud importante es la sensación de que hay pocos espacios vacantes.

Las mismas preguntas que se hacen en Buenos Aires nos las hacen a nosotros, aún cuando los proyectos de ordenamiento que aquí se están encarando nos hacen soñar por sus dimensiones.

Otra gran tarea es el espacio público: cómo se forma la vida a su alrededor, en qué medida puede darle calidad a la ciudad.

Se dice en Francia que quienes se ocupan del ordenamiento de la ciudad lo deben hacer con gusto y placer. De otro modo, no tienen éxito.

Para iniciar esta exposición sobre las políticas de urbanismo en París, quiero recordar una frase de Italo Calvino, que dijo que París era una biblioteca atravesada por el Sena. La dificultad para mí no estriba en resumir un libro en media hora, sino en resumir toda la biblioteca que es París.

Como se puede ver en una imagen satelital de la región de Ile de France, París es una ciudad pequeña. Aunque grande por su fama, tiene 500 km², la mitad de superficie que Buenos Aires. Sobre ella viven más de 2.000.000 de habitantes y trabajan 1.700.000 personas que entran todos los días a París. Así, el problema de la densidad y de la falta de espacios es el primer problema de ordenamiento que tenemos. Quiero recordar también que la ciudad y la región están cubiertas por documentos de urbanismo: un Plan Director -reglamento de documentaciones obligatorias-, el Plan Regional -principios de desarrollo para la parte central de la región de París-. Sobre la región, algunas cifras: París tiene 2.100.000 habitantes, pero toda la región cuenta con 11.000.000. Los empleos de París suman un tercio de los 5.000.000 de empleos de la región.

Hay documentos reglamentarios obligatorios que fijan el marco de desarrollo y manejan las grandes infraestructuras, sobre todo las redes de transporte público, la red vial y la zona de desarrollo y planificación.

Sobre estos documentos de urbanismo de París, es esencial el aspecto de la continuidad en estos temas desde hace treinta años. Esta continuidad asegura un desarrollo que puede organizarse de manera racional y responder a las necesidades de los habitantes, aún cuando haya habido variaciones en la forma de tratar los proyectos de urbanización, los grandes objetivos siguen siendo los mismos desde fines de los años '70.

Objetivos del ordenamiento de la capital francesa.

La población en París está en descenso. Descendió durante los años '70 y, si bien hoy se ha estabilizado, uno de los temas centrales de su ordenamiento es cómo mantenerla. Forzosamente, una de las respuestas es cómo, en este espacio tan denso, construir viviendas de todas las categorías y para todos los niveles sociales.

Hay un doble problema: cómo aportar la respuesta a las necesidades de las empresas, cómo proporcionar locales modernos para los servicios y cómo evitar que las oficinas no reduzcan las zonas para

vivienda -y las posibilidades de alojar a la población-. La respuesta a que hemos arribado es la clásica: tratamos de impedir en todos los barrios el desarrollo de actividades económicas, y concentrar nuevos polos de desarrollo importantes bien ubicados respecto del transporte. Las grandes operaciones realizadas en París se han centrado sobre esta premisa.

Otro gran tema en París es el equilibrio entre el este y el oeste. Tradicionalmente, el oeste es la parte rica y económicamente más desarrollada de la capital, mientras el este es la más popular, con viviendas deterioradas y una concentración de viviendas de mala calidad. Esta preocupación es permanente en la política de planeamiento de París. Hemos tratado, al comienzo de los años '80, de tener un documento de ordenamiento específico para el este, que organizaba una coordinación entre todas las operaciones públicas y algunos desarrollos privados en la parte este. Este es un documento de planificación a largo plazo, cuya originalidad radica en que desde un enfoque muy antiguo de los problemas se comenzó a poner en el mapa la forma de los grandes espacios públicos, provocándose la mejoría de la ciudad alrededor de ellos.

Entonces, el tema del ordenamiento de París es forzosamente la valorización de un patrimonio excepcional. El patrimonio también es la preservación de los barrios históricos. Son barrios con documentos de preservación muy precisos, que indican las modificaciones permitidas en cada edificio. Todo un sector de la ciudad está protegido con este nivel de precisión.

Hoy, el tema del patrimonio se enfoca de otro modo, de una manera más amplia. Cada vez tenemos más pedidos de preservación de lo que se podría llamar un patrimonio local o común. Preservar su marco de vida es una demanda muy fuerte por parte de la población, y una parte importante de nuestro trabajo es desarrollar planes específicos en este sentido.

Una de las cualidades importantes de la ciudad es la homogeneidad de la silueta, que ha hecho decir a un arquitecto italiano que podríamos decir que la ciudad se hizo al revés: dentro de un volumen existente se armó la ciudad. Pero una de las preocupaciones de toda la reglamentación de urbanismo es preservar esta calidad.

El Plan de Ocupación del Suelo es el documento que administra la silueta del tipo de edificios que se puede construir en la ciudad. El Arq. García Espil mencionó los cambios en el urbanismo desde los años sesenta. Estos cambios se pueden resumir como el retorno al respeto de los espacios públicos y a la silueta de la ciudad. En este documento sobre los edificios nos preocupamos mucho por la calidad de la arquitectura y tratamos de ver la posibilidad de tener creaciones contemporáneas y de contar con una gran variedad en la expresión arquitectónica. La misma reglamentación da la posibilidad de no hacer algo fijo sobre los modelos del pasado sino prolongar una de las cualidades que siempre tuvo París: ser una ciudad que vive con su época.

Un mapa de las grandes intervenciones públicas muestra siempre el predominio del este de la ciudad. Muestra también la voluntad de los poderes públicos de utilizar los terrenos que cambian de afectación para responder a los problemas mencionados, hoy presentes en París. Estos grandes terrenos son lugares donde se desarrollaron los nuevos barrios de viviendas, con una mezcla importante en el tipo de vivienda, son también los terrenos donde se desarrollaron las grandes operaciones económicas, son a menudo los terrenos donde se completaron las grandes redes de transporte y, sobre todo, los terrenos en los cuales se equipó a la ciudad a nivel local y también a nivel nacional e internacional, con equipamientos muy grandes, sobre todo culturales que, durante años, han sido noticia en las publicaciones internacionales.

Un ejemplo es el Parque de la Villette, en el noreste de la ciudad, complejo de equipamientos culturales y recreativos: museo, museo de ciencias, Escuela Nacional de Música, la Ciudad de la Música para representaciones, espacios de exposición y un gran parque.

Este trabajo sobre los grandes espacios ha representado desde hace quince años, cuatrocientas hectáreas de transformación: el 4% del terreno de la ciudad, si bien poco en superficie, considerable por las obras realizadas sobre dichos terrenos. El mismo tipo de desarrollo está en estudio para otros terrenos, pero uno de los temas a encarar es su creciente escasez.

No podemos separar estas políticas del tema de los espacios públicos, estén orientadas a transformaciones pequeñas o a gran escala. Está integrado a todos los proyectos y es parte de las primeras discusiones que se plantean sobre los planes de ordenamiento. Un ejemplo es la cuenca de la Villette, en el noreste de París. Esta cuenca industrial del siglo XIX fue transformada en un gran espacio de paseos y recreativo, cualificando y valorizando a los barrios que lo rodean, barrios que las urbanizaciones de los sesenta y setenta habían desestructurado la trama urbana, y cuya recomposición era muy difícil.

Otro trabajo sobre los espacios públicos fue la recuperación del canal San Martín, que atraviesa la ciudad, para liberar el espacio para paseos. Sobre estos espacios se han realizado bicisendas y se ha restringido la capacidad de circulación de los automóviles, uno de los grandes debates actuales en París.

No se puede dejar de hablar de los Campos Elíseos, transformados desde hace años, donde se ha reducido considerablemente el estacionamiento, creando estacionamientos subterráneos y reordenando los espacios de las veredas.

Un nuevo proyecto muy importante es la revalorización del Sena, de transformación de los paseos, que esta en implementación desde el aspecto técnico. Este es un proyecto clásico en cuanto al mejoramiento de los paseos, pero innovador en cuanto a la idea de reducir los espacios de circulación para hacer estos paseos ribereños atractivos.

Otro debate central es la Plaza de la Concordia, donde se debe disminuir el sitio de circulación de automóviles. Hay dos proyectos. Uno consiste en suprimir la totalidad de la circulación sobre la Concorde, el otro el 70 u 80% del flujo circulatorio actual. Estos dos están actualmente en debate. Uno de los interrogantes en el debate sobre el ordenamiento de la Plaza de la Concorde es la concertación, con quién debatir sobre este tema.

Creo que los diferentes interlocutores que integran nuestra delegación son quienes están más fuertemente implicados en esta tarea para comentarla. El tema de la concertación es una gran preocupación para nosotros y sobre el cual estamos también en plena evolución. El sistema de concertación en Francia existe desde hace mucho tiempo. Tuvo un progreso muy importante a comienzos de los años '80, cuando las leyes de descentralización a nivel nacional fueron implementadas y la responsabilidad del urbanismo, antes en manos del Estado, se confió a los municipios.

Estos procedimientos tienen dos aspectos. Uno muy bien reglamentado por la ley: el de encuesta o consulta pública. Hay un modo reglamentario de consultar y, al mismo tiempo, las leyes están abiertas, y establecen que hay que asociar a la población desde el comienzo de estos procedimientos, pero sin especificar cómo. La autoridad política debe encontrar la manera de lograr esa concentración. En París, se estimó que el marco de concentración reglamentario era insuficiente. Al comenzar a conversar con la población, pensamos que es preciso desarrollarla más, ya que hay una demanda muy importante, sobre todo en París, donde los debates con los vecinos son difíciles: hay una presencia fuerte de los vecinos. Se vuelve aquí a un tema de equilibrio: encontrar el equilibrio entre las necesidades de la gran ciudad capital, por una parte, y las de los vecinos, que pueden tener una visión más conservadora, mas tímida sobre las transformaciones a realizar. Encontrar este equilibrio es uno de los debates esenciales, así como llegar al mismo tiempo a manejar eso con el acuerdo de la población.

Este es un tema común para todas las grandes ciudades -París y Buenos Aires-.

Arq. Roberto Converti

SUBSECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO GCBA



En el inicio de la gestión, hace tres años, un trabajo técnico expuesto mediante una maqueta virtual se proponía entre los objetivos estratégicos para la planificación urbana de Buenos Aires, comenzar a integrar sus partes de modo de permitir comprender a la ciudad de manera más completa en todos sus recorridos. EL proyecto "Buenos Aires y el río" significaba alcanzar una meta que se había impuesto en la historia, superar el darle la espalda al río. Buenos Aires no integra con su ciudad y su naturaleza.

El objetivo del programa "Buenos Aires y el río" está vinculado con la capacidad de ver más ampliamente la ciudad, y reconocer algunas situaciones centrales de la ciudad moderna. La planificación de la ciudad significaba poder integrar plenamente un programa de desarrollo urbano con lo que hoy también es una realidad gracias al trabajo de la Legislatura y del Ejecutivo de la Ciudad para dar forma a un mandato de la Constitución de la Ciudad Autónoma, el desarrollo del Plan Urbano Ambiental. En este momento están en marcha los estudios del Consejo del Plan Urbano Ambiental, que permiten comenzar a integrar de manera real lo que en un momento fueron proyectos, programas y criterios en una planificación amplia, en un desarrollo que seguramente ha de aportar material trascendente para transformar a Buenos Aires y vivir mejor a partir del trabajo que están desarrollando los profesionales de la Secretaría de Planeamiento Urbano y del Plan Urbano Ambiental y la participación permanente a través de foros ciudadanos de los vecinos de Buenos Aires.

En este sentido, para generar correlatos con París, hay optimismo en cuanto a la posibilidad de transformar la ciudad a partir de programas de desarrollo creados bajo consenso ciudadano, bajo opinión participativa pero, al mismo tiempo, con un trabajo técnico serio y con obras.

Así como la maqueta virtual marcaba un sueño y una fantasía al inicio de la gestión, la Secretaría quiere relatar la posibilidad de haber concretado una serie de objetivos que establecen un paradigma dentro del modelo de gestión de la Ciudad Autónoma.

En 1996 el Dr. Fernando de la Rúa planteó como objetivo la relación entre ciudad y río, que el programa "la ciudad y el río" iba a ser, dentro de su gestión política, central en su gobierno. Este proyecto de transformación, al mismo tiempo de ser impulsado a través de la Secretaría de Planeamiento, autora de la planificación integral, tuvo pares fundamentales dentro del desarrollo. La Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Tránsito como autor permanente de las obras y la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Regional como una constante usina de aporte sobre lo que significa el estudio ambiental y la participación estratégica en la gestión. Al mismo tiempo, existió la decisión política de crear el área de estudios de la ribera, dirigida por el Arq. José María Oliver, que a lo largo de tres años de gestión fue dando forma a una cantidad de oportunidades que han hecho posible que hoy el programa haya pasado una cantidad de etapas importantes para su gestión. Los estudios urbano ambientales han sido incluso monitoreados por el Banco Interamericano de Desarrollo, y han permitido construir la base para el crédito internacional que ha obtenido la Ciudad de Buenos Aires: casi cien millones de dólares para este plan a través de un lapso extendido de tiempo, que progresivamente ha dado frutos, inclusive en aportes del Gobierno de la Ciudad.

Ha pasado un examen fundamental: lo que en algún momento fue una idea, hoy es prácticamente una obra, un lugar que ya usa el habitante de Buenos Aires.

En una visión ampliada, se comprende la trascendencia de la relación con el territorio en un aspecto espectacular de Buenos Aires: su naturaleza, su geografía, su río. Al mismo tiempo, la mancha e con-

centración en el territorio marca la presencia de la ciudad de Buenos Aires como un nodo dentro de la organización del territorio.

Continuamente esta marca más densa de construcción, de ocupación, tiene una contraparte interesante con respecto a la calidad de la densidad. Esta densidad, cuando se transforma en un análisis socio - habitacional se hace inversa. El índice de densidad de habitantes con respecto a la ocupación es menor que el índice de ocupación por vivienda y por habitación dentro del territorio de la ciudad que las manchas negras que se pierden dentro del área periurbana, en la cual se sitúa un nivel de hacinamiento con respecto a la ocupación de habitantes. Esta relación entre densidad, habitación y ocupación del territorio, cuando ampliamos la figura del territorio metropolitano y queremos situar al relación de la ciudad dentro de un marco más amplio, deja ver cuán central fue para nosotros la creación del área de gestión de la ribera, la creación del programa "Buenos Aires y el río" y por qué, de algún modo, parece paradigmática la creación de programas de desarrollo que extiendan la tensión de la ciudad central y las relaciones que la vinculen con el territorio del área metropolitana global.

En ciertos esquemas que forman parte de la primera relación de estudio - análisis del diagnóstico del Plan Urbano Ambiental, las figuras de ocupación y extensión hacia el territorio metropolitano de la ciudad se presentan fragmentadas. Se observa claramente cómo algunas tendencias -las conexiones externas hacia la ciudad de Buenos Aires - puntos que demuestran la independencia y autonomía de la nueva centralidad de la ciudad, y manchas verdes que marcan la fragmentación de los espacios públicos de mayor trascendencia dentro del territorio. Quizá este sea uno de los datos centrales que el diagnóstico del Plan Urbano Ambiental está evidenciando. Buenos Aires es una ciudad con cierta homogeneidad y con cierta estructura ordenada y orgánica, pero sus partes necesitan una organización contemporánea que permita salir de la estructura tradicional de barrios a una moderna, mucho más integrada en la cual se vinculan las conexiones de transporte y tránsito con sus áreas residenciales, comerciales, administrativas y justamente el espacio público pase a ser central dentro de la estrategia de organización de sus partes.

En este marco de objetivos de este nuevo mapa, el frente costero es una pieza de exposición de este marco ideológico. Aquí, a diferencia de mapas anteriores, se observa la voluntad de que el espacio público y las piezas centrales del transporte - tránsito en la relación norte - sur y este - oeste, comiencen a aparecer integradas entre sí y a crear una relación más criteriosa de las nuevas centralidades que la ciudad de Buenos Aires está promoviendo, y al mismo tiempo los espacios verdes y las nuevas vinculaciones de transporte y tránsito comienzan a crear un sistema entre las partes antes que una fragmentación como se explicaba anteriormente.

En este sentido, el procedimiento original que siguió la Secretaría de Planeamiento Urbano fue que, en la medida que el Plan Urbano Ambiental estaba siendo elaborado en términos legislativos, estaba recién fundando sus bases y trabajando criterios para poder crear, en determinado punto, una complementariedad de objetivos. Por ello, instaló cinco programas de desarrollo urbano que, sucesivamente en el tiempo, fueron teniendo una clara manifestación de hechos concretos, y dándole a la ciudad un tono progresivamente más integrado y que, seguramente, a través del tiempo y en la medida en que el Plan lo tome como referente también, se debatan mejores oportunidades de desarrollo de los espacios públicos, se concreten nuevas metas promovidas por el Plan Urbano Ambiental, esta primera idea de programa de desarrollo se transformará en una de las metas centrales de Buenos Aires 2000.

De los cinco programas instalados se destacan el de la Costa -Buenos Aires y el Río- y el de Av. Corrientes, que permitió el desarrollo integrado del área central y microcentro con su conexión con Puerto Madero, con el desarrollo de la zona del Abasto, del oeste y del Warnes, en cuya extensión continua se han dado polos estratégicos para el desarrollo de áreas degradadas y al mismo tiempo el conector fue una avenida estratégica con hitos dentro de la cultura urbana de la ciudad, que fue permitiendo integrar las partes al todo de la ciudad.

Este programa tiene su par en el de la Av. Rivadavia, que incluye la idea del enterramiento del ferro-

carril Sarmiento para producir un corredor verde continuo que quiebre la relación de corte entre el norte y el sur de la ciudad y lo convierta en un todo integrado.

El casco histórico de la ciudad tiene un programa de desarrollo en marcha con una recuperación de áreas patrimoniales y de espacios públicos, con créditos concertados a través del Banco Ciudad. La Secretaría de Medio Ambiente y la Unidad Ejecutora para la creación de la Corporación de Desarrollo del Area Sur, dirigida por el Arq. Enrique Fazio, está trabajando en crear una estrategia para la zona sur bajo el mandato del Plan Urbano Ambiental.

Volviendo al sentido de integralidad, y considerando el frente costero de la ciudad como uno de los referentes de la relación ciudad - territorio metropolitano, el objetivo emblemático es poder crear este área como la de gestión de la ribera metropolitana, el primer curso de acción es dedicarnos al frente costero de la ciudad a través de un proyecto que desde el sur al norte tome áreas como la rambla de la Boca y su zona de influencia, áreas con problemas de inundaciones permanentes por lluvias.

La continuación hacia el norte partía de la recuperación e incorporación a la ciudad del parque natural de la Reserva Ecológica, integrada con el área de Puerto Madero en el área central de la ciudad. Cercano a él, el proyecto Retiro como un nodo articulador estratégico con el área central y con los espacios públicos del área verde costera, prácticamente la rambla integral con el área norte, en el límite con la Gral. Paz y Vicente López, que se extiende en más de 150 ha de parque público y verdes costeros -Triángulo del Este, Parque Mirador, Parque de la Ciudad Universitaria, recuperación de la Costanera Norte, con la incorporación a la ciudad de las zonas hoy concesionadas.

Comenzando el recorrido en La Boca, el Riachuelo y su frente costero y rambla, con la incorporación de 160 manzanas dentro del Plan de Desarrollo Urbano, en el cual una vez saneado el problema de las inundaciones, la intención es una renovación integral del espacio público afectado durante años por el deterioro de La Boca.

Aquí se incorporó al saneamiento ambiental el control de todo el frente costero a través de un trabajo con elevaciones de la cota de nivel de borde y una operación de ingeniería hidráulica en el sistema de ingreso y egreso de aguas. Un factor fundamental de este plan fue convertir la ingeniería hidráulica en un factor de transformación de la calidad del espacio público, teniendo en la rambla costera la posibilidad de comenzar a dar a un espacio degradado la virtud de un paseo diseñado, cuidado, ofreciendo calidad urbana en un espacio público.

Otro objetivo de la rambla costera era integrarla, por su diseño, con la de Puerto Madero, zona que se ha transformado en los últimos años en una nueva postal de Buenos Aires. Allí ha culminado el desarrollo del sector oeste y, a través de las normativas aprobadas a partir de 1997 en la Legislatura para el sector este, se dio lugar desde 1998 al inicio de obras en dicho sector.

El sentido de organización que Puerto Madero ha brindado al centro de la ciudad de Buenos Aires ha permitido crear una serie de proyectos, como el área de San Telmo - Montserrat, integrándose ya a Puerto Madero.

El Gobierno de la Ciudad ha presentado al Gobierno Nacional el proyecto de la Autopista Subterránea frente a los diques para la conexión norte sur de la ciudad.

También es pieza fundamental la renovación en esta zona, no solamente del espacio público, sino de las infraestructuras de transporte y logística de la ciudad, dado que esta zona es uno de los corazones estratégicos en su capacidad funcional.

El proyecto Retiro incluye la renovación de estructuras, la conexión del área ferroviaria y del área vial al puerto, la conexión del área vial en la relación norte sur, la creación de una nueva estación en este modo integral entre ferrocarril y transporte automotor de corta, media y larga distancia, la transformación de la actual estación Central en centro de exposiciones y la creación de un gran parque dentro

de las casi 80 ha que comprende todo el proyecto Retiro. Es fundamental en este proyecto la relación entre el área ferroviaria y el puerto, así como la posibilidad de ligar con él las autopistas, la relación de ordenamiento de la autopista subterránea por Puerto Madero y la conexión entre la estación de trenes y la terminal de micros con la zona norte y sur de la ciudad. También lo es la relación de la nueva cuña verde en la zona que hoy ocupan contenedores y depósitos ferroviarios subutilizados, la creación de una estación ferroviaria moderna enlazada a los subterráneos, para la relación norte - sur y este -oeste de la ciudad, y al mismo tiempo la cercanía de esta nueva estación ferroviaria al área portuaria, al área ribereña y a esta nueva vinculación del puerto con la ciudad.

El proyecto integral de los parques ribereños sigue la relación de parques lineales del área norte, de los de Retiro y de los interiores de Puerto Madero, la reserva Ecológica, la Rambla de La Boca y, hacia el sur, la posibilidad de crear una rambla continua de todo el borde del Riachuelo con el saneamiento de éste, tanto desde la costa de la ciudad como de la provincial, enlazándose con el Parque Almirante Brown.

La posibilidad de desarrollar estos programas, tema estratégico para el Plan Urbano Ambiental, al mismo tiempo ha brindado la oportunidad de trabajar desde la Secretaría con la Universidad de Buenos Aires, como consultores.

Otro de los puntos destacables de estos programas es la concertación ciudad - ciudadanía en su concreción. Que desde el Gobierno se pueda escuchar el pedido permanente de los ciudadanos y darle respuesta técnica calificada, trabajar en la planificación urbana con una visión estratégica, es fundamental.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

DOMIGO DEL AGUILA

A la delegación de París, ¿cómo se encara la recolección selectiva de residuos, incluso desde el punto de vista del saneamiento de la ciudad? ¿Qué relación hay entre saneamiento y planeamiento urbano?



ARQ. STARKMAN

Las cuestiones de limpieza necesariamente significan calidad urbana. El mantenimiento de la ciudad hoy en día es un tema muy importante, porque por un lado hay dificultades para realizarla, y es una demanda muy urgente de la población respecto a la calidad de la vida cotidiana. Es, además, parte del Plan Director que se aplica en Francia. En cuanto a los residuos domiciliarios, se realiza la recuperación de la basura a través de lugares de incineración, coordinado con un sistema de desplazamiento en vertederos de algunas basuras. En Francia, las leyes están siendo modificadas en este momento; las posibilidades de llevar la basura a los vertederos está disminuyendo, sobre todo la posibilidad de llevarla a lugares muy remotos, distintos de aquellos en que se generó, por lo cual la operación de recolección y tratamiento de la basura es parte del esquema de ordenamiento territorial. Es uno de los grandes a enfrentar.

ARQ. GARCÍA ESPIL

En la ciudad de Buenos Aires, la Constitución del '96 ha modificado la idea según la cual los temas ambientales y los urbanísticos se consideraban por separado. Hoy en día no hay posibilidad de pen-

sar en una ciudad si no se plantean desde el urbanismo los resultados ambientalistas. Del mismo modo, no hay posibilidad de tratar los temas ambientales abstrayéndose de la realidad urbana. Hasta la autonomía de la ciudad, no existían normativas ambientales. En este momento, además del Plan Urbano Ambiental, está aprobada y reglamentada la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, y hay otra ley, ya votada en la ciudad, sobre residuos patogénicos hospitalarios. También está en tratamiento en la Legislatura la ley de residuos especiales e industriales. Hay una legislación sobre recolección de residuos domiciliarios para realizar gradualmente la clasificación de residuos, de modo que estamos trabajando sobre los residuos a diferentes escalas del problema.

HOMBRE DEL PÚBLICO

Acerca de la reglamentación sobre espacios libres en Francia

RESPONDE LA ARQ. PETERMÜLLER

En Francia, los espacios libres en las ciudades, ya sean privados o públicos, verdes o no, generalmente están protegidos por una reglamentación. Los espacios públicos ajardinados también están protegidos, y no se puede construir en ellos. Incluso los privados ajardinados pueden protegerse mediante el plan de Ocupación del Suelo. Otra forma de protegerlos es prever mediante reglamentaciones una densidad variable según los distintos barrios de la ciudad. Por otra parte, es difícil prever una ciudad sin construir, una vida urbana o económica sin una cierta densidad. Por lo tanto, si bien tanto en Buenos Aires como en París tenemos instrumentos jurídicos a fin de proteger los espacios libres y los ajardinados, sigue siendo un equilibrio deseado entre el espacio agradable para vivir y la densidad deseada. En París, y también en otras ciudades francesas, todas las grandes operaciones realizadas en terrenos ferroviarios y ex terrenos industriales, sirvieron sistemáticamente para crear espacios libres y ajardinados así como equipamiento público.

DR. MOLINA QUIROGA, ABOGADO MENDOZA, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD

En Mendoza hay una región metropolitana que, dado que la ciudad es parte de la ruta elemental de integración en el Mercosur, ha tenido una explosión de desarrollo económico y comercial vinculado con el fenómeno de transformación urbana. Han aparecido varios shoppings. Paralelamente, con la privatización de los ferrocarriles, han quedado grandes espacios públicos vacantes, para cuyo desarrollo tenemos proyectos opuestos: equipamiento social o comercial -shoppings-. ¿Cuál sería la actitud correcta?

RESPONDE EL ARQ. STARKMAN

Depende de la escala de que se trate. Creo que el tema de los grandes centros comerciales es un impacto sobre el desarrollo de las ciudades, y se presenta tanto en Francia como en Argentina y con las mismas cadenas: en la región parisina hubo un gran desarrollo de los hipermercados, por las necesidades de contar con comercio -hace treinta años se consideraba que al región parisina estaba subequipada en materia de oferta comercial. Este gran desarrollo provocó algunos problemas sobre la periferia de la región. Y modificó el equilibrio económico y el funcionamiento de algunas ciudades. El dispositivo de control que existe desde hace años en Francia, hoy ha sido reforzado. Éste dispone que todo establecimiento de un comercio debe ser autorizado por una Comisión a nivel de Departamento que reúne a políticos y representantes de la economía. Esta Comisión tiene el derecho de veto sobre las nuevas instalaciones comerciales, con una posibilidad de apelar en caso de desacuerdo a una estructura nacional.

En París, la Municipalidad tiene aún mayores restricciones. El alcalde y los concejales nunca han permitido la instalación de hipermercados dentro del territorio municipal, con lo cual no hay desarrollo de este tipo de comercios allí. Hay algunos supermercados importantes, pero hay una protección del comercio interno de la ciudad. Esta actitud provocó, a su vez, una respuesta sistemática de los planificadores del comercio, que se instalaron en los límites, sobre el borde exterior. A la vez tenemos un efecto protector para el comercio dentro de la ciudad, con una posición política muy fuerte, pero al mismo tiempo un efecto desestructurante: el comercio al otro lado del límite produce el mismo efecto sobre el comercio interno tanto de París como de las comunas adyacentes donde se ubican los hipermercados. Hay dudas sobre si esta situación actual es buena, si no debería flexibilizarse la posición.

Desarrollo de los paneles | (Transcripción de las exposiciones)

Robert Samut

LA RATP Y EL ORDENAMIENTO URBANO DE PARÍS. LA NUEVA LÍNEA METEOR

La RATP es una gran empresa de transportes que hoy opera tanto los autobuses como tranvías, subtes y RER -Red Expresa Regional-. en la zona parisina, lo que representa más de tres mil millones de viajes por año. Tenemos cuarenta mil empleados y nuestro presupuesto es de veintitrés mil millones de francos -una gran empresa de transportes-.

¿Por qué la RATP está presente en este coloquio?

Desde hace más de diez años, el plan estratégico de la empresa se llama "La RATP como actor de la ciudad", lo cual significa que hace ya diez años se brinda calidad de servicio, puntualidad, imaginación y, a la vez, existe la voluntad de ser socios eficaces y competitivos dentro del desarrollo urbano en relación con quienes toman las decisiones políticas.

En Francia el transporte es un servicio público, esto significa altamente subvencionado por el Estado, tanto nacional como de cada departamento o jurisdicción.

La exposición se concentrará primero en el tema de los transportes, y luego en las soluciones en materia de desarrollo urbano, tanto sobre los terrenos vacantes como sobre los demás elementos de desarrollo. En Francia, hay una política que cada seis años permite reunirse a los responsables de la programación para los años venideros. A fin de 1999 se firmará un contrato que abarcará los próximos seis, decidiendo las inversiones a realizarse en materia de transporte en la región parisina -Ile de France- y para el resto del país.

¿Cuál es la situación en la región parisina?

Podría pensarse que el transporte en Ile de France es eficaz. Esto es cierto, pero la movilidad de la población está en aumento y el segmento de mercado del transporte público está cayendo, apelándose preferentemente al automóvil para desplazarse.

Como empresa de transporte, proponemos estrategias a los políticos, brindándoles nuestras observaciones sobre el desarrollo de los transportes en la zona parisina.

En nuestra región han aparecido desfases importantes: a nivel espacial, temporal y cultural. En cuanto a los espaciales, París intramuros es una de las capitales mejor servidas por el transporte público. En este sentido, París está a la cabeza en cuanto a frecuencia y calidad. Pero los barrios periféricos y la Ile de France, están muy mal servidos en comparación con las áreas metropolitanas de otras grandes capitales. En cuanto al desfase temporal, la movilidad en Ile de France está caracterizado por una desincronización creciente entre los ritmos de vida y los transportes. La ciudad hoy vive 24 horas por día, y nuestro sistema de transporte no está adaptado a ese modo de consumo. El desfase cultural se hace evidente con las exigencias de una mayor autonomía por parte de la población, a la que las empresas de transporte deben responder. Estas demandas provienen de ciertos grupos -jóvenes, ancianos- que no tienen las mismas necesidades que la mayor parte de la población. Así, para los próximos diez o veinte años se deberá definir un nuevo sistema de accesibilidad para el transporte público.

El sistema debe ser también solidario: en las áreas periféricas de París hay zonas muy ricas, junto a otras muy pobres, y el transporte debe considerarlo. También debe participar en la lucha contra la pobreza. Del mismo modo, en ecología urbana, en los próximos veinte años grandes capitales como París deben responder a estas necesidades y hacer que se mejoren las condiciones económicas de la metrópolis francesa.

Así, se llegó al concepto de red para el transporte público en la zona parisina. En su centro está París, luego un primer anillo de 13 km de ancho, donde en un 5% de territorio regional de la zona se concentra el 50% de la población y casi el 60% de todos los empleos. La propuesta es atender los requerimientos en los lugares necesarios, mejorando el servicio, llegando a puntos de atención o paradas cada 1000 m y en los lugares apropiados, sea para el metro, para el autobús o el tranvía.

La preparación del segundo plan es algo más complicado. La estructura de la oferta de nuevas líneas para mejorar el transporte es circular, con la idea de dar a estas zonas de alta densidad una calidad de servicio que hoy no tienen, y debería mejorarse en los próximos diez años.

En el duodécimo plan se establece varias propuestas: un gran tranvía -propuesta de estructura de desplazamiento sobre la base de tranvías. En la región parisina, como en muchas ciudades europeas, el tranvía es una de las herramientas principales para el desplazamiento de personas porque es más económico que el subte -la relación es de 1 a 10-, y se ha constatado que es un medio de transformación eficiente que acompaña otras políticas urbanas. La estrategia entonces para los responsables políticos tanto como para las empresas de transporte es armar un gran tranvía, un elemento circular de transporte -conectado con otro medio- y sistemáticamente habrá interfases con líneas de subte o de autobuses que circulan por la zona. También se prevé la prolongación de algunas líneas de subte, aunque no demasiadas y, luego, la red principal de Autobuses.

Para la RATP, es una revolución poder decir que, si no se tienen en los próximos diez años los medios para hacer un transporte pesado, será imperativo construir redes de autobús de suficiente calidad como para que sean tan atractivos como los demás medios de transporte.

Se ha propuesto a los poderes públicos que se otorgue una recalificación para la región parisina a 35 o 45 líneas de autobuses, trabajando sobre 60 polos. Los polos son los sitios donde hay transporte y animación. RATP quiere, junto con otros actores económicos, ser parte de quienes creen estos polos o lugares centrales de intercambio que formen parte del paisaje urbano de la región parisina. El costo de esta red de autobuses es diez veces menor que el posible costo del tranvía.

La idea es, junto con otros actores, movilizar grandes fondos para movilizar la ciudad, pero las principales acciones estarán localizadas en la periferia de París, ya que el casco céntrico está muy bien servido.

Uno de los problemas mayores en la red de transporte parisina es la seguridad, tanto en cuestiones técnicas como de agresión del público, que deberá ser atacado en conjunto con la policía.

Con respecto a la cuestión patrimonial, a partir de 1990 se liberaron en el casco urbano de París, 10 ha, que fueron objeto de un protocolo firmado entre el Estado, la ciudad de París y RATP, donde se establecían las condiciones en las cuales estos terrenos serían asignados -qué construir, quiénes serían los developers, quién recuperaría el producto final de la operación-. Hoy, el programa está completo, habiéndose realizado dos grandes operaciones. Estas operaciones se dificultan actualmente porque ya no hay terrenos totalmente libres y, para liberarlos, hay que reubicar lo existente allí. Para concretarlo, son precisas negociaciones complicadas desde todos los sectores intervinientes.

Arq. Marcel Bajard

SNCF SOCIEDAD DE FERROCARRILES DE FRANCIA

SNCF es una empresa nacional de ferrocarriles creada en 1926, que en 1980 pasó a ser una empresa pública con vocación industrial y comercial. Sus relaciones con el Estado se rigen según la ley de orientación de los transportes internos en Francia, que permite fijar de manera trienal los objetivos que el Estado establece para dicha empresa.

Esta empresa nacional es a su vez dueña de todos los terrenos ferroviarios, tanto de los espacios con vías como de las estaciones, y es la segunda propietaria de tierras en Francia después del Ejército. A partir del '98 ha habido una modificación, en parte debido a la legislación común europea, que obliga a los estados de Europa a que sus empresas de transporte estén divididas en dos segmentos: uno dueño de los elementos inmobiliarios y otro operador del transporte. Se creó entonces un nuevo organismo público, RFFE -similar al ENABIEF de Argentina-, propietario de las vías férreas, mientras la SNCF sigue siendo el operador, y dueño de las instalaciones de las estaciones y de las propias estaciones.

En última instancia es el Ministerio de Finanzas, a través de la Administración de Tierras Públicas, quien fija el monto y controla las transacciones

Dentro de SNCF hay un estudio de arquitectura y urbanismo que trabaja con los ingenieros de la empresa.

El objetivo de esta charla es evocar la relación entre arquitectura, ciudad y transporte, elementos vinculados por relaciones muy fuertes. Como en el siglo XIX, en que el tren llegaba a las ciudades, esto modificó el equilibrio existente, tanto en el territorio como en la ciudad. Actualmente, una serie de oportunidades permiten pensar que el transporte puede contribuir a reorganizar la ciudad de mañana.

En París hay seis estaciones grandes: Montparnasse, las dos estaciones del norte y del este, Saint Lazare, la de Lyon y la de Austerlitz. Hay realizaciones y proyectos en cada una de ellas.

La primera operación se ubica en Montparnasse, con un edificio del siglo XIX demolido en los 80 para llevar a cabo una gran operación inmobiliaria, vendiéndose los terrenos varias veces, hasta llegar a incrementar su valor diez veces. A raíz de esto, y para poder controlar la evolución, la empresa de ferrocarriles decidió contar con elementos de ordenamiento. En los 80, con la declinación del tren y el incremento del uso del transporte aéreo, se decidió demoler la estación. La llegada de los trenes de alta velocidad obligó por razones técnicas a modificar los interiores de las estaciones, afectando a la de Montparnasse. En 1980 se cambió su imagen, con una fachada clásica y, para mejorar el contacto con la ciudad, se demolieron elementos construidos diez años antes, de modo de lograr que desde la estación se viera la ciudad y viceversa, así como para hacer más legible el conjunto de estos espacios, hacer los circuitos más cómodos, comprensibles e iluminados para el viajero. Un gran jardín público forma parte del complejo.

Junto a esta operación, SNCF disponía de algunos terrenos pequeños, en los cuales la Sociedad de Ordenamiento permitió construir algunas viviendas conservando las instalaciones técnicas existentes.

En un contexto diferente, se operó en la estación del Norte. El hecho generador aquí fue la llegada de los trenes de gran velocidad europeo, que une Londres, Bélgica, Holanda con Francia y necesita estructuras técnicas y de seguridad. Se trabajó sobre un excelente edificio histórico, con el interior muy deteriorado. Se produjo aquí una confrontación entre el patrimonio histórico y las exigencias de la modernidad, yuxtaponiéndose a la boiserie del siglo XIX elementos ultramodernos que permiten al viajero encontrar elementos simples y legibles a plena luz. Esto dio ocasión para rehacer un trabajo de rediseño de los elementos de arquitectura y mobiliario inspirándose en la calidad de aquellos elaborados en el siglo XIX, sin copiarlos.

Para vincular las estaciones del Norte y del Este con Saint Lazare, se ha construido una línea de subterráneo de 1,6 km. Esto dio oportunidad de trabajar con arquitectura subterránea, en la estación Magenta, cuyos andenes está a 30 m bajo el nivel de la vereda y, sin embargo, cuentan con iluminación natural, trabajada conjuntamente con luz artificial.

Para Saint Lazare, estación en la cual acostumbraba a pintar Monet, se ha elaborado un proyecto de remodelación, aún no realizado. Hoy, Saint Lazare recibe 5 millones de viajeros al año, siendo una proeza que con sus condiciones, puedan operar los trenes actuales. La idea del proyecto era encontrar nuevos servicios -tanto relativos a los transportes como comerciales-, con transparencias a partir del hall central y mejorando la relación entre la estación y la ciudad.

Lyon, por su parte, está dedicada al tráfico de líneas de larga distancia. Se realizaron algunas refacciones en los '80, con la llegada de los trenes de alta velocidad, incluyendo galerías subterráneas. Aquí la refacción apunta a obtener una lectura más clara de los circuitos y articular la operación de la estación, con una nueva ala, sobre el ZAC vecino. La explanada adquirirá la dignidad de una plaza parisina, mientras actualmente está convertida en estacionamiento espontáneo.

Austerlitz, hoy muy degradada con estacionamientos, queda enmarcada por su ubicación frente a la Biblioteca de Francia, en el Plan de la Rive Gauche.

Considerando a los transportes como el porvenir de la ciudad, es importante concebir los proyectos de transformación urbana en estrecha vinculación con los de transporte.

Jean Christophe Lynch

SEMAPA - PROYECTO PARÍS RIVE GAUCHE

Desde hace años, en Francia se cuenta con un instrumento específico para implementar la política de vivienda y ordenamiento territorial. Son empresas de economía mixta, de derecho privado, directamente controladas por las colectividades de las cuales dependen. A pesar de su nombre, se trata de servicios públicos, son empresas creadas para una operación dada y para implementar una política previamente indicada.

SEMAPA se creó en 1985 sobre las ruinas de otra sociedad de economía mixta, cuya necesidad de existencia había desaparecido. Su capital estaba conformado principalmente por la ciudad. En 1988 se comenzó a elaborar un proyecto sobre 70 ha adyacentes a la estación de Austerlitz.

Entre 1989 y 1990 la ciudad concretó estudios técnicos para asegurarse que las ideas elaboradas eran realizables. Así, en 1991 se elaboró el plan de ordenamiento de la zona, acompañado de la reglamentación y un contrato de concesión que confía a SEMAPA la realización de este ordenamiento, junto con un convenio tripartito entre la ciudad, la SEMAPA y la empresa de ferrocarriles, intentando solucionar las adquisiciones del terreno y el destino de las vías del ferrocarril. Estos documentos son bastante flexibles, y pilotean la operación durante todo su desarrollo.

Como reglas generales del plan, se trazó una gran avenida entre la estación de Austerlitz y en el extremo de la operación, que estructura todo el ordenamiento, se crean vías transversales y se colocan las oficinas en la zona central, bajo las vías del ferrocarril, y en las laterales, cercanas al Sena y al tejido existente.

Este desarrollo, que se inscribe dentro de un esquema general de ordenamiento del sudeste parisino, está destinado a equilibrar París, balanceando la cantidad de oficinas entre este y oeste. Es un polo de servicios, con 900,000 m² de oficinas, 500.000 de viviendas, la Biblioteca de Francia y una universidad. Otro elemento ordenador es la estación con llegada de los trenes de gran velocidad. La nueva línea de subtes, Meteor, también llegará hasta esta zona. Se recurrirá a técnicas nuevas, incluso a la evacuación de residuos por sistemas automatizados.

En cuanto a la concesión, la ciudad confió ésta a la SEMAPA. Esta concesión es amplia, el mandato para esta empresa de economía mixta es total, recibe la responsabilidad, la iniciativa, y la ciudad mantiene el derecho de un control riguroso y a la aprobación en cada etapa del proyecto.

Entre 1991 y 1995, se llevaron a cabo obras de infraestructura, que avanzaron lentamente, mientras las ideas sobre ordenamiento fueron evolucionando. Una mayor sensibilidad del público hacia la conservación del patrimonio hizo necesario repensar algunos términos de la operación.

Esto es ejemplo de que la profesión, sobre todo en el campo del urbanismo, ha cambiado desde fines de los '80. Hoy, hay que repensar mecanismos que parecían conocidos: en tal sentido, es importante que el plan de ordenamiento de la ciudad sea flexible. Fuerte en las líneas principales, con grandes directivas, pero lo suficientemente flexible como para aceptar correcciones sobre la marcha.

Desde el aspecto financiero, la profesión debe incluir la negociación, de coordinación, es preciso escuchar a todos los actores, funciones para las cuales no estaba preparada la profesión de los años 80.

Vista hoy esta operación, quizá sería aconsejable dividirla en tres o cuatro etapas, de modo de hacerla más manejable, y no atarse a un proyecto tan amplio.

Arq. Dominique Petermüller

APUR

Los ejemplos de las reconversiones en marcha en París fueron elegidos por un criterio de escala, -similar a los estudiados en Buenos Aires-; por el manejo inmobiliario -los terrenos pertenecían a la ciudad -o fueron comprados a la SNCF o a la RATP-, la cual decidió desarrollar la zona junto con la ciudad de París.

Fases de desarrollo de la zona

La primera fase de desarrollo fue la de concepción del proyecto, la segunda, de las obras. En cuanto a la primera, se plantean tres grandes temas: por un lado, los estudios técnicos en sus distintos niveles, las etapas a seguir dentro de ellos, los diferentes niveles administrativos y políticos. Los grandes proyectos de reconversión son lanzados oficialmente a través del Consejo de París, como instancia política.

Los objetivos son generales para la ciudad y aplicables a todos los terrenos. Hay que responder a la política de vivienda -según la norma, en cada operación debe haber un tercio dedicado a la vivienda social, un tercio a la media y un tercio a la privada-, dotando a la ciudad de un mixed use, con diferentes actividades.

Sobre los grandes espacios se creará una prolongación del barrio, no una ciudad dormitorio. La idea es que la gente no solamente duerma, sino también trabaje allí durante el día. Para ello, se lo dota de escuelas, jardines, elementos culturales, dependiendo de la situación, el tamaño del terreno, de lo ya existente. Sobre cada terreno se requiere la aprobación del Consejo de París, en cuanto al sitio y objetivos. Luego se desarrollan los estudios técnicos de factibilidad. Al mismo tiempo, el Consejo de París lanza una concertación -obligatoria desde 1985- para el público y los vecinos de la zona. Se presentan las propuestas técnicas en audiencias públicas, que muchas veces resultan en estudios y modificaciones a los proyectos, elaborándose reglamentaciones, que tendrán fuerza de ley.

El proyecto elaborado vuelve al Consejo de París, y se lanza la convocatoria a la audiencia pública. La ley establece qué elementos deben someterse a la audiencia pública: el fundamental es el estudio de impacto. La audiencia está dirigida por el comisario encuestador, elegido por el Ministerio de Justicia. Esta persona debe poseer conocimientos técnicos y ser capaz de escuchar, llevar adelante el debate, ser independiente de cualquier asociación de gobierno y del medio profesional.

Generalmente esta función es cumplida por técnicos jubilados. Debe entrevistar a la gente y registrar sus opiniones por escrito en un documento con páginas rubricadas. Al finalizar la audiencia pública -de 45 días aproximadamente- el comisario encuestador eleva su informe considerando las opiniones recogidas.

Terminada la audiencia, todo vuelve al Consejo de París para la aprobación del programa y el presupuesto provisorio. Recién allí comienzan las obras que, en terrenos de 10 a 12 ha, se dividen para su ejecución.

Cuando estos terrenos se venden, las consignas sobre lo que debe realizarse en ellas en términos arquitectónicos y urbanos pasan a los compradores. Por lo tanto, la coordinación es fundamental para lograr el éxito del operativo.

En cuanto al seguimiento del proyecto, la población misma participa de las reuniones de trabajo para ver el seguimiento de las obras.

La gran diferencia entre los años 85 y 95 en la práctica cotidiana de la profesión de urbanistas, es la importancia cada vez mayor de la concertación, el hecho de que está enmarcado dentro de la ley, y el proceso por el cual dentro del presupuesto se piensa en establecer equipamientos gracias a la venta de terrenos destinados a la vivienda privada y a los locales comerciales, punto muy importante del plan.

Arq. Pierre Micheloni

APUR

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD EN EL PROYECTO DE REUILLY Y BERCY

Dentro del procedimiento de los ZAC, la gestión de los proyectos -diseño, composición- dominan desde la forma urbana hasta la realización en el sitio.

En los proyectos se distinguen tres etapas. La primera es la elaboración del proyecto urbano: parte del sitio, con la idea del programa y la elaboración de la forma urbana. La segunda es el procedimiento, la elaboración de documentos reglamentarios que permitirán la realización de la obra. Los principales son: el plan de ordenamiento de la zona, que rige la forma urbana, y la reglamentación que fija las condiciones de construcción de las nuevas operaciones, fase que se extiende un año. La tercera abarca la decisión desde la forma urbana hasta la arquitectura, tanto de los edificios como de los espacios públicos.

La gestión de los proyectos en París tiene cuatro especificidades:

1. Proyectos urbanos: decide la ciudad de París, junto con las empresas de economía mixta responsables del ordenamiento y el APUR -quien se encarga de la realización del proyecto con las demás direcciones de la ciudad y empresas-. El APUR, al intervenir tanto en el inicio como al finalizar el proyecto, conserva la memoria del mismo, básica al intervenir en la ciudad.
2. Coordinación arquitectónica
3. Consultas: la ciudad y las direcciones elaboran el proyecto, pero se consulta a urbanistas y paisajistas exteriores para enriquecer la propuesta.
4. La participación de los arquitectos:

REUILLY Y BERCY

Reuilly es un nuevo barrio desarrollado en el distrito XII, sobre un terreno de 12 ha totalmente libre de construcciones pero inmerso en la ciudad. Uno de los puntos a solucionar era la comunicación entre ese territorio rodeado por grandes edificaciones en sus bordes, con el resto de la ciudad.

La idea era un barrio de uso mixto -viviendas, comercios y oficinas-, y un gran jardín público a la escala del barrio. La propuesta consistió -tanto en Reuilly como en Bercy- en articular el proyecto alrededor del jardín, elemento estructurante del nuevo barrio.

En Reuilly el programa incluye 1000 m² de viviendas, 5000 m² de oficinas y una escuela, rodeando un jardín de 1,5 ha con el cual todo guarda comunicación, y equipamiento local. Una monumental alameda acompaña el proyecto.

El Plan de ordenamiento de Zona -PAZ- siempre da las formas esenciales urbanísticas, los espacios libres y públicos. En cuanto al espacio privado, establece los porcentajes para vivienda, oficina, actividades industriales, equipamientos y jardines, y las alturas de construcción. Pero no establece las subdivisiones en parcelas, la forma arquitectónica de los edificios ni el tratamiento preciso del espacio público.

El trabajo que luego se realiza sobre la tipología permite pasar de la escala urbana del barrio a la escala arquitectónica de sus componentes.

Al contrario que en Reuilly, muy edificado, en Bercy el terreno estaba rodeado por las vías férreas. Debíó así plantearse un barrio autónomo, organizado también en torno a un parque abierto hacia el

Sena, que estructura los tres grandes programas sobre el río. Los primeros dibujos de Bercy comenzaron en octubre del 74 y en el 99 se están terminando las obras.

Los dos puntos identificatorios del proyecto de Bercy son el Palacio Polideportivo del 78 y el Ministerio de Finanzas, decidido en 1981. Paralelamente, continuó en el APUR la reflexión sobre la forma a largo plazo del nuevo barrio y la posición del jardín. Para organizar Bercy, se consultó a tres equipos.

Ninguno resultó vencedor, realizándose una síntesis de lo propuesto. Estas consultas permiten enriquecer las propias ideas mediante la participación de profesionales externos al APUR. Se definió así el jardín de 2 ha con el conjunto del barrio abierto hacia el centro y sur.

En 1987 se lanzó un concurso europeo para el diseño del parque de Bercy. En la primera etapa, de ciento cincuenta trabajos presentados se seleccionaron diez equipos. Con un programa mucho más preciso, de estos surgió quien finalmente lo construiría. Este eligió una trama ortogonal sobre la de los antiguos depósitos de Bercy, superponiendo los trazados del anterior Bercy con los del nuevo barrio.

Una de las primeras elaboraciones en el programa fue el espacio público. A partir de él, se continuó con el resto del conjunto, dentro del cual hay 2.300 viviendas, sobre las cuales trabajaron 35 equipos distintos de arquitectos.

Arq. Roland Schweitzer

COORDINADOR DE LA OPERACIÓN REUILLY

Al analizar el Plan de Ordenamiento de Zona -PAZ en francés-, se ve que los datos urbanos existen y que su equilibrio es positivo. Dentro de las definiciones de este plan de urbanismo, no hay una técnica de islotes como fue usual en otros casos en París. En cambio, hay frentes construidos y elementos internos sobre un patio de servicios.

En los datos relevantes del programa figuran edificios existentes de los años '60 -viviendas sociales-, construcciones de la SNCF, y edificios sobre la calle con vista también hacia el fondo.

Tratando de ver los componentes del paisaje urbano, se los definió y describió teniendo en cuenta las consultas realizadas a profesionales antes de la intervención. De aquí surgió el documento ordenador para los profesionales y constructores intervinientes.

Para facilitar el trabajo de los arquitectos, se desarrolló para cada uno de los lotes una lista de condiciones que retoma las definiciones implantación y volumetría, fachadas, los puntos más importantes de tratamientos particulares, accesos, estacionamientos, espacios libres de las edificaciones, así como la coordinación específica - problemas de un proyecto en particular y su contacto con los proyectos vecinos-.

Arq. Pierre Paulot

SEMAEST

Empresa de economía mixta de ordenamiento de París, creada en 1983 para realizar las operaciones en el distrito XII, en el este de la ciudad. Reuilly fue la primera operación de esta empresa, y Bercy la segunda.

SEMAEST partió del documento fundador de la zona de ordenamiento, que definió toda la exigencia sobre espacios públicos y privados, la distribución entre espacio público .jardines, parques o plazas, con circulación vehicular o peatonales, y sus dimensiones, así como los los espacios privados, alturas, alineamientos sobre la calle y profundidad. Una vez aprobado el expediente con este documento ordenador por el Consejo de París, la SEMAEST comienza su intervención.

Aprobado este documento, se designa un arquitecto coordinador. En el caso de Bercy se nombraron tres equipos, distribuidos por zonas. Es función de coordinador la interfase con los demás arquitectos intervinientes y con el director del ordenamiento. La segunda figura está conformada por el coordinador y el promotor, pareja designada directamente por la ciudad en acuerdo con el promotor y el director, o por concurso.

La tercera figura son los servicios de la ciudad que aseguran el rol de permanencia, son el APUR, la Dirección de Ordenamiento Urbano de París. Por último, el Director del Ordenamiento coordina todo el conjunto y crea un clima de confianza entre todos los actores.

Los procedimientos son de dos tipos. Primero, el de base es el Plan de Ordenamiento de la Zona, luego los expedientes de desarrollo del PAZ con especificaciones sobre el conjunto en materia de arquitectura para cada lote y, más tarde, el seguimiento de la elaboración del proyecto. El equipo de arquitectos promotores realiza su propuesta bajo el control del director del ordenamiento, hasta conseguir el permiso de construcción. La función del director del ordenamiento es dar la autorización a cada pareja de promotor - arquitecto cuando se estima que el proyecto está definido para empezar a construir.

El control llega hasta la ejecución de los trabajos. A cada arquitecto se le pide la presentación de un prototipo de los materiales de la fachada in situ, que debe recibir el acuerdo de todos los actores intervinientes.

El conjunto de estos actores y procedimientos se integran en el momento en que se designa al promotor. Todos estos procedimientos, para que el resultado arquitectónico esté garantizado, se integran en el momento de cesión de los derechos de construcción al promotor. Esta cesión es de dos tipos: lote público para vivienda social, en cuyo caso cada promotor es designado directamente por la Ciudad de París, o promotores privados,. En este caso se organiza una licitación, y el ganador es el que presenta el proyecto más afín con el programa.

La coordinación arquitectónica en el frente del parque de Bercy.

REALIZADO POR JEAN PIERRE BUFFY, SOBRE LAS SIGUIENTES REFERENCIAS:

1. Rue Rivoli frente a las Tullerías, 2. edificios frente al Campo de Marte, y 3. la casa Ouchy de Terragni en Milán, de los años '30. Estos elementos figuraban en el pliego de condiciones. La síntesis de esas tres referencias son centros de manzana semiabiertos para ver hacia el parque.

Sin restar a los arquitectos la capacidad de innovar, estos documentos buscaron la armonización del proyecto, dado que no era fácil identificar qué sector había sido diseñado por cada profesional.

Robert Samut y Lise Mesliand

En París, frente al Parque Montsouris, en el sur de la ciudad, existía un sitio cuya transformación se había pensado desde 1985, cuando la RATP consideró la transformación de sus talleres en centros de pintura y mantenimiento de trenes.

Se solicitó permiso de obra para transformar la playa e sitio de actividades industriales. Los vecinos se opusieron, proponiendo trasladar las actividades industriales fuera de París. Por lo tanto, no fue posible llevar adelante el proyecto, debiéndose cambiar los términos y estudiar qué posibilidades de construcción existían para el predio.

El sitio, previo a los cambios, estaba atravesado por diferentes trazados ferroviarios, cuyas vías serán preservadas, retirándose los sectores de garage.

Esta operación comenzó en el '90, y estará completa para junio del 2001. Diez años es un ritmo razonable, dentro del contexto tanto jurídico como técnico para urbanizar esta zona.

La concertación pública se prolongó más allá de los términos obligatorios por ley, hablándose no sólo de proyectos terminados sino presentando temas específicos que permitiesen plantear distintas alternativas a los vecinos, como la densidad, altura, acceso a zonas, relieve, paisaje.

Sobre todo esto se crearon dibujos animados que permitiesen a los habitantes expresarse y elegir opciones, dado que al dar a conocer el proyecto ya terminado, muchas veces la gente ve que no hay posibilidad de modificaciones. Se introdujeron entonces temas, proponiéndose distintas alternativas sobre cada uno.

En cuanto a los conceptos manejados, es importante destacar que la densidad no se entiende sólo como la cantidad de viviendas a crearse, sino la mezcla a darles, cómo adueñarse del barrio, cómo

tener algunos edificios de pequeñas dimensiones, con pocos departamentos por edificios o por piso, no crear una gran masa construída sino algo más agradable, cómo conservar la mezcla y la calidad dentro de esta operación.

En París, dada la antigüedad de la ciudad, suelen aparecer cosas bajo tierra. En un caso, fueron los acueductos de María de Médicis y bajo él, otro galo - romano. Fue preciso entonces, para organizar la preservación de estos vestigios, contar con las autorizaciones de las autoridades competentes y responder ante las asociaciones que se oponían a cualquier obra nueva, pidiendo destinar toda la zona a espacio verde.

Se preservaron entonces diversos sectores de ambos acueductos, integrados en sitios como los halles de entrada o plazas, en los cuales se los puede ver y pisar, constituyéndose en un apoyo pedagógico -saber cómo llegaba el agua a París- así como artístico y cultural para este barrio.

En Francia existe una reglamentación muy estricta sobre los vestigios arqueológicos. Debe existir siempre un acuerdo mediante el cual los investigadores arqueológicos puedan tener acceso al predio cuando se hace una perforación y, de encontrarse algo, hay acuerdo para hacer una excavación. La mayoría de las veces es quien desarrolla la obra quien paga a los arqueólogos estas excavaciones, negociándose el lapso que se permitirá a los especialistas para realizar su tarea. Una segunda negociación se orienta a saber si los vestigios quedarán en el sitio, o se trasladarán. Es, en general, una parte importante de la protección del patrimonio francés, organizada, reglamentada y con severas sanciones de no cumplirse.

Uno de los puntos más interesantes es la concertación con las poblaciones ribereñas. El distrito XIV es muy activo en cuanto a asociaciones vecinales. Al comenzar las propuestas, estas asociaciones preferían que no se hiciera obra alguna en el lugar, a pesar que el terreno a urbanizar no era hasta ese momento disfrutado por el barrio. Durante años hubo debates con estas asociaciones. La estrategia fue ser con ellos totalmente transparentes: se distribuyeron 25.000 cartas a los habitantes en sus domicilios, explicando las características del proyecto, se realizaron exposiciones, se distribuyeron boletines, se concretaron encuentros bilaterales y colectivos con todas las asociaciones presentes. Al cabo de este trabajo, se llegó a la firma de un protocolo colectivo de acuerdo entre el desarrollista y las catorce asociaciones barriales que aceptaron participar en el lanzamiento del proyecto, estar en el mecanismo de participación.

A partir de allí comenzó el trabajo conjunto, salvo con una de las asociaciones que no firmó el acuerdo, y llevó a la justicia cada tema con el cual se hallaba en desacuerdo. Finalmente, se ganó en cada instancia y el proyecto pudo desarrollarse. Todo es negociable menos la base misma de legitimidad de la operación.

Para elegir a los arquitectos, se creó un comité administrativo, se preseleccionaron 24 de los presentados, y luego se llegó a la selección final. El programa incluye viviendas sociales e intermedias, 11.000 m² de oficinas, una escuela, un gimnasio -surgido de la concertación-, lugar de juegos para chicos, una plaza.

Se aclara que en el sistema francés de audiencia pública cualquier persona, vecino o no del proyecto debatido, puede expresar su opinión respecto a él.

Dr. Matías Ordóñez

ENABIEF

El Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios se creó en 1997 por un decreto del Poder Ejecutivo con el acuerdo del Congreso de la Nación, dentro del marco de la reforma del Estado y como consecuencia de la privatización de Ferrocarriles Argentinos.

Uno de los parámetros de esta privatización fue la no transferencia de la propiedad de la tierra a las empresas privadas, sólo se otorgó una concesión, reservándose el Estado Nacional la propiedad de la tierra. A su vez, hubo terrenos que directamente quedaron en administración del Estado, pues no

se los consideró necesarios para la actividad ferroviaria. En función de eso se creó este ente, cuya función es administrar ese patrimonio y, a la vez, encarar los proyectos ferroubanísticos y centros de transbordo, operaciones sobre las tierras concesionadas. Tiene así a su cargo las negociaciones con los municipios y las provincias para la concertación de estos proyectos, que son la transformación de tierras ferroviarias y su incorporación a las tramas urbanas de las ciudades, intentando preservar y fortalecer el sistema de transporte ferroviario.

Hay una presencia importante del sistema ferroviario en todo el país, en particular sobre las ciudades portuarias y las más grandes del país.

En Mendoza, por ejemplo, se trasladó una playa de cargas de la ciudad -12ha- a un nuevo centro multimodal de cargas fuera del ejido urbano, comprometiéndose la provincia a la construcción de rutas que llegasen allí, y el ENAIEFa construir la playa.

Los fondos provinieron de la venta de tierras -6ha-, alrededor de las 12 ha de la playa original-, y la zonificación la otorgó la ciudad de Mendoza a cambio de cesión para espacios verdes, asumiendo la Municipalidad los costos de urbanización de esas tierras. Este acuerdo convocó a la provincia de Mendoza, a la ciudad de Mendoza, a la ciudad de San Martín, vecina a Mendoza, al concesionario privado que operaba al Ferrocarril y al ENABIEF. Cuatro años llevó la concertación, con la aprobación de la legislación necesaria, y hoy está licitada la playa multimodal de carga, actualmente en construcción. El parque -hoy en construcción- es, por sus dimensiones, uno de los principales de Mendoza.

En Rosario también se han hecho acuerdos de este tipo, con éxito.

En Buenos Aires, tras un trabajo de varios años, se ha llegado a un acuerdo que involucra a todas las tierras ferroviarias de la ciudad. Aquí hay 10 playas de carga, que ocupan un total de 150 ha, sin contar la playa de Retiro -otras 120 ha-.

Con Buenos Aires se trabaja con el mismo concepto que en otras ciudades, considerando que la misión del ENABIEF es preservar y fortalecer el sistema ferroviario en concordancia con las implicancias del transporte que deben considerarse con respecto a las necesidades de la ciudad.

En este caso, los trenes de carga deben entrar a la ciudad con destino al puerto, sin playas intermedias. Las playas multimodales se han planificado fuera de la ciudad, en playas actualmente existentes, transportando la mercadería al interior de la ciudad en camiones chicos para generar menores conflictos de tránsito.

La necesidad de acceder en forma directa al puerto de Buenos Aires implica la realización de algunos cambios en la infraestructura ferroviaria, a los cuales está dirigido en parte el proyecto Retiro, que plantea la construcción de un nuevo acceso al puerto que permita la entrada de las tres líneas de carga que llegan, desde el norte y el oeste, a Buenos Aires.

La concepción para las tierras ferroviarias que ha establecido el Gobierno Nacional no es tanto apuntar a la rentabilidad económica sino a una integración no conflictiva con la ciudad, generando los espacios verdes y apertura de calles necesarios y los recursos para las nuevas construcciones requeridas para el mejoramiento de los servicios ferroviarios. A esta cuenta neutra aspira el Gobierno Nacional, y es la que se puede compatibilizar mejor con las ciudades.

El criterio en que se basa es que los recursos económicos que el Estado podría obtener con la venta de esas tierras, no son realmente relevantes contrastados con los ingresos que percibe por otros recursos. No se financian nuevas infraestructuras ni costos administrativos por cuenta del Tesoro nacional, sino con fondos generados por el propio Ente.

Esta política global con respecto a la tierra pública está plasmada en la ley sancionada en 1992, que establece que toda tierra pública no utilizada por el Estado y hasta un valor de u\$s 300.000, se pudiera trasladar en forma gratuita a los municipios y a las provincias para proyectos de interés público. Esta ley está dirigida a ciudades pequeñas y medianas, con gran presencia ferroviaria, y donde el ferrocarril ya no conservaba la misma actividad.

Esta ley involucraba el compromiso del municipio de llevar adelante un proyecto, contando con los recursos necesarios para hacerlo. Este tipo de ley no funciona en las grandes ciudades, dado el mayor valor de la tierra y porque de hecho la transferencia se produce gratuitamente, pero a cambio de zonificación, lo que permite la realización de tierra que financia proyectos ferrouurbanísticos.

Con este criterio se ha trabajado con la Ciudad de Buenos Aires en el proyecto Retiro y con el resto de las diez playas ferroviarias existentes.

En este sentido, el concurso nacional de ideas es una buena alternativa para comenzar a ver qué hacer con las playas ferroviarias, qué se puede ofrecer a la ciudad, en cuanto a desarrollo urbano. No hay muchos antecedentes en cuanto a trabajo conjunto entre Nación y Ciudad, con la participación de los vecinos.

Arq. Pablo Katz

APUR

Esta operación urbanística está situada en Grenoble, en el sudeste de Francia, al este de la ciudad de Lyon.

Uno de los intereses de presentar esta operación es que ha sido realizada utilizando un procedimiento de tipo ZAC implementado de manera diferente. El procedimiento de ZAC deja mucha libertad a los desarrolladores, y puede producir formas urbanas muy diferentes en función del proyecto urbano que se quiera a organizar.

El proyecto se sitúa en un barrio de grandes terrenos. Al este y sur de estos terrenos ferroviarios desahectados se encuentran dos grandes operaciones urbanas de fines del '60: el Barrio Olímpico y el Ville Neuve, de grandes conjuntos habitacionales con importantes problemas sociales. Cercana al sitio, una operación incluye el mayor centro comercial de Europa.

El objetivo principal de la ciudad de Grenoble era la construcción de un programa de entre 1500 y 2000 viviendas, con sus respectivos equipamientos, una universidad, espacios públicos, edificios de oficinas, actividades industriales y comerciales, para reequilibrar hacia el sur la ciudad.

Se preveía un 80% de vivienda en propiedad y un 20% de vivienda social. El objetivo social, reflejado por el objetivo urbano del proyecto, es la puesta en relación de los distintos barrios existentes, esencialmente encerrados sobre sí mismos, como distintas experiencias urbanas sin ligazón unas con otras.

Por otra parte, este proyecto sería el comienzo de la puesta en relación de los barrios del sur de Grenoble con el polo económico -Europole- en la estación del tren TGV en el centro de la ciudad y el polo universitario y el centro de la ciudad.

En el momento de encarar este proyecto, Grenoble, ciudad de montaña, estaba totalmente saturada y la zona en cuestión aparecía como una gran reserva de terrenos, cercanos al centro y bien servidos por el transporte, para el futuro de la ciudad.

La puesta en relación de los barrios del sur con la proposición de desarrollar una franja verde que, modificando el trazado de una avenida, permitía relacionar este verde directamente con el centro.

Otro tema es el sistema viario, que se conforma con la estructura urbana aledaña para vincular de la manera más directa posible a la nueva urbanización con las periféricas, conformando una trama legible.

Este programa pasó por un concurso internacional para la construcción de la universidad.

La primera propuesta ubicaba a ésta como rótula entre los tres barrios, de modo que un equipamiento prestigioso permitiera cualificar por ambos bordes a una zona de diferentes niveles socio - económicos.

Para la elección tipológica, se remitió a la manzana en base a una retícula horizontal. Esta elección se justifica por su capacidad para distinguir muy netamente el espacio público del privado, considerando que esta falta de diferenciación ha llevado a la degradación del espacio en general. Esta conformación en manzana ha determinado una altura promedio de las construcciones de planta baja

y seis pisos. El bloque se compone de dos niveles de parking en subsuelo -los estacionamientos son obligatorios debajo de las construcciones-, una planta baja de 3,70 m de altura, con un nivel cero para las entradas, comercios y los lugares colectivos, y un nivel +1,m para las viviendas en planta baja. Cuatro niveles principales de vivienda alineadas con la línea municipal, y dos niveles en retiro para disminuir la impresión de altura de las construcciones desde el espacio público.

Es voluntad en este proyecto la gran diversidad de los espacios públicos: calles de anchos diferentes, una gran plaza acompañando la universidad, detalles parque y una cantidad de plantaciones variadas.

Se ha tratado de desarrollar las complementariedades entre los distintos barrios -nuevos y existentes-. Un gran parque en la Ville Neuve sirve también a sus vecinos, por ejemplo.

Así, en vez de programas las 3 ha de parque solicitadas en el programa, se diseminaron en el conjunto del barrio los espacios verdes pedidos. Esto permite también una mejor distribución de los espacios verdes en relación con las viviendas.

Para los arquitectos urbanistas, el proyecto comienza con el concurso. Ganado éste -cumpliendo lo establecido en bases en cuanto a la asociación con arquitectos de Grenoble-, el equipo de proyecto se compone de este grupo de concepción, el desarrollador, la Sociedad de Economía Mixta comanditaria y representante de la municipalidad, un equipo de ingeniería, economistas, geómetras.

A este equipo de base se asocian según las necesidades, grupos de la municipalidad, del servicio de urbanismo, de Catastro, de Espacios Verdes, recolección de residuos, mobiliario urbano, servicios deportivos o escolares, según la etapa. A los actores se deben sumar las asociaciones barriales y la estructura política.

La Comisión de Urbanismo de los barrios sur se reunía cada dos o tres meses para discutir los avances de los estudios urbanos. El Alcalde y el Consejo Municipal son quienes en última instancia votan la aprobación del proyecto.

La SEM, es la organizadora del desarrollo del proyecto. Tiene la misión de permitir la realización de la propuesta ganadora del concurso, organiza el financiamiento de la operación, asume las relaciones con la política y establece los contactos con las fuerzas vivas de la sociedad y con los servicios municipales, compra los terrenos y los vende, una vez viabilizados, a los promotores que desarrollarán las distintas operaciones inmobiliarias.

Algunas diferencias entre la metodología aplicada en París y la de Grenoble:

1. Contexto económico de Grenoble. En París no se han presentado dificultades de dinero para realizar operaciones urbanísticas. Allí los desarrolladores pueden vender a precios altos los terrenos viabilizados a los promotores. Los terrenos en Grenoble se venden a menos de u\$s 200 el m².
2. La presión de los promotores sobre el proyecto urbano: éstos han ejercido presiones para suprimir exigencias de los urbanistas. En Grenoble se han reducido las exigencias reglamentarias para evitar posteriores presiones de promotores.
3. Diferencia en el rol del arquitecto jefe (Grenoble) y del arquitecto coordinador (París): en Grenoble, la concepción urbana es única. Se tiene al comenzar el proyecto y se mantiene hasta el completamiento. La figura del arquitecto coordinador parisino interviene mucho más tarde en el desarrollo del proyecto.
4. Estacionamientos: se incorporó el estacionamiento subterráneo en dos niveles, a pesar de su mayor costo de construcción. Para evitar la incidencia de la napa freática, se trabajó con la Municipalidad para elevar 1m el nivel de todas las calles del sector. Además, elevar las viviendas de planta baja permitió economizar en los subsuelos.

Arq. Alberto Varas

REALIDAD URBANA EN EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN METROPOLITANA.

Este momento es una gran bisagra histórica en el desarrollo de la ciudad, con la aparición de proyectos de gran escala, con arquitectura para la recreación, tema que desde hace muchas décadas no conoce Buenos Aires.

Buenos Aires conoce tres períodos en su evolución: el fundacional español, el de gestación de la capital -Buenos Aires-, y el de los espacios públicos contemporáneos.

Debe destacarse, como característica, dos puntos esenciales: la transformación de la estructura, y la recuperación de los grandes espacios abiertos, que se ha dado en llamar la dimensión americana de la ciudad de Buenos Aires.

Hoy es interesante ver el contexto de la cultura urbanística, de la cultura del proyecto, en las últimas décadas en la ciudad de Buenos Aires. Uno de los aspectos más admirables en las exposiciones de los especialistas franceses es la continuidad en la gestión, en el proceso de inteligencia aplicada sobre la ciudad, de la cual Buenos Aires ha carecido.

En los años recientes comienza la posibilidad de retomar una cultura de la ciudad desde el punto de vista del urbanismo y del espacio público, espacio muy degradado durante los últimos treinta años, que han sufrido una falta de asignación de recursos histórica y, como consecuencia, una falta de propuestas.

Esto sirve para entender por qué estas grandes piezas que constituyen el urbanismo en Buenos Aires hoy, carecen de la coherencia de los planes franceses. Pero tiene una gran virtud: son capaces de generar mensajes sobre necesidades específicas de cada lugar donde se insertan. Estas piezas, bien pensadas, no son monofuncionales, ni excesivas; guardan una buena relación entre público y privado, y empiezan a representar lo que esa zona significa como demanda para el conjunto de la ciudad.

No debe olvidarse que en estas zonas puede haber 80.000 personas recreándose, o 300.000 personas circulando en medios de transporte, cosas que hace treinta años no existían.

Se puede entonces trabajar sobre la imagen metropolitana conjugando la cultura urbana donde se insertan estas piezas y la naturaleza de los proyectos en el momento histórico en que ellos se desarrollan, en un sincretismo urbano. En él concurren la abstracción, fundacional, la historia ligada a la concepción francesa de la ciudad, el patrimonio edilicio y espacial, y la necesidad de desarrollo contemporáneo, en la cual la relación público - privado es distinta de lo que fue en etapas anteriores.

Panel integrado por Starkman, Lynch, Bajard, Schweitzer, Micheloni, Samut

PARÍS RIVE GAUCHE . PRESENTACIÓN COLECTIVA

Ubicada al sudeste de París, Rive Gauche es la principal operación de urbanismo que se está realizando ahora en París, y hace tiempo que no se llevaba a cabo un proyecto de esta envergadura.

Uno de los grandes objetivos de esta operación fue el reequilibrio entre el este y el oeste de París y la región. Esta operación fue atrayendo un gran desarrollo hacia las barriadas del oeste, con un componente muy importante de reequilibrio.

Desde los '70, el desarrollo de este sector de la ciudad estaba planteado, aunque el tema quedaba relegado frente a otros grandes proyectos, como la Exposición Universal de París de 1989, o la posibilidad de ser sede de los Juegos Olímpicos de 1992. La empresa de ferrocarriles fue obligada a dejar una zona libre para ese fin. Una vez que la candidatura de París cayó, quedaron terrenos libres que habían sido comprados a la compañía de trenes, y que se constituyeron en el punto de partida de toda esta operación.

El reequilibrio tiene dos intenciones básicas: crear un conjunto de oficinas, dado que en la zona más antigua de la ciudad, ofrecer buena calidad y gran tamaño es cada vez más difícil. Además, se intentaba traer a Bercy y a Tolbiac un buen componente intelectual y cultural. Para ello, ya existía la Biblioteca de Francia y se estudia ahora un proyecto de universidad de gran tamaño.

En cuanto a la mejora de transportes, el tema se venía estudiando desde los '60. En tal sentido, se resolvió la creación de una nueva rama de subterráneo -parte de la línea Meteor- que atendiese Bercy y llegara a

Tolbiac, para buscar luego una de las zonas del sur de París con peor servicio en ese momento.

Lograr que este sector contara con servicios de transporte significó un acuerdo con las distintas colectividades locales que decidían sobre el proyecto. También fue apoyado por el Estado nacional, la ciudad y la región, que financian buena parte de los transportes.

Otro aspecto importante era la estación de Austerlitz que, tras el traslado de las líneas de alta velocidad a Montparnasse, quedó con poco uso. SNCF quiere transformarla en estación internacional, apuesta fuerte sobre el lugar y aún en estudio.

El principio del proyecto se basa en una avenida central planteada por encima de la traza ferroviaria, con vías que van hacia el Sena y rodean a la Biblioteca con sus plataformas. La idea era urbanizar la zona más allá de los espacios públicos.

No faltaron las controversias respecto al proyecto, a varios niveles. Uno de los temas más debatidos fue la construcción de oficinas, así como la canalización de los automóviles por el lugar y el destino de los espacios verdes. Estos debates no han concluido aún.

ECONOMÍA

El documento más importante de la operación es el presupuesto provisional votado por el Consejo Municipal, acto político más fuerte de estas acciones de ordenamiento. De este surge quién se hace cargo económicamente de cada sector de la operación.

El criterio es que el producto de la venta de los terrenos debe pagar los equipamientos públicos relacionados con la operación.

El presupuesto actual se compone de:

Total de la operación: 18.000 millones de francos (1 peso = 6 francos)

Compra de terrenos: 8.000 millones de francos

Trabajos: cubrir vías férreas -30 ha de losa sobre ellas-: 2.300 millones

Equipamientos: escuelas, espacios verdes: 800 millones

Honorarios profesionales, gastos de comunicación, comercialización: 2.000 millones

Gastos financieros: 2.000 millones

Ingresos: venta de oficinas: 13.000 millones de francos

Hay algunas subvenciones para la Biblioteca y la Universidad

Cesión de locales para comercio y otras actividades: 5.000 millones

El presupuesto queda equilibrado, pero este equilibrio está muy ligado a la venta de oficinas. El presupuesto total debió reducirse de 23.000 millones -de 1992- a 18.000 millones por la reducción obligada por la crisis inmobiliaria en el precio de venta por m² de las oficinas. Se debieron bajar entonces las partidas de gastos.

Desde el inicio de la operación, se tuvo la impresión que el ferrocarril era omnipresente en ese sitio. Entre los documentos de base, se firmó un acuerdo tripartito en el cual participó la SEMAPA, ofreciendo entrada en ella a la empresa de ferrocarriles, con un 20%.

También participó como socio financiero. La participación es tanto para beneficio como para déficit, en ambos casos, de 400 millones de francos.

Es básico para la operación que el pago de los terrenos liberados a la empresa de ferrocarriles se hace sólo en el momento en que los terrenos se comercialicen. Es decir, el precio de compra de estas tierras está en relación con el de venta, para reducir los riesgos.

En cuanto a la partida de los trabajos, que actualmente representan 5.000 millones de francos, se ha reducido respecto al proyecto original, que preveía la creación de vías subterráneas. Esta política, de principios de los '80, se ha modificado, entendiendo que cuanto mayores comodidades se brinda a los automóviles, mayor es la cantidad de ellos que llegan al centro, empeorando la situación.

Sin embargo, la partida de los trabajos sigue siendo un riesgo fuerte de la operación.

Barrio de Tolbiac

Esta operación abarca 6,5 ha, con un programa de 950 viviendas y 100.000 m² de oficinas, dos jardines públicos, una escuela, una guardería para chicos y una iglesia.

Aquí hay dos barrios un poco aislados del tejido urbano frente al vacío de la Biblioteca y sobre el margen del Sena.

Se ha retomado ejemplo de las antiguas ciudades medievales en Francia, particularmente en el sudoeste del país, para hacer una traza reguladora que considere las cuatro torres de la Biblioteca Nacional.

JORNADA DE DISCUSIÓN DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Reunión 30 de junio / 3 de julio de 2000

Salón Montevideo. Legislatura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

PRESENTACIÓN

Esta Jornada, organizada por el Plan Urbano Ambiental (PUA) tuvo como objetivo, presentar a un público especializado los primeros resultados y alcances del modelo Territorial (MT) elaborado sobre la base de los diagnósticos, entregados en la sesión pública reciente. En la reunión quedaron planteados una serie de problemas -que que trataremos de reseñar brevemente en este documento de trabajo, a los efectos de ir orientando los debates en torno de una agenda de temas a ir desarrollando en el futuro.

Los miembros del PUA agradecen muy especialmente a los participantes las opiniones que formularon desde sus lecturas críticas, ya que esas contribuciones constituyen uno de los pilares esenciales del proceso de planeamiento que intentamos llevar a cabo.

La reunión fue organizada en el Salón Montevideo de la Legislatura del Gobierno de la Ciudad y cada uno de los invitados recibió una copia del MT y dos informes ad-hoc preparados por consultores externos. El Intendente electo, Dr Aníbal Ibarra tuvo a su cargo la apertura de la Jornada, el Intendente actual Dr. Enrique Olivera tuvo a su cargo el cierre en tanto el concejal Jozami participó activamente de los debates y de la síntesis final.

Entre los profesionales que participaron del evento, se escucharon tres tipos de intervenciones.

En primer lugar, la de aquellos técnicos y funcionarios que se ocupan de su elaboración. Desde ese rol participaron Enrique García Espill, Silvia Fajre -secretario y subsecretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Buenos Aires-, David Kullock, consejero del PUA y Margarita Charrière -también consejera- que como encargada de relaciones internacionales tuvo a su cargo la organización de estas jornadas.

A estos técnicos de "adentro" se sumaron técnicos de "afuera" como Jordi Borja, Dominique Petermüller -que siguen de cerca este proceso de puesta en marcha del plan y especialistas como Nelly Cornet -experta en temáticas de transporte-. Asimismo, en su carácter de "vecinos" participaron Néstor Inda y Guilmet profesionales actuantes en el Plan Estratégico de Montevideo, Uruguay con quienes compartimos problemas del MERCOSUR y la cultura del Río de la Plata. Estos técnicos -con un rol muy diferente al de las "misiones" de asesoramiento desempeñadas por los expertos de planes anteriores- fueron incorporados en tanto interlocutores privilegiados con el objetivo de discutir (construir) problemas, intercambiar y contrastar experiencias.

Desde la necesidad del Consejo del PUA por reflexionar conjuntamente con políticos y técnicos fueron invitados profesionales calificados locales, principales protagonistas de la reunión. En su gran mayoría trabajaron como consultores del plan, tienen experiencia y años de trabajo en torno del análisis y la gestión urbana, y múltiples sugerencias para formular.

El número reducido de invitados respondió a la necesidad de crear condiciones favorables para el trabajo conjunto. No obstante pensamos seguir organizando en el futuro este tipo de reuniones, sin exclusiones de ningún tipo a los efectos que la propuesta del plan sea ampliamente debatida.

MESA DE APERTURA

La Jornada se inauguró con las presentaciones del Dr. Aníbal Ibarra -Intendente electo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires- y del Arq. Enrique García Espill -Secretario de Planeamiento de la comuna- quienes recibieron a los participantes y ofrecieron sus propias ópticas en torno del PUA en el contexto de los ejes relevantes en la gestión y gobernabilidad de la ciudad.

Arq. Enrique García Espil

SECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO GCBA
COORDINADOR COPUA

Buenos días a todos, ante todo quiero agradecer al diputado Jozami la introducción de esta reunión y agradecerles a todos ustedes por su presencia. La idea es hacer una reunión de trabajo, y la retribución que van a recibir por ese trabajo es sentir que están ayudando a esta Ciudad que nos despierta tanta pasión.

¿Cuál es el objetivo de esta reunión?. No es reveer lo hecho, si bien esa parece ser una pasión porteña y argentina, volver siempre sobre lo que está hecho, volver a reformular. La intención y el objetivo de esta reunión es precisar como se sigue. Para esto es bueno dedicar cinco minutos o tres minutos a sintetizar lo hecho hasta el momento.

En primer lugar, se está formulando el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires por primera vez en cuarenta años. Este Plan busca llenar una necesidad de darle a la políticas de la ciudad consenso y coherencia. Esto es, coherencia entre las acciones de las distintas secretarías y las distintas áreas de gobierno y que busca darle a las políticas de la Ciudad continuidad con un Plan aprobado por la Legislatura, transformado en Ley y que garantice que, más allá del cambio y de la sucesión normal de la administraciones, las grandes políticas de la ciudad permanezcan y se lleven adelante a pesar del cambio de los hombres, el cambio de los partidos o sectores políticos que estén ocasionalmente en el Gobierno de la Ciudad.

Hay que recordar también de que manera se está formulando este Plan: con un Consejo que garantiza la diversidad, un Consejo formado por las distintas áreas del Ejecutivo de la Ciudad y por los distintos partidos o sectores políticos que forman la Legislatura de la Ciudad y una participación de las organizaciones del sector social de la Ciudad que garantiza el pluralismo con cientos de entidades de todo tipo, desde grandes organizaciones no gubernamentales hasta pequeñas asociaciones barriales y vecinales que vienen participando muy activamente y que son claramente el cable a tierra, el vínculo con los criterios y la necesidades de la gente.

Este Plan ha ido cumpliendo las etapas previstas en la Ley 71: primero los Criterios Ordenadores; en segundo lugar el Diagnóstico y los Objetivos, y la tercera etapa, el Modelo Territorial, que estamos completando.

El Modelo Territorial ha sido ya formulado, presentado y bastante difundido por la prensa y por los medios de difusión, en este momento está la Legislatura y probablemente tenga un tratamiento legislativo que nosotros entendemos necesario, dado que el Documento Final avanza sobre los contenidos del mencionado Modelo Territorial. Nos parece lógico entonces que la Legislatura vaya dando su opinión sobre cada uno de estos pasos, dado que los programas que serán el núcleo central y los modos de organización, y de gestión del Documento Final.

El Modelo Territorial es una estrategia consensuada de crecimiento para la Ciudad que quiere ser una de las más grandes del mundo y claramente una de las grandes ciudades del Cono Sur. Por supuesto que con crecimiento equilibrado, sostenible ambientalmente y equitativo en lo social; pero todo esto que parece palabrería excesiva en una reunión como es esta, me parece importante destacar que este Modelo Territorial es la primera vez en muchos años que se toma decididamente una opción por el desarrollo y el crecimiento de la Ciudad.

El crecimiento ha sido durante muchos años considerado casi una mala palabra. Este Modelo habla del crecimiento poblacional de la Ciudad de Buenos Aires, de la necesidad de retener el crecimiento vegetativo; de retener la población joven; del crecimiento del transporte público como parte de un único conjunto, ya que no puede pensarse uno sin el otro; la duplicación del sistema de subterráneos en diez años; el crecimiento del sistema de espacios verdes; el Programa Buenos Aires y el Río y que este se extienda al Programa de Buenos Aires y el Riachuelo; el enterramiento de las líneas ferroviarias con corredores verdes sobre sus trazados actuales; el reciclado de las playas ferroviarias, conteniendo siempre en todos los casos espacios verdes y en algunos casos íntegramente verdes como en el proyecto para Caballito; el crecimiento edilicio de la Ciudad, una Ciudad donde ese crecimiento estuvo durante tantos años considerado como algo negativo; el crecimiento edilicio en la zona Sur y en los subcentros barriales; todo esto pensado siempre como un conjunto que signifique una apuesta fuerte para el aumento de la calidad de vida y la competitividad económica de la Ciudad.

Finalizando, para nosotros sería de enorme valor tener, como resultado de esta reunión, con el aporte de ustedes, aproximarnos a una formulación clara sobre como debe estructurarse el Documento Final del Plan

Muchas gracias a continuación le cedo la palabra y agradezco la presencia del Presidente de la Legislatura y Jefe de Gobierno Electo y próximo a asumir, el Dr. Anibal Ibarra

Dr. Aníbal Ibarra

PRESIDENTE DE LA LEGISLATURA GCBA

Buenos días, quería simplemente transmitirles un saludo en la apertura de estas jornadas de discusión y reflexión y transmitirles también lo que creo, es un pensamiento común, estamos en un punto de cambio respecto a una lógica en la que estábamos a políticas de corto plazo donde se pensaban las cosas para lo inmediato, para las urgencias, para el vértigo que significa un gobierno. Creo que nos encontramos en ese un punto diferenciador, cualitativamente superior, sobre el que venimos trabajando y pensando. Esto significa una estrategia de ciudad donde coexistan a su vez estrategias políticas a corto mediano y largo plazo. Estas estrategias, de las cuales carecen muchas ciudades, así como otras, con otra filosofía política o tal vez mayor madurez vienen desarrollando en cambio, desde varios años, este tipo de políticas.

La Ciudad de Buenos Aires tiene una ausencia de estas políticas de objetivos y estrategias a mediano y largo plazo. Entonces se abrió una alternativa a partir de la sanción de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires donde se fueron explicitando nuevos objetivos, elevando los mismos a categoría constitucional. Jerarquizando y reafirmando el objetivo de lograr que en la Ciudad se definan en forma democrática y participativa estas estrategias, estos lineamientos y estos planes. Este cambio fue originado por el gobierno que encabezó Fernando De La Rúa, que ahora encabeza Enrique Olivera, se abrió la discusión, se pusieron a trabajar a expertos a trabajar sobre el Plan, se convocaron también especialistas extranjeros y podemos decir que hemos cumplido una etapa. Se presentaron estos lineamientos, fueron sometidos a la discusión en la sociedad, a la discusión. Ahora entonces podemos decir que estamos en el camino hacia un diseño estratégico para la Ciudad.

No quiero terminar sin decir que frente a la perspectiva inmediata, es central e importante haber cumplido con esta etapa, superando dificultades y escollos. Ahora es fundamental continuar con el compromiso de desarrollar y cumplir con las etapas que nos quedan para el Plan Urbano Ambiental, y por eso quiero agradecer a todos ustedes por este compromiso, que en definitiva, como decía recién García Espil, es un compromiso con la Ciudad.

Pensando en el gobierno hacia delante les agradezco nuevamente este compromiso.

La ciudad toda espera que no fracasemos en esto. Estos lineamientos se deberán traducir luego en políticas y en hechos concretos para que no queden en un papel o en un cuadro. Hay que cumplir con estos objetivos, que serán los objetivos de toda la Ciudad, de los gobernantes, de los ciudadanos, que constituirán reglas previsibles y serán en definitiva la expresión democrática de lo que nosotros queremos para nuestra ciudad. Muchas gracias

1. EL MODELO TERRITORIAL

Arq. David Kullock
CONSEJERO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

David Kullock (DK) presentó en una síntesis los ejes del Modelo Territorial (MT). Los lineamientos generales fueron expuestos en torno de lo que se denominó tres "lugares comunes": la aspiración del Buenos Aires a) radioconcéntrico, b) macrocefálico y c) en relación con el río. Tres metáforas de la ciudad en el contexto del área metropolitana que le permitieron exponer los grandes proyectos y programas que el PUA jerarquizó dentro de una amplia gama de posibilidades. Sin reiterar los contenidos del documento distribuido, se listan algunos de los temas-problemas presentados:

En lo "radioconcéntrico" -entendido en términos de equilibrio de la estructura urbana entre radialidades y circunvalaciones- que en la ciudad actual se presentan en un marcado desequilibrio se proponen dos tipos de acciones. Por un lado, fortalecer los radios más débiles, por el otro, superar la carencia de "transversalidades" que vinculen una ciudad organizada históricamente por un crecimiento radial.

Para el primer núcleo problemático se apunta a consolidar los ejes del Sur y el oeste, más débiles que aquellas del sector norte. Asimismo, en orientación sur es necesario romper la fragmentación urbana que suscitan playas ferroviarias y grandes predios, consolidar centros jerárquicos como Pompeya, resolver las redes de transportes de pasajeros y de carga y sobre todo generar nuevos equipamientos -a escala metropolitana- como un futuro centro de exposiciones convenciones. En una suerte de horizonte de futuro planteado hacia el Sur, para los festejos del bicentenario, que compensen el decidido rumbo hacia el norte que fuera la impronta del primer centenario capitalino. Del mismo modo el eje oeste sería valorizado mediante una propuesta condensadora como el soterramiento del Sarmiento. Obra de largo plazo con sus proyectos asociados como la creación de un eje de espacios públicos sobre los terrenos recuperados, los necesarios centros del transbordo, etc. activarían los sectores oeste y suroeste de la ciudad.

Asimismo, esa obra se plantea como esencial para resolver los conflictos de "transversalidad" de la Ciudad, segundo núcleo problemático. En efecto, la eliminación de los pasos a nivel que interrumpen la ciudad y la oportunidades de los terrenos disponibles son susceptibles de ser ocupados por espacios públicos y otros emprendimientos. A ellos cabe sumar las "vialidades libres" y las operaciones en torno del transporte que permitan unir subcentros urbanos (como Belgrano y Flores; Pompeya con Pacífico, etc.)

El segundo tema, la "macrocentralidad" es una de las dimensiones que manifiesta las potencialidades de Buenos Aires como centro de una amplia región metropolitana, capital del país, nodo del MERCOSUR. Este rol a reforzar requiere de la mitigación de las características negativas que conlleva la congestión, la inseguridad, la contaminación, las tensiones y los desequilibrios sociales de las grandes aglomeraciones.

A los efectos de lograr un "gran área central" (y no un área central grande) es indispensable llevar a cabo una intrincada red de operaciones. Globalmente, es necesario efectuar intervenciones que apunten a resguardar "el centro" al tiempo que se refuerza la estructura policéntrica con centros secundarios. En el área central -en un listado indicativo- es preciso: reestructurar las grandes "puertas": Retiro, Constitución, Once y el complejo Aeroparque-Puerto; revisar las operaciones de rehabilitación del patrimonio histórico, promover la "residencialización", definir y resolver los "bordes" así como los graves problemas de transporte y tránsito (transferir a transporte subterráneo, adoptar soluciones de transporte compatibles con la calidad ambiental, regular la circulación y el estacionamiento, incrementar sectores peatonales). De igual modo, es preciso dar "coherencia" a las transversalidades antes mencionadas fortaleciendo los centros barriales de diversa jerarquía que coinciden con el plan de descentralización en marcha.

Con respecto a la "ciudad de espaldas al río", más allá de esta mítica aseveración, es necesario continuar con el programa actual "Buenos Aires y el río", línea de acción que debería hacerse extensiva a la "litoralidad de la ciudad". Dicho de otro modo es necesario expandir o duplicar dicho programa ("la ciudad y el riachuelo"). La revitalización del sur no puede soslayar el eje del Riachuelo por las potencialidades para reactivar el sector ribereño, aprovechar sus espacios vacantes y trazar nuevas vinculaciones con los municipios vecinos de la Provincia.

En torno de las conflictivas relaciones con el área metropolitana, se presentaron los puntos de la agenda en relación con las grandes líneas de esbozadas.

Como corolario del planteo se propuso la necesidad de establecer "contratos sociales" en las relaciones público-privadas que permitan llevar a cabo, en forma consensuada los programas y los proyectos de gestión e intervención dentro del territorio que tienen como horizonte de sentido los objetivos prioritarios del MT: "ciudad equitativa", "ciudad receptiva", "ciudad diversa".

2. APORTES AL COPUA

DOMINIQUE PETERMULLER
APUR

Dominique Petermüller (DP) presentó un documento completo Buenos Aires Capital. Buenos Aires en los barrios. Por una gestión solidaria y perdurable, que se incluyó en la documentación entregada. En su presentación, tributaria de ese documento, trató acerca de: a) los dilemas generales del PUA b) los lineamientos para la ciudad propuestos y c) las prioridades para la acción.

- a)** DP RECORDÓ LOS OBJETIVOS GENERALES DE UN PUA, QUE APUNTAN A CONCILIAR EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN CON LA DINÁMICA INMOBILIARIA. DESDE ESE DILEMA, LA PREGUNTA CLAVE A FORMULARSE ES: ¿ADONDE Y CÓMO LOS PRIVADOS DEBEN INVERTIR? ¿CÓMO ACTÚA EL PUA EN ESE CONTEXTO?
- b)** DESDE ESA PERSPECTIVA, DP FUERON REVISÓ LOS LINEAMIENTOS ESTRUCTURALES PARA LA ACCIÓN SOBRE LA CIUDAD. TALES COMO LA NECESIDAD DE:
- b.1.** La necesidad de reforzar el área central de la ciudad (Puerto Madero, Retiro, Barrio Norte);
 - Extender el área central hacia el Sur;
 - Inciar emprendimientos para el mejoramiento de los espacios públicos (sobre los cuales la ciudad tiene manejo)
 - b.2.** La necesidad de equilibrar las relaciones entre el Norte y el Sur
 - Concentrar intervenciones para reactivar el Sur como el Centro de Exposiciones y Convenciones proyectado.
 - Continuar con las obras de saneamiento y los programas de rehabilitación de La Boca
 - Aprovechar las tierras vacantes del ferrocarril que representan una oportunidad única.
 - Implementar programas sociales.
 - Resolver las alternativas que se dirimen entre las operaciones de "intervención" (proyectos) y de "control" (cambio normativa)
 - b.3.** Continuar con los proyectos de la Costa, que fueron altamente exitosos.
 - b.4.** Insistir en la voluntad de reforzar el transporte público sobre el privado, ororgando una importancia sustantiva a la ampliación de las líneas de subterráneo.
 - b.5.** Apuntar al mejoramiento de la calidad de vida actuando sobre los espacios públicos que pueden ser implementados en la organización de espacios verdes y libres, tanto globales como sectoriales- aprovechando a la vez las oportunidades que ofrecen los terrenos ferroviarios y municipales en vías de reconversión.

c) ¿CÓMO EMPEZAR MAÑANA?

A los efectos de plantear un programa prioritario se precisó la necesidad de iniciar acciones en los espacios donde el Gobierno de la ciudad tiene manejo, en las "oportunidades" que ofrecen las áreas vacantes, en los transportes no-contaminantes y en las acciones sobre el sector sur que permiten asegurar el reequilibrio.

Más globalmente DP recordó la necesidad de precisar los "plazos" -en relación a los tiempos políticos-, la "preparación ciudadana", la gestión coordinada en la formulación del plan de acciones, recordando que el PUA es una importante herramienta de consenso, un "anuncio político", "un programa" general que debe vincular lo público y lo privado.

3. APORTES AL COPUA

JORDI BORJA

EX TENIENTE ALCALDE DE MADRID

Al igual que el texto de Dominique Petermüller, el documento Notas de Jordi Borja fue entregado a los participantes. Jordi Borja (JB), en su conferencia precisó varias dimensiones de los problemas de la planificación de ciudades, en la consideración del Plan como proyecto futuro, intelectual-cultural, una imagen de "lo que deseamos". Sobre esta premisa puntualizó a) conceptos generales, b) observaciones en torno a las modalidades de "publicitar" el plan c) algunas precisiones sobre cultura "urbanística" finalizando con d) recomendaciones indicativas.

a) EN UN PRIMER PUNTO, JB PRECISÓ ALGUNOS CONCEPTOS GENERALES:

- a.1. A diferencia de las concepciones clásicas donde se suponía que los diagnósticos definían los proyectos, JB reformuló esa relación tradicional "diagnóstico-proyecto" para afirmar que en un primer momento es necesario definir lo "que se quiere hacer" y a-posteriori el diagnóstico puede precisar la factibilidad y sus alcances.
- a.2. En esa dirección también se formuló la necesidad de retomar los proyectos en marcha, pero precisando "ritmo" (tiempos) y "espacios" de intervención (lugares). Según JB, habitualmente "los proyectos" son tributarios de debates históricos que ya están instalados en la cultura de la ciudad. Por ejemplo, en Barcelona la recuperación del frente del mar data del siglo pasado, las "rondas" de los sesenta, etc.
- a.3. Del mismo modo, se afirmó que las formulaciones efectuadas desde los Planes tienen que suscitar críticas pues afectan intereses: Ese debate es previsible y deseable.
- a.4. Es necesario contar con una fuerte voluntad política ¿quién se juega por el proyecto? ¿quién lo compra? En pos de ese objetivo es necesario plantear pocas cosas importantes, pero claras y articuladas.
- a.5. La coyuntura política argentina sumada a los cambios generales proporcionan una interesante conjunción pues coinciden con la renovación del pensamiento urbanístico, internacional. Son importantes en ese aspecto las experiencias internacionales, donde hay una paulatina convergencia de planes sectoriales (transporte, vivienda, etc.) a planteos globales como en las ciudades de Barcelona, París, Roma, etc.

b) ALGUNAS OBSERVACIONES

- b.1. Según JB se deben evitar los debates nominalísticos. ¿Qué es un Plan estratégico, un Plan Urbano Ambiental, un programa, etc.? No es importante la figura de referencia más allá de su carácter de constelación de propuestas en marcha.

b.2. Las propuestas deben apoyarse en actuaciones fuertes y visibles. Las estructuras futuras deseables (tales como la consolidación de la línea costera, las intervenciones del Riachuelo, el refuerzo de las centralidades y áreas prioritarias, etc) cuyo criterio es considerar el espacio público (no exclusivamente como espacio verde" sino desde sus valores de conectividad, estructuración, etc), como ordenador de la ciudad deben ofrecer visibilidad inicial que permita impulsar las futuras acciones. Un "urbanismo" sin proyecto físico, sin escalas de actuación es como un programa sin financiamiento.

c) EN REFERENCIA A LA CULTURA URBANÍSTICA, JB PLANTEO LA NECESIDAD DE CONSIDERAR QUE:

- c.1.** El planeamiento tiene escalas. El debate ciudadano debe ser resuelto a diversas escalas pero el "proyecto de ciudad" no es un tema de asociaciones vecinalistas.
- c.2.** El Planeamiento debe traducirse en proyectos de actuación,
- c.3.** La iniciativa pública no debe someterse al mercado, debe "atraer", "impulsar" pero existe un rol insoslayable de la acción pública.
- c.4.** Debe constituirse un respeto por la autonomía profesional, en la medida que está en juego la cultura de los profesionales, su conocimiento y experiencia.

d) ENTRE OTRAS RECOMENDACIONES SE PLANTEÓ QUE:

- d.1.** Los lineamientos del PUA del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires necesitan de un proceso de decantación pues se trata de un mensaje a debatir con la ciudadanía.
- d.2.** Es necesario fijar áreas y perímetros definidos (en el espacio) así como un conjunto de actuaciones inmediatas (en el tiempo) que le otorguen visibilidad a la gestión del planeamiento.

4. EL ROL DEL TRANSPORTE

ING. NELLY CORNET

La Ing. Nelly Cornet (NC), revisó el rol que le cabe al transporte como pieza clave en el funcionamiento de la ciudad, en su desarrollo urbano y ambiental. En este punto recordó la importancia de priorizar el transporte público sobre el privado desde: a) algunos interrogantes en torno de los plazos y los medios para la puesta en marcha de los programas, b) la necesidad de constituir una red integrada y c) las vinculaciones entre el transporte y el desarrollo urbano.

a) EN TORNO DE LOS PLAZOS Y MEDIOS PARA IMPLEMENTAR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO NC PRECISÓ QUE GLOBALMENTE SE PUEDE AFIRMAR QUE ES NECESARIO MEJORAR LOS TRANSPORTES PÚBLICOS Y EL TRÁNSITO, PERO EN ESE CONTEXTO EN BUENOS AIRES SE PLANTEAN NUMEROSOS INTERROGANTES: ¿CUÁNDO, COMO Y CON QUÉ?, ¿CÓMO UBICARSE RESPECTO DE LA REGIÓN METROPOLITANA?, ¿CÓMO OPERAR SIN UNA ORGANIZACIÓN CON COMPETENCIAS DEFINIDAS? ¿CUÁLES SON LOS MEDIOS SOBRE LOS QUE SE TIENE "INSTRUMENTOS DE MANEJO" -SUBTES, TAXIS, FERROCARRILES- ETC.)

b) RED DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADA. NC SE PREGUNTA ¿CÓMO EMPEZAR?

- b.1.** Decidir prioridades en términos territoriales. Si el sur es una orientación deseable apuntar la política de transporte en esa dirección.
- b.2.** Pensar un marco institucional entre Buenos Aires y el Gran Buenos Aires
- b.3.** Revisar los problemas que plantea el transportes de carga (containers, abastecimiento y zona sur, etc.)
- b.4.** Plantear, a los efectos de resolver, los problemas que suscitan las relaciones entre transporte de carga, espacio público y tránsito.

b.5. Plantear, el problema de la contaminación ambiental, el ruido y las modalidades para su mitigación.

c) LAS RELACIONES ENTRE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE, EN LOS TÉRMINOS DE NC, NO RECONOCEN UNA RESPUESTA ÚNICA PUES EN OCASIONES ES EL TRANSPORTE EL MOTOR DEL DESARROLLO URBANO; EN TANTO A VECES ES EL DESARROLLO URBANO EL FACTOR QUE IMPULSA EL TRANSPORTE. DESDE ESA PERSPECTIVA, ES NECESARIO CONSTITUIR "NODOS", CENTROS DE TRANSBORDO EN RELACIÓN A LOS CENTROS LOCALES, TRANSFORMANDO LOS "CÍRCULO VICIOSOS" EN "CÍRCULOS VIRTUOSOS".

5. DESDE LA EXPERIENCIA DE MONTEVIDEO I

ARQ. HUGO GILMET
PLANIFICADOR URBANO

Según la lectura crítica del PUA efectuada por Hugo Guilmet (HG), sobresalen aspectos muy bien tratados (sobre todo los aspectos sistémicos utilizados en el terreno de los diagnósticos) pero se plantean algunas problemas sin resolver en el MT. HG planteó a) algunas problemáticas globales en torno del PUA y una serie de b) precisiones de la experiencia de Montevideo, con el objetivo de iluminar cuestiones del MT.

a) EN LOS ASPECTOS GENERALES, HG PRECISÓ QUE EN TORNO DE LOS ROLES DEL ESTADO EN RELACIÓN AL TERRITORIO Y AL CAMBIO DE PARADIGMA EN TORNO DE LOS MODELOS DE GESTIÓN. PLANTEAN INTERROGANTES ¿CÓMO SE CONSIDERA EL PROBLEMA DEL SOPORTE GEOGRÁFICO, CUENCAS, FLUVIALES?, ¿EN QUE ENCUADRE JURÍDICO SE ENCUADRA? ¿CÓMO SE FORMULA UN PROGRAMA SUSTENTABLE, SOSTENIBLE EN EL TIEMPO?

En respuesta a esos interrogantes, HG presentó un diagrama de tres ejes-objetivos a compatibilizar entre sí: ciudad equitativa-gobernable-crecimiento económico. Por un lado, la necesidad de competencia y complementariedad, por el otro la "governabilidad y el rol de la ciudadanía y por último la sostenibilidad como fuerza de resistencia. Desde ese esquema es preciso revisar los escenarios que ponen de manifiesto las incertidumbres y los posibles alcances legislativos. De algún modo, el PUA se incorpora a una nueva generación de planes latinoamericanos "híbridos" que traducen los nuevos problemas de ordenamiento del territorio donde resta un importante camino a recorrer.

b) LA EXPERIENCIA DE MONTEVIDEO LE PERMITIÓ A HG PLANTEAR ALGUNAS OBSERVACIONES DE UTILIDAD PARA BUENOS AIRES, EN SIMILITUDES Y DIFERENCIAS:

b.1. En Montevideo se pensó en las categorías de "no construible", "no urbanizable" que no son aplicables a Bs. As.

b.2. Contrariamente, es útil revisar los dilemas entre los grandes problemas -de zonificación: las ocupaciones del secundario y terciario, las densidades - y las relaciones tipología-morfología, a nivel del tejido y el volumen construido. En Montevideo se avanzó en soluciones innovadoras considerando las relaciones entre tipología-morfología.

b.3. De igual modo, en Montevideo la subdivisión en 19 zonas descentralizadas no se vinculan al Plan y conllevan conflictos a considerar en la delimitación de futuras alcaldías porteñas.

b.4. El MT de Buenos Aires plantea la necesidad de implementar acciones estratégicas: sistemáticas. En el documento preliminar se ven numerosas acciones separadas, como aisladas y no se vislumbra un conjunto de proyectos integrados. Si el Riachuelo es una pieza clave, debe ser integrada a los otros emprendimientos en una suerte de trama

b.5. Desde su experiencia, HG mencionó la importancia de formular una línea de programas y acciones prioritarias que permitan "visualizar" la puesta en marcha del Plan.

6. Desde la Experiencia de Montevideo

ARQ. NELSON INDA
PLANIFICADOR URBANO

El objetivo de la presentación de Néstor Inda (NI), fue -al igual que Hugo Guilmet que le precedió- transmitir su experiencia montevideana en tres dimensiones de los problemas: a) la configuración urbano territorial; b) las estrategias generales y c) la instalación del PUA en la ciudadanía

- a) CON RESPECTO A LA CONFIGURACIÓN URBANO-TERRITORIAL NI INDICÓ LA IMPORTANCIA DEL VALOR DE BUENOS AIRES COMO "CONSTRUCCIÓN CULTURAL" (A DIFERENCIA DE MONTEVIDEO DONDE INCIDE EL APORTE SUSTANTIVO DE LA NATURALEZA). EN LO QUE HACE AL PUA MARCÓ UN MAYOR DESARROLLO EN EL TERRENO DEL PRE-DIAGNÓSTICO QUE EN EL TERRENO DE LAS PROPUESTAS ESPACIALES. DESDE SU PERSPECTIVA, ESTE DESAJUSTE SE VISLUMBRÓ COMO UN PROBLEMA RELEVANTE, PUES "NO HAY VERDADERA ACCIÓN SIN ARQUITECTURA Y SIN EQUIPAMIENTO".
- b) CON RESPECTO A LAS ESTRATEGIAS EN TORNO DE LA UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS, HG PLANTEÓ LA IMPORTANCIA DE DESCUBRIR LAS POTENCIALIDADES DE LOS PROCESOS DE ALGUNAS CIUDADES DE "REHACERSE SOBRE SÍ MISMAS ", COMO EN MONTEVIDEO. EN ESTE PUNTO ES CRUCIAL LA IDENTIFICACIÓN DE LOS ACTORES PRIVADOS Y PÚBLICOS, SUS RELACIONES MUTUAS; SUS MODOS DE OPERAR A LOS EFECTOS DE INCIDIR SOBRE ELLOS. EN ESE PUNTO, EN LA EXPERIENCIA URUGUAYA FUE CLAVE EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN DE LAS COMUNAS ASI COMO EL IMPULSO A FORMAS DE INTERVENCIÓN QUE APUNTABAN A RESOLVER MÚLTIPLES PROPÓSITOS
- c) EN TORNO DE LAS MODALIDADES DE INSTALACIÓN DEL PLAN EN MONTEVIDEO, NI PLANTEÓ COMO CONTRIBUYÓ EL CONSENSO POLÍTICO EN TORNO DEL FRENTE AMPLIO ASI COMO LA EXPERIENCIA Y PUESTA EN MARCHA DE EMPRENDIMIENTOS POR PARTE DE DIVERSAS COMISIONES (COMO LA COMISIÓN ESPECIAL DE LA CIUDAD VIEJA). ASIMISMO, FUE DE IMPORTANCIA SUSTANTIVA LA LOCALIZACIÓN DE LAS ÁREAS HIPERCRÍTICAS, VULNERABLES A LA ESPECULACIÓN, EL RESGUARDO DE ÁREAS RURALES, PRODUCTIVAS Y EL ESTIMULO A LA INVERSIÓN PÚBLICA -COMO LA CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE ANTELL DE OTT- . NI MOSTRÓ EN VARIAS IMÁGENES LOS MODOS DE INTERVENCIÓN Y CONTROL PROPUESTOS Y ALGUNOS PROBLEMAS TRIBUTARIOS DE LEGISLACIONES MUY AMPLIAS, QUE REQUIRIERON AJUSTES POSTERIORES.

La exposición finalizó con la metáfora de un barrilete en vuelo, aludiendo al plan como una ilusión colectiva, que al igual que el barrilete puede "subir a las nubes" pero requiere de una cuerda que lo vincule con la tierra, con las posibilidades materiales, las oportunidades y las restricciones con las que se debe operar.

MESA DE CLAUSURA

El día lunes, con la coordinación de Silvia Fajre, se continuaron los debates iniciados en la sesión del día viernes con los asistentes. Las conferencias de cierre del evento estuvieron a cargo del concejal Jozami y del Intendente Olivera.

Dr. Eduardo Jozami

DIPUTADO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

En su presentación el concejal Jozami puso el énfasis en las limitaciones para implementar el PUA de carácter a) institucional, b) económico y c) socio-técnico.

- a) ENTRE LAS LIMITACIONES INSTITUCIONALES MENCIONÓ A MODO DE ILUSTRACIÓN LAS DIFICULTADES EN LA COORDINACIÓN METROPOLITANA, LA INEXISTENCIA DE UNA AUTORIDAD ÚNICA DE TRANSPORTE, LA FRAGILIDAD INSTITUCIONAL, ETC.

- b)** EN EL CONTEXTO DE LA COYUNTURA ECONÓMICA, SE INTERROGÓ EN TORNO DE LA UBICACIÓN QUE LE CABE AL PUA EN UN CONTEXTO DE CRISIS ECONÓMICA Y DE LA NECESIDAD DE FORMULAR PROGRAMAS QUE PERMITAN UNA CIUDAD MÁS RENTABLE. DESDE ESE PANORAMA, PLANTEO:
- b.1.** la necesidad de reafirmar como objetivo la necesidad de contribuir a la reactivación económica y a la generación de empleo.
 - b.2.** la necesidad de priorizar el transporte público. En ese contexto la extensión de la red de subterráneos indican un camino.
- c)** EL TERCER PROBLEMA SE FORMULÓ EN TÉRMINOS DE LAS VINCULACIONES NECESARIAS ENTRE LO SOCIAL, LO POLÍTICO Y LO TÉCNICO.
- c.1.** La necesidad de articulación entre saber profesional, voluntad política y participación ciudadana a los efectos de constituir un marco de acciones consensuadas.
 - c.2.** Jozami precisó que desde la esfera de los políticos el problema no es la complejidad de los planteos (examinamos la dificultosa ordenanza tarifaria) la clave es una formulación precisa que permita incorporar programas y proyectos en su dimensión política, en un terreno donde sea posible el debate que cree las condiciones de posibilidad.

Arq. Enrique García Espil

SECRETARIO DE PLANEAMIENTO URBANO GCBA
COORDINADOR DEL COPUA

El Secretario de Planeamiento recuperó algunos de los conceptos debatidos a lo largo de las Jornadas de discusión marcando que, a pesar de los problemas a resolver "es mejor tener el plan a no tenerlo". En la medida que está en elaboración permite los debates con gente calificada y sobre todo contribuye a instalar el "par" reflexión-acción. Dicho de otro modo, García Espil ponderaba la posibilidad que el plan no sea únicamente una acumulación de ideas y pueda traducirse en demandas de acción. En ese sentido, el documento permite precisar ideas y proyectos -que se vienen planteando hace tiempo- y formalizarlas en un documento que permite el debate y las soluciones consensuadas. Los conflictos de la costa y la recuperación del río, aquellos que plantea la erradicación de villas, el potencial desarrollo del sur -centro de convenciones, centro de transferencia de cargas, el soterramiento del ferrocarril Sarmiento, presentan posibilidades concretas de reflexión y operación.

Dicho de otro modo, García Espil ponderó el plan en su carácter de inversión social, ambiental y desde la posibilidad de traducirse en obras, en planes de acción en el corto, mediano y largo plazo. Desde esa óptica, la posibilidad de articular las reflexiones con experiencias diversas, cátedras universitarias, sectores políticos, etc., se incluyen como piezas claves de un proyecto que debe garantizar acciones a lo largo de distintas administraciones, asegurando grandes líneas que superen lo coyuntural.

Dr. Enrique Olivera

SR. JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

El Dr Enrique Olivera cerró la reunión recuperando la composición pluralista del Consejo, su carácter interdisciplinario y la capacidad de convocar debates en torno del PUA y el MT que muestran líneas de planeamiento más dinámico. Más que un Plan Estratégico lo que debe prevalecer es un pensamiento estratégico, la identificación de ideas claves que permitan avanzar.

Algunos de los problemas del planeamiento, según Olivera, remiten a discusiones clásicas del derecho, cuando los especialistas debatían en torno de la necesidad de un "código". En ese contexto se dividían las opiniones entre aquellos que defendían la codificación como instrumento y aquellos que argumentaban en contra, aludiendo a su capacidad de "congelar" lo que fluye, inmovilizar el dinamismo de usos y costumbres- En forma similar, el planeamiento consolida un conjunto de conocimientos por un período de tiempo pero proyecta un conjunto de acciones, un pensamiento estratégico con previsiones ambiciosas y deviene una herramienta para los grandes conglomerados urbanos que necesitan ser gobernables, competentes, sustentables. Es el proceso de continuo del planeamiento el que puede asegurar la permanente revisión de los diagnósticos y los proyectos. En un contexto de cambio, la caracterización entre países desarrollados, en desarrollo y subdesarrollado no se dirime exclusivamente en las características socioeconómicas sino en las aptitudes para operar una renovación tecnológica.

Desde esa visión, para Olivera, el sentido del PUA no es convertirse en un Plan de Gobierno sino un Plan para la ciudad de Buenos Aires.

LOS DEBATES

VIERNES POR LA MAÑANA

Unas pocas preguntas apuntaron a aspectos soslayados por el PUA, no obstante, la mayoría de las observaciones apuntó a la necesidad de tomar decisiones sobre los "grandes temas".

ODILIA SUÁREZ, CARLOS LEBRERO Y EL DR. SABSAY: marcaron la falta de consideración de problemas ambientales (inundaciones, problemas de los borde de la ciudad, etc.).

LUIS AINSTEIN PLANTEÓ DOS CUESTIONES:

- en lo interno, las incertidumbres en torno de la puesta en marcha simultánea del PUA, el Plan estratégico y la aprobación en trámite del Código de Planeamiento
- en lo externo, los problemas de definición en torno del transporte (de carga), los grandes equipamientos y sobre todo la falta de consideración del area Metropolitana como problema.

DAVID KULLOCK: RESPONDIÓ LAS PREGUNTAS PRECISANDO QUE:

- el tema "ambiental" fue planteado como eje transversal en todos los items y solicitó revisar los diagnósticos y el MT para identificar si existen los temas sin tratar.
- con respecto a la Región Metropolitana adujo que, dentro de las restricciones jurídico administrativas, se precisa en el documento una agenda y una serie de acciones para la resolución conjunta de temas y problemas.

JUSTO SOLSONA: planteó la necesidad imperiosa para los inversores por disponer de necesitan una legislación como marco de referencia para operar. Afirmó la necesidad de decisiones rápidas aunque tengan errores. En ese sentido, se requiere un marco adecuado para establecer densidades y permitir la construcción en altura en respuesta a la presión de la demanda: "a la gente le gusta vivir alto, arriba de los 15 pisos".

NÉSTOR MAGARIÑOS: Planteó la necesidad de decidir en torno de tres cuestiones centrales: la autopista ribereña, el Aeroparque y el Puerto.

Entre varios participantes se debatió las relaciones a establecer entre los documentos del PUA para su aprobación. Por un lado se argumentó que las propuestas eran demasiado complejas para ser interpretados por los concejales, por el otro que "los políticos no necesitan síntesis ni simplificaciones sino planteos conceptualmente claros".

VIERNES A LA TARDE:

Las preguntas apuntaron principalmente a precisar temas del caso de Montevideo dado que la proximidad y la comunidad de problemas suscitaron enorme interés.

ODILIA SUÁREZ preguntó a los colegas uruguayos si no veían una dificultad en Buenos Aires ya que el PUA se define con anterioridad a la subdivisión de comunas.

NÉSTOR INDA Y HUGO GUILMET: coincidieron en concluir que es conveniente conciliar los tiempos. En Montevideo se descentralizó antes y como consecuencia se dificultó la puesta en marcha de los programas y proyectos. La secuencia en Montevideo se inicia en los 90 (la descentralización político-administrativa de Tabaré Vazquez (según rasgos históricos, de población y "otros" -arbitrarios). En el 92 se reestructura la UCP y la UP. que se suman al Departamento de Descentralización. En ese contexto, cada Centro trabajó según un presupuesto. En el 94, cada centro eligió la Comisión Vecinal. Y, recién en el 95 Mariano Arana instaló el funcionamiento del Plan.....En cuanto a las atribuciones en términos de planeamiento de las Comunas, se precisó que en Montevideo cada una de ellas elaboró un plan estratégico, pero no tienen presupuesto propio y el financiamiento sponible se compatibilizan entre las comunas.

JORDI BORJA: relató el caso de Barcelona, argumentando que lo más importante es adaptar los proyectos a las comunas. Las ventajas de una definición posterior al Plan es que éste mismo puede contribuir positivamente a configurar las comunas. Asimismo, Borja precisó que las "delimitaciones" geográficas" también eran en el inicio muy arbitrarias pero fueron susceptibles de "retoques" para su optimización. De todos modos, a diferencia de Montevideo, en Barcelona cada comuna cuenta con presupuesto propio y una mayor autonomía.

MANUEL BORTHAGARAY: Preguntó ¿cuáles fueron los principales "enemigos" y las "peleas" que suscitó el plan de Montevideo?

NÉSTOR INDA: Respondió que los principales adversarios fueron los miembros de la Cámara de Bienes raíces por cuestiones como el derecho de propiedad vs. utilidad social. Se impuso la necesidad de negociar. Concretamente se legisló sobre el manejo de baldíos céntricos y "edificación inapropiada" (solución negociada que obligó a precisar las normas muy generales que se establecieron inicialmente para el plan).

ODILIA SUÁREZ: En Montevideo ¿se privilegia a actores prestigiosos -profesionales, inversores, inmobiliarios- o a los ciudadanos?

HUGO GUILMET: Responde que se intentó reequilibrar el espacio físico y social, generando múltiples proyectos, apuntando a una "militancia urbana" a los efectos de construir-dentro de lo posible, un proyecto colectivo.

MARTA DODERO: Presentó extensas argumentaciones en torno de la urgente necesidad de contar con una legislación urbanística que permita regular acciones e intervenciones de los actores privados en el contexto de la ciudad.

DANIEL BATALLA: Formula un pregunta "diferida" para la especialista en transporte Nelly Cornet: ¿Cómo se puede hacer una gestión del transporte público desde lo institucional en términos de red integrada si existen 150 empresas y 21.000 vehículos en la calle?

LUNES POR LA MAÑANA:

Fue la Jornada destinada a las preguntas y reflexiones de los participantes, los tópicos presentados fueron múltiples. Esencialmente giraron sobre carencias del Plan -en torno de la consideración de lo metropolitano- y, sobre todo por la necesidad de precisar acciones, obtener apoyo político y contemplar la factibilidad financiera para llevarlos a cabo.

LUIS AINSTEIN: En el cuadro de síntesis aparecen tres grandes dimensiones: objetivos-estrategias-obras. Falta introducir políticas de acción, que no siempre se traducen en "intervenciones espaciales". En cuanto a los horizontes de población pareciera necesario trazar escenarios alternativos en lo que respecta a dinámica poblacional, económica, movimiento de cargas y movimiento de personas. Del mismo modo, parece no haber acuerdos con los políticos y finalmente en lo que respecta a modos de operacionalización faltan precisiones que el solo enunciado de obras no resuelve.

ODILIA SUÁREZ: En principio felicita a los que elaboraron el Plan. Pero una vez ya trazado y condensado en un documento parece pertinente plantear una serie de preguntas.

- ¿Este Modelo Territorial (MT) a que Plan Económico-Político pertenece? En el contexto de una Argentina "angustiada" ¿que cosas se podrán poner en marcha?, ¿qué rol es el del MERCOSUR y las alternativas de la industria nacional?
- ¿Cómo prosigue el Plan? Falta un fascículo que precise las indefiniciones y otorgue claridad. Asimismo que alternativas se persigue en torno de la población. Si, tal como se plantea la ciudad debe crecer ¿qué medidas se instrumentarán?

- No parecen claras las definiciones en torno de las áreas residenciales, el impacto de las torres y más globalmente la diversidad de modos de vida y equipamientos.
- No están precisados los destinos del área central, la urbanización del predio de Boca Juniors y de Tandano.
- Faltan muchas precisiones en torno del paisaje urbano a que se apunta.
- La estructura no es "concéntrica" en los términos que lo planteara David Kullock sino "semi-concéntrica" tal como corresponde a una localización fluvial.
- Para concluir es necesario definir proyectos movilizadores y zonas prioritarias. ¿Cuáles van a ser? El Plan en su conjunto en éstos términos ¿puede ser aprobado? ¿Con que sustento económico?

SILVIA FAJRE: Hasta el momento se completaron los diagnósticos y, en el contexto del MT, los objetivos, las estrategias y una batería de programas y proyectos factibles y jerarquizados. La priorización de obras y los instrumentos son la etapa que se inicia

MARTA DODERO: Retoma su intervención del día anterior, en torno de la necesidad de una legislación, marcando en ese factor las diferencias culturales con otros países como Francia y España, donde existe un sólido marco jurídico ya establecido y consensuado, con penalidades "urbanísticas". En síntesis, se necesita:

- abrir la actuación y consulta del consejo del PAU a la manera de las salas de consulta de Madrid.
- establecer las formas de comunicación con los ciudadanos que apunten a que las "plusvalías" de las intervenciones a realizar retornen a la comunidad.
- las "normas ad-hoc" para los grandes predios implican una operación oculta que excluye a los ciudadanos.

HORACIO TORRES: El problema de mayor magnitud que se plantea reside en la necesidad de una política de integración metropolitana, tema reiterado en los planes metropolitanos anteriores.

- las políticas de integración metropolitana están planteadas en general, pero ¿cuáles son las ideas para llevar a cabo esa integración?
- las "grandes cuencas hídricas" no se limitan a la cuenca Matanza -Riachuelo, la cuenca del

Reconquista marca además la necesidad de una plantear una concepción territorial del problema.

- del mismo modo, los "ejes axiales" y "transversales" no se terminan en la General Paz. El "camino de cintura" paralelo al Reconquista obliga a re-pensar en los centros metropolitanos como Morón.
- el "gráfico" de políticas de actuación apunta al corredor norte, corredor sur y corredor oeste. No obstante en la ciudad hay corredores "sudoeste", "sudeste", etc. a considerar.

Bajando a las precisiones

- los centros de transferencia están precisamente a caballo de esas líneas intersticiales y los límites de la General Paz. Un gran proyecto requiere de ponderar sus jerarquías.
- la mayor importancia en el contexto Regional no reside exclusivamente en las relaciones con el "exterior" sino también las líneas que se vinculan al "interior" del país.

CARLOS LEBRERO: El PUA esta muy sesgado a una visión "interna de la ciudad que necesita balancearse en el contexto metropolitano. Es el caso de los "sub-centros", "el área sur" tienen necesarias vinculaciones con los vecinos.

- efectivamente, tal como se precisó ayer, lo "ambiental" es transversal y está desarrollado en todos los puntos. Las formulaciones son buenas, sin embargo deberían ser tratadas en sí mismas, sobre todo porque existe una legislación de "estudios-impacto ambiental" que es preciso respetar. Cabe replantear la relación de un "tecnosistema" -redefinido en términos ambientales"- vs. un ecosistema.
- ¿cómo se va a efectuar la aprobación del PUA? Es difícil suponer que un cuerpo colegiado apruebe cuestiones tan desagregadas. Tal vez sea necesario una importante síntesis y claridad para poder pasar una aprobación sin tener que precisar los detalles y permitir las posibilidades de un PUA

abierto y flexible. El otro día, se planteó que requerir síntesis es "menospreciar" la capacidad de los políticos, no obstante esta magnitud de documento presenta aún demasiada complejidad e incertidumbre para ser aprobado.

- finalmente, quisiera también plantear mis felicitaciones por poder contar con un documento que permite organizar el debate.

FREDY GARAY: Globalmente es positivo este crecimiento del debate urbanístico, pero a mi me preocupa precisamente esa idea de plan-libro que solamente queda en las bibliotecas. No parece tener un método similar al de los Planes estratégicos y uno se pregunta cuales son las diferencias con planes anteriores.

Con respecto de los contenidos, parece notoria la ausencia de una lectura

- económica de los fenómenos urbanos, se carece de informaciones en torno de las "tendencias" y sobre todo de las alternativas del "mercado inmobiliario"
- de la "cuestión social", envejecimiento poblacional, cambio de la constitución de hogares, procesos de "envejecimiento" y "nuevos pobres" que caracterizan la población de Buenos Aires..
- otra ausencia notoria es un estudio sobre las dimensiones morfológicas, nuevos productos inmobiliarios, antigua parcelaría y nueva ocupación. Solsona ayer mencionaba la demanda de torres, pero ¿no habra posibilidad de proponer nuevas modalidades constructivas deseables para la forma urbana existente?

Con respecto a las intervenciones propuestas parecen carecer del trazado de escenarios alternativos.

¿Cómo se plantean las opciones? Por ejemplo

- ¿el soterramiento del FFCC Sarmiento es una opción única?
- en los gráficos, la Boca parece una extensión del Barrio Norte ¿es eso deseable?, ¿es posible?, ¿cómo se resuelve lo existente?

En el contexto de la recuperación del Riachuelo ¿en la zona central se preve residencia o industrial?, ¿los terrenos adyacentes a la cancha de Huracán será de alta densidad?,

- ¿qué rol se destina para Pompeya? ¿Esa mega operación que afecta el 25% de la ciudad implica expulsar la industria?
- ¿qué socios se supone tener en Lanús, Avellaneda? ¿Es posible imaginar un Comité de cuenca con socios tan impredecibles como los partidos de la Provincia?

En el sector de la Estación de Chacarita ¿se prevé solo residencia? ¿Pompeya y Chacarita son los enclaves tradicionalmente más productivos.? ¿Qué actitud más globalmente se adoptará para los establecimientos industriales?

ALGUNOS OTROS TEMAS:

- hay un problema grave metodológico pues los instrumentos no deben ser "posteriores" en la medida que definen las políticas mismas. Finalmente, después de 4 años vemos el "libro-Plan" pero faltan innumerables instrumentos para su implementación.
- asimismo se carece de definiciones respecto de la vivienda, cómo recuperar los inmuebles FONAVI y sobre todo, como la recuperar el Sur sin expulsar a los pobres.. Evidentemente no hubo participación de la Comisión Nacional de la Vivienda y eso habla de carencias en la coordinación inter-institucional.

Para finalizar, ¿es que el concejal Jozami vió que se propone la relocalización de la villa 31?

DANIEL BATALLA: En nuestro trabajo de diagnóstico no pudimos cerrar la 2º etapa. Y, en efecto, como se planteó en la reunión, el transporte incide sobre la economía urbana y sobre el gasto social de la población. En los estudios de transporte se establecen las vinculaciones con lo social y la economía urbana. En 1970 los estudios apuntaron a priorizar el transporte público. De las lecturas de los seten-

ta quedó grabado que "es hora de dejar de pensar que el automóvil como la vaca sagrada del transporte". Pese a eso el 40% del transporte de Buenos Aires es privado, hubo una enorme inversión en autopistas. ¿Cómo revertir la situación?

Desde esa perspectiva nos hubiera gustado intervenir en varios problemas a resolver:

- el problema del puerto
- las problemáticas que presenta el conjunto Puerto-Retiro-Madero
- las autopistas Norte-Sur
- el área central en lo que respecta al estacionamiento.

Marta Aguilar: El PUA es indudablemente un marco referencial. Es un proceso de planeamiento sobre el cual se hace un corte en el tiempo

- se adujo la carencia de estudios ambientales metropolitanos no obstante se han revisado los estudios diagnósticos con profesionales como Morello, etc.
- de igual modo se revisaron las instancias de articulación con la Región Metropolitana. donde participaron entre especialistas como Néstor Magariños.

Jordi Borja: Me gustaría esbozar algunas respuestas a problemas planteados

- ¿qué entendemos por crecimiento habitacional? En este punto nos referimos a la población que trabaja -diurna- o la nocturna. ¿En que términos debemos referirnos a la "pérdida de población"?
- ¿En que condiciones se puede aprobar el PUA?
En realidad se trata más de un documento político que de un documento normativo. Desde esa perspectiva tiene: un programa de actuación, un desarrollo normativo, un desarrollo corporativo y cada uno de ellos tiene desarrollos similares
- En América Latina se llevan a cabo demasiados estudios sin saber con precisión que se quiere. Los estudios para verificar lo que se quiere hacer y en cada ciudad ya se sabe, al menos el 50% de cosas que se necesita hacer y que requieren de estudios. Odilia y Fredy ya saben lo que se debe llevar a cabo y lo puedo citar: el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, el sistema Aeroportuario, etc.
- ¿Cómo se hacen esos emprendimientos? ¿Cómo se articulan? Lo importante es consensuar esos grandes proyectos porque la productividad del plan reside, precisamente, en esos proyectos emblemáticos,
- ¿Cuáles son los instrumentos?. Las diversas actuaciones, los diversos resultados la política de espacios públicos. La cultura urbanística comparte elementos comunes se aplican después. En España no son ultraliberales en urbanismo, es útil revisar el instrumental jurídico que utilizan otros países. legitimar esos instrumentos pero no son inívocos.
- Con respecto a los objetivos económicos sociales es preciso que el gobierno trace un plan estratégico para el turismo, para la industria cultural. Se trata de juntar procesos de elaboración, en ese sentido el PUA debe integrar incidencias económicas y políticas, como por ejemplo en la creación de empleo. Si se recupera la voluntad política, es obligación tener también iniciativas de gestión

ARQUITECTO DE CEIJO: Existe mucho desorden en los objetivos para una ciudad. El transporte es un elemento estructurante del hecho urbanístico, no tiene que ser competitivo, debe "complementar". En ese sentido es imprescindible pensar en una ciudad armónica y no competitiva. Asimismo es necesario ponderar todos los factores. Por ejemplo, el problema de no tener en cuenta el transporte en Puerto Madero fue un tema gravísimo para el futuro. Globalmente es necesario plantear la importancia de un Plan dentro de la "lógica" y la "ética" ya que se hacen en el tiempo.

NELSON INDA: El viernes hubo una pregunta básica ¿que opinábamos del MT? ¿cómo se sigue? Más allá de los problemas de metodología, la clave se dijo: "es mejor tener un plan perfectible que carecer de él?". Lo importante es un primer hecho.

En ese contexto, restan tres caminos paralelos:

- la complementación del MT identificando los puntos débiles y fuertes
 - comenzar de inmediato con el documento final donde interactúen dimensiones normativas, de actuación en obra pública y elementos de gestión en interacción
 - la necesidad de instalar el PUA en la ciudadanía
- En lo metodológico estos tres caminos deben ser desarrollados simultáneamente.

Justo Solsona: Hay un cansancio político y hay decisiones urgentes a tomar. Una pregunta específica a Daniel Batalla: ¿los colectivos no pueden tener recorridos directos sin giros como en Europa?

Globalmente, dos observaciones:

- en las áreas centrales y en los barrios se necesita una acción rápida y comunicativa. Este es un punto sustantivo que requiere de acuerdos entre gobierno y privados en torno de los códigos
- se necesita urgentemente definir proyectos, instrumentar acciones concretas. El PAU debe ser puesto en práctica.

MARGARITA CHARRIÈRE: Inda se refirió a la metropolitano, a mirar la ciudad y a la gestión. Y en torno a los proyectos es imprescindible centrarse en aquellos que son potencialmente reactivadores. El Riachuelo es un caso ilustrativo pues permite situar la discusión en otra escala, resolver varios objetivos, equilibrar y reorganizar la estructura metropolitana. Ese es el tipo de razonamiento a adoptar en la selección de proyectos.

DOMINIQUE PETERMÜLLER: Volviendo al interrogante ¿dónde y como empezar?, cabe recordar la escala-tiempo. Hay un nuevo equipo de gobierno que obliga a pensar los proyectos de ciudad a 3, 7 y 10 años. Sobre todo en tres años se deben ver las realizaciones. Es necesario establecer los tiempos para realizaciones, orientaciones y acciones estructurantes en cada caso. El soterramiento del Sarmiento, el transporte subterráneo requieren de estudios preliminares, pero es posible compatibilizar estos programas de largo plazo con otros de corto y mediano que faciliten la actuación.

DAVID KULLOCK: Responde algunas preguntas y objeciones

- el PUA, tal como se puede leer en el documento no propone la expulsión de actividades productivas
- existe una relación con el Plan Estratégico y los proyectos socio-económicos
- los problemas metropolitanos no son nuevos y son complejos. No obstante en un contexto de planificación por programas es factible de encontrar modalidades de coordinación.
- la opción no es quedarnos en los estudios, se trata de emprender soluciones movilizadoras. Precisamente la segunda etapa apunta a la puesta en marcha en tanto lo instrumental. es un anticipo del producto de la 3º etapa.
- Odilia y Lebrero se interrogaban en torno de ¿qué vamos a aprobar?. Batalla en torno del espacio profesional. Pero es evidente que se plantea una articulación también con los tiempos políticos que el proceso del PUA va considerando..

NÉSTOR MAGARIÑOS: Dentro de un conjunto propositivo que contempla la intervención del Estado (Infraestructuras), del Privado (inversiones). ¿Cuales son los fundamentos económicos para el futuro PAU? ¿Cuáles son los valores-cifras, cuales los emprendimientos más significativos y financiables en el horizonte de los 10 años? ¿Cuál es la capacidad de inversión concreta? Por ejemplo el soterramiento del Sarmiento, proyeco de larga data, nunca se dispuso de fondos. Asimismo, no se contempla la necesidad de disponer de "tierras en valor" que colisiona con un planteo de parques, que podrán beneficiar al espaciopúblico pero no le otorgan factibilidad a la operación.

CASELLA: ¿Cuál es la dimensión social de las propuestas? ¿Qué etapas se preven? ¿cómo va a cambiar la fisonomía de los barrios? ¿Se trata de un verdadero plan? Si así fuera uno de los objetivos es el control de los dueños del suelo.

FREDY GARAY: ¿Cuál es la importancia política de todos los sectores? ¿el rol de la coordinación la tiene la Secretaría de Planeamiento u Obras Públicas? ¿De quién es el diseño y-o la responsabilidad del PUA? ¿La secretaría va a jugar alto o bajo perfil?

Iribarne: En principio quería agradecer la importancia de la participación en el debate de los asistentes. De algún modo, estas discusiones muestran que, en efecto, el PAU se incluye en un proceso de planeamiento donde se pueden repensar los temas. Era necesario tener el diagnóstico de todos los datos. aun en su carácter de "producto perfectible". Se indicaron déficit; falta de precisiones sobre el espacio público, morfología, tejido, traza que hay que revisar. No obstante, la ciudad no está degradada ni es decadente como escuche por allí.

El debate se cerró por razones de tiempo y se procedió a clausurar el evento con la presencia de Silvia Fajre, García Espill, el concejal Jozami y el Intendente Olivera, cuyas alocuciones se reseñaron en un ítem anterior.

COMENTARIOS DE CIERRE

- La mayoría de los invitados del panel, desde sus propias experiencias, mostró el interés por precisar líneas de actuación territoriales y poder empezar sobre los espacios públicos que son del dominio municipal. ¿Cómo empezar mañana? se preguntaba Petermüller, La selección de objetivos factibles, fue también el interrogante de Nelly Cornet, quién puso el énfasis en las relaciones que se tejen entre transporte público y el desarrollo urbano, adjudicando al transporte un rol como instrumento para poner en marcha las iniciativas de transformación territorial
- La necesidad imperiosa de situar en "espacio y tiempo" los proyectos" (Jordi Borja llegó a decir que "un urbanismo sin espacialización es como un programa sin financiamiento") En este punto también se plantearon las críticas de nuestros vecinos, que argumentaron sobre la calidad de los diagnósticos "sistémicos" y la falta de definiciones estructurales del Modelo territorial presentando además, algunos de los aportes de sus propios trabajos en Uruguay.
- Jordi Borja iluminó algunos de los dilemas que se presentan actualmente el planeamiento, tributarios de veinte años de experiencias internacionales que nos alejan del mito de la participación, la descentralización, la presencia de lo privado como solución de todos los conflictos. Entre ellos: "las relaciones controvertidas entre el diagnóstico y las propuestas" (los diagnósticos son decididamente instrumentales y responden a precisar los marcos de actuación); la iniciativa pública no debe "someterse" al mercado, debe atraer, impulsar, hacer con... Del mismo modo debe instaurarse el respeto por la autonomía profesional, crear una "cultura urbanística" a la manera que antaño se hablaba de un "ambiente favorable" para la realización del plan. Y, finalmente las escalas de planeamiento implican que cada problema debe ser tratado en el nivel que corresponde.
- En ese sentido, la amplia gama de participantes también solicitó definiciones para los inversores, en torno de los grandes decisiones pendientes en el AMBA, precisiones en torno de las alternativas del Código como instrumento y los múltiples conflictos institucionales para resolver los problemas de transporte.
- El problema metropolitano fue objeto de debate que, a pesar que la respuesta no es unívoca, se sabe que se deberá avanzar en la coordinación, por ejemplo en acuerdos por proyectos (de transporte, de Obras Públicas, etc.). Del mismo modo se formularon preguntas específicas, aunque muchas de ellas estaban respondidas en el documento y otras serán objeto de análisis en un futuro próximo.

- La relación entre plan técnico y voluntad política también fue puesta sobre el tapete. A pesar de que el PUA surge de acuerdos políticos, y en una segunda etapa los proyectos y programas iran adquiriendo visibilidad y se intenta que estén sustentados en una trama de transformaciones que actúa en conjunto, aunque se incorporen emprendimientos puntuales y se asuman los tiempos políticos en su planificación.
- Globalmente la demanda, al igual que los miembros del panel, reclamó definiciones en proyectos y programas, a los efectos de eludir el fantasma del "Plan libro". No obstante, como se dijo en la reunión el Plan es "perfectible", es un "hito en un proceso de planeamiento" que condensa los materiales y las propuestas para llevar a cabo el debate, organizar los puntos de una agenda temática y seleccionar las acciones prioritarias dentro de una red de programas articulados a diferentes niveles. No es fácil seleccionar y jerarquizar los proyectos que resuelven la mayor cantidad de objetivos, pero es el objetivo de la nueva etapa en tanto, un primer panorama fue planteado por David Kullock en su presentación del Modelo Territorial.
- El plan plantea muchos interrogantes pero empiezan a dibujarse algunas certezas. Varios programas en marcha: La ciudad y el río, la extensión de las redes de subterráneos, el mejoramiento de los espacios públicos...Del mismo modo, se delinean consensos en torno de los "criterios orientadores" y globales del pre-diagnóstico de 1998.
- Dicho de otro modo, el proyecto del Sur, el Riachuelo, el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, la consolidación del área central y las centralidades barriales, la necesidad de priorizar el transporte público comienzan a ser algunas de las palabras claves más específicas de un proyecto para Buenos Aires que traducen en términos espaciales la necesidad de una ciudad competitiva, equitativa y diversa, objetivos más abstractos que se comparten con otras metrópolis.

Asistentes al Seminario

Arq. Luis Einstein
Arq. Alfredo Andrés, *Asesor Dip. Gabriela González Gass*
Arq. Alvaro Arrese
Ing. Daniel Batalla
Arq. Juan Manuel Borthagaray
Arq. Roberto Converti, *Corporación Antiguo Puerto Madero*
José Luis D'Agostino, *Asesor de la Dip. Raquel Kísmar de Olmos*
Ing. Del Aguila Moroni, *Centro Argentino de Ingenieros*
Lic. Sergio Eissa, *Subsecretaría de Adm. Y Gestión Financiera - GCBA*
Arq. Fredy Garay
Arqta. Jorcino de Aguilar
Dip. Eduardo Jozami, *Legislador GCBA*
Arq. Leandro Kopiloff
Arq. Julio Ladizezky
Arq. Carlos Lebrero, *SCA*
Arq. Francisco Liernur, *Universidad Di Tella*
Arq. Nestor Magariño
Arqta. Alicia Novick
Sra. Alicia Oliveira, *Defensoría del Pueblo*
Dip. Carlos Peirano, *Legislador GCBA*
Dr. Pedro Pirez
Ing. Carlos Raffo, *Facultad. De Ingeniería. UBA*
Arqta. Bárbara Rosen, *Asesora Dip. Liliana Sánchez*
Dr. Daniel Sabsay
Dr. Pablo Sanguinetti, *Universidad Di Tella*
Arq. Rafael Serrano
Arq. Justo Solsona
Arq. Odilia Suárez
Arq. Diana Tkach, *CGP Nº 6*
Arq. Horacio Torres
Arq. Alberto Varas, *Universidad De Palermo*
Arq. Alejandro Viana, *Subsec. de Minería*
Dip. Julio Vitobello
Ing. Wyszogrod, *Facultad. DE Ingeniería. UBA*
Dr. Oscar Zappatini, *Subsec. De Desarrollo Regional - GCBA*
Claudia Amigo, *Diario Clarín*
María Estela Baltroc, *CGP Nº 6*
Liliana Barestein
Haydeé Cascella, *Asoc. Civil Ciudad 2000 Palermo Viejo*
Lic. Luis Cores
Arq. De Freijo, *Ecosistema del Plata*
Marta Dodero, *Poder Ciudadano*
Sergio Goya, *Diario Clarín*
Dr. Andrés Nápoli
Gabriel Reches, *Diario Clarín*
Lic. Andrea Rodríguez
Margarita Romero
Leticia Sarabia
Fabián Urquiza, *Diario Clarín*



Discuten hoy el plan urbano ambiental

Se conocerán los detalles del modelo

• El Consejo del Plan Urbano de la ciudad se reunirá esta tarde con los legisladores porteños • El plan prevé ampliar la red de subtes, crear espacios verdes y desarrollar la zona sur

Duplicar la red de subtes, transformar las vías del ferrocarril Sarmiento en un gran corredor verde, desarrollar la zona sur y recuperar la costa del río integran el nuevo modelo de ciudad en el que trabaja el Consejo del Plan Urbano Ambiental. Es la nueva forma de resolver los problemas y las demandas que tiene Buenos Aires se presentará hoy en la Legislatura porteña.

Desde la creación del consejo, en abril del año último, sus miembros -cabeceado por el secretario de Planeamiento Urbano, Enrique García Espil- se reunieron varias veces con los diputados porteños. Es gracias a la ayuda de los legisladores de la Legislatura porteña, que se están realizando, en una instancia pública, como poseer en marcha estas medidas.

Hoy será el primero de los encuentros del consejo con los nuevos integrantes del cuerpo, que ocupan sus bancas desde agosto último. "Se trata de una reunión de trabajo sobre los avances y los programas para desarrollar políticas de inversión", destacó el secretario de Planeamiento Urbano, Enrique García Espil.

Los grandes objetivos de este modelo son unir la zona sur con la sur y ampliar el desarrollo de esta última, mejorar los servicios de transporte y ampliar los espacios públicos. Según el modelo territorial del plan, dos de los grandes conflictos que aquejan a Buenos Aires son su preponderante centralidad y el evidente desequilibrio entre el Norte y el Sur. El primero es el responsable de los altos niveles de congestión y degradación ambiental que sufre el área central de la ciudad y sus vías de acceso y salida. Esta centralidad se contrapone con el proceso de descentralización, inscripto en la Constitución porteña, que deberá conducir en poco tiempo a la creación de comarcas.

Para equilibrar esta situación, el plan sugiere crear nuevas centralidades que no se basen en actividades, revitalizar los actuales barrios y descentralizar el centro. ¿Cuáles serán? Palermo, Caballito y Pompeya son los propuestos.

"Queremos potenciar el área cen-

tral como un centro de negocios, pero con una mejor calidad ambiental, ensanchando veredas y restringiendo el tránsito", agregó García Espil.

Un nuevo Código del Espacio Público restringirá el real uso de las áreas comunes de la ciudad y podrá permitir acciones para asegurar la calidad ambiental de Buenos Aires.

El análisis de los espacios públicos revela que el conjunto de grandes parques parados a la ribera del río, en la zona norte, se volvió inactivos para llegar a ellos hay que atravesar Belasco, la Ciudad Universitaria, el Aeropuerto, las redes viales y ferroviarias.

Por eso se propone ampliar el corredor norte y generar otros tres nuevos verdes, hacia el oeste, el sur y el noroeste de la ciudad, que mejoraran de la permeabilidad de avenidas, la refuncionalización de las plazas ferroviarias de Belasco y Facultad y la creación de nuevos espacios verdes.

Según destacó el secretario, "hubiera un gran corredor verde después del enterramiento de las vías del Sarmiento, desde Liniers hasta Olivos, con dos grandes partes en Caballito y en Liniers".

Más y mejores transportes

"La idea es duplicar la red de subtes y poner una estación en Puerto de la Surca, donde los camiones pueden dejar sus cargas, además de un estadio para que los transeúntos vuelvan a la ciudad", explicó García Espil.

Se construirán tres nuevas líneas de subtes: la 7 desde Plaza Estela hasta Constitución, la 8 desde Belasco hasta Constitución hasta Plaza de Mayo, completar la línea 9 entre Retiro y Pompeya, se reactivarán las cinco líneas existentes y se enterrarán las vías de los ferrocarriles Sarmiento y Urquiza.

Para sostener la economía porteña y generar recursos e puestos de trabajo, el plan prevé la construcción de un parque científico-tecnológico en Mataderos y de un centro de exposiciones en la zona sur.

Cynthia Palacios

Miércoles 15 de marzo de 2000, diario LA NACION

La Presentación Pública
del Modelo Territorial

Consejo del Plan Urbano Ambiental <http://www.buenosaires.gov.ar>



**Plan
Urbano
Ambiental**

Presentación de la Propuesta
Modelo Territorial de la Ciudad de Buenos Aires

Martes 25 de abril, de 15.30 a 17.00 horas
Salón Dorado de la Casa de la Cultura
Av. de Mayo 575, 1º piso (Capital Federal)

GOBIERNO DE LA CIUDAD
Buenos Aires, cada día un poco mejor

Domingo 23 de abril de 2000, diario CLARIN, internacionales

SE PRESENTO EL PLAN QUE FIJA PAUTAS PARA EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

Retrato de Buenos Aires en el año 2010

Por Eduardo Videla

Buenos Aires va hacia una etapa para el año 2010 con más calles peatonales, principalmente en el microcentro y en la zona de la estación de Retiro. La idea es ampliar la red de subterráneos, el transporte será más eficiente, en materia de tránsito. El Plan Urbano Ambiental, elaborado por consenso entre el gobierno porteño, la oposición y especialistas, define cómo deberá crecer la ciudad.

El modelo del Plan Urbano Ambiental, elaborado por consenso entre el gobierno porteño, la oposición y especialistas, define cómo deberá crecer la ciudad.

A continuación, se destacan algunas de las ideas más importantes incluidas en el plan:

Espacios verdes

La propuesta de que el fomento de la ciudad verde por primera vez en un modelo de crecimiento que debe ser más sostenible el próximo gobierno sea una de las que lo orientan.

El proyecto de creación de parques y jardines en los barrios de Palermo y el centro de Buenos Aires. Enriquez (barrio) Espor. Fue elaborado por el Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental, integrado por 100 representantes de los barrios, de los distintos Municipios de la ciudad, con la participación de 170 organizaciones vinculadas a la planificación urbana. En el caso de Espor, se creará un espacio verde en el barrio de Palermo.

El Plan propone la creación de un nuevo parque de 10 hectáreas en el espacio de las antiguas caserías para la ciudad, en el barrio de la Estación de Retiro. La tercera etapa de los trabajos para la creación de un nuevo parque en el espacio de las antiguas caserías, conocido por la Legiónarios, debe comenzar en el 2001.

Subtes y tranvías

Se prevé la extensión de la red de subtes, en forma reticular y



El jefe de Gobierno porteño y el secretario de Planeamiento Urbano. Aseguran que el plan impactará en el modo de participar.

no radial como la actual, duplicando la extensión de la red. Y como complemento, se contempla la creación de un sistema de capacidad limitada entre el subte y el colectivo: un sistema de tranvías que conecte los distintos ejes de la ciudad.

Pedestones

La creación de plazas de transferencia en las estaciones de subte, junto a la extensión de la red de subtes, permitirá la desdoblamiento de calles para los vehículos de vehículos particulares, para convertirlos en peatonales. El primer objetivo serán las calles del microcentro.



El modelo del Plan Urbano Ambiental, elaborado por consenso entre el gobierno porteño, la oposición y especialistas, define cómo deberá crecer la ciudad.

Creación del Sur



Se promoverá la inversión pública y privada en la zona más postergada de la ciudad. Se apuntará a los grandes corredores, donde el sistema de transporte público sea más eficiente y al desarrollo de los centros urbanos de la zona. Allí, el Estado deberá intervenir en infraestructura educativa y de salud. La creación de una Plaza de Transferencia de Cargas en Lorena y Flores, permitirá descongestionar la zona de Baires, Patricios y Pompeya de camiones y galpones, para rehabilitar esas zonas como áreas residenciales. Y se prevé la construcción de un centro de convenciones, probablemente en el Parque Atlántico Buenos.

Actividades productivas

El Plan promueve actividades económicas diversas, el impulso

a la radicación de nuevas actividades industriales. La promoción del turismo y la consolidación del papel de centro de negocios que tiene la ciudad. Como objetivos de promover el desarrollo industrial de Avellaneda, se contempla la creación de un Polo Tecnológico, probablemente instalado en el ex Mercado de Hacienda, que contenga la investigación científica y la producción industrial. El Plan prevé el desarrollo de la industria turística, porque deja a las industrias "desprotegidas", por la falta de un marco regulatorio.

Dársena Sur

Promover la recuperación de la zona portuaria al sur de la calle Brasil, de manera que contemple la activación de los edificios hoy inactivos y el funcionamiento de la Central Costanera con el aprovechamiento de espacios abandonados o destinados a depósitos de chatarra.

Urbanización de villas



El objetivo del Plan es integrar los 19 barrios de emergencia de la Capital al resto de la ciudad. El programa ya está en marcha y consiste en abrir calles dentro de las villas e impulsar el mejoramiento de sus viviendas.

Área metropolitana

El modelo territorial porteño debe ser conjugado con los municipios que conforman el área metropolitana, con los que la ciudad comparte los problemas del transporte, el saneamiento y la contaminación, entre otros.

Población

El Plan propone tener el crecimiento regulatorio, es decir, evitar el crecimiento de la población.

Esto se lograría mediante la aplicación de políticas para incentivar a las paradas jóvenes y, a la vez, impulsar la construcción de viviendas, en especial, en la zona Sur.

Aeroparque



El plan contempla la continuidad del Aeroparque, pero con operación restringida en horarios y tipos de aviones. El objetivo es restringir el impacto ambiental, sin perder el servicio que significa la estación aérea para la ciudad, trasladando vuelos a Ezeiza. En ese hipotético, debe pensarse en un transporte ferroviario rápido al Aeroparque.

Bicisendas

Extender la red de bicisendas a toda la ciudad, para estimular el uso de la bicicleta y desalentar la utilización del automóvil. También se promoverá la forestación de las calles, especialmente en el centro de la ciudad.



TRES ESPECIALISTAS OPINAN SOBRE EL PLAN

"Buen modelo"

Delia Suarez (profesora de la Facultad de Arquitectura)

El modelo del Plan Urbano Ambiental es un buen modelo de crecimiento urbano, en lo que hace al desarrollo de la ciudad y al transporte público. La idea de tener un sistema de subte y de tranvías en los espacios verdes. El otro aspecto importante es la creación de un nuevo parque en el espacio de las antiguas caserías, conocido por la Legiónarios, debe comenzar en el 2001.

Quiero destacar la importancia de la creación de un nuevo parque en el espacio de las antiguas caserías, conocido por la Legiónarios, debe comenzar en el 2001.

"Falta una pata"

Julio Kesselman (ex presidente de la Sociedad Central de Arquitectos)

El Plan Urbano Ambiental es sólo una de las ideas necesarias para planificar la ciudad del futuro. Es necesario además que se conjugue y complemente con un Código de Planeamiento Urbano para controlar y verificar las modificaciones. Y el Código que está en la Legislatura, más que una nueva norma, es una actualización del viejo código con la incorporación de todas las modificaciones que se han realizado. El tercer gran elemento que se necesita es un Plan Estratégico que, como tal, aún no ha sido elaborado. Estoy de acuerdo en que se contemple el desarrollo de la zona sur, el crecimiento de los espacios verdes y el desarrollo de transporte autónomo privado. Además, creo necesario conformar un equipo interdisciplinario permanente, integrado por técnicos, que vaya actualizando las normas de acuerdo a las nuevas expectativas.

"Ciudad futura"

David Kialok (urbanista, miembro del Consejo Asesor del Plan Urbano Ambiental)

Lo que plantea en este Modelo Territorial es la propuesta para la ciudad del futuro aplicada al espacio concreto, los objetivos de desarrollo del territorio. Aún resta elaborar los instrumentos normativos y de gestión para poner en marcha este plan. La tercera etapa, que estará finalizada en 90 días. Lo más significativo del plan, a mi criterio, es la propuesta de desarrollo de la zona sur de la ciudad. Hay una condensación de acciones previstas en esa zona por sobre las demás. También es importante el impulso a la transversalidad que genera una clara vinculación entre el agua y el sur a través de la afirmación de la barrera que constituye la vía del Ferrocarril Sarmiento, la promoción de roles privados de transporte, como los tranvías, subterráneos o tranvías, o el mejoramiento de vías de circulación por encima de que Paemidos-Itajajé.

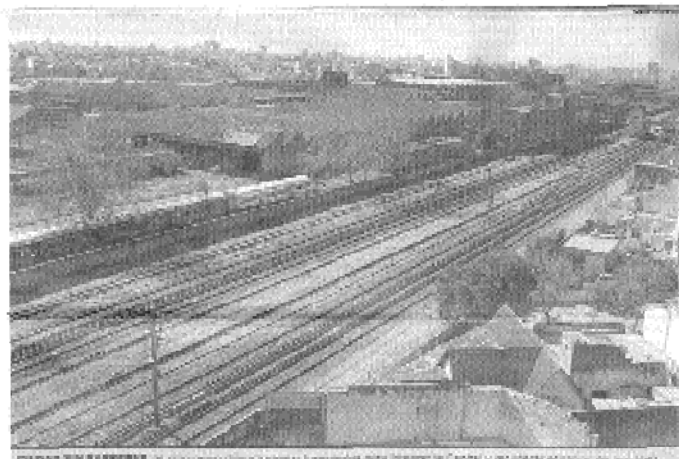
Presentación del Modelo Territorial
ante la Comisión de Planeamiento
de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

LA CIUDAD

El proyecto deberá tratarse en la Legislatura antes de fin de año

Presentan el primer plan urbano ambiental para Buenos Aires

Lo elaboró un grupo de especialistas • Busca integrar el norte y el sur de la ciudad, mejorar el transporte público, fomentar los centros barriales, crear más espacios verdes y atraer gente a las zonas menos pobladas



CIUDAD EN TRANSFORMACIÓN. El nuevo centro de la ciudad se proyecta para integrar el Centro y los barrios periféricos de los alrededores.



El tránsito

El tránsito en la ciudad se verá afectado a comienzos de los años por la presencia de zonas parcialmente nuevas, más allá de lo que los vecinos del centro conocen. Y genera problemas tanto a las personas que viajan en el espacio urbano como a las personas que se desplazan por el centro de la ciudad. Para mejorar la movilidad se debe mejorar el transporte público, fomentar los centros barriales, crear más espacios verdes y atraer gente a las zonas menos pobladas.

Para mejorar el transporte público, se debe mejorar el transporte público, fomentar los centros barriales, crear más espacios verdes y atraer gente a las zonas menos pobladas.

Todas las obras que se realicen en la ciudad surgen de un crecimiento de la vida de los vecinos. Un nuevo edificio en una zona superpoblada puede quitar luz y espacio, pero a cambio garantiza la calidad de vida de los vecinos y promueve el crecimiento de la ciudad. El nuevo edificio puede ser un edificio más o menos provechoso a los vecinos. Cada edificio tiene su propia vida. Y el crecimiento de la ciudad es un proceso que se desarrolla de un modo ordenado, sin interrupciones que los vecinos sufran. Así, la ciudad crece de un modo ordenado y en forma continua. Pero cuando sucede un cambio, como el que se está haciendo en la ciudad, se puede producir un cambio que sea más o menos provechoso a los vecinos. Así, la ciudad crece de un modo ordenado y en forma continua. Pero cuando sucede un cambio, como el que se está haciendo en la ciudad, se puede producir un cambio que sea más o menos provechoso a los vecinos.

El modelo plantea un sistema de zonas que se desarrollan de un modo ordenado y en forma continua. Pero cuando sucede un cambio, como el que se está haciendo en la ciudad, se puede producir un cambio que sea más o menos provechoso a los vecinos. Así, la ciudad crece de un modo ordenado y en forma continua. Pero cuando sucede un cambio, como el que se está haciendo en la ciudad, se puede producir un cambio que sea más o menos provechoso a los vecinos.

El Gobierno de la Ciudad debe, en los próximos meses, presentar un primer plan urbano ambiental para la ciudad. El plan se elaboró en un grupo de especialistas que se reunieron en el centro de la ciudad para discutir el modelo. El plan se elaboró en un grupo de especialistas que se reunieron en el centro de la ciudad para discutir el modelo.

LA CIUDAD

Ampliar los espacios públicos

Lo que los especialistas proponen es que haya más los espacios públicos para ampliar los espacios públicos e incrementar la calidad de vida en la ciudad. El diagnóstico del plan establece que la mayor parte de los espacios verdes que tiene la ciudad se encuentran en los parques, pero es difícil acceder a ellos, porque para llegar "se necesitan muchos minutos". Hay que eliminar el tráfico, el accesorio y la Ciudad Universitaria.

El estudio de los espacios públicos está basado en el uso del territorio y en la calidad de vida.

El plan propone ampliar el espacio de la ciudad para generar una gran red de espacios públicos, que permita el desarrollo del comercio, la recreación y la recreación de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares. Además, se va a generar un sistema de espacios públicos que permita el desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares. Además, se va a generar un sistema de espacios públicos que permita el desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.



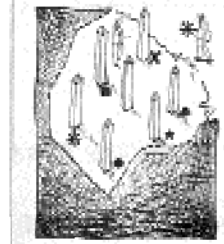
Los usos urbanos de Uruguay y Villa Purovivo.

Además, el plan propone que se generen espacios públicos en las zonas de desarrollo urbano, para mejorar el desarrollo urbano.

Otro espacio será el que permita el desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.

Nuevos centros barriales

El plan propone generar nuevos centros urbanos. En la zona del centro local, que permita el desarrollo urbano. Como Caridad, Boca y Antares.



Los dos centros urbanos que se van a generar en la zona del centro local, que permita el desarrollo urbano. Como Caridad, Boca y Antares.

En el plan se propone generar nuevos centros urbanos en la zona del centro local, que permita el desarrollo urbano. Como Caridad, Boca y Antares.

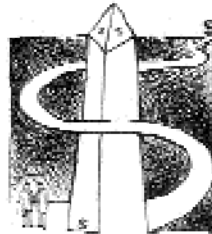
Como Caridad, Boca y Antares. Además, se va a generar un sistema de espacios públicos que permita el desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.

Mayor desarrollo económico

El plan propone generar un mayor desarrollo económico en la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.

El plan propone generar un mayor desarrollo económico en la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.

El plan propone generar un mayor desarrollo económico en la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.



El plan propone generar un mayor desarrollo económico en la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.

LA CIUDAD ANTES Y DESPUES

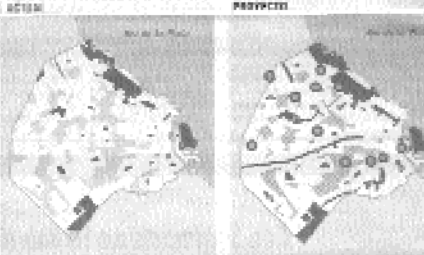
El plan propone un desarrollo urbano y un desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.

El plan propone un desarrollo urbano y un desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.



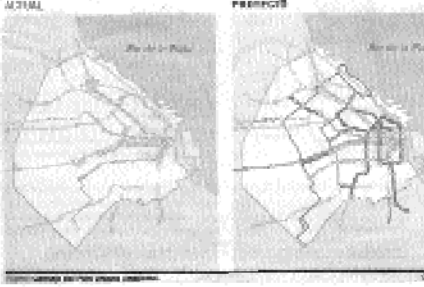
Patrones de espacio verde

El plan propone un desarrollo urbano y un desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.



Transporte público urbano

El plan propone un desarrollo urbano y un desarrollo de la ciudad. Como Caridad, Boca y Antares.



Un proyecto urbano para diez años

Buenos Aires se piensa a sí misma para crecer

El gobierno porteño anunció ayer el Modelo Territorial del Plan Urbano y Ambiental. Las iniciativas necesitan ahora la aprobación de vecinos y legisladores.

Alejandra M. Kullendörfer
de la redacción de El Cronista.

El estudio de un plan para la ciudad que se elaborará y que será el resultado de un proceso de participación ciudadana y de las políticas del gobierno y de la legislación nacional, como un elemento precedente de las acciones que se deberán llevar a cabo en el marco del Plan Urbano y Ambiental de 1997 que Buenos Aires se propone a sí misma. Ya en el 2000 y a raíz de las elecciones provinciales, el Gobierno de la Ciudad presentó su estrategia de desarrollo del Plan Urbano y Ambiental y una serie de medidas técnicas que definen los ejes de la política de desarrollo del plan en un año.

"El Modelo Territorial describe la forma en que las ideas se traducen en un territorio en el espacio. Es el primer paso de ciudad para los próximos 10 años", declaró ayer el secretario de Planeamiento, Juan José García López, durante la presentación en la sede consular.

Aunque gran parte del contenido nacional define por el Plan Urbano se plantea como "desarrollo local", establece como ejes, líneas, ejes de desarrollo y desarrollo de zonas comunitarias, la ampliación del sistema de transporte público, la creación de nuevas plazas verdes y la configuración profesional de la ciudad. El plan se propone en el "Modelo" para la Ley de Ordenamiento Territorial para ser desarrollado entre las legislaturas y en un proceso público de consenso, antes de comenzar el Plan Urbano deberá generar un verdadero debate público con la ciudadanía que "baja" a los ciudadanos, al consensuar y las competencias de la ciudad propuesta.

Algunas veces discutidas, ya se han hecho muchas. La Unión Industrial de la Ciudad de Buenos Aires, afirmó que se lo debe por el desarrollo de que está lejos el Plan Urbano que define cómo se está en el mundo de ciudad que se quiere. La política de desarrollo de la vivienda

Una batería de políticas para la Ciudad

Zonas de actuación
Area Central
Reordenamiento y reincorporación de funciones de vivienda en edificios recuperados.
Reordenamiento y redefinición de usos de suelo en el Área y Alrededores con la Ciudad Industrial, el centro de Puerto Madero.

Centro Sur
Liderar el desarrollo por un gran corredor central de reordenamiento, al ser reordenado de alta densidad de edificios sociales y viviendas.
Reordenamiento de las actividades de edificación.
Reordenamiento de espacios públicos y servicios de servicios públicos.

Ampliación del transporte público y subterráneo.

Area Interior
Reordenamiento por un alto grado de modernización de media y baja densidad y sus conflictos de sostenibilidad y sustentación.
Mejoramiento de la conexión Mar del Sur.

Diminución gradual de terciarios a nivel.
Reordenamiento de subcentros locales y barrios.
Reordenación de áreas industriales y de depósitos.

Centro Oeste
Alta densidad de edificación y actividad. Buen nivel de equipamiento, pocas espacios verdes.



Zonas de actuación
Area Central
Area Interior
Area Sur
Area Oeste
Area Este

Conversión de espacios verdes sobre el corredor ferroviario y renovación de grandes parques de Capital y Luján.
Reordenamiento de áreas de desarrollo de población.

Area Sur
Alta densidad de construcción, áreas subdesarrolladas, menor industrialización o desarrollo con sostenibilidad funcional. Baja densidad de terciarios y servicios.
Alta densidad de servicios públicos.

Extensión y redefinición de sectores residenciales.
Reordenamiento de servicios públicos y de salud.
Reordenación e integración funcional con sectores vecinos como el Riachuelo.

en zonas industriales, desde la línea del este hasta la zona de los centros por áreas, sectores que son el resultado de un proceso de desarrollo de la ciudad. No obstante, el Plan Urbano sostiene la necesidad de fortalecer el desarrollo de los grandes establecimientos industriales y la reactivación de la actividad productiva de los pequeños y medianos. "El sector industrial"

Entre las propuestas más importantes que se proponen, figura el reordenamiento del corredor ferroviario, ya mencionado por El Cronista en su edición del mes pasado, y la creación de parques en la superficie. Se destaca la importancia para la región metropolitana de la recuperación de

la línea del Mar de la Plata y el proyecto de la ciudad. Mientras, El Cronista se refiere sobre la importancia de desarrollar la zona Sur —elaborado ya el estudio al comienzo de este proceso y subsecuente a un largo proceso de consenso— y se propone un reordenamiento de los espacios del Centro Sur que permita el desarrollo de un nuevo tipo de desarrollo de espacios de vivienda y servicios públicos, el estudio de las zonas de desarrollo del desarrollo de las zonas por "una de las acciones de reordenamiento de espacios de población", acciones que cubran también espacios y áreas que desplazan del desarrollo a la Capital y sus alrededores. ■

Miércoles 26 de abril de 2000, diario EL CRONISTA, tapa

Presentación del Modelo Territorial
ante la Comisión de Planeamiento
de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

LA CIUDAD

LA FUTURA LEY MARCO QUE ESTABLECERA COMO DEBE DESARROLLARSE BUENOS AIRES

Presentaron el proyecto para un nuevo Plan Urbano Ambiental

La propuesta es el resultado del debate de distintos proyectos para mejorar la calidad de vida de los porteños
• En su elaboración participaron 170 organizaciones vecinales, y fueron consultadas más de 400 entidades

El proyecto de ley del Plan Urbano Ambiental para la Capital Federal, que establece cómo debe desarrollarse la ciudad, qué zonas y valores debe privilegiar y de qué manera debe organizarse su crecimiento, ya está listo. Aun el jefe de Gobierno porteño, Enrique Olivera y el secretario de Planeamiento Urbano Enrique García Espil, lo presentaron en el Salón Dorado de la Casa de la Cultura. El proyecto pasará mañana a la Legislatura.

El plan es el resultado del debate de distintos proyectos para mejorar la calidad de vida de los porteños. Participaron 170 organizaciones vecinales, y fueron consultadas más de 400 entidades.

Se trata de una decisión que en la ciudad estaba postergada desde hacía más de tres décadas. En ese tiempo, Buenos Aires creció, pero en forma anárquica.

"Hacer un plan es elegir una opción, y esa opción será el modelo de referencia permanente cuando los gobiernos tengan que tomar decisiones. Es la única manera de que el plan tenga continuidad en el tiempo", dijo ayer Olivera durante el acto que reunió a los integrantes del Consejo del Plan Urbano Ambiental, profesionales locales y vecinos de la ciudad.

El Consejo, que preside Olivera, está conformado por el arquitecto García Espil, y lo integran, entre otros, la arquitecta Silvia Fajre, subsecretaria de Planeamiento Urbano. Junto con ellos trabajan otros subsecretarios porteños más y 14 profesionales, representando al Gobierno de la ciudad y a todos los bloques de la Legislatura.

Los diputados, a través de la ley 91, establecieron que este Consejo sea el encargado de elaborar el plan, según lo dispone la Constitución porteña, aprobada en 1996.

"Es la primera vez que en Buenos Aires se elabora un programa coherente y consensado que se va a dar a lo largo del tiempo: un proyecto de la ciudad para los próximos 10 años", afirmó García Espil.



DIAGNOSTICO. El plan fue presentado por Olivera (izquierda) y García Espil.

Ahora, el proyecto de ley, que se titula Modelo Territorial o Plan Urbano Ambiental, será girado a la Legislatura porteña. Después de su aprobación, será una ley marco para elaborar un nuevo Código de Planeamiento Urbano.

La descentralización, la integración del centro comercial de la ciudad y la integración de los subcentros barriales, la recuperación de espacios verdes y la construcción del Río de la Plata, un fuerte impulso del transporte público, el desarrollo de la zona sur y mejorar la calidad ambiental son los principales ejes del proyecto.

La arquitecta Silvia Fajre dijo que,

además de la coordinación de los intereses de cada bloque "es muy importante la integración y el interés de los vecinos". E agregó: "Con la participación de la gente, se logra legitimidad social para un plan que tiene además legitimidad jurídica, política y económica".

El trabajo reúne un exhaustivo diagnóstico de la situación actual de la ciudad. Y presenta una serie de propuestas como la preservación de áreas destinadas a espacios verdes. Por ejemplo, el predio de la Facultad de Agronomía y las nuevas facultades de Caballería de terrenos ferroviarios que hace pocos días se transfirieron a

la Ciudad para convertirse en parques.

El plan también propone una serie de puntos importantes como mejorar los servicios para todas las zonas de Ezeiza, el Parque Perito Moreno, entre otros.

Y además, la creación de centros de transferencias y conexiones, de modo a sur, del transporte público; la extensión de la red de subtes, y la construcción de viviendas en su zona sur para atender el crecimiento demográfico que desde hace 60 años se mantiene en tres millones de habitantes. El material usado compilado en siete libros que incluyen gráficos e fotos. Allí fue presentado en la mañana.

6 Los Centros de Gestión y Participación

INTRODUCCIÓN

A fines de 1999 se crearon los Consejos Consultivos en cada Centro de Gestión y Participación, conformados por organizaciones no gubernamentales, miembros de entidades productivas, de servicio, comerciales, de los partidos políticos y vecinos interesados, por lo cual el Consejo del Plan Urbano Ambiental vislumbró éste hecho como oportuno y necesario para precisar la problemática barrial y el nuevo sistema de gestión, así como para incorporar al debate y definición del Plan Urbano Ambiental, la opinión de los representantes de los CGPs.

Durante el mes de diciembre de 1999 y enero de 2000 se realizó un Primer Taller que analizó y evaluó la situación local a la luz del Diagnóstico y de los Criterios Orientadores de la Ley 71. Sus conclusiones son parte de éste Capítulo y fue expuesto en uno de los Plenarios del Consejo del Plan Urbano Ambiental. Entre los Temas Emergentes se destacan los de:

- Tratamiento preventivo sobre la densidad poblacional y de construcción en las zonas saturadas.
- Barreras - urbanas
- FFCC - equipamientos - Autopistas
- Planes de Manejos para Zona inundable.
- Preservación Patrimonial.
- Accesibilidad de la zona Sur.
- Método de Gestión: Plan de Sector a escala comunal e interbarrial.

Posteriormente, y habiendo acordado poner énfasis en proponer cuestiones relacionadas con la preservación del patrimonio, criterios de gestión y propuestas, se realizó el Segundo Taller durante cuatro jornadas que finalizaron con una exposición en la Sala E del Centro Cultural San Martín a todos los Consejeros del Plan Urbano Ambiental.

Esta actividad deparó un excelente nivel de discusión ya que equiparaba el tratamiento de las distintas áreas de la Ciudad y posibilitaba conocer la óptica de vecinos y organizaciones no gubernamentales que no habían participado en otras iniciativas organizadas por el CoPUA. Asimismo, el aporte técnico y la precisión de muchas situaciones locales permitió mejorar al Modelo Territorial y precisar muchas propuestas incluidas en los Programas de Implementación.

Participantes

Funcionarios y técnicos:

CGPs 1, 2 Norte, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14 Oeste y 14 Este

Luis Laporte
José Kibudi
María Inés Martínez
Silvana Judiche
Antonio Minervini
Silvia Garrido
Susana Alvarado
Graciela Giuliani
Oscar Piccinari
Ana María Provelza,
Dora Carmen Nocera
Luis Quevedo
Oscar Tambussi
Ariel Pradelli
Victorio Caballero
Miguel Angel Verdulari
Cristina Angelastro
Ezio Emiliozi
Luis Cortese
Ricardo Bértora
Cristina Borruso
Norberto Almesiga
Carlos Méndez
Antonio Luis Minervini
Dina Bairach
Fernando Boffilissin
Raúl Ñamandú
Walter Cobas
Catalina Prati
Claudia Díaz
Alberto Rocco
María Teresa de Pianarolli
Nestor Frayssinet
María Susana Salaberrí

Invitados Especiales:

Ing. Edgardo Meldini, Agr. Raúl Díaz, Arq. Olga Olsewitz, Arq. Manuel Olivier,
Ing. Ambrussoni, Dr. Oscar Zapattini

PRIMER TALLER CON LOS CENTROS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Propuestas consensuadas por los CGP's y el CoPUA

1. El transporte público no deberían circular por las calles internas con veredas menores a 1m de ancho. Deberían ir por las avenidas.
2. Peatonalización del Pasaje Santa Teresa.
3. Promover "Consortios Culturales" (desarrollo local con contenido del Plan Urbano Ambiental)
4. Instalar un "Centro de Información Pública en red con los municipios del Área Metropolitana (inmuebles del Estado, licitaciones y proyectos de obra).
5. Crear un espacio recreativo en el polígono delimitado por: Juan de Garay - Martín García - Pedro de Mendoza.
6. Realizar una Campaña de Difusión y Prevención del Espacio Público.
7. Mecanismo de control sobre el Transporte y el Espacio Público.
8. Recuperar el Centro Pompeya y realizar una Terminal de Ómnibus.
9. Se propone realizar una Terminal de Colectivos y espacios verdes en la zona de Estación Sáenz.
10. Cerrar calles al tránsito pesado por la Av. Perito Moreno.
11. Generar espacios verdes en el terreno de Aguas Argentina ubicado entre las avenidas Perito Moreno y Castañares -actualmente es un vaciadero clandestino-.
12. Prohibir la circulación de camiones de más de 3 tn fuera de la red de tránsito pesado y disponer de un Centro de Ruptura de Carga.
13. Necesidad de integrar al proceso participativo a los vecinos (no incorporados a ONGs).
14. Se proponen acuerdos entre distintos CGPs para trabajar en conjunto en proyectos comunes.
15. Nuevas normas para casas tomadas.
16. Atender las diversas formas de uso del espacio público en las zonas con comunidades no locales, sin promover barreras culturales (paraguayos, coreanos y bolivianos).

17. Falta un Banco Ciudad en la zona de Pompeya.
18. Debería promoverse una política que atienda la problemática de las industrias vacías.
19. Promover la zona de Boedo que está adquiriendo una dinámica propia sin alterar los barrios de baja densidad y respetando las características propias.
20. El interés de la gente esta en recuperar alguna parte histórica y cultural (CGP 6).
21. Falta plazas barriales, espacios públicos y recreación (CGP 6).
22. Promover Mesas de Trabajo con los actores sociales en Parques.
23. Destinar la Planta de Agua Potable de la Aguas Argentinas a Centro Cultural y otras actividades complementarias.
24. Hay sectores de interés para circuitos turístico (Boedo, Pompeya, Puente Alsina, Flores, etc.).
25. Evaluar la localización del Mercado de las Flores (Acuña de Figueroa y Sarmiento),
26. Coordinar las obras de infraestructura - públicas y privadas- en el espacio público para evitar las consecuencias negativas.
27. Evaluar el cambio de mano de circulación de las Avs. Avellaneda y Directorio, con el fin de descongestionar el tránsito.
28. Los "Barrio Parque U" deben ser calificadas como Áreas de Preservación Ambiental y Paisajística.
29. Se promueve convertir a estaciones del Ferrocarril Sarmiento en un lugares de encuentro e integración social, como Áreas de Protección Histórica (Flores, Floresta, Soldati, Lugano, etc.).
30. Se propone que el Ferrocarril Sarmiento funcione en trinchera desde Caballito hasta Liniers.
31. Los Programas de Convivencia son un mecanismo apto para resolver aquellos aspectos no acordados en la contratación de servicios públicos.
32. Realizar nuevas plazoletas en los sectores vacantes bajo Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, así como renovar las existentes.
33. Utilizar las tierras residuales ferroviarias para crear un espacio verde en la calle Bacacay.
34. Al rezonificar las áreas ferroviarias mantener la fisonomía ambiental y paisajística del barrio.
35. Ampliar las previsiones en el código para carga y descarga en supermercados, por ser exiguas para el movimiento de las mercaderías.
36. Reglamentar la circulación de los omnibus de mediana distancia (no tienen identificación) así como charters y combis.
37. Legislar a los pasadores de perros y a los caniles construidos en plazas.
38. Centro potencial como por ejemplo en Escalada y Cruz.
39. El Riachuelo, que podría ser una importante atracción turística, recreativa y navegable.

40. Faltan plazas a nivel barrial. Es importante recuperar el Parque de la Ciudad.
41. Traslado del Autódromo.
42. Promueve un plan de sector en la Estación Lugano, para revalorizarla como patrimonio ambiental.
43. Apertura de la Avenida Argentina.
44. Hacer una evaluación de impacto de las nuevas actividades.
45. Recuperar la Estación Lugano y su entorno.
46. La zona tiene la casi totalidad de las villas de la ciudad, es indispensable la transformación de las mismas en barrios pero deberían "dejar de ser el lugar del otro".
47. Difundir y concientizar.
48. Acuerdo acerca del Riachuelo.
49. Modificar la normativa de U31.
50. Metas mínimas de espacios verdes o estándares a alcanzar.
51. Recuperación de las plazas como lugares de encuentro mediante nuevas intervenciones, más arbolado, circuitos y recorridos, prestando especial atención en los sectores industriales donde dichas plazas y el espacio público en general se encuentran en estado de mayor abandono.
52. Sería de suma importancia recuperar los boulevards.
53. Sarmiento por trinchera y la prolongación el Subte A entre otras alternativas.
54. Parque Centenario, Parque Rivadavia y Plaza Almagro constituyeron Mesas de Trabajo y Consenso con los actores sociales, para definir prioridades y, en los casos pertinentes coordinar seguimiento de la ejecución presupuestaria.
55. Destinar el edificio "Bomba de Agua" de la ex Obras Sanitarias a Centro Cultural.
56. Financiamiento de las normas, en especial para disminuir los costos ambientales que externalizan las actividades -locales y nacionales-.
57. Indispensable el fortalecimiento de los equipos técnicos del GCBA ante los estudios realizados por terceros, en especial los de EIA, y la coordinación entre áreas.
58. E2 y e I son distritos donde pueden localizarse industria incompatibles con las viviendas. No responden a la realidad actual.
59. El Mercado de Hacienda puede ser un espacio para reconvertir con otras actividades industriales, espacios verdes y culturales con promoción de actividades turísticas.
60. Los mecanismos de participación del Plan Urbano Ambiental deberían estar diseñados para desarrollarse de modo sistemático, permanente y en distintos escalas.
61. Información pública sobre los proyectos del GCBA.

62. Sobre la infraestructura, en las obras que se proponen se debe realizar el análisis del costo beneficio de las mismas y su evaluación de EIA.
63. Se pide la realización del Impacto Ambiental del Supermercado Carrefour de Warnes.
64. Propone que el tránsito pesado solo se realice por un área especial, la Av Juan B. Justo y que se reconozca que es un sector frágil con riesgo ambiental.
65. Preservar los edificios singulares y sitios de interés histórico - ambiental de Villa Crespo y Chacarita -la Casa Colectiva "El Conventillo de la Paloma", la manzana de la ex fábrica "Nacional de Calzado" y curtiembre, así como las obras arquitectónicas del cementerio de la Chacarita, como mausoleos, panteones y bóvedas-.
66. En el espacio público y plazas conservar y fomentar con especies arbóreas autóctonas.
67. Forestación del área es una de las prioridades así como la creación y el mejoramiento de plazas y plazoletas como la Exodo Jujeco, la Baron Hirsh , etc.
68. El arroyo entubado Maldonado debe considerarse área crítica y recibir las consideraciones correspondientes.
69. Conectar la Estación Dorrego de la línea B con la del mismo nombre del Ferrocarril San Martín, para recuperar la memoria histórica (reconstrucción, recorridos).
70. Prolongación de la línea de subterráneos B hasta llegar a la Av. Gral. Paz.
71. Rezonificación de barrios como Villa Ortuzar, La Paternal y Chacarita (área de 200 has, actual Distrito E2) considerando el carácter mixto residencial y de pequeñas fábricas.
72. Respetar en los CGPs la identidad de los barrios existentes en consordancia con la gestión descentralizada del GCBA.
73. Desarrollar mecanismos que perfeccionen la audiencia pública para los temas referidos al Planeamiento Urbano.
74. Utilizar el concepto de Recurso Urbano como el de "suelo creado" incorporando el valor de las capacidades construibles (infraestructura) para recuperar recursos para la ciudad y alimentar "Planes Específicos del Plan Urbano Ambiental".
75. Banco de Inmuebles (stock físico de la ciudad)
76. Incorporar sobre laterales y transversales las actividades que actualmente se llevan a cabo en avenidas, tal como el caso de Montevideo donde la gestión articula lo físico con los agentes sociales.
77. Trazado de las bicisendas con la participación de los vecinos y el CGPs.
78. En Panamericana y Av Gral Paz se evidencia una nueva centralidad, pero falta articulación entre ella, la Ex AU3 y el subterráneo B.
79. El Ferrocarril divide y provoca serios problemas de tránsito. Sería necesario un Centro de Transferencia en la Estación Saavedra.
80. Las líneas de colectivos requieren de una definición en red con señalización y paradores apropiados.

81. Propone la recuperación del adoquinado de las calles.
82. Señala la necesidad de facilitar el acceso de las personas discapacitadas al espacio público.
83. Poner en valor la plaza barrial.
84. El Plan Urbano Ambiental debería promover el traslado de actividades públicas ya que empresas privadas de gran embergadura se están trasladando a la periferia de la ciudad, promoviendo nuevas centralidades.
85. La conectividad transversal, en inexistente entre lo que serían subcentros como por ejemplo falta conectividad entre Flores y Belgrano. La única arteria es la Av. Beiro y no existe otra que una el Norte con el centro de la ciudad o el Sur.
86. Con respecto a la Franja Costera, el predio de la ESMA y los clubes funcionan como una barrera. Por otra parte tienen un "U.P. ficticio" ya que hay actividades y construcciones edilicias.
87. En cuanto a la mejora del frente costero, en la zona hay varios arroyos paralelos. De la Av. Cabildo hacia el bajo es una zona inundable.
88. Existe saturación en Belgrano ya en los últimos 20 años se dió un proceso de concentración muy importante. En este sentido la división de la ciudad también se da en la Av. Cabildo. Aparece una contradicción entre el costo y la calidad de vida. Esto se ve en muchos aspectos, como en el caso de las cloacas que están saturadas, edificios sin luz en los primeros pisos, etc.
89. Habría que pensar en contratos urbanos para alentar la compensación norte-sur.
90. Asimismo, el megaproyecto Gillets y Atma -conjunto de 2500 unidades de vivienda- en una zona donde la infraestructura se encuentra saturada es observada como un conflicto futuro.
91. Visualiza como necesarias la conexión con el Río de la Plata e través de la continuación de las calles Rivadavia, Pico para vehículos y peatonales.
92. Se refiere luego a la demanda social por constituir a la Escuela de Mecánica de la Armada en un conjunto edilicio de la memoria al genocidio.
93. En el Taller de Tránsito y Transporte de Nuñez se propuso el traslado de la cabecera de colectivos de la Estación Rivadavia en tierras bajo la Avenida Gral. Paz. El mismo fue gestionado por el CGP ante la Subsecretaría de Transporte y Tránsito del GCBA y el Anteproyecto fue realizado por el Arq. Katz. Autopistas del Sol tiene la tenencia de dichas tierras y es objeto de acuerdo.
94. Sobre el tratamiento de la calles propone la generación de suelo permeable en el área, y destaca la necesidad de establecer planes de riesgo.
95. Plantean la necesidad de armar un escenario junto con Vicente López sobre el turismo.
96. Señalan el area de laboratorios -U23- en fuerte reconversión. En cierta medida existe presión para retirarse (caso Schering-Gillete) en procura de cambios en la intensidad de ocupación.
97. Es conveniente mantener la mixtura de usos con definición a través del consenso con los vecinos.
98. En Belgrano existen inundaciones y se están realizando obras en el canal aliviador del Arroyo Vega. Se destaca la necesidad de compuertas para evitar la sudestada. Entienden indispensable la existencia de un Programa Sectorial sobre Inundaciones.

99. La falta de limpieza de sumideros o por exceso de basura en las veredas son las mayores generadoras de inundaciones acarreado problemas de tránsito. De las reuniones tenidas con los vecinos surge el reclamo por colocar carteles de derivación de tránsito cuando hay inundaciones.
100. No hay un manejo entre el espacio construible y las condiciones que presentan los lugares por donde se encuentran entubados los arroyos. La calle Blanco Encalada no debería tener más de siete pisos pero puede construirse el doble.
101. Es importante combinar la relación del FOT. Menor FOT en el norte. Menor superficie construible; mayor FOT, mayor disponibilidad de espacios verdes.
102. Es importante tener información relacionada con los CGPs sobre el estado del ambiente. Se requiere la copia de información sistemática.
103. Se acuerda en la necesidad de tener auditorias ambientales para amortiguar el impacto de las construcciones.
104. Hay sobredensidad edilicia en Belgrano, que la hace más vulnerable al ejecutarse mega emprendimientos.
105. "Plan de sector, (sección 9 del Código de Planeamiento Urbano), casos del '89 para Parque Alte. Brown, Paternal, Agronomía.. Es indispensable la recuperación de esos mecanismos desde el PUA con los CGPs y los Consejos Consultivos, con la participación de los funcionarios correspondientes.
106. Una vez finalizado el Plan Urbano Ambiental, deben quedar pautada la participación ciudadana. Es importante ver desde lo local al territorio con sus diversas realidades, las capacidades sociales y técnicas.
107. También son importantes las experiencias de participación que fijan prioridades de proyectos puntuales.
108. Fiscalizar el patrimonio y las políticas crediticias y tributarias diferenciadas.
109. Falta el tratamiento de la problemática de la sobreocupación del norte
110. Incluir "contratos urbanos" con compensaciones entre el norte y el sur. Actuar con opciones orientando las operaciones del norte al sur por la sobreocupación (se privilegia el aumento del precio de la tierra y las inversiones privadas con programas urbanísticos que aumentan la densidad poblacional y edilicia de la zona)
111. La sobresaturación + inundaciones + falta de cloacas = conflictos crecientes
112. Falta en el último criterio orientador la problemática de la accesibilidad y las barreras urbanísticas
113. Preocupación por el peligro que implica las instalaciones de la Comisión Nacional de Energía Atómica en la Av. Gral. Paz. Los vecinos se sienten amenazados. Asimismo sucede con el Aeropuerto de la ciudad.
114. Otro caso de falta de integración interjurisdiccional es la Ciudad Universitaria, totalmente desintegrada de su entorno (Belgrano y Nuñez).
115. Propone el traslado del Centro de Transferencia de Residuos Domiciliarios.

116. Se pide promover la definición del ex Mercado de Pulgas (Distrito Nuevo Colegiales).
117. Recuperación de las vías y estaciones del Ferrocarril Mitre y el San Martín.
118. Es necesario resolver el problema de estacionamiento en la zona de Carranza.
119. En la zona de las Cañitas, y otros sectores similares, se desarrollan nuevos emprendimientos que concentran actividades gastronómicas y bailables sin estacionamiento.
120. Los estudios de grabación de televisión generan problemas de estacionamiento, ocupación de la vía pública y pintadas de paredes. Se carece de normativa específica.
121. El Regimiento de Patricios tiende a desmembrarse como Patrimonio Histórico Cultural (venta de tierras a Jumbo) y se limita la posibilidad de incorporarlo a las actividades de espacimientto.
122. Propone mejorar la peatonalidad de la RECS.
123. Total desacuerdo con la aeroisla.
124. Es indispensable restringir el emplazamiento de hipermercados en las zonas residenciales.
125. Pacífico y Plaza Italia es una zona muy degradada y con serios problemas de tránsito.
126. Los CGP's limítrofes entre si podrían desarrollar acciones conjuntas.
127. Apertura desde Av. del Libertador - Alcorta, de la continuación de: Callao, Pueyrredón, Austria, otra, hasta la avenida costanera. Salvando las vías ferroviarias -trinchera - mediante puentes. Actualmente los vecinos están aislados, sin acceso directo al río.
128. Total desacuerdo a proyecto de futura aeroisla.
129. Replanteo al funcionamiento de Aeroparque.
130. Limitar la sobreedificación del barrio.
131. Reducción del FOT en parcelas y altura máxima de edificios. Ello permitiría equilibrar el flujo de inversiones para la renovación urbana del área Sur.
132. Area Callao- Alcorta - Salguero -Rio de la Plata. Desarrollar como "Espacios Verdes Públicos" toda el área antedicha. Previendo instalaciones deportivas del Gobierno de la Ciudad.
133. Impedir el apropiamiento de los Espacios Verdes Públicos. No concesionar a entidades deportivas privadas u otras.
134. Oposición a depósitos a cielo abierto de contenedores.
135. Oposición a un "proyecto Retiro" o similar, que contribuiría a instalar una barreira de torres y otras edificaciones, entre la zona ya urbanizada y el río.
136. Vías del ferrocarril. Su circulación en trinchera o enterramiento, parquizando su superficie superior.
137. Limitar, reducir el uso comercial de las veredas a aquellos, que a la fecha tengan autorización del organismo municipal pertinente, con anuencia de los vecinos en audiencia pública. También en cuanto a las dimensiones de la superficie ocupada.

138. Estricto cumplimiento del Código de Publicidad, en espacios públicos para combatir la polución visual de las arterias.
139. Prohibición de marquesinas en sus dimensiones actuales.
140. Aumento y estricto cumplimiento, por Código de Edificación, de las superficies absorbentes en terrenos públicos y privados, para controlar inundaciones temporales por lluvias. "Línea de Frente Interno, que se respete en todas sus dimensiones para formar un terreno natural y absorbente, apto para la forestación y estimulante para mejorar el espacio urbano. Mitigación del efecto recalentamiento".
141. Subte H. Futuras estaciones Facultad de Derecho y Las Heras. Su impacto en plazas y espacios públicos.
142. Prever la instalación de las futuras estaciones debajo de plazas secas, evitando hacerlo debajo de plazas verdes.
143. Imprescindible Evaluación de Impacto Ambiental de maximercados, Coto, French al 2400 y Norte, Beruti y Agüero.
144. Prohibir la instalación de nuevos supermercados.
145. Restringir la ampliación de supermercados existentes, cuyos locales superen los 1500 m2.
146. Consejos Consultivos fundamentales en cuanto a la participación, que no se agotarán con el P.U.A., sino en temas vitales como: presupuesto, educación, salud, seguridad, etc., que hacen a la calidad de vida de los vecinos. Racionalizar las decisiones, consensuar.
147. Fortalecimiento de los equipos técnicos del GCBA ante los estudios realizados por terceros (en especial E.I.A.) para una eficiente coordinación y control de dichos estudios.
148. Obligación de los equipos técnicos del GCBA, de concurrir a los Consejos Consultivos y/o otras reuniones de vecinos, respecto del desarrollo e implementación del Plan Urbano Ambiental.



SEGUNDO TALLER CON LOS GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Exposición en la Sala E del Centro Cultural San Martín , 8 de agosto de 2000

Apertura

Manuel Ludueña

Consejero del Plan Urbano Ambiental

La idea de esta reunión surgió a partir del trabajo que hemos estado realizando desde el mes de diciembre con los diversos representantes de los Centros de Gestión y Participación y consejeros del Plan Urbano, en el que hemos desarrollado una serie de talleres y reuniones, en las que tratamos, por un lado, la ley 71, teniendo en cuenta algunos aspectos de diagnóstico, que fueron publicados, difundidos y presentados a fines de febrero y principios de marzo. También hicimos una segunda experiencia relacionada con el Modelo Territorial.



El trabajo que se hiciera, en el que han participado los CGP presentes y algunos más que faltan -aunque pocos-, ha permitido que hubiera una preocupación importante de los distintos CGP acerca de las cuestiones que plantea el modelo territorial.

Entendíamos que era muy significativo que todos los consejeros tuvieran la posibilidad de escuchar las manifestaciones que tuvieran que hacer y, asimismo, que se pudiera pedir mayor ampliación y hacer comentarios acerca de las sugerencias, de las propuestas, de las observaciones que pudieran aparecer en cada uno de los CGP; sobre todo porque el trabajo y el modo de aproximación del modelo territorial va desde una visión general hacia algunos aspectos particulares.

Los CGP tienen una visión más local, más vinculada a los barrios. Entendemos que hay muchas observaciones en ese sentido, que mejoran y darían más contenido a la definición del modelo territorial.

La idea con que organizamos esta reunión, en el sentido del programa, es que cada CGP pudiera hacer una exposición del orden de los cinco minutos, donde pudiera comentar en primera instancia en forma breve las observaciones al modelo territorial y, en segunda instancia, aquellas prioridades que pudieran entenderse que corresponderían ser tenidas en cuenta desde el punto de vista del modelo territorial.

Asimismo, podría ser de interés que hiciéramos una exposición -que hicieran ustedes-, tres o cuatro exposiciones, y luego que hubiera una intervención de los distintos consejeros presentes.

Para comenzar, invitó a los CGP 10, 9 y 7 a que se acerquen a esta mesa para comenzar la reunión.



Mesa 1

CGP 7

Mi nombre es Enrique Speranza, soy director de Desarrollo y Mantenimiento Barrial del CGP 7. A continuación se presentarán algunas filmas para que sea más clara la exposición.

El CGP 7 se encuentra situado en Culpina y Rivadavia. Comprende los barrios de Flores, Floresta, Villa Luro, Barrio Parque Avellaneda y parte de Vélez Sársfield. Los dos rasgos más importantes que tenemos como realidad urbana en el CGP son dos grandes fracturas: una anterior a la propia trama barrial, que es el ferrocarril, que corre paralelo a Rivadavia -el Ferrocarril Sarmiento-, y que divide en dos el CGP. A su vez, hay otra gran división, que es el resultado de lo que fue la construcción de las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, que son posteriores a la trama urbana y que constituyen otro gran problema que tiene el CGP como gran divisor barrial.

En función de esto estuvimos trabajando y vimos que había dos grandes temas a abordar. Uno, el tema de los espacios verdes, en que del lado norte del Ferrocarril Sarmiento tenemos escasez y, del lado sur de ese ferrocarril, tenemos dos grandes espacios -que son el Parque Avellaneda y el Parque Chacabuco- donde el sistema está mucho más tranquilo en este aspecto. El otro tema a abordar, es el que se ha estado viendo.

En las filmas están observando el segundo mapa. Los dos grandes espacios que están más abajo son el Parque Avellaneda, a la izquierda, y el Parque Chacabuco, a la derecha. El gran espacio que está más arriba corresponde a los espacios libres que está dejando el Ferrocarril Sarmiento a partir del cambio de uso de todo lo que es la vieja estación de transferencia de Caballito. Después, el resto,

es la Plaza Irlanda. En todo el corredor del Ferrocarril Sarmiento aparecen nuevos lugares que podrían ser aprovechados como espacios verdes. Esta es la realidad del CGP.

En la siguiente filmina podemos ver cuáles son los principales problemas que hemos visto en el CGP y cuáles son las propuestas en las que coincidimos con el Plan Urbano, cuáles son las inquietudes del CGP y, aparte, que no hemos puesto aquí pero que vemos como una de las observaciones más importantes al modelo territorial que desarrolló el Plan Urbano, está el hecho de no considerar a Floresta como una centralidad barrial importante; es decir, no aparece en ningún punto y es una realidad de hace más de ochenta años. Sin embargo, Floresta es una realidad de hace más de ochenta años. La otra centralidad que no aparece y que también es una centralidad futura importante es la zona de Villa Luro, donde a partir del cierre de muchas fábricas, se están haciendo torres de viviendas en distintos lugares cercanos a la zona de Lope de Vega y Rivadavia, con lo cual es previsible que un futuro no muy lejano, también se convierta en otra centralidad importante.

Ahí también está la estación de ferrocarril de la línea Sarmiento. Faltaría un sistema de transporte que corriera en el sentido norte-sur. Como nos ocurre a la mayoría, el problema es coincidente en todos los CGP, donde el sistema es radicular. Se necesita un sistema norte-sur, ya que hoy Devoto no tiene un medio de transporte para comunicarse con Villa Luro y Lugano, cuando están en una misma línea. Esto es importantísimo. Lo demás se puede ir viendo, pero la falta de esas dos centralidades barriales es uno de los puntos importantes. En Floresta hay toda una historia alrededor de la estación Floresta, que es un centro comercial importante y no figura en el plano urbano.

Entonces, nosotros decimos que entre los principales problemas se encuentra la discontinuidad norte-sur por el Ferrocarril Sarmiento. La propuesta de la PUA, con la que nosotros coincidimos, es el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento. Nosotros coincidimos y ya estamos trabajando en la Junta Promotora junto a ustedes para la resolución de este tema.

Otro problema es la situación de congestión y degradación de las zonas comerciales. Coincidimos con que hay que jerarquizar y ordenar el centro de Flores, pero a ello también tenemos que agregar que podríamos considerar a Floresta y Villa Luro como otros probables centros barriales. Por ejemplo, Floresta tiene un realidad comercial que ya está armada, pero a lo mejor en Villa Luro se puede influir antes de que se produzca un mal desarrollo.

Entre las propuestas que hemos tomado, están las generadas por reuniones de CGP y que han pasado distintas organizaciones no gubernamentales. Quiero aclarar que no las hemos trabajado en los CGP, sino que se trata de propuestas que han hecho organizaciones no gubernamentales. Así se encuentra el extender el ordenamiento del que se habla en el modelo territorial del centro de Flores hasta la avenida Juan Bautista Alberdi, que es una zona importante para todo lo que se vincula con materiales de construcción y hasta la avenida Avellaneda, que entre Nazca y Emilio Lamarca es una zona de venta de ropa -incluso, en toda la zona se han colocado fábricas textiles en todas las calles adyacentes-, que también habría que buscar la forma de reordenarla, de acotar las áreas comerciales y de actualizar la reglamentación de carga y descarga.

Nosotros observamos que Juan Bautista Alberdi tiene un sentido de mano donde el problema de estacionamiento está dado a la tarde, cuando la gente vuelve del centro a la provincia de Buenos Aires. A lo mejor, no es lógico que haya una restricción en el estacionamiento en un horario de mañana en Juan Bautista Alberdi, cuando de mañana no tiene problema de congestión. En la avenida Avellaneda ocurre justamente al revés. Como Avellaneda tiene movimiento en la mañana desde Liniers para el centro, a lo mejor sería conveniente poner un sistema de libre estacionamiento a la tarde en Avellaneda, para que se puede cargar y descargar y para que los comercios tengan la posibilidad de una solución.

También es importante la contaminación sonora y publicitaria en las avenidas, la ocupación indebida de las aceras con publicidad, mercadería en exhibición y venta ambulante. En estos últimos meses la venta ambulante la tenemos prácticamente controlada, pero hoy el problema está dado por los mismos comerciantes que invaden la vía pública en todas las avenidas comerciales.

El otro punto es que, por un lado, se está promoviendo la avenida Rivadavia en la zona de Flores como un centro comercial a cielo abierto y, por otro lado, esto no está acompañado por condiciones de estacionamiento y seguridad como para serlo. Si se pretende continuar con la idea de hacer una gran centro comercial en la zona de Rivadavia en Flores, habría que ver cómo se solucionan los problemas de estacionamiento, que cada vez son más graves, y de seguridad.

Aquí tenemos como gran problema el conflicto por congestión del tránsito automotor. Cuando se hicieron los ensanches de las grandes avenidas, Juan Bautista Alberdi, desde Carabobo hasta San Pedrito, ha quedado sin ser ensanchada. Esta no es una propuesta a corto plazo, sino a largo plazo, una vez que se termine de cambiar la edificación en esa zona, volviendo al proyecto de ensanche de esas cinco cuadras que aliviarían bastante el tránsito.

Para descongestionar Rivadavia, habría que utilizar Alberdi, Avellaneda y Directorio como avenidas para las líneas de colectivos, que hoy se acumulan sobre Rivadavia. A lo mejor, sobre las avenidas Avellaneda, Directorio o Juan Bautista Alberdi casi no pasan.

En cuando a las áreas verdes y espacios públicos, la propuesta que hace la PUA es la parquización de las ex playas ferroviarias y el corredor verde del oeste. Aquí lo que vemos como un problema es que hoy la Secretaría de Planeamiento, por ejemplo, en las primeras tierras que se están liberando de lo que es el Enafe, están llamando a concurso de ideas para parte de los territorios de lo que es la vieja estación de Caballito, y lo están haciendo en forma fraccionada. De manera que para aprovechar los excedentes de tierras ferroviarias que hay sobre el Ferrocarril Sarmiento habría que tener una visión integral. Lo que hablamos siempre es sobre el corredor verde del oeste, donde vemos una solución integral al problema de espacios verdes en todo lo que es el Ferrocarril Sarmiento.

Aquí hay algunas propuestas de las ONG sobre diferencia en metros cuadrados de áreas verdes por habitante entre zona sur-norte, a partir del eje ferroviario. Fíjense que en nuestros CGP se da la inversa al resto, cuando en casi todos los items la zona norte de la ciudad está más desarrollada que la zona sur, nosotros en el CGP tenemos muchísimos menos espacios verdes del lado norte que del lado sur. La revalorización del Parque Chacabuco, que está quebrado por la Autopista, y hay que pensar de qué forma recuperamos la unidad del parque a través de trabajar sobre el proyecto de la recuperación de los bajos de la Autopista con visión de futuro. Si hoy están concesionados a través de AUSA, sería interesante plantear soluciones a partir de allí.

CGP 8

Buenas tardes mi nombre es Arq. Liliana Elguezabal, y soy representante del CGP 9.

A partir del plano de ubicación, básicamente nos damos cuenta de que en relación con la ciudad de Buenos Aires, éste sería un centro periférico, pero con relación al área metropolitana, no lo es. Esto lo aclaramos siempre, porque el tema de ver los planos con los límites políticos y no con los límites reales, confunde. Esto que digo se verá en algunas cuestiones de las exposiciones que voy a hacer.

El otro comentario que valía la pena hacer es que también en uno de sus bordes tiene que ver con el llamado "corredor oeste"; en realidad, con la línea del Ferrocarril Sarmiento, porque no hay ningún corredor verde, salvo en la imaginación.

En la siguiente filmina se puede ver una aproximación mayor. Puedo señalar los aspectos que tienen relación con cuestiones que luego trataremos. Los números uno y dos tienen que ver con uno de los problemas, que es el de los grandes predios, no actualmente desocupados ni vacíos sino con usos que están relativamente obsoletos o por modificarse. El número uno corresponde a las tierras del ferrocarril, en Liniers. El número 2, al predio del Mercado Nacional de Hacienda; actualmente con funciones muy mezcladas, porque los concesionarios han concesionado a su vez. Pero los dos tienen

que ver con grandes predios, con superficie muy importantes, estratégicas para el CGP y para la ciudad, con destinos a definir.

Las líneas rojas, que no se ven muy claras, nos indican por ejemplo, arriba, la continuación de la avenida Rivadavia; esto tiene que ver con lo que son los ejes viales estructurales. Después, la avenida Juan Bautista Alberdi y, haciendo límite con el CGP número 8, la avenida Eva Perón.

Otra vía importante es la avenida Emilio Castro, que en este caso no está señalada, porque las tres anteriores coinciden con ser red secundaria de la ciudad de Buenos Aires y también primaria, porque la avenida Juan Bautista Alberdi es la ruta 3, y Rivadavia también es parte de la red primaria y secundaria de la ciudad y, además, corredores comerciales. Y, desde este punto de vista, también generan centralidades locales.

Otro tema muy importante es que dentro de la zona hay un importante sector, que es el que ahí se ve coloreado en violeta o rayado en violeta, que corresponde a zonificación de carácter industrial, diferenciándose en que el que está en violeta completo en la realidad tiene una concentración importante de industrias -digamos que es homogénea en el uso industrial- y el rayado corresponde a zonas mixtas, donde la industria convive con la residencia, con la vivienda y con otros usos comerciales y de servicios.

Por supuesto, estamos hablando de un esquema, porque la realidad no tiene límites tan precisos.

Hemos visto los aspectos principales que tienen que ver con lo que después vamos a exponer. En el otro sentido hay tres avenida, además de la avenida General Paz y la avenida Escalada, que son de borde. Son Larrazábal, Murguiondo y Lisandro de la Torre, que es la exterior, que tienen que ver con la conexión en un sentido transversal. Este es otro tema que después voy a tratar; por eso lo señalé. Nosotros organizamos esta exposición con dos entradas que tocan los mismos temas. Voy a empezar con la primera.

Una entrada habla de los problemas y propuestas que, estando vinculadas con el Plan Urbano Ambiental, fueron trabajadas por el CGP en relación con instituciones. La otra entrada es más específica, y surge de revisar el documento del Plan Urbano Ambiental. Aunque el temario que nos enviaron comienza con la segunda, me voy a permitir una transgresión y empezaré al revés, porque me parece que de esta manera vamos a ahorrar tiempo.

Decía que esto está organizado según problemas y propuestas, intentado en todos los casos que se acompañe la definición del problema.

El primer tema es el del predominio de zonificación en distritos de carácter industrial en zonas donde la realidad no se ha consolidado en este aspecto. Esto, acompañado de todo el problema en cuanto al desarrollo industrial, el desarrollo de actividad productiva en la ciudad que deviene de la situación económica general, genera estancamiento, deterioró, stock físico desocupado, vacío o subocupado que, sumado al segundo punto -que se ve por abajo en la filmina-, que es la falta de control de cumplimiento de las normas de higiene que regulan en general la actividad industrial en la ciudad, da lugar a una situación sumamente crítica, sobre todo en esa zona que marcábamos como rayada o coloreada de color violeta.

Frente a esto, la propuesta que tiene el CGP es muy concreta, y tiene que ver con una cuestión de realidad. Nosotros entendemos que primero está el Plan y después el Código, pero en la realidad el Código sigue vigente -y se modifica- y el Plan todavía no ha llegado a ese nivel de definición.

Entonces, estamos pidiendo una modificación del Código, que no fue atendida en las últimas consideraciones, que es la de desafectar parte de las zonas industriales, afectándola a usos mixtos. Esto tiene dos sentidos: uno inmediato, en cuanto el código vigente, pero también es una observación

respecto de las futuras regulaciones de la actividad industrial en la ciudad, para que se tenga en cuenta la necesidad de otras mixturas de uso, por supuesto controlando la actividad industrial. No nos parece una vía o un camino permitir la vivienda, la residencia, en distritos industriales, porque lo que va a dar en consecuencia es calidad de vida y habitabilidad muy dudosa para gente a la cual se le está diciendo que inviertan en su vivienda, en su construcción.

Respecto del tema de la rezonificación, lo que estamos proponiendo es que se tenga en cuenta la necesidad de reconocer la diversidad de situaciones que tienen que ver con los centros locales, con los emprendimientos comerciales, con las zonas de recreación o de esparcimiento y con la residencia, es decir, una zonificación que contemple más la vida local y no se piense en una gran mancha de usos industriales en ese caso.

Esto es lo que está descrito en la filmina.

El segundo punto de mucha importancia para nosotros es la falta de definición del futuro de los grandes predios hoy desocupados o con equipamientos obsoletos, como el Mercado Nacional de Hacienda y las playas ferroviarias de Liniers.

En principio, y también con esta idea de que hay que decir algo para lo inmediato y algo a futuro, en lo inmediato estamos reclamando zonificaciones como RU o UF, es decir, algunas de las zonificaciones actuales del Código que permiten mantener las reservas sobre estos predios hasta que el Plan se expida con una definición más concreta y completa.

Y decimos que esa definición deberá contemplar el carácter estratégico de estos predios, no solamente para la ciudad sino para el barrio y para la zona.

Pasado otro punto, en lo que hace a Liniers, en el centro de transbordo se da una situación que no es particular sino que se repite en todos los centros de trasbordo: de gran deterioro por sobre uso de espacios públicos -especialmente- y por falta de limpieza y decadencia del equipamiento comercial. El tema del conflicto entre la población de paso y la población residente es bastante importante.

La propuesta es que se tengan en cuenta estas cosas. No hay una particularización mayor.

Otro punto importante es la falta de equipamiento educativo y social. Esto lo planteamos aquí porque al definir el destino de los predios a refuncionalizar también es importante tener en cuenta esta situación. En el territorio del CGP N° 9 no existe ninguna reserva para este tipo de equipamiento y se dio el caso concreto de haber tenido que suspender la construcción de una escuela porque no se dispuso el predio necesario. Antes de la decisión de comprar, que es la otra posibilidad, parece importante tener en cuenta el destino de estos grandes predios para el equipamiento social.

Faltan espacios verdes de uso público y acceso libre y gratuito a diversas escalas. En esto no voy a abundar, porque creo que es un tema bastante tratado, pero aquí es importante observar que en el mapa hay un color verde, que representa al parque Alberdi, pero que es fundamentalmente cemento y tiene una buena parte concesionada, donde está el Polideportivo, con lo cual es mentira que exista un parque urbano en el CGP 9. Por eso estamos haciendo este pedido para los predios a refuncionalizar con respecto a los espacios verdes y también los espacios recreativos.

Voy a priorizar nuestras preocupaciones. Otro punto importante se vincula con los problemas de accesibilidad y transporte. En general, en los documentos del plan se tratan los problemas de tránsito, que son importantes en el conjunto de la ciudad. En general, en nuestro CGP los problemas son de transporte y de tránsito de cargas. El tema de la definición de la red de cargas y la articulación del trazado de la red de cargas con estos nuevos usos que estamos proponiendo es una cuestión a tener en cuenta.

Hay un plano de los documentos del Plan que es muy gráfico. El CGP 9 no aparece en ninguna de

las propuestas que intentan mejorar la accesibilidad en el conjunto de la ciudad. En este sentido, nosotros creemos que tanto en lo que es la conexión con el centro de la ciudad como en el sentido transversal, es necesario tener propuestas. En ese sentido, se habla de sistemas de capacidad intermedia. Posiblemente por la demanda, creemos que ésta sea la característica, pero es necesario articular el corredor de Juan Bautista Alberdi _que es uno de los corredores de entrada a la ciudad y que continúa en la provincia de Buenos Aires con Juan Manuel de Rosas, que es la Ruta 3 con la red de subterráneos.

En ese sentido, aparecía la idea de estos sistemas de capacidad intermedia: Premetro, ómnibus o sistema de carriles. No sé cuál será la resolución, pero se trata de permitir una llegada rápida a Plaza de los Virreyes. La conexión la proponemos con la Plaza de los Virreyes y, obviamente, no con el subte A de Primera Junta, porque es un lugar muy sobrecargado. Hoy en día todo el tránsito de pasajeros que entra por Juan Bautista Alberdi se canaliza sobre todo hacia Primera Junta. Entonces, creemos que es un bien para el CGP y para la circulación en la ciudad.

En el otro sentido, los corredores transversales se vinculan con algo que mencionó el CGP 7. No hay ninguna manera de conectar las nuevas centralidades propuestas en la zona de Lugano con las aquí señaladas como tres avenidas transversales, que son calles. Aquí no hay ninguna propuesta. Así como en otros lugares hay propuestas de anillos que estarían completando la accesibilidad en un sentido transversal y la circulación en ese sentido, aquí no hay ninguno de estos anillos que conecte como se dijo antes Devoto con Villa Luro, y yo agrego con Mataderos o con Lugano. Este último anillo estaría faltando. En el ámbito local ello tiene que ver con la conexión, por ejemplo, del Hospital Santojanni con su área de influencia. En el CGP 8 no hay hospital y el área de cobertura se vincula con el Hospital Santojanni, y aun dentro del CGP 9 también es difícil la llegada en sentido transversal.

CGP 10

Mi nombre es Patricia Chochlac, soy Directora de Desarrollo y Mantenimiento Barrial del CGP 10. Lo primero que mostraré es el plano de ubicación del CGP 10, en la zona noroeste de la ciudad. En el plano se observan los barrios que integran la zona 10: básicamente Devoto, Villa del Parque, Monte Castro, Villa Real y parte de Versailles, Vélez Sársfield, Floresta y Villa Santa Rita.

En este plano se ve muy gráficamente uno de los problemas serios de la zona, que es la falta de espacios verdes, que es algo que también observaremos en los textos. Es mínimo el espacio que está dedicado a esto. De hecho, hay propuestas de vecinos, que hicieron los reclamos más importantes, en el sentido de tomar los terrenos, en principio, de las vías del ferrocarril San Martín, ya que el Urquiza se va a soterrar, según la propuesta del plano urbano, con lo que coincidimos totalmente y hay consenso de la gente para ello.

El rectángulo celeste que se observa en el medio es la cárcel de Devoto, que es uno de los problemas serios de la zona y está solicitado para hacer un espacio verde. En Beiró está marcado el edificio de Aguas Argentinas, donde también hay una propuesta de la gente para que se convierta en un centro cultural.

En este plano también se ven las avenidas comerciales que hay en la zona, como Beiró, Segurola, Jonte, Lope de Vega y las que atraviesan, como Mosconi. También están muy degradadas. Son corredores comerciales, en general, muy degradados. Hay propuestas de vecinos para arreglar, por ejemplo, la avenida Jonte, y hacerle toda una refuncionalización en cuanto a señalamiento y equipamiento comercial. Estamos promoviendo esto porque ya hay pedidos de vecinos para hacer lo mismo en otras avenidas, como Beiró y Lope de Vega.

Aquí pueden observar una especie de resumen de lo que estoy diciendo. Hay un tema que también es central en la zona y que está vinculado con lo vial. Se trata de que la mayoría de las calles tiene

doble mano, lo que lleva a muchos conflictos en el tráfico, ya que además en esas calles angostas de doble mano circulan colectivos, con todos los problemas que ello ocasiona. Esto sería para hacer un rediseño vial urgente.

Hay grandes bolsones de los barrios que no tienen suficiente cantidad de colectivos para el transporte de pasajeros; salvo en las avenidas, hay algunos núcleos y zonas que quedan desabastecidas. Incluso, en avenidas también falta conexión con el centro y otros barrios, lo que se comentaba sobre los famosos corredores con las zonas aledañas.

También está el transporte de carga, que circula por la zona y está pensado por el plano urbano, con el que coincidimos en que es necesario hacer un desvío del tránsito de cargas por el circuito de autopista y, en todo caso, manejar internamente la carga con camionetas o vehículos que no compliquen tanto el tránsito.

De los sistemas públicos ya hablé. Básicamente el edificio de Aguas Argentinas y la cárcel de Devoto son los más importantes, junto con los terrenos cedidos por el actual Onabe, donde también hay proyectos de vecinos y de CGP para utilizar estos terrenos para hacer paseos.

También hay un largo listado de terrenos propuestos para hacer otros espacios verdes, reciclando la plaza de Arenales, que es como la gran plaza de Devoto nosotros decimos que es la plaza del pueblo donde está todo, sigue teniendo un valor emblemático muy importante y también está muy degradada. En cuanto a la configuración residencial, se plantea la cuestión de que en la avenida Mosconi hay una muy alta restricción del Código, que determina un perfil muy bajo de edificios. Y si bien podría ser una avenida importante -de hecho lo es desde Constituyentes hacia el Este-, en la zona que tiene que ver con nuestro CGP tiene un perfil muy bajo. Es decir que podría densificarse esa zona y sería un polo de atracción.

El cuadro que se proyecta en este momento muestra una de las zonas del paseo lineal que está pensado desarrollar en esos terrenos, que son los lindantes con la estación Devoto. En realidad es todo a lo largo del Ferrocarril San Martín, desde Devoto hasta Villa del Parque.

En esta última proyección, lo que parece un complejo hotelero 5 estrellas es en realidad la cárcel de Devoto, insertada en el medio de la zona, y que todo el mundo está pidiendo a gritos que se convierta en un espacio para el barrio.

Arq. Manuel Ludueña

En su carácter de consejeros, se encuentran presentes el arquitecto Luis Cabillón, el doctor Oscar Zapattini, el arquitecto David Kullock, el arquitecto Heriberto Allende, la arquitecta Nora Bricchetto, la arquitecta Margarita Charriere, el arquitecto Enrique Fernández Meijide, el arquitecto José Ignacio Barassi, el arquitecto Rubén Gassolli y asesores de distintas áreas.

Pasamos ahora a las preguntas dirigidas a los representantes de los tres centros de gestión y participación que acaban de exponer.

Preguntas

Pregunta. Quiero formular una pregunta al CGP 7. Yo soy Oscar Zapattini, de la Subsecretaría de Desarrollo Regional:

En el CGP 7 se planteó recién el ensanche de la avenida Juan Bautista Alberdi desde Carabobo hasta San Pedrito. Sin embargo, creo que hay un nudo que se forma en la cuadra anterior a Carabobo, que es donde se angosta. *¿No hicieron ninguna previsión acerca de eso?*

Sr. Speranza. La anterior propuesta era la de Pumacahua. Además, aclaro que estas propuestas están hechas por organizaciones no gubernamentales. Es decir, hay otras que plantean que son contrarias al ensanche que se hizo en los años 70 en distintos lugares de la ciudad.

Pregunta. Una pregunta para Liliana, del CGP 9. Con respecto al centro de trasbordo de Liniers, grosso modo uno vería dos alternativas: una de corto alcance, que es reordenar; y otra de largo alcance, que es usar parte de las playas ferroviarias de Liniers. *¿Ustedes tienen algo pensado al respecto?*

Sra. Liliana Elguezabal. Lamentablemente, creo que es inevitable usar parte del predio para el reordenamiento de las paradas de colectivos, porque hay paradas y hay terminales de colectivos. Lo que sería deseable es trasladarlas a otro lugar donde no concentrara tantas actividades importantes desde tantos niveles distintos, porque Liniers es el centro del barrio del Liniers.

Yo tendría que decir que fue el centro de una escala casi sectorial importante, porque ahora está bastante decaído, pero sería bueno recuperarlo. Además, es un centro de trasbordo de la ciudad. Esto genera una complejidad en la situación.

Por esa razón, en ninguna de las propuestas que hacemos sobre los grandes predios somos maximalistas y decimos "todo verde", porque tenemos claro que tanto en el caso de Liniers como en el predio del Mercado Nacional de Hacienda hay otras demandas de espacio muy fuertes y muy importantes. Lo que estamos pidiendo es la consideración del espacio verde abierto, que es muy escaso en primer lugar, y la necesidad de contemplar una serie de demandas locales, como son las de equipamiento local.

Con respecto al caso concreto de Liniers, inclusive hay algunas propuestas de instituciones locales - que nosotros hemos tomado si bien no hemos trabajado sobre ellas- en el sentido de reordenar algunos de estos sectores para las terminales de colectivos, porque se suman los colectivos que hacen parada en la calle con las colas de San Cayetano, que vistas desde afuera son una cosa que tiene que ver con el empleo, con el trabajo, con la fe de la gente, pero tienen un impacto negativo muy fuerte sobre la gente que vive en ese lugar. Entonces, todo esto genera una situación muy conflictiva.

Creo que la respuesta a lo que decís sería "y... sí". No sería lo que plantearíamos como deseable. Pero es importante tener en cuenta en primer lugar que hay edificios o construcciones ligadas a la memoria y a la historia de lo que fueron los talleres de Liniers, que no son muy contempladas en general.

Así como otros barrios tienen buenos relevamientos, no hay un buen relevamiento en el caso de Liniers. Hay que tener en cuenta que tenemos pocos grandes predios para espacios verdes.

En síntesis, la respuesta a tu pregunta sería: "lamentablemente, sí".

Pregunta. La propuesta del soterramiento del ferrocarril permitiría una permeabilidad que ahora no tiene toda la zona y que es de alguna forma lo que acumula una cantidad enorme sobre un mismo lado. Todos los medios de transporte llegan a Rivadavia y se encuentran casi con una pared: no pueden atravesar.

Si bien por una parte hay que construir una playa para hacer los trasbordos, por otra parte también hay que hacer una reestructuración general del área en cuanto a medios de transporte, porque eso es imprescindible. Es decir, en este momento esa es un área no sólo conflictiva desde el punto de vista del que tiene que tomar un vehículo, sino también muy peligrosa por la cantidad de líneas de transporte que se mueven y por la velocidad en que se mueven en ese espacio.

Creo que si uno piensa que desaparece la barrera, se produce una situación de flexibilidad que permitiría cambiar mucho las situaciones actuales.

Sra. Liliana Elguezabal. Sí. Además, hay que añadir las autopistas que están pegadas y que suman problemas de este tipo.

Nosotros no tenemos una propuesta ni tenemos capacidad desde el CGP de hacer un estudio técnico de algo de esta complejidad. Lo que sí hacemos es transmitir inquietudes y observaciones. Desde ese lugar, lo que más importaría decir es que cuando se piense en ese aparato que va a resolver esa situación, no se ponga la mira exclusivamente en enterrar el tren sino que hay que pensar también en un distribuidor, que podría ser un edificio complejo inclusive. No sé, estoy imaginando. Debe pensarse también que hay una escala local y que esos comercios que crecieron al costado de todo esto tienen mucho que ver con la vida económica y cotidiana local. Hoy en día tienen que ver para mal en mucho sentido, debido al deterioro, pero tienen que ver al fin.

Pregunta. En las tres exposiciones se habló mucho de espacios verdes. Creo que es válido, porque son zonas donde la carencia de espacios verdes públicos es significativa. Los espacios verdes privados, por el tipo de edificación, quizás están más presentes que en otras partes de la ciudad.

De todos modos, hay otro tema que hace a la calidad del espacio público y que se relaciona con el verde, que es la forestación. Es decir, la imagen que yo tengo -por el recuerdo de haber circulado en algunos sectores de este espacio- es que esta zona es muy variable. Así, hay zonas que son muy arboladas y hay otras zonas donde hay carencias importantes. En ese sentido, *¿hay alguna propuesta o algo previsto?*

Sra. Patricia Chochlac. En la zona de Villa Santa Rita hay una propuesta de los vecinos de utilizar las veredas, que son muy amplias, haciendo mínimas parquizaciones, dejando un sector de vereda de 1,8 metros y el resto como espacio verde y forestación.

Sra. Liliana Elguezabal. - En nuestro caso, los barrios son Liniers y Mataderos, donde no se da tanto la dotación de espacio verde y privado, como se puede dar en Devoto. En general los terrenos están ocupados en profundidad por varias familias, aunque el Código no lo permite. Este tema es muy importante.

Lo que hemos detectado son algunos boulevares, de los cuales prácticamente ahora queda la marca, porque no están arbolados. Una propuesta es que algunos de estos boulevares, sobre todo los que están atravesando zonas industriales, como Eugenio Garzón y Remedios, tengan un tratamiento no sólo desde el punto de vista de la forestación, sino también de algún equipamiento público, porque son bastantes amplios y porque, al estar en zonas industriales, se coincide con el receso de fin de semana.

Hay una propuesta nuestra de generar corredores verdes aprovechando estos boulevares. Tenemos

algunos trazados reconocidos que, incluso, podrían acompañar circuitos ciclísticos entre parques, conectando Parque Avellaneda, Parque Alberdi y Parque Indoamericano. Se pueden trazar circuitos muy interesantes que acompañen la actividad, junto con el tema de la forestación.

Sr. Speranza. En cuanto al CGP 7, todos los espacios verdes actuales están forestados insuficientemente. Hay propuestas de reforestación, pero dentro de la planificación normal. En el CGP 7 lo que vemos, por ejemplo, con respecto a los espacios verdes privados, es que el Código de Planeamiento Urbano debería contemplar algún freno a las posteriores ventas de los terrenos. Volvemos al tema de las playas ferroviarias de Caballito.

En Caballito, por ejemplo, entre gallos y medianoche se cambió el Código y Ferro Carril Oeste vendió un terreno que había pedido para hacer actividades gratuitas y actividades deportivas para los vecinos y para los socios. Terminó vendiéndolo a una gran empresa inmobiliaria. Este tendría que ser uno de los ejes de la defensa. Si no hay más lugares, salvo las playas ferroviarias, para desarrollar espacios verdes, habría que contemplar algún tipo de ley que protegiera todos los espacios privados verdes actuales, de manera que ya sus propietarios supieran a qué atenerse.

Las zonas que en el CGP 7 se pueden reforestar justamente son las que se vinculan con esta problemática. Hasta que no se aclare esta problemática, evidentemente, no habrá lugar para forestar. Desde el CGP 7 hicimos un planteo concreto de falta de centralidades barriales. Yo no sé si los consejeros no dicen nada porque están de acuerdo o porque no nos prestan atención.

Pregunta.- Estamos de acuerdo.

Moderador.- Invitamos a los representantes de los CGP 11, 12 y 13.

Sr. Malaga, represento al CGP 11. Este es un esquema de los grandes temas actuales de los centros de gestión. Se puede decir que es un Centro de Gestión atravesado por una serie de grandes vías: avenida San Martín, Corrientes y su continuación con Triunvirato, Beiró y Juan B. Justo, y también por una serie de vías perimetrales, como Pampa, Cuenca, Gaona y Estado de Israel.

El Centro está compuesto, como se observa en esta imagen, por varios barrios: Parque Chás, Urquiza, una parte de Villa del Parque, un sector importante de Villa Crespo, la Paternal, Villa Ortuzar y Chacarita, en su parte central. A su vez, hay una faja que está relativamente delimitada por las dos trazas de los ferrocarriles: el San Martín y el Urquiza, que se constituye con una serie de grandes equipamientos y espacios en una faja de fractura dentro del Centro de Gestión.

Dentro de esos grandes espacios tenemos, siguiendo un orden, el Club Comunicaciones, la Facultad de Agronomía y Veterinaria, los terrenos del ex Alberque Warnes, los predios del Hospital Alvear, las playas de maniobras tanto del San Martín como del Urquiza y el gran espacio de Chacarita. También hay una serie de talleres que están en un proceso de relocalización sobre la calle Guzmán, que pertenecen a la Municipalidad.

Esta es una descripción a grosso modo física. Sobre Juan B. Justo se encuentra todo lo que es el área de conflicto que generan las inundaciones del Maldonado, y junto a esto habría que tomar una característica muy importante del Centro, que me parece que es una particularidad que condiciona bastante su futuro; se trata del problema de las centralidades locales. Tanto el centro local de Villa del Parque, que se encuentra sobre Cuenca, como el de Urquiza, que queda posterior a esta zona, el de Federico Lacroze, el de Villa Crespo y el de Nazca son todos centros marginales al propio Centro de Gestión. Son perimetrales al Centro. No hay ningún centro central. Es un Centro sin centro.

Esto genera _junto con un gran despoblamiento de esa zona central, que teníamos cruzada por la traza de los dos ferrocarriles_ que el foco de atención y de radiación quede fuera del propio Centro. Parece como que las fuerzas del centro son centrípetas: van hacia fuera. Al mismo tiempo, de ma-

nera colateral, pero no menos importante, la ubicación de los centros y la localización de los barrios particulares dentro de los centros obliga a una política de complementación muy importante con los Centros aledaños, tanto con el Centro de Palermo, el 14 oeste, como con el Centro de la compañera de Villa del Parque, también hacia la zona de Flores.

Yo no sé si se entiende bien el esquema o si quedó muy confuso. Acá de alguna manera aparecen algunas propuestas para la zona. Para los barrios consolidados, marcados en el esquema con unas rayas verdes, la política sería de protección y mejoramiento de la zona. Es decir, no son zonas de grandes intervenciones sino en las que hay que cuidar la calidad de vida barrial existente.

Voy a señalarla en la pantalla (Así lo hace). Es la zona que abarca Villa del Parque, Santa Rita, Villa Urquiza y Parque Chas. Luego está la zona de Villa Crespo, donde el punto central sería el reverdecimiento de la zona, es decir buscar políticas que tiendan a incorporar verde, forestación dentro de esa área, que es un área que adolece particularmente de espacios verdes.

Por otra parte, en esa zona central hay varios temas que se juntan. Por un lado, está la cuestión de cómo se genera, coincidentemente con lo que plantea el Plan Urbano, una promoción de la residencia sobre la zona de esos mixtos que ocupa unas 200 hectáreas del centro de gestión. Junto a ello hay un tema muy ligado, que es el de los equipamientos urbanos en la zona, con la potencialidad que ofrece.

Yo no me referí en esos términos anteriormente, pero creo que toda esa zona es de inseguridad funcional, de inestabilidad funcional: hay grandes incógnitas que no están resueltas y que de alguna manera, para el futuro de la zona, es decisivo que se genere una propuesta mucho más fina hoy y no dentro de cinco años. Ello abarca tanto los futuros destinos posibles del Club Comunicaciones, la extensión de las actividades públicas y académicas en las facultades de Agronomía y de Veterinaria, como la calificación de los espacios en lo que era el ex albergue Warnes.

Es decir, muchas veces se está trabajando esto como si fuese una simple plaza de barrio. Por lo menos la traza y la atención que le están prestando en estos momentos las áreas que están encargadas de ese tipo de intervenciones, las están asumiendo así en lugar de un terreno de ocho hectáreas, con particularidades muy importantes en cuanto a ser sector clave para el desarrollo de toda la zona aledaña.

Con respecto a los terrenos del Hospital Alvear, hay distintas propuestas, desde centros de salud hasta el traslado de la Iglesia de la Virgen Desatanudos, hasta la escuela que está comprometida dentro de la propuesta del ex albergue. Así podríamos seguir adelante hasta llegar a los talleres del Parque Los Andes, donde también habría que definir qué futuros usos le damos.

Esto tiene mucha importancia, porque si ustedes se ubican en esa especie de cuadrilátero que tenemos ahí y trazamos las diagonales, el centro de esas diagonales se ubica más o menos donde está el ex albergue Warnes. Quiere decir que deberíamos tener una política de equipamientos urbanos para el desarrollo de esta zona mucho más fina que la que tiene hasta el momento el Plan Urbano Ambiental y otros organismos que puedan estar interviniendo sobre estos temas.

No es lo mismo instalar una planta de tratamientos de residuos que instalar un campus universitario o instalar una playa de estacionamiento subterráneo, como la que aparentemente está por instalarse en esta zona de Federico Lacroze. Pero muchas veces parece que cuando se definen a un nivel muy general equipamientos generales urbanos, las zonas pobres siguen siendo consideradas "las hermanitas pobres" y no se piensa en una definición más selectiva que permita levantar la zona.

Yo recuerdo la intervención de una de las asesoras del plan, la arquitecta Perelmuter, que decía que en las zonas precisamente degradadas de París, cuando tenían que poner los pliegos de condiciones para la construcción de viviendas, no ponían las condiciones standard sino que elevaban mucho más las condiciones de calidad arquitectónicas y urbanísticas, porque precisamente se trataba de calificar y promover la zona.

Por último, diré que también hay que hacer un trabajo de cosido fino en todo un tema que tiene que ver con una problemática no sólo urbanística sino también social, que son los espacios de la AU3, que quedan en este sector. Además, en algunos sectores que van quedando remanentes a lo largo de la traza del San Martín hay un espacio que se llama "La Lechería", donde conviven hacinadas 140 familias, y para eso hay que hacer un trabajo mucho más fino y de lugar.

Finalmente, me gustaría hacer un par de recomendaciones al Plan Urbano. Una es con respecto a las carencias que todavía hay acerca de un análisis concreto de lo que es la situación industrial de la ciudad. Faltan datos, por lo cual todo lo que forma parte de una política de residencialización o de consolidación industrial se maneja a un nivel mucho más ideológico que concreto y estamos en una etapa del plan en la que todo eso tendría que estar mucho más armado.

Esta zona necesita definir eso. Es decir, esa salida del código con un E2 con vivienda es una salida muy desprolija, por decirlo en términos suaves. En una zona que se califica como de industria con alto grado de molestia, conciliar la vivienda parece que no es el camino para atacar el problema de la industria y de la residencia en las grandes áreas mixtas que tenemos en la ciudad.

Además, me parece que esta es un área de intervención prioritaria, que habría que fijarla como tal, por todo lo que hay, por la inmediatez de todo eso, y ameritaría que algún equipo del Plan Urbano nos apoye y se dedique concretamente a trabajarla más de lleno.

CGP 13

Fernando Boffi Lissin, soy director de Desarrollo Sociocultural del CGP 13.

El Centro de Gestión y Participación número 13 está contenido entre el borde del río, la General Paz y las calles Vidal y La Pampa. Esta es la primera limitación importante a señalar sin tener la intención de ser expansionista con respecto a los otros centros, el 12 y el 14. Permanentemente, el planteo de la gente, que viven más allá de La Pampa y Vidal, es que no son límites reales relacionados con los barrios. Nos queda todo Núñez, un pedazo muy chiquito de Saavedra y la mitad de Belgrano. Si empezamos a trabajar con el tema de identidades, que es una de las cuestiones ligadas a la centralidades, ya empezamos mal por esa limitación.

El segundo punto que el plan indica, como mencionaron los anteriores expositores, plantea una zona de alta consolidación edilicia -lo cual es real-, una franja de áreas verdes y, posteriormente, el río.

Esa parte no es la real. En un imaginario uno podría pensar que hay una relación fuerte con el río. Esta es la situación de Río de Janeiro o de Montevideo, donde hay una alta edificación con una zona parqueada y un acercamiento y tratamiento de la costa. Esta situación no es precisamente la que se está dando en esta zona.

Las dos siguientes filminas son parte de un trabajo que se realizó en febrero, cuando la gente del Plan Urbano nos pidió trabajar con la población, con la comunidad de Belgrano y Núñez, la problemática de la ley 71, del Plan Urbano Ambiental. Hicimos tres reuniones en las que fuimos trabajando los distintos puntos que la ley 71 estaba planteando. Y, desde ese momento, a partir de los temas que ellos nos iban planteando, se fue haciendo una relación con el punto que planteaba la ley 71.

En este caso hemos seleccionado dos de los que planteaba la ley. Básicamente una, relacionada con la reestructuración, rezonificación y renovación urbana del área sur para equilibrar la sobreocupación del área norte. Esto es lo que planteaba el Plan. Lo que planteaban los vecinos es lo que sigue a continuación, de orientar el mercado inmobiliario hacia la zona sur de la ciudad, a fin de desalentar el proceso de sobreocupación de la zona norte: el barrio de Belgrano saturado, (...) ocupado por estacionamientos, desalentar la construcción, frenar Núñez y no más edificios en torre, como serían los casos de Gillette y Atma, que tienen aproximadamente 2500 departamentos.

Acá las fotos acompañan básicamente en este caso la relación que después vamos a ver especialmente en estos planos, que consisten en una zona de fuerte edificación y una zona baja contigua.

En este caso, otro punto que se planteó desde el Plan es la reconversión de la relación entre la ciudad y la franja costera, reafirmando la vinculación de la ciudad con el río, preservando los recursos hídricos, potenciando su accesibilidad y privilegiando su uso público recreativo y gratuito.

Frente a esa cuestión se planteó a los vecinos... ellos planteaban... eliminar barreras que impiden la llegada al río, reparar las compuertas que impiden que el río avance sobre la ciudad.

Acá surgen dos temas centrales, que se refuerzan en este segundo punto. Uno, que es la cuestión de la presencia directa del Centro de Gestión en la cuenca de Tres Arroyos, en el Uruguay, el Vega y el Medrano; básicamente cortados por líneas pasantes que conforman las vías de ferrocarril y la autopista, como frenos a esta llegada al río.

Con respecto a eliminar barreras que impiden llegar al río, lo que tomamos en este punto es agregar un punto a la ley 71, porque estaba básicamente planteado en este caso en relación con la accesibilidad a los edificios, respecto de los discapacitados. Nosotros hicimos hincapié porque sabíamos de antemano, y lo veíamos como un tema central para el Centro de Gestión, eliminar las barreras urbanas, mejorar la relación entre los barrios y dentro de ellos.

Este problema nosotros lo tenemos centralmente. De ahí salen las cuestiones que los vecinos planteaban, de prever (...), solucionar problemas de pasos a nivel, resolver la problemática generada por las barreras urbanas, Cantilo, Lugones, vías del ferrocarril, considerar la continuidad de la calle [Comodoro] Rivadavia hacia Cabildo y el río, apertura de todas las barreras a lo largo de la traza del ferrocarril Mitre, colectivos desde avenida del Libertador hasta Cabildo y Juramento.

Y acá salen varias cuestiones a trabajar. Una es la desconexión entre la zona baja de Núñez y Belgrano con respecto a la zona alta. En este momento la existencia de conexión es casi nula. Las barreras que están funcionando son totalmente conflictivas: en horarios pico se tarda hasta 25 minutos de espera frente a una barrera. Sumada está la cuestión de la no existencia de centros de salud sobre el área baja. No tenemos un hospital en el área del Centro de Gestión; el Pirovano está fuera. Hay un solo centro de salud mental del lado de la zona baja, del lado del corredor de Libertador; por lo cual el pasaje -si es necesario- es casi imposible si no es a través de General Paz o por el puente del Libertador, con lo cual hay una gran desconexión entre una zona y otra, como si estuviera cortado por la mitad el Centro de Gestión.

Eso se incrementa por la desconexión de colectivos. Tanto el 15 como el 130, llegan a Barrancas pero no acceden ni a Congreso y Cabildo, ni a Cabildo y Juramento. Digamos que no toman zonas importantes de la parte de arriba del Centro de Gestión.

En las siguientes filminas podemos ver sintéticamente cuál sería la propuesta con respecto al modelo territorial y las recomendaciones que efectuamos. En principio, estamos hablando de la necesidad de una relación de la planificación metropolitana, urbana y comunal.

Lamentablemente, no pudimos terminar de hacer unas filminas con respecto a estos planos por una cuestión de tiempo. Pero una de las cuestiones que surgía del debate del Centro de Gestión con los vecinos es lo que en otra zona puede ser el reforzamiento del corredor oeste. En esta zona es contraproducente, por el proceso que se está dando en Belgrano y Núñez y los lugares vecinos.

Esta lectura es una lectura del corredor y una lectura metropolitana, y de hecho el desarrollo natural lo está dando. Sin ir más lejos, la construcción de los edificios sobre la Avenida del Libertador, que antes se comentaba, están siguiendo esta lógica. Eso, naturalmente, lo está haciendo el mercado. De hecho lo viene haciendo el mercado desde hace bastante tiempo.

Lo que nosotros estamos planteando -y esto salió de las reuniones de los centros de gestión con la gente del Plan Urbano- es la necesidad de que acá se cruce con una lógica de centros, donde finalmente también haya acciones que prioricen esa lógica, porque en los documentos que nosotros manejamos se consideran ambas pero finalmente se priorizan éstas. Y, de hecho, lo que surge de la lectura de lo que es el corredor norte, básicamente está mirado desde una visión más bien metropolitana, a veces urbana pero poco comunal.

Con respecto a lo comunal, nosotros priorizamos la necesidad de un fortalecimiento del sistema de subcentros del área, mejorando la conexión del subcentro de escala urbana -Belgrano-, llamado C2 en el marco del código, y los subcentros de escala local -Villa Urquiza y Chacarita- llamado C31, y los subcentros de escala barrial -Saavedra y Núñez, llamados C32.

Esta necesidad se transforma en acciones concretas, empezando a buscar la relación transversal, que fortalecería el reclamo de la necesidad de apertura de esas transversales que son muy fuertes y garantizan una accesibilidad al centro pero rompen la relación de los barrios entre sí y la relación con el río. Tanto Lugones, Cabildo, Libertador y las vías del tren juegan en este sentido. Así que desde ese sentido no necesitamos que el Plan nos ayude: eso realmente está casi instalado. Sí necesitamos que el Plan apunte al fortalecimiento de cuestiones de relación entre las áreas.

Con respecto al modelo de gestión, este punto lo agregamos en función de la experiencia que se ha dado de la actividad que venimos desarrollando en el marco del Plan. Esto nos ha permitido, frente a acciones muy concretas, como planteaba Liliana, plantear el tema de las playas subterráneas en distintas plazas de la zona. Esto obedece a esta lógica de funcionamiento y nos aumenta el conflicto de tránsito que ya tenemos, cuestión que no planteamos en este ámbito por falta de tiempo. Sólo diré que va a aumentar el volumen conflictivo de gente entrante. Ya tenemos problemas en doble línea de las calles centrales, desde Juramento y pasando por la congestión de esa zona, sumado al tema de los cines.

Esto tiene cierta complejidad. Aunque pueda tener una solución haciendo que los autos hagan una escala intermedia en lugar de llegar al centro, el conflicto se pateo -para decirlo de un modo muy directo- hacia la zona norte.

En ese sentido nos parece interesante fortalecer un espacio de formación del ámbito de trabajo que ya existe, entre la oficina del Plan Urbano y los centros de gestión, para el seguimiento de las políticas de adaptación. Esto apunta, una vez que el plan esté aprobado, a la posibilidad de continuar interactuando y compartiendo ideas.

Otro punto sería la necesidad de conformar soluciones, al nivel de escala de problemáticas, como lo planteaba Daniel Málaga en su sector, intercambiando ideas en el marco de este ámbito de trabajo con la oficina del Plan Urbano.

Finalmente, para dejar una recomendación para el plan, quiero decir que nosotros tenemos dos líneas de obras a realizar en el centro de gestión. Una se vincula con el mantenimiento -porque generalmente todo está construido- de calles, plazas y alumbrado público. La otra línea se plasma en obras estructurales de cambio que son muy importantes de desarrollar. Por ejemplo, toda la zona de edificios sobre Avenida del Libertador tiene una alta deficiencia de cloacas, planteado por el mismo Plan Urbano, al cual nosotros adherimos, y confirmado por los propios vecinos diariamente. De modo que plantear una zona de desarrollo, y aceptarla en el modelo territorial, donde se considera a esa zona como de alta edificación rodeada de una zona baja, sin propuesta cloacal, es bastante complejo. Igualmente, no plantear transportes en el área de arriba, de Cabildo por ejemplo, también es complejo. Por eso la necesidad un plan vial.

Un plan hídrico apuntaba a completar el proceso que se viene haciendo con el arroyo Vega. Quedaría el arroyo Maldonado y el arroyo White, pensando en una obra más integral, pensando no sólo en el canal aliviador sino también en las sudestadas, que es otra de las grandes cuestiones que se están estudiando.

El proceso de alta densificación, que es una de las cosas que plantea el Plan Urbano, va directamente contra la construcción de viviendas de un valor tipológico histórico y cultural importante, que van a ser terminantemente demolidas.

Finalmente, se prevé la elaboración de un programa en la comuna y el barrio, que un poco apunta a la recuperación la relación entre la costa edificada y su río.

CGP 12

Graciela Guiliani, soy Directora de Desarrollo y Mantenimiento Barrial del CGP 12. Este CGP está en el borde de la ciudad y comprende parte del barrio de Saavedra, Coghlan, parte de Belgrano, parte de Núñez, casi completo Villa Urquiza, y Villa Pueyrredón.

En el plano que se proyecta en este momento están señaladas las concentraciones comerciales, que coinciden con los centros de cada uno de los barrios.

Yo voy a ser precisa: voy a hacer observaciones al modelo territorial. El plan plantea para el barrio de Saavedra una nueva centralidad, que coincide con la Avenida Parque y la Avenida General Paz por un lado, y por otro lado plantea la revitalización de los centros urbanos y barriales existentes.

A mí me parece que para el caso particular de Villa Urquiza habría que replantearse un poco la relación de estas dos cuestiones, porque entre un punto y otro hay solamente entre 10 y 15 cuadras de distancia. Entonces, si la Phillips se va a ir y el proyecto de Coto se lleva a cabo, que coincide con la estación Saavedra del ferrocarril, me parece que se produce un desajuste importante que hay que revisar.

Ya hoy por hoy, la torre que está en la General Paz y la Avenida Parque está generando un conflicto bastante interesante que hay que revisar y ver qué es lo que está pasando con el tránsito y con los autos estacionados, por ejemplo.

Quiero plantear dos temas más referidos al transporte. En general se prevé la eliminación de pasos a nivel en las arterias principales, y me parece que se están olvidando de algunos pasos a nivel que no coinciden con las arterias principales, como el de la calle Mariano Acha, donde se produce un conflicto muy importante.

Nuevamente aparece la Avenida Parque, que termina en la Avenida Congreso, sin resolverse ese nudo, donde el tránsito empieza a desviarse hacia Villa Urquiza.

Con esto quiero decir que al nivel de la ciudad se detectan arterias que el plan define como principales, y hay otras arterias que no tienen este nivel pero que plantean un conflicto muy importante en la relación entre el auto y el ferrocarril.

El tercer tema tiene que ver con la red de tránsito pesado. Me parece que con esto de tener una mirada sectorial se pierde de vista la interrelación con otros temas, como por ejemplo las centralidades. En este caso lo podemos ver en el centro de Villa Urquiza. En la intersección de la Avenida Triunvirato y Monroe, además de haber mucho tránsito con los ómnibus, el tránsito pesado acentúa esta fractura. Con lo cual lo que estoy planteando es la relación entre el tema de las centralidades y el del transporte y, en particular, para el caso de Villa Urquiza, la cuestión del tránsito pesado.

En la siguiente filmación, respecto de cuestiones que debería incluir el Plan, hay dos temas. En este plano de nuevo aparecen las centralidades con las concentraciones comerciales y -no sé si se llega a ver- están planteadas las siguientes cuestiones.

Hicimos un relevamiento de edificios de valor patrimonial y, puestos en el territorio, aparece como interesante no verlos individualmente sino a partir de cómo generan sectores de protección patrimonial; y también aparecen relacionados con las centralidades. O sea que si uno tuviera que pensar dónde pondría gran parte de los recursos en lugares que comienzan a ser como multiplicadores de actividades y de cómo se relaciona esto con la identidad y con el turismo, están señalados acá.

Entonces, aparecen estos dos temas que quería plantear en este plano, de revitalizar los centros barriales y se está planteado tomar como pilotos algunas centralidades que aparecen en el CGP 12, Por eso estoy planteando tomar algunas centralidades que aparecen en el CGP 12 como centro piloto. Lo que señalo en este plano es que son estos.

Ligado a esta cuestión está lo que decía antes, es decir, los sectores APH y cómo se puede juntar esto de las centralidades con los sectores de valor patrimonial y ver estas cuestiones con una mirada más integral, no sólo por el lado del transporte sino del transporte y las actividades económicas y cómo las áreas de protección histórica también tienen que ver con recorridos turísticos que se pueden incorporar a otros que ya existen en la ciudad.

Básicamente lo que quería planteles es esto. Lo planteo en función de los cinco minutos que de tiempo que se me otorgaron.

Moderador. Los consejeros que deseen hacerlo, pueden hacer ahora sus consultas.

Pregunta. Dos pedidos de aclaración. Uno, a Daniel Málaga.

Me parece muy gráfica la definición de la caracterización de inestabilidad funcional que existe. Pero una de las cosas que dijiste se me escapa a qué te referís. Hablaste de los talleres del Parque Los Andes, ¿te referiste a los talleres subterráneos?

Sr. Málaga. No, a la faja que va entre Jorge Newbery y Dorrego con la calle Guzmán. Es un área importante.

Pregunta. La otra pregunta es para Graciela.

No comprendí el tema que planteaste del transporte de carga ejemplificándolo con Villa Urquiza. Te pediría que lo aclararas un poco más.

Sra. Giuliani. Si uno ve cuál es el trazado de la Red de Tránsito Pesado -si no vi mal-, va por la avenida Triunvirato. O sea, la avenida Triunvirato, desde el punto de vista del Código, está afectada a la Red de Tránsito Pesado.

Pregunta. No es propuesta del Plan, de ninguna manera.

Sra. Giuliani. Bueno, me alegro, pero ahora... (Risas.) Pero tampoco lo vi explícitamente en el Plan. Entonces, como es un tema que nos preocupa, por eso lo planteo; lo agregamos porque Triunvirato forma parte de la Red de Tránsito Pesado.

Pregunta. Para el Sr. Fernando Boffi.

¿Cuál es la opinión del CGP sobre la prolongación del subte? ¿Hasta avenida General Paz o no?

Sr. Boffi. Ese es un punto que olvidé de mencionar.

En este caso hay una contradicción entre lo que el Plan está planteando y lo que se está dando en la realidad; inclusive el propio Plan... Por un lado, está el subte que llega a ningún lado. Llega hasta Congreso y se queda ahí. Esto es lo que el otro día charlamos en una reunión del Plan Urbano: es el centro de transferencia con patitas. Cuando estuvo en Juramento, los colectivos y las paradas estaban ahí y ahora las tenemos en Congreso y los taxis también están ahí y, si lo corremos, también se van a ir ahí.

Esta es más que todo una pregunta que devuelvo, porque en el Plan aparece General Paz y Cabildo como centro de transferencia y llegaría hasta ahí, hasta Congreso el subte, quedaría ahí y no va a pasar nada o avanzaría hasta puente Saavedra. Hoy por hoy, lo tenemos a mitad de camino. Creo que lo que va a pasar... no sé en Saavedra, donde claramente el espacio físico está pensado más sobre Vicente López como espacio para generar alguna actividad de intercambio que sobre la zona nuestra, que es muy chico. Pero el caso de Congreso, claramente, hoy por hoy no es nada. Es la terminación del subte con todo lo que eso genera, pero es como que le falta algo; es una obra construida a la que le falta una propuesta urbana.

Entonces, creo que más que la comodidad de haber acercado a dos cuadras del Centro de Gestión la posibilidad de usar el subte, hoy por hoy en sí no termina de resolver nada. Si ese es el punto donde se acaba, porque no quieren llegar a General Paz, habría que hacer alguna propuesta del tipo de transferencia en esa zona. La otra alternativa sería la extensión hasta Puente Saavedra.

Pregunta. Creo que es clara la expresión del centro de transferencia con patitas. Tenés toda la razón del mundo.

Lamentablemente, la llegada del subte hasta donde llegó, que es hasta la avenida Congreso, no coincide con ningún centro de trasbordo o de transferencia. Desde del Plan sostenemos fuertemente la no extensión hasta el Puente Saavedra. Creemos que pierde sentido la función del subte para los habitantes de Belgrano y punta de Núñez y que, por otro lado, este no es un egoísmo capitalino, porque tiene posibilidad la gente que llega hasta Saavedra o que está en el entorno Saavedra de un servicio muy bueno que propone como mejoramiento de los servicios el Belgrano y que es más rápido todavía que el subte, que va desde Aristóbulo del Valle hasta Retiro. Creemos que hacerlo llegar a Aristóbulo del Valle sería un error.

De todas formas, queda la falencia de que evidentemente hay que darle un poco de carne a esa terminación. Por ahora tiene una lógica pequeña, que es un poco acompañar la alta densidad, pero tendría que tener una referencia -como decís vos- con un espacio de transferencia a otros medios.

Sr. Boffi Lissin. Habría dos líneas. Una, es básicamente el ordenamiento del tránsito y, otra, si eso quedará ahí, como ustedes lo plantean, entonces más a favor la propuesta que hacemos nosotros de la transversabilidad. Por ejemplo, en este momento tenemos un solo colectivo, que es el único que hace esa transversabilidad, que es el 169, que viene desde el otro lado de San Martín, va bajando, viene por Congreso y termina ahí cerca. Pero habría que empezar a pensar en fortalecer en ese sentido, más allá de un espacio físico que ordene eso, pero empezar a pensar en este otro sentido.

Si ustedes rescatan eso y no quieren avanzar, yo no tengo opinión formada con respecto a esta cuestión. Creo que ya a la altura que está es parte de la escala metropolitana. Los taxis y los colectivos vienen, la gente que toma el 152 para seguir, el 59, lo hacen ahí, lo están haciendo. Y respecto del tema de Belgrano, la gente que decididamente va a Retiro, va a optar por el Belgrano y los que vienen más hacia esta zona van a optar por el otro. Los que vienen más para el lado del centro por Plaza Italia y la zona norte, tal vez optarán por esto. Pero es inevitable en el caso nuestro el debate de Plan Urbano versus área metropolitana. Ahora bien, en el caso de la transversabilidad, llegue o no llegue hasta Puente Saavedra, el sentido transversal amerita ser hecho porque la densidad de población va a seguir aumentando en Belgrano. No vemos visos de que el aumento de la densidad termine.

Había una pregunta con respecto al concepto de corredor norte o la visión de subcentros y esto que yo comentaba recién, es decir qué visión tiene el plan en general de la necesidad de trabajar más calles transversales. Hasta donde yo pude ver en el plan, la relación es por Beiró, con un transporte guiado que sube, que es el de la línea 80. Quiere decir que no existe la idea de pensar en Huidobro, Congreso o alguna otra arteria, o sea de empezar a hacer mayores articulaciones como para que yo pueda ir a visitar más seguido a Graciela. (Risas)

Pregunta. Con respecto a la idea de la transversabilidad, hay dibujados dos arcos. Precisamente, está la demanda permanente de Liliana del tercer arco, que no pasa por Mataderos-Liniars. Están dibujados dos arcos a modo de ejemplo, pero la idea de la transversabilidad en términos generales está presente en el Plan por todos lados. Por dónde se va a concretar, con qué prioridades, eso habrá que discutirlo.

No obstante esa transversabilidad total, que es urbana, también hay transversabilidades cortas, como las que señalaba Fernando, que es la de toda la banda norte con la costa del río, que son tramitos. Y tenés razón en que ya no es urbano sino comunal: ya no es más la ciudad y el río sino la comuna y el río.

Sr. Boffi Lissin. En ese sentido -esto lo planteó Liliana y lo planteamos también para Paternal-, en lugares chicos, de escasa dimensión, podrían funcionar líneas de colectivos que funcionen a escala local, que no sean colectivos grandes sino más bien pequeños, para un funcionamiento comunal.

Hay mucha gente que llega -y va a haber mucha más todavía- de la concentración de edificios de la zona de Libertador y General Paz hacia Cabildo y Juramento o hacia Congreso. Ese funcionamiento puede estar determinando una demanda interna. Hasta ahora, más que haberlo charlado alguna vez con algún especialista en transporte, no hemos avanzado. Solamente sabíamos que era factible. Pero ahora, focalizando en esta escala, vemos que sería útil. La línea de colectivos 60 a veces genera más conflictos en algunos puntos: por su visión metropolitana nos hace impacto en algunas plazas que le sirven de conexión. ¿Por qué? Porque están pensando en una conexión más de área metropolitana.

Entonces, están faltando elementos que nos ayuden a trabajar más lo comunal. Este era un poco la raíz del planteo.

Pregunta. Ahí tropezás con la dificultad de que son los concesionarios los que ven el negocio e inventan las líneas y los recorridos.

Sr. Boffi Lissin. Está bien. Pero a alguna línea podría interesarle tener camionetas como las que usa el 114 para ir a Lugano. En ese recorrido funciona y es un negocio alternativo más de la línea.

Sra. Giuliani. Mirando ya para adelante, esto también plantea quién va a mantener las calles el día de mañana, con lo cual el diseño de los recorridos es un tema bastante interesante para pensar.

CGP 3

Soy la directora de Desarrollo y Mantenimiento Barrial del CGP 3.

Quería aclarar que el CGP 3 es uno de los CGP pilotos respecto de las estructuras funcionales que tienen los demás centros de gestión que, fundamentalmente, tienen el control de la obra pública que se da al nivel local.

El CGP 3 está conformado por casi dos barrios en su totalidad, que son la Boca y Barracas, y parte del barrio de Constitución y del barrio de San Telmo. Estos barrios tienen, a nuestro entender, problemáticas comunes, pero con fuerte identidad en cada uno de ellos.

Nosotros analizamos la situación del CGP 3 como una situación de borde ribereño y, fundamentalmente, con una superposición de escalas: la escala barrial y la escala metropolitana.

Refiriéndonos específicamente al listado de problemas que planteaba el modelo territorial y las posibles actuaciones, hicimos un listado de problemas que identificamos, y advertimos que hay una serie de problemas comunes, fundamentalmente en los barrios de Barracas, la Boca y Constitución. Los problemas generales y comunes más importantes son la falta de promoción y reactivación de las centralidades barriales. Hay una ausencia de identificación de la Avenida Montes de Oca como corredor de estructuración sur, que históricamente jugó un papel muy importante respecto de la centralidad barrial.

El otro problema que entendemos como muy importante es el deterioro socio-habitacional que se da en la Boca y en Constitución, no solamente por el tema del régimen de tenencia, por los inquilinatos, sino también por el tema de la intrusión. Esto trae aparejado una degradación ambiental muy importante.

Otro de los problemas comunes es la coexistencia de la residencia con el transporte automotor y el transporte de carga, pero de escala metropolitana. Tanto la Boca como Barracas son el paso del transporte público automotor y el transporte de cargas hacia la zona de depósito y hacia el puerto.

La otra cuestión que nosotros vemos, desde el control de la obra pública local, es la degradación del espacio público y del patrimonio edilicio. Espacio público producida la degradación por emisiones sonoras, fundamentalmente en la Red de Tránsito Pesado y en las avenidas, y por las emanaciones gaseosas provenientes del mismo transporte.

Y, por último, lo que vemos como común en todas estas cuestiones es la descoordinación de la gestión pública en el control, en el proyecto y en la ejecución de las obras.

Estos serían los problemas comunes a los tres barrios. Más allá de esto, analizamos un listado de problemas por cada uno de los barrios, con un intento de posibles actuaciones.

Si observan la siguiente filmina se puede ver el caso de San Telmo, donde hay un deterioro socio habitacional, inmuebles particulares intrusados. Hay una residencia atravesada por arterias con alta intensidad de transporte público regional norte-sur, por las calles Piedras, Chacabuco, Defensa y Bolívar. Las posibles actuaciones que planteamos en el caso del deterioro socio habitacional serían la elaboración de un estudio que identifique la complejidad y envergadura del problema; una articulación con las otras áreas del gobierno. Es un problema que no es solamente de una de las áreas de gobierno sino de todas.

Respecto de la residencia, una evaluación de la situación y un reordenamiento del tránsito; al menos en el caso de San Telmo.

Con respecto a la Boca, hay una ausencia de centralidad sobre la avenida Brown, en relación al abandono de actividad de servicios y comerciales entre la avenida Pérez Galdós y la avenida Pedro de Mendoza.

Después habría también un área de la avenida Brown, entre Villafañe y Suárez, donde hay una excesiva superposición de transporte público y de cargas. Hay un soporte viario no preparado para la Red, tanto para el transporte automotor como de cargas. Hay una degradación del espacio público por transporte de cargas, contaminación sonora, y una degradación del soporte viario. Hay una discontinuidad urbana en Casa Amarilla por la falta de conexión entre la avenida Brown y la avenida Patricios, una degradación socio habitacional en el sector delimitado por las calles Pinzón, avenida Pedro de Mendoza y avenida Brown. Esta es toda la zona que está entre la avenida Brown hacia el lado del Riachuelo, que tendría como límite la autopista ribereña. Es un triángulo con un deterioro socio habitacional muy alto, una degradación del espacio público, un nivel de intrusión muy alto y un nivel de inseguridad respecto del espacio público.

Frente a estos problemas intentamos hacer una posible actuación respecto de la centralidades, revalorización del eje histórico, que es la avenida Brown, en lo comercial y en los servicios, acciones en el espacio público, desde la reparación de veredas, desde el aporte de arbolado y del alumbrado.

Respecto del tema del transporte de cargas, tenemos especial interés respecto de que se ha publicado una nueva ley de tránsito pesado, que en realidad lo que hace es ratificar el mismo trazado anterior, lo que ocasiona una incertidumbre, sobre todo en las asociaciones vecinales, respecto de la implementación de esta Red y trae aparejado infinidad de iniciativas en relación con el reordenamiento, cuando en realidad la Red ha sido aprobada hace escasos tres o cuatro meses sin tener en cuenta ninguno estos problemas que se han suscitado hasta ahora.

Con respecto al problema de Casa Amarilla, lo que planteamos es la apertura de las calles Pilcomayo, Pi y Margall y Arzobispo Espinoza, que están establecidas por una normativa especial y que no se han ejecutado hasta el momento, lo que trae problemas inconvenientes de ruptura en las conexiones.

Sr. Minervini, representante del CGP 3. Con respecto a Barracas, reitero lo que dijo la arquitecta Garrido, no se identifica el corredor Montes de Oca como el corredor sur. Creo que ese es un punto importante, porque no debemos olvidar que sobre esta área se concentran cinco conexiones con el área metropolitana.

Si podemos observar de ahí, la avenida Vélez Sársfield, hasta General Paz, no existe ninguna otra conexión más. Concentramos cinco puentes que son conexiones con el área metropolitana. Y la continuidad de la avenida Montes de Oca, que también es parte de la Autopista 9 de Julio, es el puente Pueyrredón.

Sobre este barrio también tenemos la falta de promoción de nuevos centros barriales, como el de la avenida Iriarte, que es un centro local al cual habría que incentivar, porque tiene una pequeña raíz al cual habría que darle un poco más de aire, para que pueda surgir, porque en esa área de Iriarte se puede observar que hay diferentes áreas más pequeñas que están totalmente aisladas y que necesitan de un centro también. ¿Por qué? Porque, si observamos en el plano, hay áreas que no están regadas por el transporte público, están totalmente aisladas al transporte, con una o dos líneas que las atraviesan, que es exclusivamente eso. La gente tiene que trasladarse entre cinco y siete cuadras para poder tomar una sola línea de colectivos. Por la avenida Iriarte pasa una línea de transporte, pero por la avenida Vieytes pasan líneas de transporte tanto urbano-local como regional.

Por eso es importante poder revitalizar algún otro centro local y no grandes centros que a lo mejor ya están incentivados, como parte de Montes de Oca; no así el de Almirante Brown en la Boca.

También tenemos en esta área de Barracas una terrible inconsistencia respecto de lo que se planteó con el CGP 11 en relación con el tema de depósitos y residencia. Si bien esta área tiene una gran herencia de predios e inmuebles de gran espacio -grandes áreas-, acá la residencia está compitiendo, porque está muy próxima a las áreas de depósito, y esto conlleva al problema de transporte, tan remanido y sobre el cual tanto hacemos hincapié.

Por eso pedimos un poco también la redefinición no sólo de las áreas de depósito sino cómo podemos accionar desde lo ambiental con respecto a la residencia.

En la promoción de los centros locales quisiéramos que se elaborará un diagnóstico participativo, fundamentalmente, con acciones de promoción del gobierno local.

Sra. Garrido. Entendemos que los problemas que identificamos serían aquellos más particulares y que aportarían a los generales que hemos identificado en el modelo territorial.

Hay cuestiones que son muy complejas desde su configuración en el CGP. Está el tema de los neuropsiquiátricos, en el centro de trasbordo de Constitución, que son cuestiones que escapan a la resolución y al estudio del Centro de Gestión.

Por eso es que queríamos ratificar y coincidir con lo que dijo Fernando Boffi, de generar un espacio con más fuerza en relación con el Plan respecto de estos problemas.

Me voy a referir a continuación al área de Constitución. Reitero que nosotros tenemos un barrio completo, otro casi completo y dos pedacitos de otros dos barrios que son San Telmo y Constitución. Precisamente, parte de la gran problemática la tenemos sobre el centro de gestión 3: es el área de la estación del ferrocarril. En ese sentido, tratar un sector de un barrio es muy complicado, y nosotros hacemos un humilde aporte desde lo que vemos en ese sector. Quizá no es lo mismo para todos, pero estamos tratando de verlo también desde una óptica general.

Lo que observamos en Constitución es la desarticulación espacial entre los medios de transporte. Ese es el nudo y raíz de todos los conflictos que se suscitan en el área. Es un área atravesada por transporte automotor de escala metropolitana -y ello es innegable- y con un conflicto en el tejido residencial. Precisamente tenemos un deterioro socio-habitacional de inmuebles particulares intrusados. Nadie puede desconocer que Constitución en este sector está invadida por una residencia de golondrinas -por ponerle un término-, porque es donde la gente viene, permanecen en los hoteles durante dos, tres o cuatro meses y vuelan a otro lugar, a otra residencia.

CGP 14 Este

Elizabeth Rosenstein, soy Directora de Desarrollo y Mantenimiento Barrial del CGP 14 Este. Voy a ser bastante breve debido a lo avanzado de la hora.

El Centro de Gestión y Participación 14 abarca el barrio de Palermo y parte del barrio de Villa Crespo. Los puntos más importantes a destacar son la zona del centro de trasbordo Pacífico-Plaza Italia, que tiene niveles de contaminación sonora y ambiental muy altos y exhibe una elevada polución visual. En efecto, hay ruido, venta ambulante, tránsito automotor desordenado, colectivos, ferrocarril, subte, etcétera. Es un área con mucha degradación.

Está la zona de las vías del ferrocarril de la estación Palermo que, continuando en esa línea, tiene edificios obsoletos totalmente abandonados. Este efecto de degradación se expande por el barrio, sobre todo en las dos cuadras que siguen a las vías: Godoy Cruz y Darregueyra.

Cerca de ahí está la zona que circunda la Plaza Cortázar, que ha tenido un crecimiento comercial espontáneo. Entonces, sería importante actuar sobre los terrenos aledaños a las vías del ferrocarril para potenciar todo lo que es esta nueva centralidad que se creó en torno de la Plaza Cortázar, con una gran cantidad de locales comerciales temáticos.

Están los pasajes de Palermo Viejo, que tienen un alto valor patrimonial ambiental, que no han recibido ningún tipo de tratamiento y sería importante hacerles el equipamiento urbano necesario para que se convierta en un polo turístico que, junto con la Plaza Cortázar y la zona de los locales comerciales, constituya una nueva centralidad.

Tenemos la zona del Aeroparque Metropolitano, que representa un tema crítico. Los vecinos piden que el aeroparque se traslade a otro lugar por el peligro que representa.

También está el problema de las inundaciones derivadas del Arroyo Maldonado a lo largo de la Avenida Juan B. Justo.

Sobre la Avenida Bullrich hay unos terrenos que son utilizados como estacionamiento de terminal de ómnibus. La idea es, con la desafectación de estos terrenos, crear una zona de espacios verdes con equipamiento comunitario, que es un polideportivo, un museo y una escuela técnica, que el barrio no tiene, y generar un corredor verde, uniéndolo con estas cuadras que van entre Bullrich, Santa Fe y Libertador, que están ocupadas por una terminal de ómnibus, y conectar este corredor con los terrenos del Parque Tres de Febrero.

Con respecto a la zona de Villa Crespo, el Centro de Gestión no tiene problemas en cuanto a espacios verdes, porque hay bastantes. Pero entre las avenidas Corrientes, Estado de Israel, Juan B. Justo y Scalabrini Ortiz, hay carencia de espacios verdes, por lo que el CGP hizo una propuesta para expropiar una manzana a fin de ser destinada a espacio verde. La propuesta se inscribe en la idea de que es tan importante la existencia de espacios verdes como la concreción de grandes obras.

La zona de Villa Crespo tiene, además, los problemas del trazado de la ex AU 3, de muchas viviendas intrusadas y hay mucha degradación en este sector.

Moderador. ¿Qué manzana?

Sra. Rosenstein.- No está definida, porque la idea es que se haga una evaluación del impacto urbano que va a tener. Esto ya se elevó a la Legislatura y al Ejecutivo y tuvo aceptación.

Algo en lo que yo insisto siempre es en que hay que hacer mucho hincapié en lo que son los instrumentos técnicos que permitan lograr todos los objetivos del Plan Urbano.

En la zona de Palermo Viejo hay un montón de locales temáticos. Se destacan mueblerías con objetos de diseño, pero se están clausurando porque no cumplen con el código. Entonces, por un lado se está pregonando por nuevas centralidades y, por el otro, se están cerrando 30 mueblerías. Entonces, no hay correlato entre lo que se quiere hacer y los instrumentos técnicos que apuntan hacia el lado opuesto.

Lo mismo ocurre en la zona de Plaza Italia, donde todo lo que se quiere hacer no sirve de nada si no hay instrumentos realmente efectivos para penalizar la venta ambulante o todo lo que genera degradación ambiental. Creo que es fundamental hacer hincapié en esos puntos, aunque sean de nivel secundario.

Me parece interesante todo lo sean peatonalizaciones en determinados sectores para generar situaciones urbanas distintas y nuevas centralidades. En ese sentido, en el modelo territorial no veo muy enfatizada la centralidad de Palermo Viejo, que tiene mucha importancia para el barrio. Y reitero lo de los espacios verdes en la zona de Villa Crespo, que no está contemplada.

CGP 14 Oeste

Sra. Ma. Virginia Casal, soy Coordinadora de la Comisión de Planeamiento y Desarrollo Barrial del CGP 14 Oeste. Hace dos meses que trabajo en el Centro de Gestión y Participación 14 Este. En la Comisión Vecinal de Planeamiento, Desarrollo y Mantenimiento Urbano trabajamos con asociaciones vecinales.

Los bordes más relevantes del Centro de Gestión serían el Río de la Plata y la calle Pampa. En la pantalla puede observarse el linde con el CGP 13 y el CGP 11. Por un lado, recordando lo que se planteó hace un momento sobre la situación del 13, el límite norte, que es por la calle La Pampa, justamente corta Belgrano en dos sectores: Forest-Corrientes y Juan B. Justo-Bullrich-Dorrego. Abarca básicamente el corazón del barrio de Colegiales, un sector del barrio de Belgrano, un sector de Palermo y el lateral de Chacarita-Villa Crespo.

En realidad, el Centro de Gestión en sí está ubicado en un lugar que no es muy estratégico en cuanto a la conformación del Centro, porque estaría en uno de los extremos, en las calles Córdoba y Bonpland, y esa es una cuestión y una realidad de estos cuatro años. La intención es tratar de ubicarlo en el corazón, en los terrenos que se van a desafectar del predio que comprende la estación de Colegiales, porque el hecho de estar ubicado en este borde tan extremo hace que la gente que bordea el sector norte se sienta más identificada con el Centro de Gestión 13, que es lo que planteaba hace unos momentos el compañero.

Para tratar de ser breve por el tiempo que tenemos, pasaré a ver la relación que tiene el modelo territorial y al área de gestión. Viendo el estudio que se ha hecho, en este Centro de Gestión hay ciertas situaciones de borde: el nodo de Belgrano hacia el norte, el nodo de Lacroze-Chacarita y el nodo de Palermo. Se plantea únicamente la construcción de un espacio verde en esos terrenos que son el corazón de la

Estación Colegiales, pero no se plantea una revitalización. Se trabaja sobre los tres centros ya existentes, pero en el corazón de este CGP no se está planteando el reforzamiento de esa centralidad.

Después, la segunda cuestión, es que en la configuración residencial se plantea el crecimiento de todo lo que sería el sector sudoeste en cuanto a lo que de por sí ya se da. Sabemos que, por una parte, en la densificación de toda la zona norte lo que no encuentro es un correlato _de lo que se ha podido interpretar del documento- de a qué se debe esa mayor densificación propuesta, cuando en realidad se está hablando todo el tiempo de controlar la densificación de la zona norte y favorecer la sur.

La tercera cuestión, en realidad, serían las prioridades que los vecinos vienen pidiendo que sean contempladas en el Modelo Territorial.

Voy a tratar de leerlas sintéticamente.

La primera cuestión que se plantea es que si bien no se han definido hasta el momento unidades operativas, se está trabajando en lo que se puede ver con líneas amarillas en la filmina. Allí hay dos líneas, que serían la avenida Federico Lacroze y la avenida Cabildo. A partir de allí se han diferenciado primeramente estas tres subzonas con realidades sociales en cierto modo homogéneo. Hacia el norte de Cabildo, un sector social con mayor poder adquisitivo, pero con realidades de densidades muy altas. En el sector de Federico Lacroze hacia acá, una densidad media y todo un proceso en estos últimos veinte años de renovación muy alto, y en el sector sur, por una parte, la cierta consolidación del nuevo Colegiales con toda la problemática que más tarde contaré, todo el borde sur conflictivo, con Chacarita, por la presencia de la ex autopista AU3 y las situaciones de residencia muy crítica y el borde de la Juan B. Justo con los problemas en el radio de influencia del arroyo Maldonado.

En estos momentos se está comenzando a trabajar en estas tres subzonas. En el cuadro superior pueden ver las problemáticas generales que se han ido planteando en estas reuniones con Ludueña y que también quisiera considerarlas, porque hemos agregado algunas de las cuestiones que fueron surgiendo en estos dos meses; primero, con el tema de anegamientos periódicos y una [...] social focalizada en el tramo de la zona de influencia de Juan B. Justo y también en algunos sectores parciales, como Pampa entre 1000 y 1200 o la barrera de la estación Colegiales. Es decir, serían ciertos sectores con problemas que tienden a solucionarse. Se estarían planteando: el completamiento de las obras del Plan Hídrico, su posterior mantenimiento y, a su vez, el planteo de estrategias preventivas de situaciones potencialmente críticas, porque no hay que olvidar que todo el sector norte, en cuanto a situaciones de vulnerabilidad, sigue estando presente, independientemente de las anteriores, que son las que hasta el momento han sido visualizadas.

Contaminación sonora y ambiental. La presencia de la Estación de Transferencia del CEAMSE en el corazón del área de Nuevo Colegiales también es una situación muy crítica que, por una parte, si bien parte de los vecinos piensan en su erradicación, está sujeto a los contratos con el CEAMSE, hasta que sean revistos en el año 2002. En este tiempo, mientras esta Estación siga funcionando, lo que se pide es una propuesta, que ya ha sido conversada con la gente del CEAMSE, de cerramiento de la planta - una propuesta de insonorización-, que ya está prevista. Hemos tenido una reunión hace unos diez días y hay un alto grado de factibilidad de que se realice en los próximos meses, pero lo que piden mucho los vecinos es el control tanto de ruidos molestos como de emanaciones de los camiones recolectores de basura en su tránsito barrial. Lo que plantea hasta el momento la gente del CEAMSE es simplemente el cerramiento. Lo que piden los vecinos es un mayor control del recorrido de esos camiones.

Hay también una serie de áreas que están ambientalmente degradadas, con una situación conflictiva a nivel social o predios públicos que están subutilizados. En fin, hay todo un listado de áreas entre las que estarían primero las que comentaba antes, de la AU3, el Mercado Dorrego y sus áreas aledañas, sectores del Mitre, que estaría cortando casi al medio el sector y, básicamente, la estación Colegiales, cuestiones puntuales como el puente de la avenida Juan B. Justo y situaciones que tienen que ver con los bordes: por un lado, la definición del área lindante con el 11, la definición de los terrenos ferrovia-

rios del Urquiza y un proyecto que hay en torno de los talleres municipales de la calle Guzmán, que cité en su momento. Estos serían dos lugares importantes a resolver conjuntamente.

Con el CGP 14 Este, como se ha citado, está la situación de alta desintegración que se produce en Cabildo por la carencia de vinculación entre norte y sur. Y en el caso del 13, lo que habría que trabajar conjuntamente es el área de Barrancas y la estación Belgrano, porque no olvidemos que el límite actual de este centro de gestión pasa por la calle Pampa.

La idea es trabajar con programas integrados de recuperación urbana y desarrollo comunitario acordes con las demandas sociales de cada área.

Las cuestiones que están demandando los vecinos son áreas de esparcimiento tanto al aire libre como cubiertas, centros culturales a escala barrial y centros de salud, porque a este CGP no corresponde ninguno de los hospitales municipales. O sea, estamos fuera del radio de los hospitales municipales y, por ende, los vecinos requieren centros de salud a escala menor en las distintas subzonas.

Los problemas de congestión vehicular y estacionamiento se dan en las calles que tienen sentido de circulación norte-sur. Se verifica una degradación de las avenidas Cabildo, Federico Lacroze y Corrientes. Y hay sectores parciales que tienen que ver con esta cuestión de centros de transferencia que tenemos en los bordes. En estos sectores parciales en la calle Olleros y en Charlone, se da la presencia de muchos colectivos. A su vez, las terminales de estos colectivos se ubican en áreas con predominancia residencial. Es lo que sucede en torno al borde que linda con Palermo y al borde que linda con Chacarita.

Otro tema importante es el de las discontinuidades viales. Una cosa que se está pidiendo y que no estaba planteada en el modelo territorial es el paso vehicular y peatonal en la Avenida Dorrego. Y teniendo en cuenta lo que se está planteando con respecto a los transportes, esto es lo mínimo que habría que realizar.

En cuanto al deterioro del patrimonio, hay lugares que tienen cierto valor patrimonial urbano-arquitectónico, histórico y cultural. Entonces, se está haciendo un primer listado de todos esos lugares con la idea de trabajar para conformar áreas y ver si se pueden plantear nuevos APH, recorridos turísticos y organización de eventos culturales que fortalezcan la identidad barrial.

CGP 1

Sra. Adriana Pérez Moralejo, represento al Centro de Gestión 1 y voy a tratar de ser muy breve.

El Centro de Gestión 1 es -como todos ustedes saben- el área central de la ciudad.

Como ustedes pueden apreciar en la pantalla, está la zona de Retiro y el puerto, más abajo la ex ciudad deportiva, que si bien una parte no está dentro del centro de gestión, es como un área próxima al centro de gestión sin definirse, cuya resolución tiene mucho que ver con algunas de las cuestiones de borde del centro de gestión.

Básicamente, la zona de Retiro y del puerto es, en superficie, un área importante, ya que representa prácticamente un tercio del área total del centro de gestión.

En el CGP 1 participan cuatro escalas: la escala nacional, la escala regional, la escala de la ciudad y la escala barrial. En efecto, a pesar de ser una zona central, vive gente. Entonces, la articulación de estos proyectos que son a escala nacional y a escala regional, tiene una incidencia en lo que es la escala barrial que va a definir mucho algunas cuestiones de borde que tienen esos proyectos con el área central.

Más allá de plantear en qué cosas estamos de acuerdo y en qué cosas no estamos de acuerdo con el modelo territorial, nosotros creemos que todos los problemas en los que tal vez no estamos de acuerdo pueden obedecer a que todavía no se ha pasado a otra escala, es decir a poner la lupa sobre el territorio. Quiere decir que es un problema de ajuste. Es como cuando uno ensaya un proyecto de una casa y dice: más o menos por acá está el comedor, por acá está la sala de estar, el baño y el dormitorio, pero cuando después va a la resolución concreta finalmente el baño termina estando un poquito más allá o más acá.

Si uno va al modelo territorial, básicamente toda el área que tiene que ver con el CGP 1 en cuanto al plano de centralidades es una mancha naranja. Entonces, yo no puedo hacer una crítica a una mancha naranja sino que creemos que básicamente vamos a tener alguna disidencia o concordancia con el Plan Urbano Ambiental cuando se ponga la lupa sobre el sector y empiecen a diferenciarse las centralidades que en sí mismas tiene esa área central, los puntos de tensión, los subcentros, y cómo funciona.

Si ustedes ven, hay una zona marcada con rayado de color negro, donde está Constitución, el Parque Lezama, que si bien está dentro del CGP 3, desde el CGP 1 pensamos que el barrio de San Telmo está casi todo en el CGP 1 y una pequeña porción en el CGP 3.

Estos son ajustes que desde lo urbanístico y desde la vivencia del vecino del barrio después tendrían que contribuir a la definición de las futuras comunas, porque los vecinos de esa zona se sienten de San Telmo, por ejemplo, y el Parque Lezama influye en muchas de las cuestiones que tienen que ver con el barrio de San Telmo, mucho menos con Barracas y con la Boca.

Así como ese punto tenemos el tema de Constitución. Dentro del Centro de Gestión hay dos centros de transferencia muy fuerte: Constitución y Retiro, que son centros de transferencia a escala regional y que impactan en la vida del barrio, por lo cual, por ejemplo, en el centro de transferencia de Constitución, que está tomado para potenciar y redefinir, no sólo es necesario redefinir el centro de transferencia en sí mismo sino todo ese tejido que en este momento se haya deprimido, con muchos problemas sociales; justamente por la depresión del barrio y por algunas definiciones de tipo normativo que contribuyen al estancamiento de esta parcela de tejido.

Hay un área que está marcada con una letra "L" en rojo, que se corresponde con el APH y ahí -aunque no salió en el plano- está como APH el Parque Lezama. Por el momento son todas las frentistas, pero el proyecto es de todas las manzanas de Parque Lezama con las dos cuadras que van hasta Perú, por Caseros, también como APH. En estos momentos es APH hasta Perú.

Lo que se ve marcado en rayado es un área que tiene que ver con una porción de tejido que el Plan Urbano Ambiental plantea como que todo lo demás es área central y deja ese hueco. Hay una redistribución de tejido importante, porque eso termina siendo área central o tiene una característica de tejido diferencial o de borde del área central que habrá que definir.

Todas estas son cuestiones que tienen que ver con esta puesta de la lupa. Ahí no están marcadas, justamente por este tema, todas las ampliaciones del subte. Se piensa en una línea de subte que coincide con el borde del CGP, por un lado, con el borde de Paseo Colón, por otro, y algunas líneas transversales que coinciden con Córdoba más arriba, que creo que habría que hacer algunos planos en los que coincidiera lo espacial con lo temporal, porque por los tiempos en que están planteadas estas obras, pienso que son dos líneas en que, si no cambia una cierta dinámica, deben ser de acá para el 2060 ó 2070.

Por la dinámica que está teniendo el tema de la línea "H", pienso que puede estar terminada en el 2030 ó 2040, siendo totalmente optimista. Entonces, si no entra en otro tipo de dinámica que tenga que ver con otro tipo de cuestiones que en el plano no se ve, supongo que estas dos líneas, que son como muy a futuro y que, supuestamente, permitirían peatonalizar cierta parte del sector y cambiar los modos de transporte... Porque ahí hay, como ya lo señaló Silvia Garrido, un congestionamiento que ven en parte del CGP 3 y a nosotros obviamente nos sigue para arriba, que es Defensa, Bolívar, Perú y demás.

Ella mencionó un tema que conozco muy bien. El del conflicto con los vecinos. No sólo lo conozco porque nos toca como CGP 1, sino porque soy parte de una organización vecinal de Parque Lezama.

Cuando se hicieron asambleas, a las que concurrieron entre 80 y 100 personas, y se planteó "Mandemos todo por Perú". Los vecinos de Defensa, contentos; pero estaban chillando los de Perú. Eso nos llevó a pensar que en el estudio del transporte en esa zona no basta con mandar una línea para acá y otra para allá, sino que hay que hacer un estudio y una redefinición importante de cómo es el transporte en la zona. Depende mucho de cuál es el tiempo en que van a estar hechas estas obras de subte como para ir redefiniendo las cosas y planteando una mecánica que permita que los vecinos empiecen a ver cosas desde un tiempo más cercano. Porque si yo digo que se va a solucionar todo con estas dos líneas de subte, que va a permitir que la zona se abastezca con subte, redefinimos el transporte automotor, pero si lo voy a plantear para el año 2020 o 2030 creo que los vecinos incendian el CGP 1 y el 3, etcétera.

Nada más que esto, porque me parece que se trata de un tema por ahora de escala muy grande y que los ajustes se van a ir dando con la puesta de la lupa en el territorio de cada uno.

CGP 6

Sra. Dora Nocera, soy Directora de Desarrollo Sociocultural del CGP 6. Nuestro CGP está en el centro de la ciudad. Abarca parcialmente los barrios de Caballito, Almagro, Boedo y Parque Chacabuco.

Es una zona bastante homogénea. El nivel socio económico es medio, con algunos sectores medio-bajos y medio-altos. Del mismo modo, la densidad residencial es media, con franjas medio-altas y algunos puntos medio-bajos. En general, coincide con el nivel socio económico.

La actividad productiva de la zona es básicamente terciaria, más que nada comercial, y con un buen soporte financiero.

Los problemas que tenemos respecto del tráfico y transporte están en el tema del cruce de las vías del ferrocarril en la zona de Hidalgo hasta Martín de Gainza, donde hay pasos a nivel pero escasos. Hay un fuerte congestionamiento de tránsito en la zona de Rivadavia y Rosario, desde Primera Junta hasta el Parque Rivadavia.

En cuanto a usos, no hay grandes dificultades. Si señalamos -no sé si se llega a ver el punto 1- en la zona noreste el Mercado de las Flores, que es un uso bastante conflictivo en el lugar, que es básicamente residencial. Esto influye en que la zona nordeste, también en razón de las expropiaciones por la AU3, sea relativamente deprimida y también hay una zona relativamente deprimida al sur de la Autopista 25 de Mayo, como producto del corte que la autopista provocó en el trazado.

Hay una notoria escasez de espacios verdes, sobre todo en la zona sur, si bien en alguna medida compensa el Parque Chacabuco, que quedó fuera del CGP pero que sirve a una zona importante.

En general, sufrimos los problemas de espacio público comunes a todas las áreas; sobre todo en los centros comerciales la ocupación es debida a puestos de venta ambulante y la expansión de puestos de flores, etcétera. Todo esto está relacionado con grandes dificultades de control.

En cuanto a las observaciones que hicimos al Modelo Territorial, ya lo habíamos señalado oportunamente. Con el número "1" está marcada la avenida Honorio Pueyrredón. Estaba propuesta una continuidad de la avenida hasta Juan Bautista Alberdi, pasando por la zona de Primera Junta.

En este momento, en este trazado hay espacios verdes recientemente instalados y en uso.

Estamos de acuerdo con el soterramiento de las vías del ferrocarril, que implicaría intervención a lo largo de cinco cuadras, en lo que corresponde a nuestro CGP.

Creemos que el estudio del Centro de Transferencia de Caballito debe involucrar también el problema de la situación de congestión del tránsito, porque mucho tiene que ver la cantidad de líneas de colectivos que se mueven en la zona, entre Primera Junta y Avenida José María Moreno y Acoyte.

Un problema importante es el déficit de lugares de estacionamiento vehicular para los residentes, acentuado en las áreas de más alta densidad. Pensamos que a lo mejor, sin pretender confundir el tema de que el estacionamiento sirva para el centro de transferencia o sirva para los residentes, creemos que en el estudio de la zona podría contemplarse la provisión de estacionamiento para residentes.

En este plano está indicado también, en una trama de color rosado, algunos puntos de interés cultural, histórico o arquitectónico, en algunos casos ya definidos como áreas de protección histórica, y nosotros creemos que constituyen un eje importante para la revitalización de la zona como punta de lanza para el desarrollo económico.

En cuanto a las centralidades, también está indicada la densidad comercial: las zonas más oscuras son las más densas.

Observamos que en el modelo territorial no está indicado el subcentro barrial de Medrano y Rivadavia. Y queríamos señalar que el subcentro de Medrano y Corrientes ha perdido fuerza a partir de la aparición del Shopping Abasto, que absorbió la actividad de la zona.

Por otro lado, en el subcentro comercial de Boedo, que es Avenida Boedo entre Independencia y San Juan, nosotros tenemos identificada la zona como un lugar de potencialidad turística, y eso presenta una contradicción porque los comercios de electrodomésticos que se concentran en Boedo a la altura de San Juan le dan un movimiento extrabarral, que incluso persiste durante los fines de semana y podría entrar en conflicto con la propuesta de desarrollo turístico.

En cuanto a la configuración residencial, el modelo territorial propone mantener la densidad media con algunas zonas de densidad media-alta. La única modificación sería aumentar la densidad en la Avenida La Plata, en el centro del CGP, y no sería conflictivo para la vida del lugar. Lo que sí señalamos es que es importante tener en cuenta que cualquier aumento de densidad debe considerar la provisión de infraestructura necesaria.

En cuanto a las prioridades, está obviamente el tema de la escasez de espacios verdes como punto de calidad ambiental. Hay algunas propuestas de integración y de ampliación de espacios verdes, que en algún caso implicaría la adquisición de predios por parte del gobierno para conseguir una integración en la zona de Parque Rivadavia, y esto se engancharía con el soterramiento del ferrocarril, habilitando cruces por puentes en Parral, Rojas, García Lorca y Repetto, lo que implica apertura a través de la Plaza de Primera Junta.

También están puntualizados los puntos de desarrollo turístico y cultural, que se plantean como perspectiva de desarrollo económico. Nada más.

Moderador. - Muchas gracias.

Si por lo avanzado de la hora no hay preguntas, sólo me resta agradecerles el trabajo realizado. Para nosotros es de suma importancia.

En cuanto al tema planteado de la relación entre los Centros de Gestión y Participación y el Consejo del Plan Urbano Ambiental, por un lado están los instrumentos que se están trabajando en el sentido

de planes de sector. Por otro lado, entendemos que es posible plantear la necesidad de una estrategia que tenga que ver con el tema del espacio público en el cual podamos trabajar sobre la base del CGP en colaboración con el Consejo del Plan. Entendemos esto como una forma de actuación, no de la misma escala pero en los mismos términos que estaríamos trabajando con el corredor del oeste o con lo que deberíamos afrontar, que es el tema de las riberas.

Para nosotros son muy valiosos todos los aportes que han hecho, de modo que les agradecemos las observaciones formuladas. Me parece que tanto el tema de centralidades como el tema de la redefinición de algunos aspectos barriales son muy importantes para el plan.

Si bien hoy estuvieron presentes 10 centros de gestión y participación, hay por lo menos dos más que estuvieron presentes -el CGP 2 Sur y el CGP 4- que creo que por algunas dificultades de cambio de autoridades no han presentado sus ponencias pero las van a entregar. Y creo que, por lo menos el CGP 5 y el CGP 8 han venido trabajando permanentemente en las reuniones del Consejo del Plan Urbano, de modo que el trabajo de ellos lo vamos a tener seguramente muy pronto. De todas maneras, hay una parte que está. En total son 14 centros de gestión y participación que, de alguna forma, están acá presentes en el trabajo de todo el territorio.

Muchas gracias a todos.

7 Reuniones Multiactorales

TALLERES DE TRABAJO EN LOS CENTROS DE GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

Algo va a pasar en Buenos Aires, algo está pasando en Buenos Aires.

A partir de este año se realizan en nuestra ciudad reuniones multiactorales organizadas por el Consejo del Plan Urbano Ambiental.

La iniciativa surge en virtud de la estrategia adoptada por el CoPUA para llevar adelante el desarrollo del proceso de participación a los efectos de reunir actores sociales que hasta el momento habían sido convocados separadamente, en la convicción que este proceso-impulso necesariamente debía tender a producir reuniones conjuntas de todos los actores sociales.

Para desarrollar estos encuentros, apareció como un espacio natural el de los centros de gestión y participación. Con esta idea se ha organizado un permanente intercambio con los mismos, que funcionan con una mecánica de reuniones semanales.

También se ha continuado con los Talleres de Trabajo en el marco del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad, con el objetivo de generar espacios de intercambio de ideas y propuestas entre los distintos actores sociales comprometidos con el desarrollo de la Ciudad. Con esto se pretende definir una base consensuada de opiniones, observaciones sobre los documentos elaborados por el CoPUA y delinear los proyectos específicos para avanzar sobre las Políticas Generales de Actuación.

Con esta intención se desarrollaron -entre los meses de junio y julio de 2000- cuatro talleres multiactorales que reflejaban los principales Temas Urbanos.

El primer taller se llevó a cabo en el mes de Junio de este año, bajo la denominación de "**Jornadas sobre el Corredor Verde del Oeste**", en las que se expuso y debatió la propuesta del CoPUA referente al programa de transformación del corredor vial ferroviario del Oeste y de sus áreas de influencia. La sede de reunión fue el CGP N° 7 y en su organización participaron en conjunto el CoPUA y los Centros de Gestión y Participación N° 6, 7 y 9.

El segundo taller fue denominado "**Jornadas sobre la Ribera del Río de la Plata y el Riachuelo**", dedicado a la problemática que surge de la escasa relación entre la Ciudad y sus Espacios Ribereños. Las jornadas se desarrollaron durante dos días en el CGP N°5, que se encuentra localizado en la zona sur de la ciudad, que es precisamente la más afectada por las condiciones ambientales que genera la contaminación del Riachuelo. En las reuniones participaron los distintos sectores de la comunidad y presentaron iniciativas de sumo interés.

Los talleres siguientes se realizaron durante el mes de Julio y fueron denominados "**Jornadas sobre Espacio Público y Equipamientos Sociales**". En las mismas participaron y colaboraron con el CoPUA en la organización los CGP's 12, 13, 10, 11 y 14 Oeste.

La participación y diversidad actoral refleja la generalidad de la problemática del espacio público y el interés que suscita, reuniendo la participación de la comunidad, de funcionarios. El trabajo en comisiones rescató las preocupaciones dominantes sobre la cuestión, así como del equipamiento, su construcción y mantenimiento.

Finalmente, el cuarto Taller se realizó en el mes de julio de 2000. Fueron las "**Jornadas sobre Sistema Productivo y Convivencia entre Actividades**", en cuya organización participaron en conjunto con el CoPUA los CGP's 8 y 9.

Durante esta reunión la temática fue referida a la situación de la Industria y la Producción, con acento particular en la problemática de las PyMES y su relación con los distintos usos de la ciudad.

Este conjunto de reuniones implicó la incorporación al proceso participativo de actores sociales que no tenían necesariamente representación en la Comisión Asesora del CoPUA, lo que significó un enriquecimiento significativo del proceso que lleva adelante el Plan Urbano Ambiental y un aporte a la consolidación del proceso de descentralización que la Ciudad deberá instrumentar en el año próximo y que actualmente es impulsado a través de los CGP's.

De las "**Jornadas sobre el Corredor verde del Oeste**" surgió uno de los emergentes organizacionales más importante del proceso descrito.

Se trata de la conformación del "**Grupo Promotor del Corredor Verde del Oeste**", constituido en el mes de Julio en el ámbito de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, con la participación de todas las organizaciones no gubernamentales interesados, los CGP, funcionarios y representantes del CoPUA.

Es esta la primer experiencia de una red conformada por actores de la comunidad que se organizan para promover interactuando la concreción de un Programa de Acciones y Obras.

Actualmente el Grupo se encuentra realizando una ardua labor confeccionado y debatiendo múltiples propuestas referidas a la temática.

Esta forma de organización social podrá ser adoptada como modelo para llevar adelante y generar otras oportunidades de desarrollo para el mejoramiento de las condiciones de vida de la Ciudad.

Todo este proceso implica reforzar y profundizar la participación ciudadana en la construcción del futuro de la Ciudad. Significa, siguiendo el espíritu de la Ley 71, una experiencia novedosa que se incorpora a la creación del Plan Urbano Ambiental, como herramienta de planificación y, sobretudo, en la revalorización de la participación de los múltiples actores que interactúan en este ámbito de todos que es nuestra Ciudad.

Una ciudad con muchos problemas y conflictos, pero a su vez con muchas oportunidades.

Hoy se nos abre la posibilidad, y a su vez surge la responsabilidad, de potenciar esas oportunidades y convertirlas en nuevas realidades concretas. Está claro que a pesar de nuestros problemas presentes, el futuro está abierto; está todo por hacerse, y ese hacer es ahora responsabilidad de todos.

A eso nos abocamos.

DEFINICIÓN Y FUNCIONAMIENTO

GRUPO PROMOTOR MULTIACTORAL DEL CORREDOR VERDE DEL OESTE

I) Definición

El Grupo Promotor se constituye como una instancia práctica de planificación compartida entre organismos del GCBA (centrales y descentralizados) y representantes de organizaciones de la sociedad civil para alentar el desarrollo del programa del Corredor Verde del Oeste, elaborado como un proyecto integral de Once a Liniers consensuado con los agentes multiactorales

El Grupo Promotor es un espacio de articulación de las iniciativas, estudios, propuestas, proyectos vinculados directa o indirectamente al fortalecimiento del eje Este-Oeste y la integración Norte-Sur del área de influencia (Corredor Verde del Oeste) y al análisis preliminar de sus efectos / impactos en su entorno regional inmediato/contiguo.

El Grupo Promotor es un sistema ad hoc de trabajo intersectorial que sistematiza y asegura la participación gradual y productiva de nuevos actores y la circulación de información entre todos los participantes.

El Grupo Promotor se compromete a la mayor difusión y puesta en conocimiento de las propuestas y análisis de las mismas para el logro de una efectiva participación ciudadana.

El Grupo Promotor será el marco de análisis de todas las propuestas presentes y futuras surgidas tanto de organismos gubernamentales como del seno de la comunidad.

El Grupo Promotor impulsará emprendimientos o convenios públicos, privados o mixtos para promover el desarrollo sustentable y sostenible del Corredor Verde del Oeste.

II) Metas a alcanzar

- Traspaso de tierras de las ex playas de carga de las estaciones Caballito y Liniers y tierras e inmuebles aledaños al F.F.C.C. ex Sarmiento propiedad del ENABIEF, a la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Utilización de dichas tierras e inmuebles para espacios de centros de transferencia y de uso público, entendiendo como espacio público áreas verdes, áreas de recreación, educativas y culturales de uso comunitario de acceso libre y gratuito.
- Preservar, ordenar y poner en valor los edificios y construcciones existentes.
- Declaración de A.P.H. y preservación de edificios históricos.

III) Proyectos en evaluación

- Soterramiento del F.F.C.C. ex Sarmiento y completamiento de 4 vías bajo nivel.
- Centro de Transferencia Liniers.
- Plan de manejo ex Playa Ferroviaria Liniers
- Preservación del área histórica del Patio de los Lecheros y edificios históricos dentro de la ex playa de cargas de Caballito.
- Plan de manejo y parquización de la ex Playa Ferroviaria de Caballito, la Plaza Giordano Bruno, plaza Crisólogo Larralde y centro de transbordo de Primera Junta.
- Reordenamiento e integración del Parque Rivadavia, área de influencia y puente Parral.
- Preservación del Casco Histórico de San José de Flores.
- Traslado de la estación Flores a la Av. Nazca.
- Prolongación del subterráneo línea A desde 1ra. Junta hasta Av. Nazca.
- Transporte guiado por Av. Nazca - San Pedrito y por Av. Tte. Donato Alvarez - Parral.
- Mantenimiento y ampliación del área verde de los terrenos del F.F.C.C. entre Floresta y Villa Luro.
- Traslado de la estación Floresta a la Av. Segurola.
- Preservación de edificios históricos dentro de la ex playa de carga de Liniers.
- Implementación de servicios locales entre Once y Liniers.
- Rediseño de estaciones ferroviarias existentes.
- Creación de estaciones ferroviarias intermedias.
- Areas de estacionamiento.
- Ciclovía a lo largo del Corredor
- Centro de transbordo Plaza Once
- Recuperación del espacio público de Plaza Once.

IV) Funcionamiento

Metodología:

- 1 Plenarios.
- 2 Grupos Técnicos (Temáticos o por subproyectos)
- 3 Talleres participativos.

V) Recursos necesarios para la conformación de un Grupo Promotor y para la materialización del proyecto del Corredor Verde del Oeste

- 1 Ambito de trabajo.
- 2 Sistema informático instalado.
- 3 Personal de apoyo.
- 4 Material necesario para el desarrollo óptimo del trabajo.
- 5 Consultorías con especialistas para temas específicos.
- 6 Horas hombre-mujer.
- 7 Viáticos.
- 8 Responsabilidades previas a las tareas.
- 9 Financiamiento para los talleres participativos.

VI) Plan de trabajo

1- Definiciones básicas y términos de referencia

1. Definir la escala del Corredor Verde del Oeste.
2. Caracterización de los distintos actores.
3. Visualización de todos los proyectos y propuestas sobre el Corredor y el área regional contigua.
4. Justificación de metas.
5. Definición de escalas de abordaje.
6. Definición de ejes temáticos.
7. Definición de problemáticas.

Articulación de una red en torno al proyecto

- 1.1. Definir responsabilidades de gestión de la red.
- 1.2. Conseguir involucramiento de los distintos actores.
- 1.3. Establecer una estructura organizativa en red, participativa y de consenso.
- 1.4. Diseñar una política de comunicación.

2- Caracterización de los Modelos de Desarrollo para establecer la competitividad y calidad de vida del Corredor Verde del Oeste

- 2.1 Modelo Físico.
- 2.2 Modelo Económico.
- 2.3 Modelo Social.

3- Identificación de Objetivos y Problemáticas

- 3.1. Enumeración.
- 3.2. Categorización.
- 3.3. Desarrollo.

4- Desarrollo de Estrategias

- 4.1. Formulación de Estrategias.
- 4.2. Evaluación de Estrategias.
- 4.3. Elaboración de los programas de actuación y del plan de acción (corto-mediano plazo y largo plazo)

5- Definición y desarrollo de Proyectos

- 5.1. Elección de Proyectos viables entre todos los proyectos presentados sobre el Corredor Oeste.
- 5.2. Formulación de nuevos proyectos.
- 5.3. Evaluación de los Proyectos.
- 5.4. Desarrollo e implementación de los Proyectos.

ANTECEDENTES

Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación, Documento elaborado por el Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Presentación en la Muestra Buenos Aires 2010, Centro Cultural Gral. San Martín, 13 al 19 de noviembre de 2000.

Reunión Multiactoral: Corredor Verde del Oeste, CGP 7, 13 y 14 de junio de 2000.

Reunión de Organización del Grupo Promotor del Corredor Verde Oeste. Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, 18 de julio de 2000.

Reunión Grupo Promotor del Corredor Verde del Oeste, Tema: Transporte; realizada en el CGP 6, 1 de septiembre de 2000.

Reunión de Avance del Grupo Promotor del Corredor Verde del Oeste realizada en el CGP 6, 15 de septiembre de 2000.

Reunión del Grupo Promotor del Corredor Verde del Oeste sobre Espacio Público realizada en el CGP 2 Sur, 29 de septiembre de 2000.

Integrantes

Grupo Promotor del Corredor Verde del Oeste

Entidades Gubernamentales

- Centro de Gestión y Participación Nº 2 Sur
- Centro de Gestión y Participación Nº 6
- Centro de Gestión y Participación Nº 7
- Centro de Gestión y Participación Nº 9
- Dirección General de Proyectos y Gestión Urbana de la Secretaría de Planeamiento Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
- Municipio de la Matanza
- Secretaría de Transporte de la Nación
- Subsecretaría de Descentralización del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
- Subsecretaría de Gestión y Administración Financiera
- Subsecretaría de Obras y Mantenimiento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
- Subsecretaría de Transporte de la Nación
- Unidad de Coordinación del Espacio Público

Organizaciones No Gubernamentales

- Asociación Amigos del Parque Rivadavia
- Asociación Amigos Plaza. Primera Junta
- Asociación Civil Ciudad 2000
- Asociación Civil El Agora de Buenos Aires
- Asociación Civil Oxígeno
- Asociación Ferromodelista
- Asociación Vecinal Caballito Oeste
- Asociación Vecinos Almagro-Abasto-Once
- Asociación Vecinos de Plaza Italia
- Asociación Vecinos Plaza Giordano Bruno
- Casa de la Cultura de Liniers
- Casa Gabriel del Mazo
- Centro. José Hernández
- CESAV - GAO
- Comisión Vecinal Liniers-Versailles
- Estudio Proyecto Flores
- Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - UBA
- Frente Grande "Gente de Flores"
- Fundación Ciudad
- Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles
- Fundación Obrar
- Fundación Rivarola - Meoli
- Fundación Unida
- Gestión Asociada del Oeste
- Grupo ABC
- Grupo El Visitante Urbano
- Grupo Nexo-Gestión Solidaria,
- Junta Histórica Liniers
- Junta Vecinal Parque Avellaneda-Floresta
- La Casa de los Sueños
- La Cosecha
- La Movida de Floresta
- Liniers se Mueve
- Multisectorial Mataderos-Liniers
- Nueva Dirigencia
- Partido de la Ciudad, Circ. 5°
- Red por los derechos de las Personas Discapacitadas,
- Red Social Caballito
- Unión Vecinal Placita Crisólogo Larralde
- Universidad de Belgrano
- Universidad de Flores
- Universidad de Morón
- Vecinos de Villa Luro

Aportes de Proyectos

Presentados en la Muestra Buenos Aires 2010
para el Corredor Verde del Oeste

Centro Cultural en el edificio de Aguas Argentinas en Caballito._ Asociación Civil "El Ágora de Buenos Aires.

Corredor Histórico Barrio San José de Flores._ Estudio Proyecto Flores

Desarrollo del Proyecto del Plan de Manejo de Parque Avellaneda._ Centro de Estudios Sociales y Actividades Vecinales de Parque Avellaneda (CESAV)

Desarrollo General Plan Urbano Ambiental - barrial" - Zona Parque Avellaneda._ Gestión Asociada del Oeste (Parque Avellaneda, Floresta, Villa Luro, Vélez Sarsfield)

Educación Ambiental en el Parque de las colectividades._ Fundación Unida

El eje verde y sus proyectos._ La movida de Floresta

FFCC: Sarmiento, sus tierras vacantes, espacios verdes, edificios históricos, barreras, etc._ La casa de los Sueños

Parque de las Colectividades._ Red Social Caballito - Almagro.

Parquización 15 has. Ex playa de maniobras Ferrocarril Sarmiento._ Asociación Vecinal Caballito Oeste

Plaza recuperada por los vecinos y comprendida en los terrenos de la Playa Ferroviaria Caballito._ Asociación Vecinal Plaza Giordano Bruno.

Polo Tecnológico Mataderos._ Carrera de Proyecto Urbano - Posgrado FADU - UBA.

Propuesta de nueva zonificación de un área del barrio Parque Avellaneda como distrito de urbanización determinada. U._ Centro José Hernández

Propuesta de recuperación, reordenamiento e Integración urbana, Parque Rivadavia y área de influencia._ Asociación Amigos del Parque Rivadavia

Propuesta de Transformación de la Playa de Maniobras en un espacio verde._ Red Social de Caballito y Almagro

Proyecto integral para el Parque Centenario; renovación de sector, plan de manejo._ Voluntarios del Parque Centenario.

Recuperación del Patrimonio Histórico._ Red Congreso delOeste

Red de ciclovías y guarderías para la Ciudad de Buenos Aires._ Asociación de Ciclistas Urbanos.

Sobre el ferrocarril, sus tierras vacantes._ Arq. Teresa Smeraldi

Sobre el ferrocarril, sus tierras vacantes._ María Graham

Urbanización Especial con APH._ G.A.O. Comisión Vecinal Liniers Versailles

CGP N° 7

ORGANIZACIÓN: Gestión Asociada del Oeste (Parque Avellaneda, Floresta, Villa Luro, Vélez Sársfield).
TEMA: " Desarrollo General Plan Urbano Ambiental - barrial" - Zona Parque Avellaneda.

CGP N° 7

ORGANIZACIÓN: Gestión Asociada del Oeste (Parque Avellaneda, Floresta, Villa Luro, Vélez Sársfield, Santa Rita).
TEMA: "El eje verde y sus proyectos".
PROPUESTA: Aumentar la superficie verde por habitante, sobre todo al norte de la Av. Rivadavia. Mejorar y mantener por cogestión el Espacio Público. Prohibición de construir en altura en los entornos de las plazas. Preservar áreas verdes privadas.

CGP N° 7

ORGANIZACIÓN: Red Congreso del Oeste; Parque Avellaneda, Floresta, Villa Luro - Vélez Sársfield; Santa Rita.
TEMA: "Recuperación del Patrimonio Histórico" Plaza Vélez Sársfield, Club la Floresta, Kiosko La Floresta; Mercado Vélez Sársfield, Parque Avellaneda, Manzana Olivera Lacarra, Falcón, Rafaela y Hernández. Calle Bacacay de Floresta a Flores.

CGP N° 6

ORGANIZACIÓN: Fundación Unida / Asociación Ferromodelista
TEMA: "Educación Ambiental en el Parque de las Colectividades" en terrenos linderos a las vías del ferrocarril, Estación Caballito.

N° 19

ORGANIZACIÓN: Multisectorial Mataderos - Liniers.
TEMA: "Propuesta de Estación Terminal transporte de colectivos, varias líneas."
PROPUESTA: Una mejora en el centro de transferencia Liniers, utilizando terrenos de la Estación Liniers, actualmente desocupados.

ORGANIZACIÓN: Red Social caballito - Almagro.

TEMA: "Parque de las Colectividades".

PROPUESTA: Transformación de Playa de maniobras Caballito en espacios verdes.

CGP N°7

ORGANIZACIÓN: Centro de Estudios Sociales y Actividades Vecinales de Parque Avellaneda (CESAV)
TEMA: Desarrollo del Proyecto del Plan de Manejo de Parque Avellaneda.

CGP N°7

ORGANIZACION: Centro José Hernández

TEMA: Propuesta de nueva zonificación de un área del barrio Parque Avellaneda como distrito de urbanización determinada. U.

Planteo de áreas libres de edificación en altura como recurso escaso no renovable susceptible de preservación.

CGP N° 9

INSTITUCIÓN: Carrera de Proyecto Urbano - Posgrado FADU - UBA.

TEMA: "Polo Tecnológico Mataderos".

PROPUESTA: Se plantea las siguientes partes:

- 1 Centro de investigación y desarrollo
- 2 Centro de Transferencia
- 3 Área residencial
- 4 Centro de apoyo a la producción
- 5 Eje histórico
- 6 Torres residenciales

CGP N° 6

ORGANIZACIÓN: Asociación Vecinal Plaza Giordano Bruno.

TEMA: Plaza recuperada por los vecinos y comprendida en los terrenos de la Playa Ferroviaria Caballito.

CGP N°7

TEMA: Corredor histórico sobre las vías del Ferrocarril Sarmiento (San José de Flores)- Desde Nazca a Boyacá.

PROPUESTA: Protección del edificio histórico en terrenos del ENABIEF.

CGP N°7

ORGANIZACIÓN: Comisión Vecinal Versalles - Liniers.

TEMA: "Urbanización parque para los terrenos aledaños a la Estación Liniers y urbanización especial con APH.

PROPUESTA: Puntualizar objetivos como rediseño del Ferrocarril por túnel, revalorizar construcciones históricas, creación de diversos equipamientos sociales, deportivos, culturales y de salud.

CGP N°6

ORGANIZACIÓN: Asociación Civil "El Ágora de Buenos Aires".

PROPUESTA: Centro Cultural en el edificio de Aguas Argentinas en Caballito.

Solicita que no se haga un supermercado y se pide la realización de un centro cultural.

El proyecto eleva un programa de necesidades.

CGP N°6

ORGANIZACIÓN: Voluntarios del Parque Centenario.

TEMA: Proyecto integral para el Parque Centenario; renovación de sector, plan de manejo.

CGP N°6

ORGANIZACIÓN: Asociación Amigos del Parque Rivadavia.

TEMA: Propuesta de recuperación, reordenamiento e integración urbana de Parque Rivadavia y zonas de influencia.

PROPUESTA: Puente sobre Av. Rivadavia - Techado de sector del Ferrocarril Sarmiento en trinchera hasta la calle Parral.

CGP N° 6

ORGANIZACIÓN: Asociación de Ciclistas Urbanos.

TEMA: Red de ciclovías y guarderías para la Ciudad de Buenos Aires.

PROPUESTA: Fija ventajas de la propuesta, objetivos generales, específicos y terminologías.

Categoriza: Ciclovías de:

de acceso / de borde / de Interconexión entre centros de transferencia / de circunvalación y transversales / interparques

Territorializa ciclovías - Su trama y lugar de las guarderías.- Expone beneficios ambientales para la salud, económicas.

CGP N°7

ORGANIZACIÓN: La Casa de los Sueños.

TEMA: "Sobre el ferrocarril, sus tierras vacantes".

PROPUESTA: Plantea la problemática del corredor histórico de Flores ante la cuatriplicación de vías y la consiguiente desaparición de estas construcciones de valor patrimonial.

Plantea el Parque Lineal Verde del Oeste para uso público soterramiento.

Agrega la necesidad de considerar al subterráneo como complementario del tren y en forma de Red. Expone usos posibles para esas tierras: Turismo, recreación, espacios culturales.

CGP N°7

ORGANIZACIÓN: Asociación Vecinal Caballito Oeste.

TEMA: Parquización 15 has, ex Playa de maniobras Ferrocarril Sarmiento.

PROPUESTA: Propuesta de parquización:

Reciclar galpones para temática ecológica.

Abrir calles pasantes Norte / Sur.

Reciclado de vías internas y preservación del "Patio de los Lecheros".

Desarrollo de bicisendas internas.

CGP N°7

VECINA: Teresa Smeraldi.

TEMA: "Sobre el ferrocarril, sus tierras vacantes" (zona Floresta - Villa Luro).

PROPUESTA: Apoya soterramiento del Ferrocarril Sarmiento y propone usos y situaciones: Recreación, ámbitos de identidad potenciando hitos históricos.

Creación de Parque Lineal Este - Oeste.

Reutilización de inmuebles ferroviarios para viviendas, centros comunitarios, centros para la tercera edad, centros educativos, rampas de deportes, etc.

Rediseño del ámbito de la Estación Villa Luro para integrar el antiguo Mercado Villa Luro.

VECINA: María Graham.

TEMA: "Sobre el ferrocarril, sus tierras vacantes".

PROPUESTA: Adhiere a propuesta de soterramiento y propone reconsiderar la función de tierras y edificios subutilizados y la necesidad de resolución de los conflictos derivados de la traza a nivel del Ferrocarril.

Acciones Localizadas en el Corredor Verde del Oeste vinculadas al Espacio Público y contenidas en el Modelo Territorial del CoPUA

Mantenimiento y mejoramiento de los centros de transbordo Once, Liniers, Flores, Caballito, con facilidades para modos públicos, semipúblicos y privados, playas de disuasión y guarderías de bicicletas.

Continuación de la Avenida Honorio Pueyrredón hasta Juan Bautista Alberdi.

Soterramiento del FF.CC. Sarmiento desde Hidalgo hasta la Av. Gral. Paz.

Desarrollo de bicisendas.

Extensión de la Línea A de subterráneos hasta la Avenida Nazca.

Preservación de edificios y sitios de Valor Patrimonial y promoción de actividades tradicionales que concurren al mantenimiento y conformación de identidades particulares.

Promoción de situaciones concurrentes a la conformación de identidades particulares.

Desarrollo de acciones de mejoramiento del Espacio Público.

Apoyo a las acciones de mejoramiento edilicio.

Resolución de las situaciones de carencia de equipamiento educacional, sanitario, recreativo, etc.

Destino preferencial para el uso público de los espacios que resulten del soterramiento del FF.CC. Sarmiento.

Preservación de los Parques Chacabuco, Avellaneda, Centenario, Irlanda.

Conformación de un Parque Urbano al Sudoeste de la CIUDAD a partir de la refuncionalización del Ex Mercado de Hacienda.

Creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación a las carencias por distancia y densidad poblacional, a través de la reconversión de predios fiscales o de la compra, expropiación, canje o convenio de uso de predios privados. caso piloto: Boedo / Almagro.

Catalogación y valorización de elementos.

Dotación de equipamiento con criterios de uso múltiple, fácil mantenimiento y calidad estética.

Rediseño de las vías públicas (especialmente de las no jerarquizadas para tránsito) otorgando mayor espacio para recorridos peatonales y en bicicleta y creando zonas parquizadas para recreación.

Incremento de las acciones de arbolado.

Estímulo a la parquización de sectores de veredas.

Apertura visual (y espacial de ser posible) de edificios públicos con retiros de frente parquizados o parquizables.

Obligación normativa de apertura visual de grandes edificios o conjuntos con retiros de frente parquizados.

Jerarquización de monumentos y edificios públicos.

Instalación de pequeños monumentos en avenidas, boulevares y ampliaciones de calzadas.

Catalogación y valorización de edificios y sitios de valor patrimonial.

Revisión de la normativa vigente sobre ocupación transitoria por expansión de locales comerciales.

Rediseño y dotación de mobiliario urbano apropiado funcional y estéticamente.

Revisión de la normativa vigente sobre cartelera de propaganda.

Revisión de la normativa vigente sobre tendido de instalaciones aéreas.

Revisión de la normativa vigente sobre la instalación, renovación y mantenimiento de redes subterráneas, tendiendo a la implantación de conductos polivalentes.

Desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la CIUDAD; en especial en la zona Sur.

Complemento de la Terminal de Omnibus de Retiro con estaciones periféricas en Puente Saavedra, Liniers y Plaza Constitución.

Admisión de actividades productivas compatibles, en tejidos residenciales.

Incremento de la participación del modo ferroviario.

Regular las actividades de carga y descarga en espacios fijos o preferenciales en estacionamientos internados o en la vía pública.

Control de formas y horarios de operación. APORTES DE LAS ENTIDADES DE LA SOCIEDAD CIVIL AL PLAN URBANO AMBIENTAL

8 Aportes de Entidades de la Sociedad Civil al Plan Urbano Ambiental

INTRODUCCIÓN

A lo largo de todo el proceso de gestación del Plan Urbano Ambiental, se fueron realizando encuentros con distintas cámaras empresarias y/o distintos sectores de la comunidad.

Por otra parte, la difusión de los documentos emitidos por el Consejo del Plan Urbano Ambiental, generaron comentarios y aportes de distintas entidades de la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales, cámaras, asociaciones vecinales y vecinos en forma individual que se pronunciaron sobre distintos aspectos del Plan o aportaron opiniones, que a continuación se transcriben.

DETALLE DEL LOS APORTES REALIZADOS

CADAM, Cámara Argentina de Autoservicios Mayoristas

Documento para el Plan Urbano Ambiental "Sobre Comercio y Ciudad"

Desarrolla algunos puntos a fin de dinamizar el proceso de desarrollo mancomunado entre comercio y ciudad, para revitalizar el ámbito urbano, evitando que nuevas formas arquitectónicas modifiquen la estructura natural y tradicional de la ciudad.

Propone respuestas a la degradación de sectores comerciales gerenciando cambios e instrumentando soluciones prácticas y de aplicación inmediata.

Aporta entre otros elementos, experiencias para casos similares en centros urbanos europeos, de Estados Unidos y Canadá, para controlar el impacto generado por los grandes edificios comerciales en los Centros Urbanos y revertir la involución urbana.

Desarrolla el tema de revalorización de los cascos históricos a partir del comercio como medio válido para fortalecer la vida de las ciudades, devolverles su esplendor y recuperar su identidad.

Los documentos también avanzan sobre la recuperación de la peatonalidad entre otros temas para afirmarse en la conclusión de que "sin comercio no hay ciudad".

Adjunta finalmente las conclusiones de la declaración de Málaga sobre Comercio y Ciudad, donde desarrolla de manera práctica el programa de desarrollo de "Centros Comerciales a Cielo Abierto" para revitalizar los Subcentros Urbanos.



ICOMOS, Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Históricos

CICOP, Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio

Documento Encuentro "Buenos Aires Ciudad de Identidades" (Reflexiones sobre el patrimonio para el Plan Urbano Ambiental, realizado el 22 de agosto de 2000 en la Manzana de las Luces).

La reunión se desarrollo a lo largo de una jornada completa, contó con la presencia de sesenta participantes de distintas procedencias, vinculadas directa o indirectamente al Patrimonio Urbano.



Entre las temáticas desarrolladas se mencionan las siguientes:

A partir del objetivo de mejorar la calidad de vida se señala que ésta se consigue fundamentalmente recuperando los valores de identidad y pertenencia.

La calidad de vida no es un valor en abstracto, sino que se expresa en lo edificado, en el paisaje urbano, en las formas, costumbres y tradiciones.

Considera que, si bien el rol del Estado presenta cambios en los procesos urbanísticos actuales, la función de orientación, promoción, regulación y sanción por parte de éste es indelegable.

La memoria y la identidad forman parte de la calidad ambiental.

La ciudad histórica determina la ciudad del futuro

A partir de definir a Buenos Aires con un adjetivo más, como es " Ciudad histórica, ciudad de identidades", se agrega que en nuestro mundo globalizado las ciudades valen por lo que se diferencian, y se diferencian por su historia, sus historias. Y ellas se reflejan en el patrimonio conservado y vivo.

Se incorpora también la temática de la Articulación Metropolitana profundamente ligada a la articulación histórica: trazado de caminos, parcelamientos, asentamientos, etc.

Agrega que a la lista de sistemas de espacios abiertos, sistema de movilidad, sistema ambiental, etc.

Debe agregarse un sistema de "estructuras patrimoniales a preservar".

Otros puntos son el concepto de tejidos urbano histórico, el patrimonio intangible, la preservación de morfologías, paisajes urbanos y rasgos sociales propios.

Se aconseja generar líneas de acción orientadas a encarar un inventario del patrimonio.

Contemplar las temáticas del Patrimonio Arqueológico, obras de arte, pintura mural, patrimonio ferroviario, patrimonio barrial; la preservación del Río de la Plata y el Riachuelo, de los parques y plazas y del Espacio Público en general, controlando la publicidad, la señalización y el equipamiento urbano.

IRAM, Instituto Argentino de Racionalización de Materiales

Documento para el Consejo del Plan Urbano Ambiental sobre el Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación.

El IRAM plantea, a partir del documento del Plan Urbano Ambiental prever en el análisis de los temas ambientales, las normas referidas a técnicas de muestreo y análisis de calidad del aire, del agua y del suelo, que lleva adelante el Comité de Calidad Ambiental (Normas serie ISO 14000)

Por otra parte, la Comisión de Acústica desarrolla las normas referidas al ruido (ruidos molestos al vecindario, controles vehiculares, etc.).

Sugiere contemplar las conclusiones de estas comisiones a la hora de proceder a modificar la legislación ambiental.

Se recibió también el plan de trabajo 2000, del Comité de Calidad Ambiental, del Subcomité de Calidad del Agua, del Suelo y del Comité de gestión Ambiental.



Museo Argentino de Ciencias naturales Bernardino Rivadavia e Instituto Nacional de Investigaciones de las Ciencias Naturales.
Documento: "Algunos aspectos urbanísticos fundamentales"

Se expone sobre dos temas ambientales:

- 1) Protección de las cualidades buenas del ambiente.
- 2) Protección de la naturaleza

Plantea la problemática de la ciudad como cárcel de cemento negando el verde natural (causal de inundaciones por falta de suelo absorbente).

Desarrolla una propuesta para las costas del Río de la Plata y la temática del relleno de costas.

Del paisaje natural espontáneo y de edificación y destrucción.

URIEL, Asociación Civil para el Desarrollo Sustentable

Documento: "Planeamiento Urbano Ambiental"

Desarrolla una propuesta de ecología y medio ambiente, un plan de agua limpia; aire limpio; plan para la Reserva Ecológica Costanera Sur; espacios verdes; higiene y calidad de los alimentos; residuos patógenos, peligrosos y domiciliarios, evaluación de impacto ambiental; sello de garantía de calidad de los productos.

También se agrega un trabajo sobre la cultura y las contradicciones sociales y la renovación y cambio de la región de la Ciudad de Buenos Aires.



Foro Ambiental Ciudadano

Presentó un documento referido a un programa local de sostenibilidad energética en el Plan Urbano Ambiental; desarrolla el tema en función del transporte y la vía pública; producción, comercialización, consumo, gestión de residuos; espacio público y áreas verdes, educación y participación.



BPW - Tigre - Mujeres de Negocios y Profesionales

Documento "El tratamiento de los residuos, un hábito posible"

Plantea un programa de educación escolar sobre clasificación de residuos; situación actual, montos, organización y fundamentación del programa; seguimiento y evaluación.

PROPUESTAS ELEVADAS EL PLANURBANO AMBIENTAL EN LA CARPETA CORRESPONDIENTE

- CADAM / Sobre comercio y ciudad / 10/2000
Respeto Urbano (M. T. Pianaroli) / Contaminación sonora en autopistas / 14/1/00
- Museo Argentino de Ciencias naturales Bernardino Rivadavia e Instituto Nacional de Investigaciones de las Ciencias Naturales / Algunos aspectos urbanísticos fundamentales. Ecología Urbana
- URIEL, Asoc. Civil para el Desarrollo Sustentable (M. Davidziuk) / Planeamiento Urbano Ambiental. Propuesta de ecología y medio ambiente
- Foro Ambiental Ciudadano / Por un programa local de sostenibilidad energética en el PUA
- BPW-Tigre, Mujeres de Negocios y Profesionales de Tigre / El tratamiento de residuos, un hábito posible. / 4/99
- Ing. Daniel Velázquez / Reutilización y reciclaje de residuos
- Foro Ambiental Ciudadano / Hidrovía Paraná - Paraguay, efectos sobre el medio ambiente
- Foro Ambiental Ciudadano / Por una Ecociudad
- Foro Ambiental Ciudadano / Agenda ambiental ciudadana
- Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles / Propuestas para el PUA, Sistemas de transporte
- Asociación de Ciclistas Urbanos / Circuito de bicisendas / 13/1/00
- Multisectorial mataderos - Liniers / Propuesta de estación terminal. Zona Liniers
- ONG 's CGP N°12 (Sandra Barbieri) / Estructura espacial Parque (Ex AU3)
- Asoc. varias de Villa Luro / Proyecto de espacios recreativos y culturales de Villa Luro
- Asociación Civil Pro vicente López / Aeroparque, comentarios sobre su emplazamiento
- CGP N°10 / Prioridades y relevamiento de edificios de interés patrimonial 10/2000
- Gestión Asociada del Oeste (González Taboas) / Parque Ferroviario del Oeste. Desarrollo del proyecto / 10/2000
- Liniers se Mueve / Recuperación de viejos talleres; proyecto de catalogación / 11/8/00
- Asociación Cooperadora "Asiduos Concurrentes" / Zonificación UP en Palermo Viejo
- ICOMOS / CICOP / Reflexiones sobre el patrimonio para el PUA / 2/8/00
- CADAM / Comercio y Ciudad
- Asociación Proteger / Propuestas
- Asociación Civil Ciudad 2000 Mataderos / Participación, prediagnóstico Mataderos y transporte 18/5/99
- Asociación Vecinal Constitución / Propuestas varias para la zona de Constitución / 22 y 23/11/00
- Multisectorial Mataderos - Liniers / Proyecto de inversión concertada del área del Ex Mercado de Hacienda
- Multisectorial Mataderos - Liniers / Propuestas / 7/12/99
- CEDESUR / Propuesta para el desarrollo sustentable de la región sudoeste de la Ciudad de Buenos Aires 23/12/99
- IRAM / Sobre el Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación.
- Asociación Vecinal "Vivir el Barrio" / Mapa del delito

INFORMES DE PROYECTOS

Tercer Informe de Avance sobre el Proyecto "HACIA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA REGIÓN METROPOLITANA SUSTENTABLE" - 2° Año

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Secretaría de Planeamiento Urbano
Dirección General de Planeamiento e Interpretación Urbanística
Julio de 2000

Análisis del estado de avance del proyecto con relación a los dos objetivos de la propuesta

a.- Convenio

El equipo está trabajando a partir de las recomendaciones aportadas en el taller del 11 de abril, en la elaboración de una nueva versión de la Propuesta de Convenio.

Con la versión definitiva del Convenio, se iniciará la ronda de consultas a referentes políticos y académicos.

b.- Segundo Taller

En el plan de trabajo para este segundo año se propuso la realización de un segundo taller para obtener consenso respecto de la Primera Propuesta de Convenio en el que se habrán incorporado las recomendaciones del primer taller y las opiniones recabadas en las entrevistas y consultas.

En el plan de trabajo se propuso el mes de octubre para la realización del segundo taller.

c.- Trabajo Comparativo

Se encuentra relevada la legislación aplicable a las áreas temáticas elegidas, pertenecientes al nivel nacional y de la provincia de Buenos Aires y la normativa de los Municipios de Avellaneda, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, San Martín y 3 de Febrero.

El equipo está trabajando en el ordenamiento de dicha legislación, a fin de individualizar superposiciones y asimetrías para la realización del trabajo final de elaboración de recomendaciones, referidas a la temática seleccionada: evaluación de impacto ambiental, calidad de aire, agua, residuos y ordenamiento territorial.

Temas pendientes

- Publicación del documento Hacia la Construcción de una Región Metropolitana Sustentable.
- Realización del segundo taller en la segunda quincena de Octubre.
- Versión preliminar del Trabajo Comparativo, segunda quincena de septiembre.
- Versión definitiva del Convenio y del Trabajo Comparativo, primera quincena de noviembre.
- Presentación en evento público de las versiones definitivas.

ENCUENTRO "BUENOS AIRES, CIUDAD DE IDENTIDADES"

Este Encuentro fue convocado, bajo el lema "Reflexiones sobre el Patrimonio para el Plan Urbano Ambiental", por ICOMOS Argentina (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Protegidos) y CICOP (Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio).

En el acto de apertura, además del Presidente de CICOP Argentina, Arq. Jorge Bozzano y del Vicepresidente de ICOMOS Argentina, Arq. Alfredo Conti; estuvieron presentes el Secretario de Planeamiento Urbano Arq. Enrique García Espil, el Director General de Interpretación Urbanística Arq. Francisco Pratti y Consejeros del CoPUA. En representación del CoPUA habló a los participantes el Arq. José Ignacio Barassi.

Lugar: Sala de Representantes, Manzana de las Luces, Perú 272

Fecha: 22 de agosto de 2000

En la convocatoria difundida se señala:

Fundamentos

El CICOP y el ICOMOS proponen una jornada de reflexión referida al Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Entendemos que el patrimonio de una región, de una ciudad, de un barrio, constituye el punto de partida para la constitución de un proyecto de región, ciudad o barrio al que aspiramos. Cada sociedad decanta a lo largo del tiempo formas, gestos y actitudes que se ven reflejadas en la materialidad de los elementos que nos rodean. La historia de un lugar no es sólo lo que se lee en los libros, aquellos conocimientos que nos aportan desde la enseñanza en sus distintos niveles; es por sobre todo la expresión viva que podemos leer en la traza, los paisajes los edificios, los equipamientos, los espacios verdes. Todos ellos avalados por las costumbres, los modos las tradiciones, lo que denominamos patrimonio intangible, que es el sustento y le dan razón de ser a los elementos materiales que valorizamos.

Entendemos que es con la reflexión y el parecer de diversas instituciones y personas que se puede gestar una política participativa en la que muchos pueden contribuir con sus ideas a un proyecto de ciudad que nos pertenece a todos.

Deseamos que el encuentro constituya una contribución desde una temática concreta, la conservación del patrimonio cultural, a quienes vienen trabajando desde hace tiempo en el Plan. Al mismo tiempo creemos que sólo con la suma de voluntades, de inteligencias y de posiciones podemos encontrar un ámbito más fructífero para la democracia que estamos construyendo con esfuerzo todos los argentinos.

Areas temáticas

Aspectos históricos

- La dimensión histórica de la ciudad
- Buenos Aires, ciudad histórica
- Historia de los barrios
- Identidad urbana e identidad barrial
- La construcción del Area Metropolitana: permanencias y territorio. La relación entre la ciudad y el área
- Identificación y valoración del patrimonio
- Patrimonio ciudadano y patrimonio barrial
- Patrimonio y turismo cultural

Aspectos urbanísticos

- El tejido como patrimonio
- Calidad ambiental y patrimonio
- Calidad del paisaje urbano
- El espacio público como patrimonio: publicidad, forestación, mobiliario, ornato, etc.
- Los espacios verdes como patrimonio
- La construcción del tejido urbano, el patrimonio del futuro
- Patrimonio natural

Aspectos jurídicos, administrativos y de participación

- Identificación del patrimonio: inventarios, catálogos
- Las áreas de protección histórica
- Sitios y áreas de conservación
- Patrimonio y educación, diferentes niveles
- El aporte de las asociaciones profesionales
- El aporte de las organizaciones no gubernamentales
- Participación de la comunidad

9 Presentación del Documento Final del Plan Urbano Ambiental

Presentación del Documento Final del Plan Urbano Ambiental

Jornadas UGYCAMBA, FADU UBA

Discurso del Dr. Aníbal Ibarra

Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31 de Octubre de 2000



*Dr. Aníbal Ibarra,
Buenas tardes.*

Para comenzar, quiero agradecer a los organizadores, especialmente a quien me precedió el uso de la palabra, al Arq. Berardo Dujovne, por la invitación a compartir este encuentro sobre la Gobernabilidad de la Región Metropolitana.

Quiero destacar la importancia de discutir este tema desde distintos enfoques o aproximaciones a la problemática del Área. Pero me parece particularmente central hacerlo desde la óptica de este encuentro.

Están planteados los temas urgentes, que se combinan y relacionan con temas estratégicos a mediano y largo plazo, pero cualquiera de estos dos niveles de temas deben ser encarados precisamente por los Gobiernos de la Ciudad de Buenos Aires y de la Provincia de Buenos Aires, que son las dos jurisdicciones involucradas en el Área Metropolitana a la que también, por cierto, deben sumarse los municipios y la jurisdicción federal.

Todos ustedes saben que la Reforma Constitucional del año 94' creó, a través del Artículo 124, la figura de la Región, concebida como una nueva instancia de coordinación y cooperación entre las distintas jurisdicciones. Este es un tema que las propias jurisdicciones y todos los distritos tienen pendiente y con una gran potencialidad.

Yo estoy convencido que para asumir los desafíos de esta conflictividad, es indispensable encarar esta instancia de coordinación prevista en la Constitución Nacional. Se trata además de una cuestión de gran conflictividad y complejidad porque estamos hablando de un ecosistema, es decir, un núcleo urbano en el que confluyen un conjunto de jurisdicciones que van desde lo municipal hasta el ámbito federal, y nosotros compartimos con la Provincia de Buenos Aires una serie de temas de la agenda de decisiones administrativas que necesariamente deben tomarse en conjunto y estoy haciendo referencia al tema de transporte metropolitano, al de los residuos urbanos, la provisión de agua potable, desagües cloacales.

Todos estos temas de la Agenda Metropolitana deben resolverse en conjunto con la Provincia de Buenos Aires. Además, en todos estos casos, desde el gobierno valoramos fuertemente la presencia de la Universidad, vinculada con la comunidad y preocupada precisamente por las cuestiones regionales. La Universidad aporta la masa crítica, la reserva de respuestas técnicas para resolver esta

clase de conflictos y desafíos de la Región. Este encuentro es una prueba de ello, de la capacidad de convocatoria de técnicos de distintos sectores y también de diferentes sectores del arco político.

En el Área Metropolitana de Buenos Aires tenemos una de las mayores conurbaciones del mundo. Esto significa la necesidad de afrontar la realidad teniendo claramente asumida la magnitud del problema y por eso es central que recibamos la contribución de urbanistas, de experiencias asumidas y desarrolladas en otras partes del mundo, y hago referencia a la presencia en este evento de Pascual Maragall, desde la gestión en Barcelona; hago referencia también al Arq. Mariano Arana, de la Ciudad de Montevideo.

Todos estos aportes son centrales para que en conjunto podamos asumir mejor las soluciones y las perspectivas de aquí hacia delante

Con relación al tema que nos convoca, la presentación del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad, es una satisfacción para todos, no solo para quienes participamos de responsabilidades institucionales en el Gobierno de la Ciudad, sino para todos los que vivimos en la Ciudad y en el Área Metropolitana.

Digo esto porque frente a varias décadas de un desarrollo carente de estrategias coherentes y desordenado, frente a procesos de una urbanización espontáneos, ahora Buenos Aires, y con el impacto que tiene en el Area Metropolitana, va a tener un instrumento orientador que signifique, por primera vez en mucho tiempo, un marco estratégico del desarrollo territorial.

El Plan va a dotar de racionalidad al crecimiento y desarrollo de la Ciudad, dejando atrás el período durante el cual la el desarrollo urbano era llevado a cabo por las fuerzas económicas liberadas por la globalización, dando lugar a los procesos de urbanización desordenados y espontáneos que mencionaba anteriormente. Le dará un sentido no solo a las intervenciones desde el ámbito público, sino también a las del sector privado, entonces, este Plan Urbano Ambiental para la Ciudad de Buenos Aires nos posibilitará desarrollar una estrategia conjunta junto a la implementación, también, en forma conjunta.

Desde el punto de vista personal, debo decir también que es una satisfacción, porque cuando ingresé y trabajé en la política, como lo vengo haciendo durante varios años, tuve distintos lugares desde el cual participé en el desarrollo del Plan Urbano Ambiental. Participé de la Convención Constituyente de la Ciudad donde se estableció este requisito constitucional del Plan Urbano Ambiental. Ese fue un paso clave, se le dio jerarquía constitucional con lo que ello significa para una sociedad que tenga relevancia. Pero después hubo que tener la sanción legislativa, y allí estuvo la Ley 71, que reglamentó el marco para la elaboración de este Plan y allí participé como Legislador de la sanción de esta ley, y ahora, como Jefe de Gobierno de la Ciudad me toca remitir el proyecto de la Ley del Plan Urbano Ambiental a la Legislatura. Siendo sincero, debo agregar que fue un privilegio participar desde distintos lugares en la elaboración de este Plan Urbano Ambiental, que ha sido un trabajo multidisciplinario, colectivo, multipartidario con absoluta amplitud en el debate.



Este proceso no solo garantiza los amplios criterios con los que se elaboró el Plan, sino también, hacia futuro, la vigencia de sus contenidos porque se trata un Plan que, desde su nacimiento, desde su concepción, desde su definición, desarrollo y elaboración, su sanción y posteriormente en su implementación, tendrá esa fuerza que le da tener un sostén que va más allá de cualquier fuerza política, más allá de cualquier gobierno, de cualquier sector, para reunir en ese Plan Urbano Ambiental a sectores de diferentes disciplinas desde distintos arcos políticos y ser, en definitiva, un instrumento desarrollado colectivamente.

Quiero también destacar que se trata de un Plan a largo plazo. Las grandes líneas estratégicas no están definidas para una gestión, y de eso se trata un Plan. Si alguien pensara elaborar planes con el marco limitado de una gestión, obtendría planes muy limitados en sus objetivos. Por eso, este contenido profundamente democrático en su concepción y elaboración va más allá de lo normativo formal porque permite de aquí en adelante tomarlo como una Política de Estado.

Seguramente, cada gobierno va a priorizar y jerarquizar algunos aspectos del Plan como parte de definiciones políticas, pero lo cierto es que a partir de aquí vamos a tener un marco sólido para poder desarrollar en torno al Plan una definición de Política de Estado que queda garantizada más allá de cual sea la fuerza política que este al frente del gobierno.

El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires propone siete grandes intervenciones destinadas a construir un nuevo Modelo Territorial.

El punto de partida, como secuencia lógica, es el ordenamiento del Área Central a través de su extensión hacia el sur y de la transformación de la actual estructura concentrada en una estructura policéntrica. Esto lleva a plantear otras dos intervenciones funcionales a partir de este Área, que es, desarrollarla hacia el sur o desconcentrar toda la estructura actual que tiene la Ciudad de Buenos Aires. Por un lado, una de estas otras intervenciones es la referida a la infraestructura y al equipamiento de transporte, y en esto estamos incluyendo al Puerto, al Aeropuerto, a las conexiones ferroviarias y a las autopistas. Obviamente, cada uno de estos temas genera un intenso debate por sí mismos. El Plan Urbano Ambiental propone y rescata la terminación de la autopista ribereña, la incorporación del sistema de cargas a red de autopistas, la ampliación de las conexiones ferroportuarias y el destino del Aeropuerto metropolitano.

Decía que la otra intervención que permitirá modificar la estructura centralizada de la ciudad se refiere también al sistema de transporte público. El Plan, en este sentido, propone la ampliación del transporte ferroviario de superficie y subterráneo; el desarrollo de una red de conexiones transversales que mejore la conectividad entre el sur y el norte y que promueva la descentralización y la eliminación de aquellas barreras urbanísticas que dificultan la conectividad transversal de la Ciudad. En este sentido el Plan propone terminar con una de las principales barreras urbanísticas que tiene la Ciudad de Buenos Aires, que es la traza del Ferrocarril Sarmiento que divide literalmente al medio la Ciudad con situaciones de desarrollo desigual. Al respecto, propone el soterramiento del tendido ferroviario y la



creación del llamado Corredor Verde del Oeste que destinará a parques públicos las actuales playas de maniobras de Caballito y Liniers. Esta es una cuestión estratégica que toma la Ciudad, es una obra de infraestructura realmente costosa, compleja, pero absolutamente viable, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires la ha asumido como definición política y además ha encarado su concreción. Este es un compromiso político asumido con la Nación, el Plan del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento va a estar incluido en el presupuesto para el año que viene, entre las obras de infraestructura federales, donde se van a prever alrededor ochenta millones para el año 2001 para esta obra.

De este conjunto de intervenciones a los que me refería recién, también se desprenden dos propuestas: una es la definición de una nueva configuración residencial y productiva a través de una fuerte intervención pública en el Área Sur, destinada a integrar y a equilibrar el territorio urbano de la Ciudad de Buenos Aires. La última intervención consiste en recrear un nuevo sistema de Espacios Verdes Públicos cuyos ejes serían el ya mencionado Corredor Verde del Oeste y la recuperación de las riberas del Río de la Plata y del Riachuelo, que formarán un arco costero de espacio público que abrazará íntegramente a la Ciudad desde el norte hasta el sur.

Entonces tenemos desconcentración, tenemos transporte público, eliminación de barreras, soterramiento de trazas ferroviarias y articulación un sistema de espacios públicos y de espacios verdes que signifiquen recuperar, en definitiva, espacios de los que hoy carece la Ciudad de Buenos Aires.

Esta fue una muy breve reseña de algunos de los ejes del Plan Urbano Ambiental, pero quiero agregar que cuando se elaboran planes limitados a criterios meramente académicos y, conecuentemente, de absoluta inviabilidad, constituirán sólo ejercicios intelectuales. En cambio, este proyecto que se envía a la Legislatura, debido a su proceso, tiene un contenido no sólo amplio, no sólo ambicioso, sino fundamentalmente posible, porque rescata su viabilidad y es esencialmente pragmático.

Un Plan Urbano Ambiental racional no solo es posible, sino además constituye una estrategia asumida por la Ciudad para ser llevada a la práctica. No es entonces sólo una utopía, es en realidad un proyecto colectivo, comunitario, en definitiva, un proyecto posible de reorganización de las oportunidades en la Ciudad de Buenos Aires.

Nosotros desde el gobierno lo hemos trabajado con entusiasmo, pero también hemos puesto en marcha un Plan tendiente a llevar a la práctica. Dando cuenta de nuestra confianza en el Plan, ayer pusimos en marcha mayor programa de repavimentación de aceras y calzadas en los últimos cuarenta años para la Ciudad de Buenos Aires destinado a recuperar calles y veredas con un plan a mediano plazo que no solo tiene una amplia gama de objetivos, sino que además será de alta calidad técnica.

Este programa se combina con una próxima renovación completa del mobiliario urbano en la Ciudad de Buenos Aires con una política de control sobre la contaminación visual, sumado a una política igualmente fuerte y definida respecto del reordemaniento del transito.



Se trata, en definitiva, de políticas de gobierno enmarcadas en los criterios contenidos en el Plan Urbano Ambiental, que posibilitarán renovar el espacio público en toda su dimensión, en lo que respecta a infraestructura y al ordenamiento en la Ciudad de Buenos Aires en un lapso de dos o tres años.

No han pasado tres meses desde que asumimos el gobierno, y ya hemos puesto en marcha la construcción de la primera línea transversal de subterráneos. Esta nueva línea conectará la Ciudad desde el norte hacia el sur, estoy hablando de la línea H, que va tener su eje en las avenidas Jujuy y Pueyrredón. Con esto también quiero decirles que es un proyecto que está en ejecución, no es sólo una maqueta o un programa en la cabeza de algún dirigente, sino, además, se hicieron planes para llevarlo adelante, se dio el tratamiento legislativo, se dio participación ciudadana y hoy está en marcha.

Una de mis grandes preocupaciones es el desarrollo de la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires. Cuando el Plan Urbano Ambiental se refiere a la necesidad del equilibrio en la Ciudad de Buenos Aires, lo hace con una visión estratégica, no lo hace sólo con una visión de deuda social con la Zona Sur, que por sí sería válida para desarrollar esta estrategia. Se está hablando de las capacidades que tiene y de la potencialidad de una Ciudad con un desarrollo equilibrado, de la competitividad que estamos desaprovechando. Además debemos decir que se está castigando socialmente a un tercio del territorio de la Ciudad de Buenos Aires. La Zona Sur tiene un valor realmente estratégico y tiene ventajas comparativas, por eso estamos en condiciones de desarrollarlas con una combinación de interés público y privado. La Zona Sur es nuestra gran reserva urbana de grandes extensiones, con fuerte y cercana conectividad con el Centro, con costos menores para distintos proyectos urbanísticos y existe una fuerza social y económica que está dormida, latente. Con estas inversiones, con estas estrategias, con éste desarrollo vamos a despertar y liberar este conjunto de fuerzas. En este sentido hemos generado instrumentos legislativos para potenciar esa posibilidad de desarrollo del Sur.

Ustedes saben que ya ha sido puesta en marcha hace poco tiempo la Corporación del Sur en la Ciudad de Buenos Aires, que constituirá una herramienta fundamental para alcanzar estos objetivos.

En definitiva la Zona Sur nos ofrece la posibilidad de poner en marcha un proceso de desarrollo social sustentable, integrado y más equitativo, cuyos beneficios trascenderán el área e incluso a la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires.

Esto constituirá también sin duda un impacto para toda el Área Metropolitana y entonces, como definición política, no podemos proclamar las necesidades de trabajo conjunto en el Área Metropolitana si no la traducimos en hechos.

También quiero manifestar que hemos tenido buenas señales de actitud política por parte del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, en este sentido también hemos adquirido un compromiso conjunto y espero que no sean esfuerzos o señales que se desvanezcan con el paso del tiempo. Entre los dos hemos asumido un compromiso público y se trata precisamente de traducirlo a la



realidad concreta, por eso empecé hablando de la necesidad de la Región Metropolitana para que exista una lógica y un dinamismo que no dependa sólo de la voluntad de tal o cual dirigente político, sino que sea una Política de Estado llevada adelante más allá de coyunturas, o circunstancias políticas.

Y porque Buenos Aires es una Región Metropolitana, cuando hablamos de competitividad de una Ciudad no la podemos mirar en términos territoriales o políticos de la Ciudad de Buenos Aires; cuando hablamos de competitividad como Gran Ciudad en este mundo globalizado, estamos hablando de la competitividad de la Ciudad de Buenos Aires entendida como megaciudad, donde están integradas la región del Conurbano y de la ciudad capital propiamente dicha.

Para concluir, nuestras posibilidades en nuestro futuro no están en fractura ni en la competencia, sino están en la integración, porque si planteáramos lo contrario estaríamos chocando contra la realidad y además reduciríamos nuestras capacidades y nuestras potencialidades en el mundo.

Quiero terminar afirmando que en función de estas estrategias, en función de esta definición política de asumir que vivimos en una gran ciudad que esta territorialmente integrada sin solución de continuidad con el Conurbano, el Plan Urbano Ambiental que nosotros hemos elaborado y que presentamos a la Legislatura nos da el marco, nos da la estructura para poder llevar adelante estos objetivos, de allí la importancia política y estratégica de este Plan Urbano Ambiental que está más allá de cualquier coyuntura política y es a partir de ahora una Política de Estado.

Muchas Gracias.



La ciudad ya tiene su plan

El jefe de Gobierno porteño, Aníbal Ibarra, presentó ayer por la tarde la versión definitiva del Plan Urbano Ambiental, que de ser aprobado marcará los lineamientos del desarrollo territorial y socioeconómico de la ciudad hasta el año 2010. El proyecto, elaborado por un Consejo Asesor integrado por miembros del Poder Ejecutivo, de la Legislatura y de 176 entidades a la planificación urbana, será tratado próximamente por los legisladores porteños, y luego sometido a una audiencia pública, en la que los vecinos podrán opinar sobre el plan y sugerir modificaciones. Los principales objetivos del plan son:

- ◆ **Crear más espacios verdes:** Se

implementará un área de preservación de los grandes parques —el Indianoamericano, el Sarmiento y la Reserva Ecológica— y se desarrollarán nuevos áreas de recreación en la costanera y en las estaciones ferroviarias en desuso. Se planifica también crear los "comedores verdes", áreas sobre el trazado del ex Ferrocarril Sarmiento —que circulará bajo tierra— y otros siguiendo el recorrido de las viviendas Arrascaeta y Rocca, en la zona sur de la ciudad.

- ◆ **Facilitar la circulación dentro del área metropolitana:** Se duplicará el tendido de la red de subtes, se finalizarán las obras de la autopista B15 y se impulsará la creación de peatonales en torno a las estaciones cabeceras de ferrocarril, a fin de

discompartir el tránsito en los calles portuarias. El primer objetivo del plan será la zona del microcentro.

- ◆ **Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos:** El gobierno porteño apunta a revalorizar la zona sur de la ciudad, promover la inversión pública y privada y elevar el nivel de contaminación del Riachuelo. Se planifica también transformar las vías de emergencia en barrios y crear nuevos colegios, hospitales y educativos, además de generar un ámbito de participación de los vecinos a través de la consolidación de los centros barriales. Por último, se implementará programas para controlar las inundaciones y los focos de contaminación de agua y aire.

Miércoles 1º de noviembre de 2000 **Página 21**

Miércoles 1 de noviembre de 2000, diario PAGINA 12, pag 21

PRESENTACION DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Piden más plata para la Ciudad

El Gobierno porteño quiere que se incluyan en el Presupuesto nacional 80 millones de pesos para eliminar las barreras del Ferrocarril Sarmiento • Para esto tenderán las vías bajo tierra y construirán espacios verdes

El jefe de Gobierno porteño, Aníbal Ibarra, anticipó anoche que pedirá la inclusión de una partida de 80 millones de dólares en el Presupuesto de la Nación para el año 2001 —que se está debatiendo en el Congreso— destinados a poner bajo tierra las vías del Ferrocarril Sarmiento, que atraviesan la ciudad desde Once a Liniers e impiden una comunicación fluida entre el norte y el sur. Las obras se completarán con la creación de grandes áreas de espacios verdes en donde la, están las playas de maniobras ferroviarias de Caballito y Liniers.

"Son obras difíciles y complejas, pero viables, van a integrar áreas de la ciudad que hoy están fuertemente divididas e incomunicadas por tantas barreras ferroviarias", dijo Ibarra. El anuncio fue hecho durante la presentación del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad que, como aclaró Ibarra, "ahora deberá ser debatido y aprobado por la Legislatura de Buenos Aires".

El Plan Urbano Ambiental prevé siete estrategias importantes para controlar el desarrollo de la ciudad. Se ordenará el área central (Centro y Microcentro); se refuncionalizará el área de Retiro y el Puerto conservando el Aeroparque. También hay planes para revitalizar la zona sur con nuevos usos del suelo y la creación de la Corporación del Sur. Habrá un corredor verde hacia el Oeste consolidando subcentros en Caballito, Flores y Liniers.

Las estrategias restantes incluyen la recuperación de las riberas del Río de la Plata y el Riachuelo; impulsar el transporte público duplicando la red de subterráneos y mejorar la calidad ambiental de los espacios públicos porteños.



PEDIDO. Ibarra busca eliminar barreras que dividen el norte y el sur de la ciudad.

La aprobación del Plan Urbano Ambiental es un trámite complejo que incluye varias audiencias públicas con vecinos y legisladores, pero se da como un hecho porque fue consensuado durante cuatro años de trabajos. Cuando esté aprobado, el plan funcionará como ley marco para definir otras leyes aplicadas a temas específicos: el Código de Planeamiento Urbano, el Código de Espacio Público, además de leyes relacionadas con cuestiones ambientales, urbanísticas y demográficas.

Acompañado por los arquitectos Ferruccio Dujovne —decano de la Facultad de Ar-

quitectura— y Enrique García Espil, secretario de Planeamiento Urbano, Ibarra presentó el plan en el marco de las Terceras Jornadas sobre Gobernabilidad de la Región Metropolitana. Fue en el aula magna de la Facultad de Arquitectura, ante un público de expertos urbanistas, muchos de ellos integrantes de la Unidad de Gestión y Coordinación para el Área Metropolitana de Buenos Aires (Ugycamba), cuyos estudios sirvieron de base para el plan.

El Plan Urbano Ambiental, que fue explicado en detalle por García Espil con la proyección de diapositivas, está resumido

en cinco gruesos libros repletos de mapas, de proyectos urbanísticos, de leyes y mecanismos de control. "Buenos Aires no tenía un plan así desde el último Plan Regulador de 1960 y es un gran honor para nosotros que sea presentado en esta Facultad", remarcó el arquitecto Dujovne.

García Espil explicó: "Hay un amplio consenso de la sociedad para este plan, que se trabajó durante cuatro años con políticos de todos los partidos, organizaciones vecinales y arquitectos".

Por otra parte, García Espil destacó que el plan "fue enriquecido con el aporte de expertos como Jordi Borja —director del plan de Barcelona— y de urbanistas de las oficinas de planeamiento de las ciudades de París y Montevideo".

"Este es un proyecto colectivo y consensuado, que da una organización racional a las oportunidades de la Ciudad", dijo Ibarra durante la presentación. Y destacó que ahora la Ciudad podrá planificar mejor "el control de inundaciones, eliminar barreras a cielo abierto, mejorar la dotación de servicios escolares y el espacio público".

También habrá soluciones como medidas para temas que afectan a la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, como "los conexiones de transporte, la gestión de residuos, el agua potable y los desechos cloacales", explicó Ibarra.

—Y agregó: "No creemos en la fractura y la división urbana, sino en la integración de Buenos Aires con la provincia que la rodea, algo que ya ocurre diariamente en la vida cotidiana. Ahora la Ciudad tendrá un instrumento ordenador, que les da un sentido no sólo a las intervenciones públicas, sino también al sector privado". □

Miércoles 1 de noviembre de 2000, diario CLARIN, información general, pag 44

10 Balance y Lineamientos Futuros

El Consejo del Plan Urbano Ambiental intenta con la exposición de casi todos los trabajos realizados con la participación de la sociedad civil reafirmar la orientación asumida, reconocer los aportes generados y agradecer a quienes lo han hecho posible. Es un documento testimonial que pretende dar cuenta y valorar la actitud responsable asumida por vecinos y organizaciones comprometidas con el destino de la ciudad.



Sin lugar a dudas la exposición de los trabajos que el Consejo fue elaborando para debatirlos con la Comisión Asesora del CoPUA, así como los aportes surgidos de la sensibilización a los diversos agentes o las presentaciones surgidas de las necesidades locales de todos los barrios de la ciudad han enriquecido y dan sentido a un Plan Urbano Ambiental que a medida que se debatía también se instalaba como demanda y necesidad, como en un círculo auto-organizado.

La breve síntesis expuesta en los 8 capítulos de este documento y la evaluación del uso de cada una de las estrategias y formas de participación, también pretende servir de fundamento para un conjunto de propuestas que encaren adecuadamente el nuevo proceso de profundización y ejecución del Plan Urbano Ambiental.

Desarrollo Sostenible y la Implementación Participativa del Plan Urbano Ambiental

Para abordar la ejecución e implementación del Plan Urbano Ambiental es necesario partir de criterios consistentes con el objetivo de alentar el desarrollo sostenible del ambiente urbano de la ciudad en el contexto regional del Área Metropolitana Buenos Aires, destacando las de:

- asumir conductas comprensivas de la diversidad local, tanto étnicas como ambientales, perceptual, sociales, económicas, culturales, históricas, energéticas y locacionales que restablezcan los lazos entre quienes la habitamos.
- procurar la restauración del ambiente como un compromiso intergeneracional para alcanzar condiciones equitativas de vida en el presente y posibilitar el desarrollo cierto de las futuras generaciones.

- estimular las acciones de interés público en un contexto de aprendizaje compartido y gestión cooperativa como fuerzas sistémicas plurales y de tolerancia.
- adoptar criterios distributivos, para que todos los habitantes puedan tener igualdad de oportunidades, y de descentralización, para evitar la internalización de la deseconomía creciente de la base económica.
- alentar compromisos globales con acciones locales corresponsables entre la Ciudad y la Región Metropolitana, que indiquen la voluntad soberana y el carácter de una búsqueda compartida por todos los actores sociales de la gran ciudad.

Actualización del Plan Urbano Ambiental

La participación ciudadana es fundamental a efectos de alcanzar la mayor eficacia en la gestión de los planes, programas y proyectos urbano ambientales. Asimismo, y atendiendo a la experiencia acumulada en el diseño del Plan Urbano Ambiental, la participación debe ser entendida en su multiplicidad de formas de percibirse y de manifestarse, tendiendo a transferir el contenido de las expresiones propias de cada instancia. Otro aspecto central es la debida comprensión entre la información disponible y la consistencia de las propuestas, sin poderse adoptar en ningún caso decisiones sin la debida información o la elaboración comprensible de la misma que pueda afectar el principio precautorio.

El interés por lo público es inherente al proceso de participación y por lo tanto la disposición de las presentaciones, su difusión, reelaboración y/o adaptación para todos los miembros -gubernamentales, no gubernamentales o empresarios- son de todos sus miembros. Lo público es una construcción común, por lo tanto integrar la disposición de los ciudadanos y habitantes involucrados es dar contenido a la participación para lograr compromisos firmes con capacidad asociativa.

El proceso para definir y gestionar el Plan requiere de recursos específicos que atiendan a la participación de todos los actores sociales que construyen la ciudad, que marcan su identidad. Deben tener la posibilidad cierta de estar informados aunque no participen, pueden existir muchos métodos o formas y conocimientos individuales aptos pero al igual que las leyes requieren de consensos amplios para su efectiva aplicación, para poder incidir en una modificación estructural de la Ciudad y en la legitimación de modos más adecuados de apropiación de lo público, para poder atender con una búsqueda similar a todas las capacidades de actuación en todos los barrios, con un mismo sentido para alcanzar metas de desarrollo concurrentes. Para ello, el mejor recurso disponible es hacerlo a través de un Grupo de Trabajo "ad hoc" integrado por representantes de los Consejos de Gestión y Participación, o de las Comunas al momento que empiecen a funcionar, y de sus Consejos Consultivos Permanentes, coordinados por este Consejo del Plan Urbano Ambiental para el seguimiento y evaluación del Plan, con reuniones programadas sin desatender otros procesos de participación que puedan tener influencia directa, tal como el del Consejo del Plan Estratégico.

Si bien la propuesta anterior puede dar cuenta de la integración entre las menores unidades territoriales con representatividad el proceso de funcionamiento del Plan Urbano Ambiental requiere de dos componentes más que posibiliten responder a otras escalas de materialización:

- una que contemple las influencias del entorno y las intervenciones de otras dependencias del Estado, para ello se promoverá constituir una Comisión Interjurisdiccional Urbano Ambiental que abarque las cuestiones de carácter regional, tal como transporte, cursos de agua, residuos, infraestructura, equipamientos metropolitanos y medio ambiente, para que participen representantes de la Nación, Prov. de Buenos Aires y Municipios interesados.
- otra que atienda la dimensión más amplia de convocatoria social a través de un Foro de la Ciudad para jerarquizar y dar cuenta anualmente del desarrollo del Plan Urbano Ambiental, presentar los valores alcanzados por los Indicadores de sostenibilidad y oficiar como Audiencia Abierta con sensores en grupos de trabajo con respuesta informal inmediata y formal mediata a cada participante de los funcionarios responsables.

Las tres instancias buscan superar la burocratización de la participación y mantener espacios abiertos al momento de su desarrollo.

Finalmente para la actualización y ajuste del Plan Urbano Ambiental es necesario recoger la experiencia de las Audiencias Públicas para la doble lectura establecidas en la Constitución de la Ciudad (art. 89 y 90), reglamentadas por la Ley 6 y las modificaciones previstas en las Leyes 229 y 258. En especial se deben generar instancias previas para informar y explicar el contenido del proyecto de ley a efectos de no posibilitar falsas interpretaciones, así como prever la ejemplificación del efecto que puede causar la aplicación de cada artículo de la norma y del conjunto basándose en las hipótesis adoptadas por los impulsores de la iniciativa. Asimismo se debe utilizar lenguaje corriente y difundir en los medios de comunicación barrial y en los utilizados por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. Generalmente las actualizaciones y ajustes o modificaciones tienen implicancias diferentes según el sector urbano o los distritos de usos del suelo que se involucren por ello resulta indispensable celebrar Audiencias Públicas Intermedias en los Centros de Gestión y Participación o en las Comunas involucradas con vecinos de esa unidad administrativa y territorial, con el objeto de lograr un mejor debate, transparencia en la gestión de la iniciativa, involucramiento social y eficacia en la aplicación de la norma.

Seguimiento del Plan Urbano Ambiental: Indicadores de Sostenibilidad Urbano Ambientales

La necesidad de contar con indicadores para la Ciudad se encuentra señalada en la Ley 71 de Creación del Consejo del Plan Urbano Ambiental, artículo 14, inciso H, 1) "fijación de metas anuales o indicadores de sostenibilidad consensuados para el progresivo mejoramiento de los estándares vigentes".

Los indicadores de sostenibilidad emergen como resultado de una creciente preocupación por los aspectos ambientales del desarrollo y de la calidad de vida lo cual requiere cada vez más la generación de información que sintetice los principales aspectos de esta interrelación orientando a mejorar el proceso de toma de decisiones. El proceso de desarrollo de indicadores en parte busca facilitar la planificación pero también prevenir los continuos cambios ambientales.



La construcción de indicadores presenta múltiples beneficios, tales como: ayuda a definir la visión de sustentabilidad para la ciudad y muestra las interrelaciones entre los diferentes temas comunitarios; permite visualizar problemas, analizarlos y priorizarlos; es una herramienta para fijar objetivos, metas y diseñar soluciones; es un instrumento para monitorear los cambios, fomentar acciones y permitir a los habitantes ejercer mayor control sobre aspectos de la política local; aumenta la participación fomentando niveles crecientes de organización y capacitación; fomenta la comunicación y fortalece las redes de cooperación; potencia la descentralización y el desarrollo local.

Se deben consensuar los objetivos de un proceso de indicadores entre la mayor cantidad de actores sociales posible y generar una estructura institucional adecuada para dicho proceso, la construcción de indicadores en forma participativa tiene un carácter iterativo y evoluciona en el tiempo en función de las prioridades y necesidades de los participantes.

En cuanto al proceso para la selección de indicadores se han identificado los siguientes pasos fundamentales:

- Conformar un Grupo de Trabajo. Estos proyectos ofrecen importantes oportunidades para la co-gestión entre el sector gubernamental y el no gubernamental así como para la coordinación de diferentes instancias técnicas. No obstante es importante definir roles y responsabilidades desde el inicio.
- Establecer Objetivos. La selección de indicadores debe estar ligada estrechamente a los objetivos del proyecto y los problemas urbano ambientales que se quieren enfrentar. Se debe poner especial cuidado a la escala espacial y temporal del proyecto.
- Identificar los problemas prioritarios y objetivos para la gestión. Tanto la identificación de problemáticas como el establecimiento de objetivos de gestión deberán ser lo más específicos posibles para facilitar la selección de indicadores específicos
- Proponer un conjunto de indicadores. Al final de esta etapa aspiramos a arribar con una cantidad manejable de indicadores en las áreas seleccionadas como prioritarias en forma consensuada por los distintos participantes del proceso.
- Realizar un proceso de selección participativo. Este enfoque de selección de indicadores tiene un componente importante en cuanto a la participación local. Las actividades de consulta pueden realizarse a través de talleres, grupos de trabajo y en última instancia encuestas.
- Realizar una revisión técnica. Una vez consensuados los indicadores se establece un proceso de revisión técnica para la selección final y la recolección de información.
- Recolección de la Información. La selección de indicadores debe ser práctica y realista y considerar la existencia o no de información en las distintas áreas. Los costos de recolección de la información deberán ser evaluados desde el inicio del proyecto.
- Comunicación de los Resultados. Los resultados de este proceso se debe difundir en la mayor cantidad de ámbitos posibles por medio de anuarios e informes que puedan ser fácilmente consultados y realizar materiales didácticos con las conclusiones.
- Evaluación periódica. Este tipo de procesos es una actividad que requiere continuidad y sistematicidad. La periodicidad de los informes deberá reflejarse en la legislación.

Implementación de los Programas Urbano Ambientales

El Plan Urbano Ambiental para su materialización adopta un conjunto de Programas con Proyectos a realizar en determinado sector urbano, a tal fin y atendiendo a la experiencia del Grupo Promotor Multiactorial del Corredor Verde del Oeste, se alentará de formación de Grupos de Trabajo para cada Programa. Ello facilita la participación de personas de diferentes disciplinas y permite contar con conocimientos, sectores y niveles de experiencia locales y sectoriales en el tratamiento de estos asuntos. Dichos grupos pueden encargarse, según corresponda al grado de avance alcanzado, de tareas de identificación de temas, análisis de problemas, investigación técnica, definición de prioridades, planificación para la acción y análisis de impactos, implementación y monitoreo, así como de la evaluación del proceso. Un Equipo de Planificación asiste para analizar los problemas



y oportunidades, proponer opciones para la acción, metas y prepara borradores de planes de acción. El Grupo de Trabajo asume un papel de liderazgo y canaliza su información y conclusiones, así como sus recomendaciones para la acción al Grupo de Interesados para su consideración y discusión. Basado en esas recomendaciones, el conjunto de interesados adopta y propone un plan de acción final.

El Grupo de Trabajo se integra con prestatarios de los servicios en cuestión, usuarios, instituciones de financiamiento y afectados por los servicios. En tanto el Grupo de Interesados puede integrarse con el Consejo del Plan Urbano Ambiental, Centros de Gestión y Participación afectados, prestadores de servicios públicos y privados, organizaciones no gubernamentales, organizaciones de base, sindicatos, universidades, empresas privadas y grupos subrepresentados.

Sistematización y Articulación de los Procesos Participativos

Existen en la Constitución de la Ciudad normas que promueven la participación social para diversas políticas para lo cual es necesario proponer un mecanismo de trasbasamiento de las experiencias, así como de preservación de la lógica del conjunto de los procesos de participación, definición de políticas y campos específicos de actuación. Cabe consignar que esta demanda se vincula a la eficacia de la gestión, pero también a la economía de recursos y del uso apropiado de la carga pública de los participantes.

Para ello se propone estructurar una red de información sobre participación en la Ciudad de Buenos Aires que abarque inicialmente cuatro campos de aproximación: último informe, dictamen o declaración; integrantes; acciones concretadas; objetivos y antecedentes.

Sistema de Información

Se entiende que la información tiene carácter educativo sobre la necesidad de proteger y mejorar al ambiente urbano y que la misma debe contemplar a los recursos, materiales y actividades específicas con incidencia ambiental significativa, poniéndola a disposición de toda la comunidad. Además, debe ser difundida en forma oportuna y tiene que tener características productivas y efectivas, así como ser veraz.



El acceso a la información posibilita mejorar los niveles de conciencia pública sobre los problemas ambientales, mejorar cualitativamente las contribuciones y la participación del público interesado, aumenta la transparencia de la gestión pública, genera mayor confianza en la gestión y mejora la calidad de las decisiones públicas al contarse con una ciudadanía más y mejor informada.

Para mantener el sistema de participación propuesto más arriba se requiere de un sistema de información adecuado a tales fines. En particular a través de tres instancias:

- de interés preventivo: posibilitando el acceso a toda información producida por el Consejo del Plan Urbano Ambiental, tales como dictámenes, recomendaciones, Actas de funcionamiento, contratos en ejecución o ejecutados.
- de interés general: acceso a estudios e investigaciones finalizadas, datos y encuestas sistematizadas, publicaciones propias o de terceros disponibles.

- de acceso público: el Plan Urbano Ambiental, los datos de interés general producidos por el Plan Urbano Ambiental, novedades y noticias a través de la página del Gobierno de la Ciudad www.buenosaires.gov.ar y por correo electrónico disponibles en las unidades territoriales y administrativas con atención al público, en escuelas públicas y Oficina del Plan Urbano Ambiental plan_urbano@buenosaires.gov.ar.

El Sistema de Información atiende dos temas básicos:

- Informes periódicos sobre el estado del ambiente urbano, y
- Base de Datos sobre el ambiente urbano con información sobre: fuentes de información ambiental: investigaciones ambientales; normativa (vigente y proyectos del poder ejecutivo); jurisprudencia y dictámenes; organismos públicos con competencia ambiental; evaluaciones de impacto ambiental; auditorías ambientales; actas del plan urbano ambiental.

Finalmente, el Sistema de Información requiere de su: conformación institucional, organizando en la oficina del plan un área de ordenamiento y sistematización de la información y atención al público; el financiamiento de la actividad, previendo los recursos presupuestarios y una tasa administrativa para entregar copias, publicaciones, etc., y la atención educativa, a través de la capacitación del personal de las oficinas y de los ciudadanos en el uso y utilidad de la información.

El Plan Urbano Ambiental, orientado hacia la sostenibilidad, es un proyecto en construcción comprometido con un proceso participativo equitativo y solidario con las próximas generaciones. La asociación entre los principios del desarrollo sostenible, la gestión democráticamente planificada del uso de los recursos básicos comunes y la participación ciudadana activaran nuestro sentido de pertenencia para poder disfrutar de una vida digna en un ambiente urbano sano y humanizado.

Buenos Aires, primavera de 2000

