

**CoPUA**

**LEY 2930**

**PLAN URBANO  
AMBIENTAL**



Edición de la Subsecretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Compilación  
Arq. dPUR Sandra Díaz

Producción y diseño gráfico

**producciones.cd**

acproducciones.cd@gmail.com

Impreso en Argentina, Buenos Aires

© Copyright 2009 by Dirección General de Interpretación Urbanística / SSPLAN / MDU

Cantidad de ejemplares 1.500

Todos los derechos reservados

ISBN N° XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Este libro puede reproducirse parcialmente, por cualquier medio gráfico, electrónico o mecánico, incluyendo los sistemas de fotocopiado, siempre que se cite la fuente.

**CoPUA**

LEY 2930

# PLAN URBANO AMBIENTAL



Ministerio  
de Desarrollo Urbano



Buenos Aires  
Gobierno de la Ciudad

## CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

### PRESIDENTE

ING. MAURICIO MACRI. JEFE DE GOBIERNO

### COORDINADOR

ARQ. HÉCTOR LOSTRI. SUBSECRETARIO DE PLANEAMIENTO

POR DELEGACIÓN DEL SEÑOR MINISTRO ARQ. DANIEL CHAIN MEDIANTE RESOLUCIÓN 776MGC-07.

### CONSEJEROS DESIGNADOS POR EL PODER LEGISLATIVO

ARQ. CARLOS CASSANO

ARQ. ANA CRISTINA FERNÁNDEZ COTONAT

LIC. MARTÍN EZEQUIEL GONZÁLEZ

DR. OSCAR GONZÁLEZ

ING. GUILLERMO MARTIJENA

ARQ. GRACIELA NOVOA

ARQ. ADRIÁN CLAUDIO SEBASTIÁN

DR. ALFREDO SUAYA

ING. MANUEL VILA

### CONSEJEROS DESIGNADOS POR EL PODER EJECUTIVO

ARQ. HORACIO BARCELLANDI

ARQ. EDUARDO CAJIDE

DRA. ARQ. MÓNICA ADRIANA GIGLIO

ARQ. DPUR DAVID KULLOCK

ARQ. ANTONIO LEDESMA

ARQ. MARÍA CONSTANZA RIVAS GODIO





PRÓLOGOS **6**

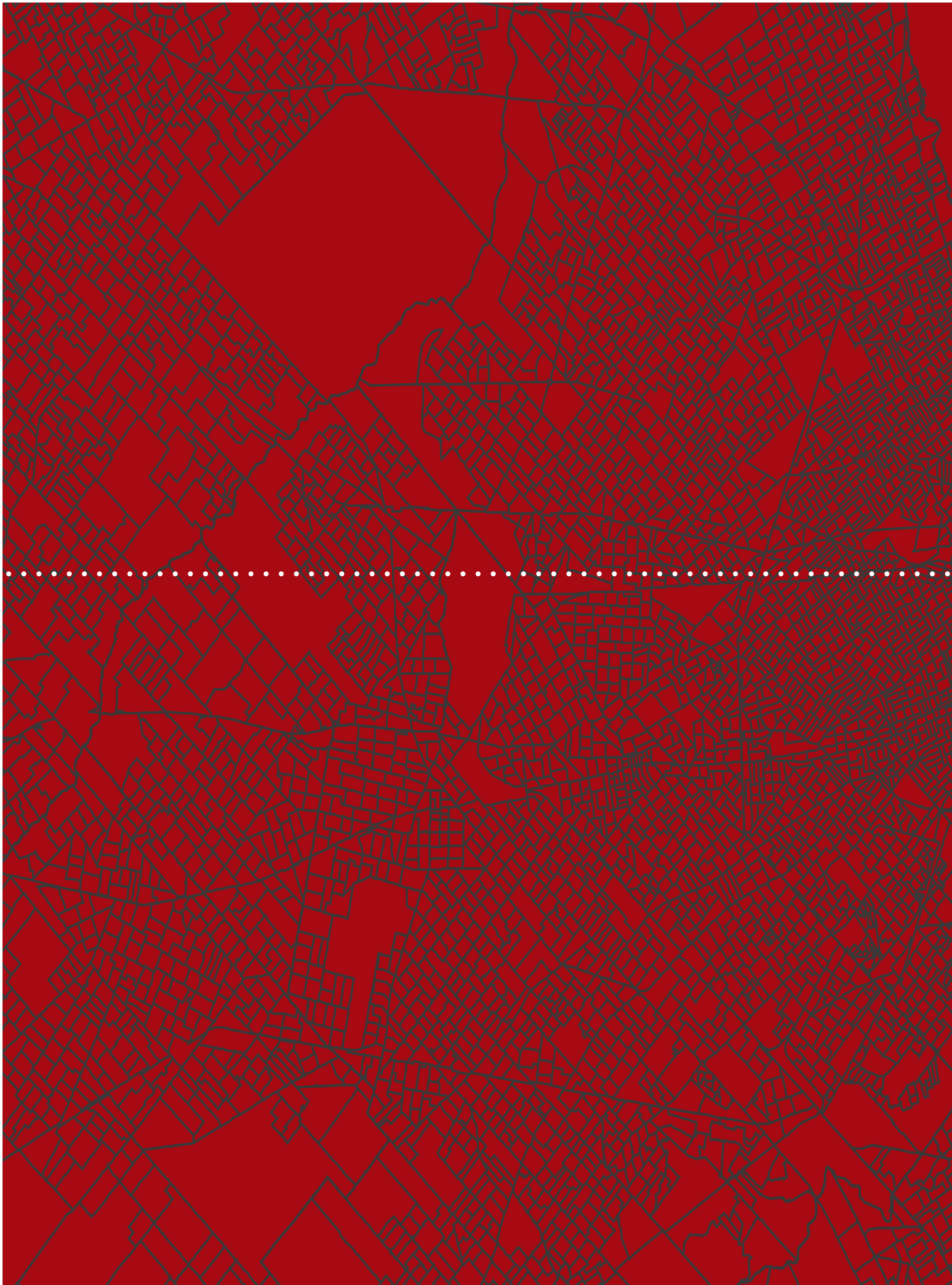
LEY 2930 **12**  
PLAN URBANO AMBIENTAL

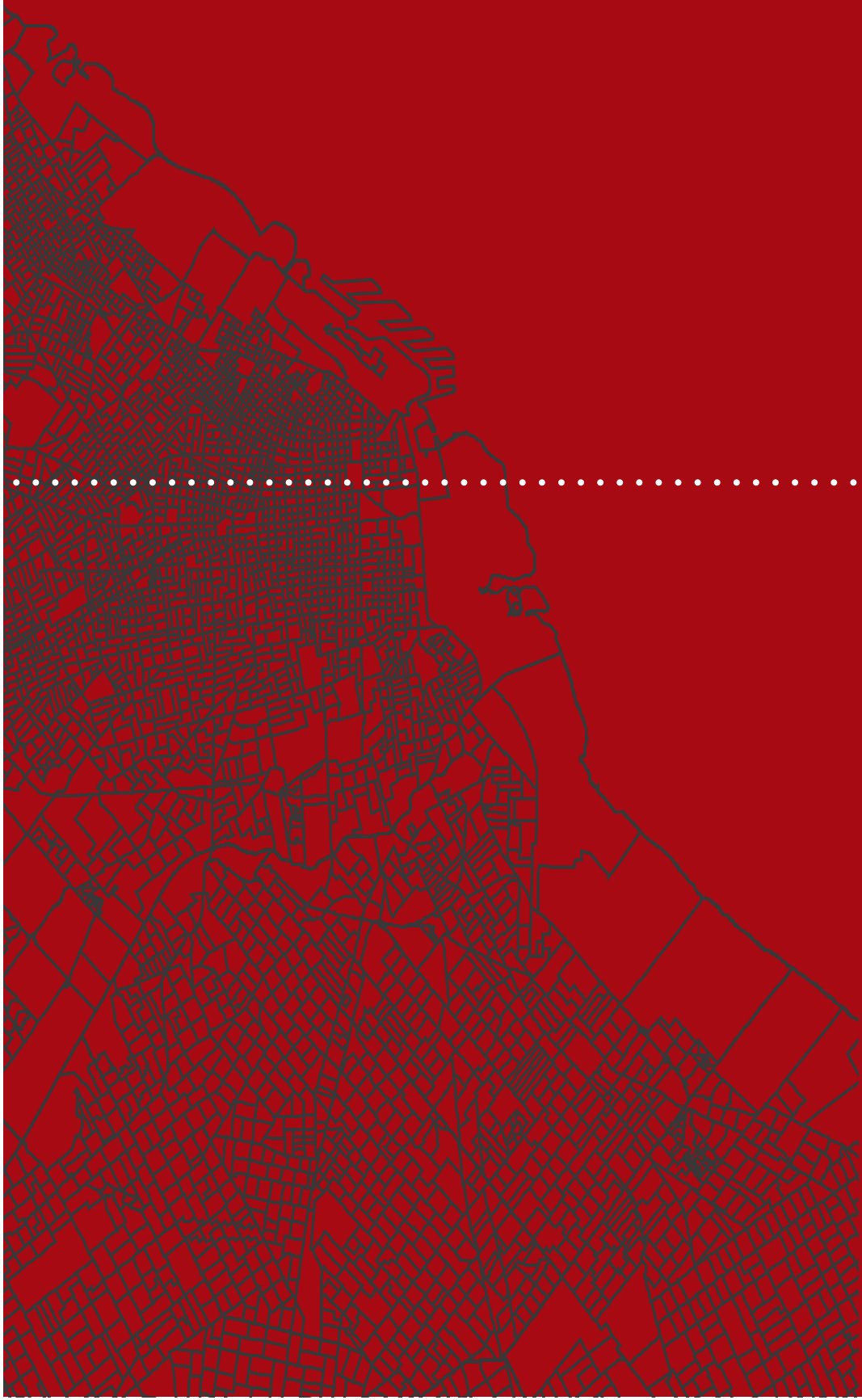
ANEXO I **18**  
LOS PLANES URBANOS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

ANEXO II **14**  
INDICADORES TERRITORIALES PARA LA PLANIFICACIÓN

---

# ÍNDICE





# PRÓLOGOS



Arq. Daniel Chain  
Ministro de Desarrollo Urbano

## Plan Urbano Ambiental

Finalmente, y luego de mucho tiempo de esfuerzo, debate, marchas y contramarchas, contamos con la ley 2930, Plan Urbano Ambiental. Este hecho da cuenta de una verdad incontrastable, nada importante se consigue sin esfuerzo. Esta publicación compendia las opiniones de destacados arquitectos, urbanistas y otros profesionales respecto de la norma, lo cual me exime de mayores comentarios. Pero, lo cierto es que la sanción de esta ley no constituye el fin del esfuerzo sino la consolidación de principios y normas para un desarrollo planificado, comprensivo y coherente de la ciudad de Buenos Aires. Vale decir, un punto fijo desde el cual abordar el sinnúmero de temáticas relacionadas con nuestra metrópolis. Al respecto, en las distintas e importantes colaboraciones que cubren estas páginas, el lector podrá encontrar la enumeración y magnitud de la tarea a encarar. Habrá que debatir propuestas, desde grandes obras de infraestructuras, al mercado de suelos, las emergencias sociales, la contaminación y las redes educativas, pasando por el patrimonio arquitectónico, la cultura, el transporte, los residuos y el turismo, entre otras muchas cuestiones de singular importancia, sin olvidar la creación de entes que habiliten la participación no sólo de especialistas y académicos, sino de la comunidad toda. Es importante destacar que esta ley, y la normativa que de ella derive, se constituyen en el marco de referencia obligado para las obras que se están realizando y las que se encaren en el futuro.

En el fárrago que supone la complejidad de todos estos esfuerzos de planificación y ejecución, no se deberá olvidar en ningún momento el objetivo final que se persigue, cual es el de contar con una urbe comprometida en una mejora constante de la calidad de vida de los vecinos actuales y de quienes lo serán en el futuro. Por razones que todos conocemos, los argentinos estamos habituados, quizás demasiado habituados, a responder a coyunturas puntuales. Ello nos ha situado recurrentemente en el plano de la supervivencia y la improvisación, muchas veces al margen de la ley. Los “inuit” (mal llamados esquimales) distinguen treinta tonalidades diferentes de blanco y tienen cuarenta nombres distintos para lo que nosotros llamamos simplemente “nieve”. Nuestra habla popular tiene muchas maneras de referirse a esta continua necesidad de resolver emergencias: estamos “apagando incendios”, “zafando”, “atando con alambre”, “emparchando la pelota” o “gambeteando la situación”. Sin ánimo de restarle mérito a las soluciones ingeniosas que solemos producir para salir del paso, podemos ya darnos por satisfechos con la experiencia adquirida en este plano y, al contar con instrumentos como el Plan Urbano Ambiental, acceder a un nivel superior de planeamiento y ejecución. Debemos crear las condiciones para superar el sobrevivir en la ciudad y comenzar a vivir en nuestra ciudad.

Todo esto no es algo que compete únicamente a autoridades y especialistas, sino al conjunto de la ciudadanía. Es impensable pretender que la ciudad moderna, eficiente, competitiva, segura y solidaria que deseamos pueda alcanzarse sin la participación activa de los vecinos. Es preciso por tanto propender a un estado de conciencia social respecto del uso y cuidado de nuestra ciudad. Esto debe estar muy en claro tanto en el momento de ejecutar una gran obra de infraestructura, como en el simple hecho de no arrojar un papel en la calle.

Tenemos ley, tenemos orden, tenemos futuro. Tengamos una ciudad cada vez más encantadora. Manos a la obra.



## Aportes para la difusión del Plan Urbano Ambiental

Desde el Plan elaborado en 1925 por la Comisión de Estética Edilicia, publicado como “Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio” hasta la aprobación del “Plan Urbano Ambiental” (PUA) de la ciudad de Buenos Aires en el año 2008, por ley 2930, no sólo han pasado más de ochenta años, sino que ha habido cambios muy importantes en la Ciudad, algunos impulsados por el propio Plan, que aún podemos distinguir en la estructura urbana de la misma. Pero los cambios urbanos, no siempre se han producido por los distintos planes que a lo largo de la historia ha tenido Buenos Aires. El último Plan, aprobado en 1962, ha sido el “Plan Director” elaborado por la Oficina del Plan Regulador, desde entonces y hasta la aprobación del Plan Urbano Ambiental, sólo se ha avanzado en estudios y propuestas globales, regionales o sectoriales, que no han podido darle una orientación clara al Código de Planeamiento Urbano, única herramienta utilizada en forma efectiva para regular la construcción y el ordenamiento del suelo en el ejido urbano.

Estamos presentando en esta obra la tan esperada primera edición del Plan Urbano Ambiental. El texto aprobado está acompañado de los aportes de algunos de los Consejeros integrantes del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Cabe destacar que el texto aprobado de esta importante ley marco no contiene anexos gráficos, por lo tanto, se agrega en la presente publicación alguna información complementaria actualizada, como un elemento adicional, para facilitar la comprensión del diagnóstico definido en el Anexo I de la citada norma. Tanto los autores como los lectores deben estar concientes que una tarea como la que nos ocupa en esta edición, resultará seguramente incompleta, por ello las futuras ediciones deberán ser enriquecidas con las inquietudes de los vecinos, los avances en la aplicación de la normativa y las definiciones e interpretaciones que se realicen en consecuencia.

Otro aporte documental relevante que se ha incorporado en esta obra, es una síntesis de los distintos planes y estudios que se han realizado desde 1925, tanto en la Ciudad como en el Área Metropolitana. Todos los trabajos en tal sentido fueron realizados por personal bajo la responsabilidad de la Subsecretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano.

Los mensajes de los Consejeros que quisieron transmitir su aporte en esta publicación nos dejan diversas reflexiones, que sintetizaremos con breves referencias de acuerdo al orden alfabético de sus apellidos: El Arq. Horacio Barcellandi involucra en su análisis el rol que la comunidad debe asumir ante el desafío de llevar a la práctica el nuevo Plan. El Arq. Eduardo Cajide expresa su satisfacción por la legitimación y legalización de un modelo de planificación abierto, flexible, dinámico y participativo, destacando la tarea que queda por delante. La Arq. Ana Fernández Cotonat destaca los antecedentes, la evolución y los objetivos de la norma aprobada. La Dra. Arq. Mónica Adriana Giglio se detiene en el análisis de los instrumentos de gestión, dejando planteado el desafío de profundizar las propuestas para poder realizar una gestión urbana con las exigencias del Siglo XXI. El Lic. Martín González hace hincapié en los principales desafíos que plantea la Ley 71 para desarrollar en el Plan Urbano Ambiental y las prioridades que establece la Ley 2930. El Arq. David Kullock reflexiona sobre la etapa



Arq. Héctor Lostri  
Subsecretario de Planeamiento

que hemos alcanzado, destacando que este Plan no es un “plan libro”, sino una ley marco que permite desarrollar el proceso de planificación multiactoral que debe profundizar sobre cuestiones concretas con la participación ciudadana, agradeciendo además a quienes participaron en la elaboración del mismo. El Ing. Guillermo Martijena plantea la importancia de contar con el Plan Urbano Ambiental para planificar el desarrollo urbano armónico de la ciudad, necesario para definir acciones e inversiones a largo plazo. La Arq. Graciela Novoa propone aprovechar la oportunidad del amplio espacio de trabajo que brinda el Plan, para reflexionar sobre el patrimonio, el paisaje y el espacio público que conforman elementos importantes para la identidad territorial. Finalmente, la Arq. María Constanza Rivas Godio destaca la importancia del espacio público como un elemento destacable para la integración de la sociedad y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Finalmente queremos resaltar que la presente edición se enmarca en los postulados de la Ley 71 que establece como funciones del Consejo del Plan Urbano Ambiental: “... la elaboración de documentos de extensión reducida y redactados de modo comprensible destinados a su divulgación a bajo costo y accesible en lugares públicos sobre la base de los distintos instrumentos de la política urbano ambiental que se requieran en todo el proceso”.

Porque lo importante es que el Plan sea de la gente. Porque más allá de la faraónica tarea de consenso que implicó para Buenos Aires la sanción del mismo y más allá del abanico de tareas, normas y nuevas herramientas de gestión territorial que se desprendan del Plan, el éxito más acabado se conseguirá cuando cada individuo que viva o transite por la Ciudad perciba al urbanismo: la protección del espacio urbano y del medio ambiente, como una forma de vida y respeto por los demás.

Hacia esa Ciudad mejor pretendemos llegar.



# CONSEJEROS

CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL



## Hoy todos somos parte del Plan Urbano Ambiental

En el artículo periodístico titulado **“Argentina, ¿un lugar o un país?”** de Santiago Kovadloff, y a raíz de la experiencia en Buenos Aires de dos colegas escandinavos del escritor y filósofo, leemos lo que le comentaban en un bar de la Avenida de Mayo: “Ustedes se están habituando a vivir fuera de la ley. Es algo que se ve en todo. En las plazas, en las calles, en la universidad, en la economía. Eso convierte a la Argentina cada vez más en un lugar y cada vez menos en un país. Los turistas –prosiguió– se enamoran del lugar. Es bello y barato. Vienen disfrutan y se van. Pero ustedes se quedan. Y la ausencia progresiva de país les cuesta cada vez más caro...”.

Es de una tremenda evidencia que nos desenvolvemos en circunstancias de mucha pérdida del sistema de valores y que las estructuras normativas, arrasadas por los usos y costumbres no contienen la dinámica de una sociedad que está carenciada en sus parámetros de convivencia.

En el **Manifiesto cívico Argentino**, el Rabino Sergio Bergman analiza en relación a las normas y los valores, la escuela estructuralista del derecho constitucional, que describe cómo se cruza la norma con el valor de la misma. En su visión tridimensional, queda manifiesta la existencia de los tres vectores o dimensiones: **1) Los usos y costumbres**, que representan lo instituido, lo que se hace, “la calle” **2) La norma**, lo que se debe hacer, “la ley”, lo formal y **3) Los valores**, que representan lo axiológico, el deber ser, la estimación de lo bueno y lo deseable.

No se trata de que las normas y los hechos regulen la sociedad, sino de integrar una dimensión axiológica o de valor que pondere los hechos en virtud de valores que la sostienen. La naturaleza de las cosas o realidad fáctica, el deber ser o norma y la noción de cómo ese deber ser es ético si se basa en valores que hacen prevalecer un **orden social**. La norma así vista, no es una restricción sino el camino para llegar a encarnar un valor.

Se expresan en el valor del bien común todos aquellos enumerados como fundamentales para nuestra sociedad: **aceptación, autoridad, coherencia, compromiso, confianza, convivencia, gratitud, honestidad, idealismo, justicia, lealtad, prudencia, respeto, responsabilidad, servicio, solidaridad, transparencia, unidad.**

Estos valores hacen valer un orden social en el que se hacen sustentables las condiciones para el desarrollo de la persona humana. Cuando decimos “Bien Común” hacemos síntesis de todas éstas condiciones.

El Plan Urbano Ambiental es LEY y contiene los valores del bien común.

Los “contrasentidos” de la realidad, vienen golpeando la “lógica” deseada de la dinámica de nuestra distribución socio-territorial. Son innumerables las contradicciones que nos caracterizan, e histórica la postergación de su tratamiento social, lo que pone de manifiesto la incapacidad de modificar la pesada traza del modelo territorial impuesto, y la falta de capacidad de operar la construcción en la visión colectiva del modelo físico espacial acorde al futuro deseado.



Arq. Horacio Barcelandi

Hoy estamos viviendo días muy particulares, están llegando los tiempos de transformación (esto siempre se dice), que **los tiempos de las demandas, nos demanda** a toda la sociedad en su conjunto, y en particular a los que nos corresponda una mayor responsabilidad por el rol que nos compete.

Hoy lo que está en cuestión es la instancia del destino urbano-ambiental de la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Área Metropolitana**, que obliga a las acciones de **revisión, actualización y puesta en marcha de los instrumentos de Planificación, Normativos, de Gerenciamiento, de Participación, de Monitoreo, Económicos y de Promoción, considerados tanto en su instancia ejecutiva como legislativa.**

Desde los aportes, será conveniente la incorporación, coherente con el proceso participativo, de las consideraciones referidas a:

1. Vinculación del PUA con el Plan Estratégico.
2. Ley de Comunas y PUA.
3. Incorporación de vulnerabilidad frente al cambio climático.

Nos debemos la continuidad del debate democrático sobre el futuro de nuestra urbe, en todas sus escalas, de lo **regional metropolitano a lo comunal local.**

La ley aprobada es la base sostén de la discusión y consolidación de la visión prospectiva. Necesitamos adoptar **nuevos paradigmas**, en consonancia con los drásticos cambios que la acción de la globalización impone.

La gobernanza urbana exige cambios en la democracia representativa, que reclama nuevas instancias de consulta y deliberación.

Estamos frente a un urbanismo con una dinámica **nunca antes** experimentada, producto de las condiciones que las nuevas tecnologías informáticas y de comunicación van imponiendo a la sociedad, con un correlato en lo territorial de tremendo impacto diario. Según el sociólogo urbano François Ascher, estamos frente al escenario del **neourbanismo** (producto de la tercera revolución urbana).

**Dicho con otras palabras, el neourbanismo es un plan particularmente ambicioso que necesita más conocimientos, más experiencia y más democracia.**

Estamos hoy frente a la oportunidad de continuar un proceso que se inició con la autonomía de la Ciudad en 1996 y que es materia pendiente en la administración **del bien común**. La planificación y el ordenamiento territorial parecieran ser la manifestación de un **estado de conciencia colectivo particular**, propio de un determinado momento en la gestión del patrimonio común. Como decía un profesor hace un tiempo: “hace falta que el cemento social fragüe”, a lo cual podemos decir que los tiempos van ajustándose a vislumbrar la satisfacción de las demandas pendientes y el surgir de nuevas exigencias como signo de vitalidad y ansias de lograr el **desarrollo tan deseado** de nuestro hábitat social-cultural-urbano.

## ¡Tenemos LEY PUA!

Hemos legitimado y legalizado el modelo de planificación, abierto, flexible, dinámico y participativo.

Hemos logrado pasar del “conjunto de buenas intenciones”, al mundo de los derechos y las obligaciones.

El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ¡Es Ley!: Fija prioridades y tareas, así que permítanme celebrar (los medios festejan los escándalos y las malas, yo ya estoy grande, festejo lo que me importa) y ocuparme de dos de ellas:



Arq. Eduardo Cajide

### Las **Temáticas Metropolitanas** y el **Código Urbanístico**.

Sobre lo **metropolitano** afrontemos:

Las cuestiones de las grandes infraestructuras aeroportuarias y ferroviarias.

Las cuencas, acuíferos, aguas potables y servidas.

Las infraestructuras de servicios, de energías y de transporte público y de cargas.

Los residuos.

Las localizaciones y distribución del suelo.

Población, vivienda y mercado de suelos.

Ambiente, contaminación y riesgos.

Infraestructura, red y corredores de salud y deportivos.

Infraestructura y redes educativas.

Patrimonio arquitectónico, industria cultural y turismo.

Dotación y corredores de espacios verdes.

Emergencias sociales de marginalidad urbana.

Sobre el **Código Urbanístico** afrontemos:

Actuar desde las ciencias y las artes proyectuales y propositivas;

desde la morfología, las prefiguraciones, lo paisajístico, lo espacial y las actividades humanas urbanas;

desde la ciencia de la belleza y la armonía y;

para la previsibilidad y la articulación con otros nuevos códigos:

Edificación, Ambiental, Espacio Público, Habilitaciones.

### **¿Qué, cómo y dónde debatir?:**

En el **Foro Participativo Permanente**.

Sin que nadie oculte nada, esa es la **metodología**.

Desde la propia ideología y aceptando las diferencias.

En la búsqueda del consenso.

A modo de ejemplo, ofrezco algunos dilemas:

Ciudad compacta o ciudad dispersa.

Ciudad y derechos urbanos o suburbio.

Ciudad diversa e inclusiva o ciudad aristocrática o con “pedigree”.

Ciudad diversa e inclusiva o ciudad populista.

Ciudad polisémica o áreas especializadas.

Ciudad metropolitana o fragmentos.

**HAY TAREA.**



Arq. Ana Cristina Fernández  
Cotonat

## Breves comentarios referidos al Plan Urbano Ambiental

### **Antecedentes**

Nace Buenos Aires como ciudad planificada, heredera del sistema fundacional de los antiguos cascos romanos transculturados al territorio americano a través de las Leyes de Indias. En las primeras décadas del siglo XX su conformación monocéntrica se consolidó como ciudad de origen portuario desarrollándose con un sistema de estructura radial convergente. Posteriormente la construcción de autopistas fue creando un anillo periférico que modificó las formas de accesibilidad hacia los distintos espacios urbanos.

### **Evolución**

La celeridad del proceso de crecimiento y los profundos cambios estructurales vinculados a la población y las transformaciones tecnológicas, sociales y culturales fueron causando diversos conflictos incipientes:

- La escasez y carencia de áreas verdes.
- El deterioro del espacio público como consecuencia del uso indebido.
- El incremento de la población que habita en forma permanente y aquella que por razones laborales asiste de modo transitorio, especialmente en las áreas centrales.
- El deficiente sistema de transporte público y privado.
- El déficit de las redes viales.
- El problema de la marginalidad, que incrementa el deterioro del hábitat dejando traslucir aspectos críticos en determinados sectores, donde se potencian los conflictos vinculados a la violencia y a la inseguridad.
- La generación de residuos y los efectos de la polución.
- La contaminación de las cuencas hídricas.

### **Objetivo**

La complejidad de los problemas urbanos demanda la formulación de acciones cuyo objetivo principal es el desarrollo dirigido y controlado de la ciudad. Se debe recuperar el equilibrio fomentando una ciudad integradora y armónica para todos sus habitantes.

El área temática abordada se refiere al estudio de población, territorio y estratificación social. Este concepto surge del marco teórico que tiene en cuenta la existencia de interrelaciones recíprocas entre estructuras espaciales y procesos sociales. Aunque el foco de la cuestión está referido al ámbito territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la interpretación de los resultados del mismo debe considerar su inserción en el contexto metropolitano.

Conceptualmente, los criterios del Plan Urbano Ambiental apuntan a transformar la estructura radioconvergente y fuertemente monocéntrica en una estructura reticular y policéntrica que atiende a la promoción de centralidades barriales y complementarias, y promueve mejorar y recuperar el espacio público de parques, plazas, paseos y áreas de calidad y valor urbano.

### **La Norma**

El mecanismo para concretarlo fue la creación de un instrumento de gestión técnico-político, denominado Plan Urbano Ambiental, que identifica e implementa estrategias dinámicas a corto, mediano y largo plazo, de ordenamiento territorial y equilibrio ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mejorando la calidad de vida de la población, promoviendo el desarrollo físico sustentable y preservando su patrimonio arquitectónico.



## Los instrumentos de gestión propuestos en el Plan Urbano Ambiental y las asignaturas pendientes

Luego de varios años de extensos debates, se aprueba mediante la Ley 2930, el Plan Urbano Ambiental (PUA), dando cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 29 de la Constitución de la Ciudad.

Son varios los protagonistas del proceso de elaboración del Plan, que pueden dar testimonio de cuáles fueron las razones que demoraron tanto tiempo su aprobación, pero en este artículo, pondremos la mirada en lo que queda por delante, intentando guiar la búsqueda de nuevos mecanismos y técnicas para contribuir a la agilización de la gestión urbanística y a la desburocratización de sus procedimientos, sin perder las garantías para los ciudadanos de una ciudad Integrada, Policéntrica, Plural, Saludable y Diversa.

El texto legal aprobado, se estructura en tres partes:

- La primera define los lineamientos para la ordenación del territorio que conforman la base para la representación del Modelo Territorial.
- La segunda parte define los instrumentos para desarrollar el proceso de Planificación, Gestión, Monitoreo y Control del plan, con el apoyo de instrumentos de Participación.
- La tercera parte define las prioridades para poner en funcionamiento el Plan.

En esta oportunidad, nos ocuparemos de desarrollar algunas consideraciones sobre la segunda parte, en especial los instrumentos de gestión que propone el PUA. Estos instrumentos se clasifican en cuatro grupos:

- **Instrumentos de Desarrollo**, que básicamente contemplan la programación de las acciones necesarias para llevar adelante el Plan y el informe de cumplimiento de las Metas que el Ejecutivo debe girar al Legislativo junto con el presupuesto de las obras y acciones a realizar.
- **Instrumentos de Promoción**, están planteados para incentivar a los particulares a realizar determinadas intervenciones, especialmente en edificios de valor patrimonial.
- **Instrumentos Económicos**, previstos para recuperar inversiones realizadas por el Ejecutivo, o actuaciones que valorizan la propiedad.
- **Instrumentos Normativos**, que se refieren a los distintos códigos relacionados con la actividad urbanística y que regulan las actividades privadas y las intervenciones en el espacio público o privado.

Muchos de los instrumentos mencionados en el Plan ya existen, pero se aplican de manera aislada, debiendo realizarse un esfuerzo para compatibilizar las normas que rigen tanto la construcción de edificios, como la habilitación de actividades, dentro del encuadre de los códigos urbanístico y ambiental. La sucesión de códigos y de normas vigentes, se fueron desarrollando en distintos periodos históricos y todos están subordinados al actual Código de Planeamiento Urbano, que a su vez ha sido transformado en diversas oportunidades, sin tener un plan de referencia que nos muestre claramente el modelo de ciudad que se trata de desarrollar.



Dra. Arq. Mónica Adriana Giglio

Sin entrar a describir el proceso de planeamiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, podemos destacar que en las primeras etapas de nuestra historia urbanística, el pensamiento técnico de la época, se caracterizaba por tener una idea de modernidad, basada en la sustitución del tejido urbano existente. Luego se desarrolla una mayor conciencia sobre la necesidad de preservación patrimonial y ambiental, que va introduciendo nuevas técnicas de evaluación de caso por caso, que conviven con la técnica de zonificación, con que fue concebido el Código que aún esta vigente.

Encontramos así, que la ciudad tiene distintos sectores con normativas muy diferentes. Algunos tienen una fuerte referencia al pasado y otros responden a un modelo de transformación que no tiene en cuenta mecanismos de transición para acompañar el proceso de adaptación de la ciudad existente.

Los Instrumentos de Gestión propuestos en el PUA, están pensados para desarrollar acciones directas desde el gobierno; regular o promover las inversiones privadas, o incluso instrumentos económicos que permitan recuperar las inversiones realizadas o que valoricen la propiedad privada. Pero sólo hay un instrumento que puede aplicarse para realizar acciones conjuntas entre el Ejecutivo y los particulares, que es el convenio urbanístico y sin embargo su aplicación está restringida a situaciones previstas en forma insuficiente por la normativa vigente.

Las normas vigentes y las propuestas por el Plan, no se plantean la posibilidad de encarar acciones de articulación de actividad pública y privada en forma conjunta para el desarrollo de emprendimientos mixtos, donde el privado participe en la construcción de lo público (ejemplo, nuevos espacios verdes) y el gobierno participe de las ganancias que puede producir el mercado inmobiliario (ejemplo, recuperación de plusvalías). De esta forma se trataría de establecer un criterio de equilibrio entre los derechos y obligaciones (el derecho a edificar con la obligación de urbanizar, que en los principios de la teoría del urbanismo moderno planteó Ildefonso Cerdá a fines del siglo XIX). Con la idea de que Buenos Aires ya está urbanizada, nunca se pensará en desarrollar un mecanismo para adaptar la infraestructura y el equipamiento existente a las necesidades de un crecimiento equilibrado.

Finalmente, para garantizar la implementación del PUA, no es suficiente la utilización de instrumentos de monitoreo, que implican una contemplación pasiva del desarrollo del Plan, a pesar de que se pueda derivar en propuestas correctivas. Es necesario avanzar en la gestión de una verdadera disciplina urbanística, con premios y penalidades que puedan atender con medidas aplicables, aquellas desviaciones que se produzcan, tanto por parte del gobierno como de los privados. La aplicación de una multa al propietario o la suspensión de un profesional, no han sido elementos suficientemente disuasorios para la gran cantidad de intervenciones antirreglamentarias que vemos habitualmente en la Ciudad.

Hasta ahora, el desarrollo de la ciudad giraba en torno al Código de Planeamiento Urbano, ahora debe ser el PUA el que oriente las propuestas territoriales e instrumentales, quedando el futuro Código Urbanístico como un instrumento normativo complementario. No podemos volver a perder el horizonte que nos da un plan para la Ciudad.



## Llegó la hora del Plan Urbano Ambiental

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

De allí que es nuestro deber y compromiso tener una Ciudad integrada, en cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la misma; una Ciudad policéntrica, consolidando la jerarquía de su Área Central; y una Ciudad plural, conformando un espacio de vida para todos los sectores sociales.

En segundo lugar, y no por eso menos importante, nos debemos una Ciudad saludable, garantizando la calidad ambiental y la sostenibilidad, y una Ciudad diversa, en la cual mantengamos su pluralidad de actividades y de formas residenciales.

¿Y cómo llevar a cabo todos estos lineamientos estratégicos y acciones sin tener propuestas a nivel metropolitano? El carácter de centro metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires condiciona su desarrollo y, en dicho sentido, se considera altamente necesario propugnar la implementación de espacios y formas institucionales de coordinación, con la concurrencia del Gobierno Nacional y de los gobiernos de las jurisdicciones involucradas, articulando políticas, estrategias, planes y proyectos.

Entre las propuestas específicas para la Ciudad es nuestro deber analizar el transporte y la movilidad, otorgar soluciones para tener un mejor hábitat y mejores condiciones de vivienda, analizar la integración de los espacios públicos, desarrollar los cimientos para optimizar la producción y el empleo, sentar bases claras respecto al patrimonio urbano.

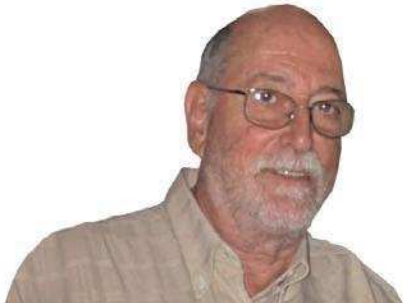
De allí el compromiso de fijar y llevar a cabo las propuestas instrumentales necesarias de planificación y de gestión, de participación - que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes- y por último de monitoreo y control.

No podemos implementar el PUA sin abocarnos con carácter prioritario y en forma articulada al desarrollo del modelo territorial referenciando gráficamente las principales estrategias establecidas. Tampoco podemos obviar un programa de actuación sobre la temática del transporte y movilidad, ni un programa de actuación sobre la revitalización de la Zona Sur en articulación con los organismos técnicos de cada tema del Gobierno de la Ciudad.

Finalmente cabe destacar que mediante el asesoramiento del Foro Participativo Permanente y la Comisión Asesora (permanente y honoraria) del PUA, del Consejo de Planeamiento Estratégico, y los restantes organismos del Gobierno de la Ciudad con incumbencias específicas en cada caso, tendremos resultados muy positivos.



Lic. Martín Ezequiel González



Arq. DPUR David Kullok

## El Plan Urbano Ambiental

La Legislatura de la Ciudad aprobó hace pocas semanas en segunda vuelta parlamentaria, la Ley 2930 que instituye el Plan Urbano Ambiental (PUA), lo que implica transitar la tercera instancia de un proceso histórico.

El primer paso fue la Constitución de la Ciudad, que en su Artículo 29 indica que se elaborará un PUA como ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas. La segunda instancia fue la Ley 71, que estableció los objetivos y criterios orientadores que deberían regir la elaboración del PUA.

En esta tercera instancia se aprueba el Documento PUA que, a partir de los Lineamientos Estratégicos que establece y las Acciones que propone a nivel de Propuestas Territoriales, así como por sus Propuestas Instrumentales, instituye la política de Estado de la Ciudad en materia urbanístico-ambiental. Dicho de otra manera, crea una plataforma conceptual desde la cual se deberá desarrollar el proceso continuo de planificación y gestión que la Ciudad requiere y merece.

Como ley marco de las obras públicas, el PUA aportará dirección y coherencia a las realizaciones a cargo del Gobierno de la Ciudad, tal que se vayan cumplimentando los objetivos de sustentabilidad ambiental y equidad social que se persiguen.

Como ley marco de la normativa urbanística, fijará las reglas de juego de la actividad privada, para que ésta se encuadre en las directrices que el PUA defina a nivel general y que la normativa urbanística -en especial, el Código Urbanístico- deberá detallar convenientemente.

Asimismo, contar con el PUA como ley marco, permitirá desarrollar todas las instancias de planificación necesarias que de él se deben desencadenar; desde los Planes Comunes que acompañen a la descentralización de la Ciudad, hasta las pautas de articulación metropolitana que es necesario acordar con la Provincia de Buenos Aires y los municipios bonaerenses.

El PUA, en su carácter de cartabón de la política de Estado urbanístico-ambiental, facilitará y acompañará el desarrollo de los planes, programas y proyectos sectoriales ya en marcha y, de igual manera, orientará la reanudación y el despliegue de todos los otros que son indispensables.

A su vez, debe ser el marco conceptual donde se discutan y resuelvan los dilemas que hoy preocupan a los vecinos, como son la densificación de los barrios o la renovación de la infraestructura.

Es por ello que el PUA no es un repertorio de soluciones, sino una plataforma para discutir los problemas y encontrarles soluciones coherentes entre todos. Dicho de otra manera, no ha de ser un libro excelso a guardar en los anaqueles de las bibliotecas.

Por el contrario, debe ser un documento sintético que dé las pautas para un proceso permanente de planificación y gestión.

Ya han pasado décadas, desde que se discutió y se zanjó en los espacios académicos y profesionales el debate “Plan Libro versus Plan Proceso”. Hoy en día, no quedan especialistas que sigan bregando por la confección de planes omnicomprendidos, realizados desde la omnipotencia cientificista, los cuales, por otra parte, han demostrado su mínima capacidad para incidir en la gestión de la realidad social.

Más aún, el reciente avance de las ciencias del conocimiento ha abierto campos hasta hace poco insospechados. Las nociones de complejidad, azar y caos, así como el reconocimiento de la multiactorialidad de los fenómenos sociales y de las limitaciones de la racionalidad para su predicción, han dado por tierra con formas de actuación profesional que hasta las décadas del 60/70 parecían indiscutibles.

A pesar de estos cambios drásticos, los objetivos y criterios establecidos por la Ley 71, así como los lineamientos estratégicos y las acciones aprobadas como Ley 2930, no han perdido vigencia; más aún, recuperan muchos de los anhelos que desde hace un siglo vienen reclamando los planes desarrollados para la Ciudad.

El desarrollo de los estudios que a partir del PUA deberán abrirse, han de requerir paulatinamente mayor profundidad técnica y amplia participación ciudadana, pero una participación representativa y pro-activa, que asuma con seriedad la función de reclamar, debatir y proponer sobre cuestiones concretas, reconociendo a su vez las funciones y deberes de todos los actores institucionales en juego; del Ejecutivo, formulando propuestas, de la Legislatura, normando, y del Ejecutivo, nuevamente, concretando las acciones consecuentes.

Desde mi rol de Consejero del CoPUA, no puedo menos que agradecer a todas las organizaciones y vecinos de la ciudad que por integrar la Comisión Asesora, por participar en los Talleres que se celebraron en el marco del Foro Participativo Permanente o en las sesiones de trabajo de la Comisión de Planeamiento de la Legislatura, han contribuido, ya sea con sus críticas como con sus aportes, a saldar la deuda que el Gobierno de la Ciudad mantenía con el artículo 29 de la Constitución, poniendo en marcha la política de Estado urbanístico-ambiental que Buenos Aires necesita y merece.





Ing. Guillermo Martijena

## Plan Urbano - Financiación

El armónico desarrollo urbano de las grandes ciudades necesita de ingentes inversiones de los sectores público y privado, debiéndose contar con una adecuada planificación y obtener un eficiente y óptimo cronograma de inversiones a corto, mediano y largo plazo, que tienda a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad.

Pensar en el desarrollo urbano implica pensar en el desarrollo de los servicios, del transporte, la adecuación de la infraestructura existente y la planificación de la infraestructura a construir. Implica también pensar en el desarrollo habitacional, comercial e industrial, espacios verdes y recreativos, en la vías o medios de comunicación y la movilidad de personas y tránsito de todo tipo, etc.

También pensar en el desarrollo urbano es pensar en aquellas características que sean típicas de la ciudad y en el fomento de actividades que contribuyan al prestigio y brillo de la Ciudad.

La sanción del Plan Urbano Ambiental permitirá concebir una planificación de inversiones pensando en un armónico desarrollo urbano a largo plazo, con la participación de organizaciones, entidades y habitantes, para ir definiendo las cuestiones enunciadas e ir visualizando prioridades, complejidades, esfuerzos, tiempos necesarios, etc., y por fin tener una idea lo más certera posible de las necesidades de inversiones que la ciudad deberá realizar para coadyuvar un desarrollo armónico y continuado de la Ciudad.



## Patrimonio, paisaje y espacio público

La reciente aprobación del Plan Urbano Ambiental abre un amplio espacio de trabajo que brinda la oportunidad de hacer una nueva reflexión sobre la variable patrimonial dentro del planeamiento urbano.

Desde 1991 están incorporados al Código de Planeamiento las áreas de protección histórica y el catálogo de edificios protegidos y, a lo largo de los años, se han ido ampliando tanto estas APH's como el Catálogo. Sin embargo, en los últimos años se han producido numerosas manifestaciones en favor de la protección de edificios, surgiendo organizaciones civiles dispuestas a tomar el tema como bandera.

Este estado de la cuestión es, sin duda, un buen punto de partida para encarar la tarea de reformulación de los instrumentos normativos que el nuevo Plan requiere, con el objetivo de lograr una efectiva protección patrimonial. En especial el Código Urbanístico, ya priorizado por la Legislatura, que necesita establecer criterios y tener una nueva visión al haberse definido como un código morfológico que no sólo regulará los lotes privados sino también el espacio público.

Si acordamos que el patrimonio urbano no sólo está formado por las construcciones antiguas y "bellas", sino por algo mucho más complejo y amplio porque, en una gran ciudad como Buenos Aires, debemos considerar también al paisaje, a la geografía, a las infraestructuras, al espacio público, a los árboles: **la identidad territorial.**

Las ciudades, como elementos artificiales producto de la transformación operada sobre la naturaleza por el hombre requieren descubrir los elementos geográficos que subyacen y potenciarlos como clave de la identidad del territorio. Lograr la comprensión y visualización de la estructura y el funcionamiento general del territorio y de la diversidad patrimonial y paisajística con que cuenta.

Por ello se hace necesario ampliar la visión incorporando conceptos de geografía y paisaje a la ordenación territorial tanto por medio de los códigos, los planes y sus programas, como por las obras públicas, para defender el sitio de la ciudad, su perfil, sus bordes, protegiendo no sólo los llenos sino también los vacíos, ampliándose a las infraestructuras y sin olvidar la incorporación de los valores económicos y sociales del capital que representan las ciudades.

A su vez, será necesario hacer una reflexión tipológica y morfológica de la ciudad que se incorporará en los planes de sector, de detalle o temáticos que se encaren y se completará con la formulación de normas precisas y flexibles, directrices que definan estrategias, recomendaciones y objetivos de calidad que permitan rescatar los elementos identitarios de Buenos Aires que, como los edificios, constituyen su verdadero patrimonio.



Arq. Graciela Novoa

De esta manera, se podrá orientar desde el inicio la integración del patrimonio al modelo territorial y al próximo ajuste normativo, relacionando los conceptos patrimoniales con las propuestas territoriales e instrumentales, vinculando la protección patrimonial con los procesos de densificación, de consolidación o de renovación urbana.

Por último, vincularlo también con los instrumentos de gestión, que propicien las medidas de promoción económica correspondientes y de participación, ampliando la visión de los técnicos sometiendo las propuestas a la discusión de los diferentes actores, integrando la participación pública como herramienta para la implicación y corresponsabilización de la sociedad en la gestión y planificación de su patrimonio.





## Espacio público / Espacio de todos

La definición de espacio público da para la interpretación incorrecta: Obligación del Estado-Beneficio del vecino. No debería ser así.

El espacio público es un derecho de los vecinos y a su vez genera una obligación. La obligación de participar en su creación, cuidado y preservación.

Son espacios de encuentro entre personas de todas las edades y procedencias por lo tanto con gustos y costumbres diferentes.

La recuperación y dignificación del espacio público debe tener en cuenta un mantenimiento intensivo del mismo.

Es fundamental que los ciudadanos tomen conciencia de su parte de responsabilidad en el mantenimiento del espacio público.

Entender el derecho de este bien y defenderlo hace parte de un largo proceso de educación ciudadana donde es una pieza importantísima la obligación de los ciudadanos de cuidarlo y mantenerlo.

No debemos olvidar la “experiencia urbana”, esto es cómo se vive y se disfruta la ciudad.

La experiencia espacial, la vivencia de los lugares, el sentirse parte de los espacios son valores que la sociedad no debe perder. El espacio público urbano es parte de ello.

La preocupación actual por el incremento y el mejoramiento del espacio público en los barrios es una parte importante de la estructura de la nueva ciudad.

La importancia que tiene una buena concepción y materialización del espacio público es fundamental para el éxito de la operación.

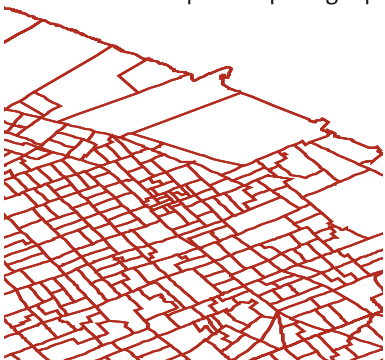
Los espacios públicos bien diseñados y mantenidos reúnen a las personas proporcionando lugares de encuentros y propiciando el desarrollo de relaciones sociales. Son básicos para integrar a la sociedad y proporcionar un sentido de lugar y pertenencia.

Mejoran la calidad de vida y la salud ya que espacios bien concebidos animan la actividad física, el caminar, la bicicleta, los juegos, la participación pública.

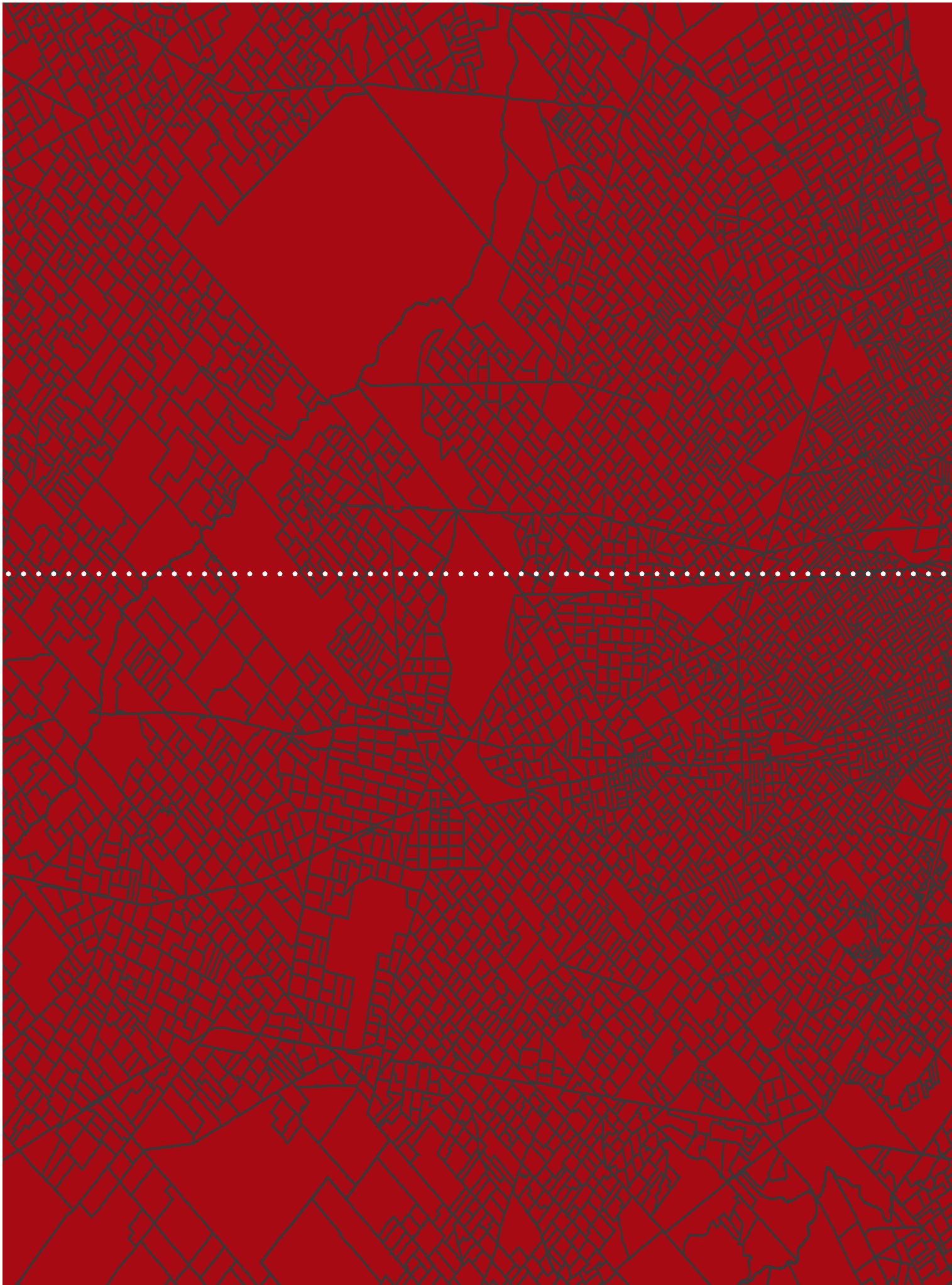
Debe estar acompañado de una campaña de concientización, para no caer en la simpleza de pensar que algo que es de “todos” lo debe cuidar y mantener el “otro”.

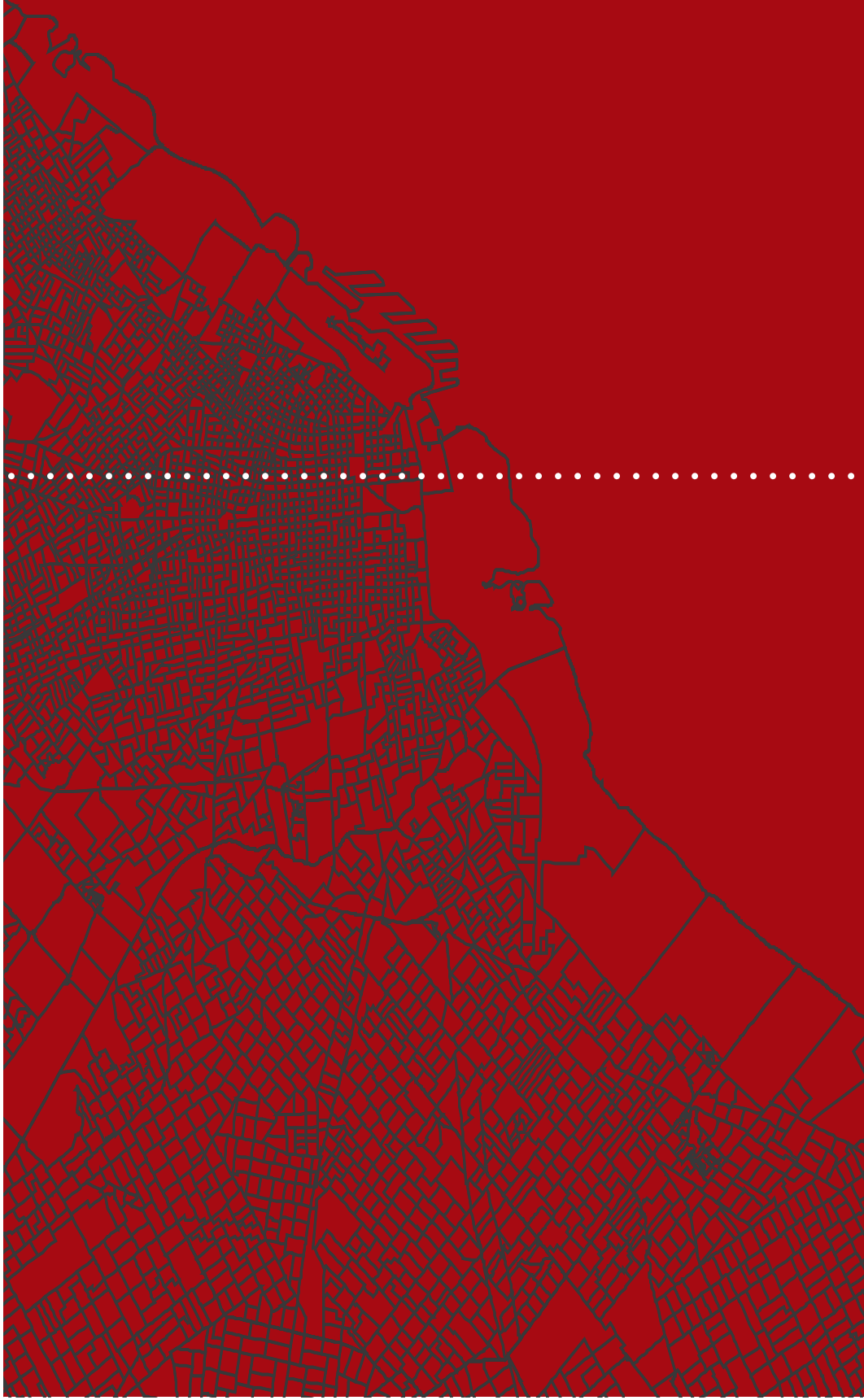


Arq. María Constanza  
Rivas Godio









# LEY 2930

Plan Urbano Ambiental

## PLAN URBANO AMBIENTAL

### LEY N° 2.930<sup>1</sup>

Buenos Aires, 13 de noviembre de 2008.

#### La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Sanciona con Fuerza de Ley

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

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

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

Artículo 4°.- De acuerdo a lo establecido en el Título Segundo, Capítulo IV de la Constitución de la Ciudad y en la Ley N° 71 este Plan Urbano Ambiental postula que la Ciudad de Buenos Aires desarrolle a pleno los siguientes rasgos:

- 1. CIUDAD INTEGRADA.** En cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos que la rodean y de la ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana.
- 2. CIUDAD POLICÉNTRICA.** En cuanto a consolidar la jerarquía de su gran Área Central y, simultáneamente, promover una red de centros secundarios, así como de centros comunales y barriales con identidad y pujanza propia.
- 3. CIUDAD PLURAL.** En cuanto a que sea un espacio de vida para todos los sectores sociales, ofreciendo en especial un hábitat digno para los grupos de menor capacidad económica, así como un hábitat accesible para las personas con capacidades diferenciales.
- 4. CIUDAD SALUDABLE.** En cuanto a las condiciones de habitabilidad que garanticen la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, de provisión adecuada de infraestructura de saneamiento, de la prevención de inundaciones y de la resolución de la gestión de los residuos.

1. Publicada en el Boletín Oficial N° 3091  
08 de Enero de 2009 - Gob. CABA.

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

## **TÍTULO PRIMERO**

### **PROPUESTAS TERRITORIALES**

#### Capítulo I

#### **Propuestas de Nivel Metropolitano**

Artículo 5º.- Los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

El carácter de centro metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires condiciona su desarrollo y, en dicho sentido, se considera altamente necesario propugnar la implementación de espacios y formas institucionales de coordinación, con la concurrencia del gobierno nacional y de los gobiernos de las jurisdicciones involucradas, mediante la articulación de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos.

Sin perjuicio de las incumbencias jurisdiccionales que correspondan, los principales temas que requieren ser considerados a nivel metropolitano son:

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

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

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

- 1.** Conformar un sistema regional de aeropuertos, a partir de las diversas instalaciones públicas y privadas existentes, y con relación a las previsiones del desarrollo del transporte aéreo de personas y cargas y a los criterios de expansión urbana que se adopten.
- 2.** Conformar un sistema regional de Puertos de Carga, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales ya perfilados.
- 3.** Acordar la constitución de un Puerto de Pasajeros acorde con el desarrollo del turismo que proviene por vía marítima y fluvial.
- 4.** Coordinar políticas de transporte de pasajeros que concurren a una progresiva coordinación física, tarifaria y operacional intra e intermodal, que contemple los modos tecnológicos más amigables con el medio y de menor costo social, de acuerdo con los avances tecnológicos y operativos.
- 5.** Acordar políticas de transporte de cargas que otorguen prioridad. Acordar políticas de transporte de cargas que otorguen prioridad a los modos ferroviarios y fluviales por sobre los viales y, simultáneamente, definir el sistema de estaciones de ruptura de cargas que facilite la articulación de los diversos modos y medios de transporte.

**c) En relación con las cuestiones ambientales:**

- 1.** Formular políticas consensuadas con respecto a todas las etapas de gestión de los residuos domiciliarios (producción, recolección, reciclado, recolección, disposición).
- 2.** Acordar políticas concertadas respecto a los estándares de producción, formas de recolección y sistemas de eliminación de los residuos peligrosos y patogénicos.
- 3.** Compatibilizar normativas sobre estándares de emisiones líquidas y gaseosas de las actividades productivas y consecuentes niveles mínimos de calidad hídrica, sonora y atmosférica.
- 4.** Compatibilizar normativas y formas de prevención de las actividades que impliquen riesgos para la población y el ambiente.
- 5.** Formular políticas de control y seguimiento que permitan que los acuerdos anteriormente detallados se concreten efectivamente, y posteriormente se corrijan y actualicen con la periodicidad necesaria.
- 6.** Acordar programas y proyectos conjuntos sobre las cuestiones de necesaria

conurrencia interjurisdiccional, considerando como caso paradigmático la recuperación de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

**7.** Evaluar y adoptar políticas especiales para las situaciones de riesgo tecnológico (Polo Petroquímico, Tomas de Agua, Aeroparque, instalaciones de la CONEA en la Av. General Paz, etcétera.).

**d)** En relación con los riesgos de anegabilidad:

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

**1.** La información suministrada por los Mapas de Riesgo Hídrico para redefinir usos, tejidos y otras variables urbanas en el marco de la normativa urbanística y ambiental.

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

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

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

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

## Capítulo II

### **Propuestas específicas para la ciudad**

#### Artículo 6º.- ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

Es propósito del Plan Urbano Ambiental transformar la estructura radioconvergente y fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una estructura más reticular y policéntrica, que atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

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



- 1.** Promover la vitalidad del Área Central y del Casco Histórico a través de su residencialización y la mixtura de usos.
- 2.** Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
- 3.** Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur.
- 4.** Impulsar, a través de normativas urbanísticas e incentivos impositivos y crediticios la instalación de actividades centrales en el área de extensión sur (Av. Entre Ríos).
- 5.** Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.
- 6.** Promover la integración del Microcentro con Catalinas Norte, Casco Histórico y Puerto Madero.
- 7.** Promover condiciones sustentables de movilidad que incluyan:
  - Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros.
  - Reestructuración del transporte automotor público de superficie con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones contaminantes.
  - Restricción a la circulación y estacionamiento de los automóviles particulares y a la circulación de taxis desocupados en áreas congestionadas.
  - Conformación de áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.
- 8.** Identificar y proteger edificios y áreas de valor patrimonial.
- 9.** Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.

**b)** El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Conformar física y funcionalmente una red de centros.
- 2.** Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo y Nueva Pompeya (similar a Flores, Caballito y Belgrano).
- 3.** Consolidar las centralidades barriales con intervenciones en el espacio público y protección del perfil característico.
- 4.** Procurar que las nuevas sedes comunales refuercen las centralidades.
- 5.** Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.

**6.** Proteger e incentivar las identidades barriales.

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

**c)** El impulso a la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros, a través de las siguientes acciones:

**1.** Conformar áreas peatonales y calles de convivencia.

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

**3.** Considerar la conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. General Paz a manera de articulación con los sectores metropolitanos localizados en la Provincia de Buenos Aires.

**d)** La integración del Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires, a través de las siguientes acciones:

**1.** Promover, con los municipios del Gran Buenos Aires, la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.

**2.** Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).

**e)** El fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal, a través de las siguientes acciones:

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

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

#### Artículo 7º.- TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos –en especial, de los medios guiados– mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental. Se subraya la importancia como antecedente conceptual del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores involucrados en esta problemática.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

**a)** La utilización intensiva del transporte ferroviario en los ejes radiales de la aglomeración, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Analizar la viabilidad física y económico-financiera del enlace ferroviario Retiro-Once-Constitución (carga y pasajeros).
- 2.** Impulsar gestiones frente al Estado Nacional, los entes reguladores y las empresas concesionarias para:
  - Diferenciar ofertas de servicios para viajes urbanos y suburbanos.
  - Promover la relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte.
  - Redefinir la Terminal del FFCC Belgrano Sur.
  - Promover la electrificación de ramales de los FFCC San Martín y Belgrano.

**b)** La maximización del uso del transporte subterráneo y Premetro mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.

**c)** La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial.
- 2.** Ampliar la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.
- 3.** Analizar la conveniencia que el GCABA implemente nuevas líneas de transporte público automotor que perfeccionen el sistema.

**d)** La optimización del funcionamiento de taxis, remises y chárteres, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Regularizar y sistematizar las nuevas formas de transporte.
- 2.** Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamientos de espera.

**e)** La racionalización del uso de los automóviles privados, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Desalentar su uso en zonas y horarios de congestión.
- 2.** Limitar el estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso y fundamentalmente en aquellas donde circula el transporte automotor.
- 3.** Regular la instalación de garajes y playas de estacionamiento, y prohibirlos en las áreas de congestión.
- 4.** Definir y promover la instalación de playas de estacionamiento disuasorio del

transporte privado como alimentadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.

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

**f)** La conformación de un sistema vial, a través de las siguientes acciones:

**1.** Completar el circuito de autopistas (tramos Boca-Retiro y Salguero-La Pampa) a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial.

**2.** Adaptar los accesos y egresos del circuito de autopistas para el transporte de cargas.

**3.** Jerarquizar la red vial, estableciendo las características físicas y funcionales de los distintos tipos de arterias.

**4.** Incrementar las ciclovías, bicisendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad.

**5.** Realizar los estudios y las obras necesarios para dar conectividad franca a todos los sectores de la ciudad.

**6.** Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parqueizaciones).

**7.** Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.

**g)** La eliminación de los conflictos entre modos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o calles y avenidas.

**h)** El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad, a través de las siguientes acciones:

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

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

**i)** La promoción de la intermodalidad, a través de las siguientes acciones:

**1.** Definir la localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las políticas de descentralización comunal y centralidades barriales.

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

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

**4.** Propender a la integración tarifaria.

**j)** La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional, a través de las siguientes acciones:

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

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

**k)** La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados, a través de las siguientes acciones:

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

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

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

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

**l)** La promoción de formas energéticas menos contaminantes, a través de las siguientes acciones:

**1.** Promover tecnologías “híbridas”.

**2.** Reemplazo por energías renovables.

**m)** El ordenamiento del sistema de cargas, a través de las siguientes acciones:

**1.** Adecuar la red de tránsito pesado con especial atención a los centros generadores de carga.

**2.** Promover la mejora en el acceso ferroviario de cargas al Puerto de Buenos Aires.

**3.** Redefinir la red de transporte de sustancias peligrosas.

**4.** Evaluar las alternativas de localización de las estaciones de transferencia y ruptura de carga, junto con los organismos nacionales y provinciales pertinentes.

**n)** El mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte, a través de las siguientes acciones:

**1.** Prever los espacios requeridos para las operaciones de interfases, talleres y cocheras del sistema de transporte terrestre, y prever los espacios para actividades logísticas del sistema portuario.

**2.** Definir los requerimientos urbano-ambientales de los equipamientos del sistema de transporte.

#### Artículo 8°.- HÁBITAT Y VIVIENDA

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

**a)** La promoción de la función residencial, a través de las siguientes acciones:

**1.** Promover la residencialización del Área Central con vistas a su revitalización y diversificación funcional.

**2.** Promover la densificación de zonas no consolidadas y de baja densidad próximas a servicios de transporte público de alta capacidad.

**3.** Promover la conformación de tejido urbano y ocupación residencial en los sectores desocupados o con usos no consolidados, comprendidos entre Villa Lugano y Villa Soldati, y entre Flores Sur y Villa Soldati.

**b)** El mantenimiento de la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial, a través de las siguientes acciones:

**1.** Promover una diversidad no compartimentada en zonas residenciales.

**2.** Promover tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a interrupciones morfológicas.

**3.** Preservar los sectores urbanos de baja y media densidad poblacional que manifiestan características singulares de valor y buen grado de consolidación.

**4.** Promover actividades que fortalezcan a las identidades barriales.

**c)** El otorgamiento de niveles de calidad ambiental a todos los sectores residenciales, a través de las siguientes acciones:

**1.** Desarrollar planes de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos.

**2.** Completar la ejecución del Plan de Ordenamiento Hidráulico (medidas estructurales y no estructurales).

**3.** Proponer e implementar acciones de mitigación de todas las formas de contaminación (atmosférica, sonora, visual, etcétera).

**4.** Promover la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria (en especial, la construcción del colector cloacal paralelo al Riachuelo).

**5.** Desarrollar campañas de difusión y adopción de sistemas de reducción del consumo superfluo de insumos críticos (agua, energía eléctrica, gas, combustibles).

**6.** Transformar o erradicar usos incompatibles con la actividad residencial.

**7.** Erradicar basurales y cementerios de automóviles, en particular en el área sur.

**8.** Recalificar sectores urbanos degradados por incompatibilidad de usos.

**d)** La promoción de políticas de vivienda asequible para la población en situación de déficit habitacional, a través de las siguientes acciones:

**1.** Facilitar la resolución habitacional de los sectores socioeconómicos con dificultades de acceso al mercado inmobiliario.

**2.** Implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales críticas que puedan ser resueltas sin traslado (urbanización de villas; regulación de intrusiones; mejoras en inquilinatos, hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).

**3.** Implementar soluciones de las restantes situaciones habitacionales (ocupación del espacio público; casas y edificios tomados) asignando a dicho fin el uso de inmuebles fiscales (predios resultantes de las expropiaciones, autopistas, etcétera).

## Artículo 9º.- ESPACIOS PÚBLICOS

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

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

**a)** La conformación de un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados (Parque Tres de Febrero, parques de Costanera Sur, la Reserva Ecológica y Parque Almirante Brown) y los que se creen en el futuro.

**b)** El mejoramiento funcional y ambiental de los parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Promover su mejoramiento y rediseño manteniendo su integridad y considerando la diversidad de las demandas sociales.
- 2.** Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.
- 3.** Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan para tierras fiscales desafectadas de usos anteriores.
- 4.** Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas (por reconversión de predios fiscales; compra, expropiación, canje o convenio de uso de predios privados; utilización de áreas residuales).
- 5.** Promover el uso público y la integración al entorno de los espacios libres disponibles en los predios y edificios pertenecientes al GCABA, resguardando su superficie absorbente, y establecer acuerdos con otros organismos públicos con igual sentido.
- 6.** Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública.
- 7.** Impulsar nuevas formas de administración y gestión de los grandes espacios públicos, mediante planes de manejo específicos.

**c)** Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso recreativo de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad, a través de las siguientes acciones:



**1.** Garantizar la accesibilidad peatonal, por bicicleta y por transporte público a los frentes costeros.

**2.** Asegurar la reforestación con especies autóctonas, adecuadas a los distintos ámbitos (bordes costeros, zonas anegables, corredores viales).

**3.** Maximizar su aprovechamiento y riqueza paisajística, incorporando equipamientos.

**4.** Destinar a uso público a los predios de dominio estatal que se desafecten en las riberas.

**5.** Con respecto al Riachuelo.

a) Promover la concreción de su saneamiento y de un mayor número de cruces.

b) Promover la construcción de los colectores costeros previstos en el Plan Hidráulico.

**6.** Con respecto al Río de la Plata.

a) Resolver el acceso franco de la población a la ribera, recuperando el camino de sirga y mejorando la conectividad transversal.

b) Promover la conectividad de los nuevos parques de Puerto Madero, Reserva Ecológica y Costanera Norte con el resto de la ciudad.

c) Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad espacial del espacio público y la multiplicidad de sus usos.

d) Preservar con carácter de “patrimonio natural” e impulsar el uso público de los tramos costeros que aún conserven características naturales.

e) Preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes.

**d)** La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a través de las siguientes acciones:

**1.** Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.

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

**2.** Conformar el Corredor Verde Oeste.

a) Destinar a uso público los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril.

b) Proponer para uso público superficies preferenciales de las playas ferroviarias de Liniers y Caballito.

**3. Conformar el Corredor Verde Sur.**

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

b) Articular los parques España, Ameghino y Patricios con recorrido arbolado y tratamiento de veredas que los identifiquen como sub-corredor verde del futuro Corredor Sur.

c) Incorporar espacios públicos en las playas ferroviarias de Estación Buenos Aires, Sola y Sáenz.

d) Conformar nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales.

e) Otorgar máxima vinculación con los espacios costeros del Riachuelo.

**4. Articular los Corredores Verdes del Norte y del Sur.**

a) Por el Área Central.

a1) Reforzar la forestación de Av. 9 de Julio entre Retiro y Constitución.

a2) Dar continuidad de espacios verdes desde Retiro por avenidas Paseo Colón-Leandro N. Alem-Martín García y por Costanera Sur-Pedro de Mendoza-27 de Febrero.

b) Por la Av. General Paz.

b1) Forestación intensiva de Av. General Paz para complementar los espacios verdes aledaños (ex AU3, Parque Sarmiento, parques en el Gran Buenos Aires).

**5. Crear otros sistemas verdes en el resto de la Ciudad.**

a) Articular los espacios de Agronomía, la "Isla" de La Paternal (Parque Warnes), Parque Los Andes y los usos públicos que se definan en la desafectación de las actuales playas ferroviarias de La Paternal y Federico Lacroze con forestación intensiva de la Av. Warnes y Jorge Newbery.

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

c) Vincular el Parque Sarmiento, Parque Saavedra, las avenidas García del Río y Comodoro Rivadavia y los parques del borde costero.

**e)** La ampliación de las áreas peatonales, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Incrementar y articular las vías y áreas peatonales en el Área Central.
- 2.** Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor en el Área Central.
- 3.** Rediseñar las vías públicas barriales con parquización, conformación de redes de ciclovías y recorridos peatonales.
- 4.** Favorecer el uso de las calles internas sin tránsito pasante, destinándolas a actividades recreativas.

**f)** La defensa, regulación y control de niveles de calidad ambiental y paisajística del espacio público, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Promover el uso de materiales, tratamiento de suelos y vegetación, que aumenten la absorción de las aguas de lluvia.
- 2.** Parquizar y forestar las avenidas de intenso tránsito vehicular.
- 3.** Garantizar la presencia de pulmones verdes dentro de la trama más densa y alejada de la costa, así como la reforestación de los espacios públicos de distintas escalas.
- 4.** Resguardar las corrientes de aire provenientes de la costa regulando la masa edilicia mediante la normativa urbanística.
- 5.** Regular, ampliar y renovar la oferta del mobiliario urbano con criterios de diversidad, utilidad y seguridad, incluyendo la provisión de baños públicos.
- 6.** Incorporar la regulación de los espacios públicos aéreos y subterráneos.
- 7.** Regular y controlar la oferta publicitaria (y demás elementos que afecten la calidad visual del espacio público) en forma congruente con el mobiliario urbano y el patrimonio urbano del entorno.
- 8.** Articular las intervenciones en el espacio público en relación a las situaciones de riesgo y calidad ambiental de la ciudad.

9. Desarrollar un trabajo de concientización de la población acerca de la importancia del incremento de la vegetación en los espacios privados, y el cuidado y respeto en los espacios públicos.

#### Artículo 10º.- PRODUCCIÓN Y EMPLEO

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

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado se establecen los siguientes lineamientos:

**a)** La promoción de la Ciudad como Centro de Negocios, a través de las siguientes acciones:

1. Asegurar la provisión y expansión de los servicios aeroportuarios (Aeroparque urbano y Aeropuerto de Ezeiza).
2. Facilitar el desarrollo de actividades administrativas en áreas con alto nivel de accesibilidad.
3. Promover la creación de un Centro de Exposiciones Metropolitano de escala y nivel internacional, preferentemente, en la Zona Sur.
4. Asegurar los servicios sanitarios, educativos, turísticos, de transporte y de abastecimiento que consoliden la competitividad de la ciudad.

**b)** La generación de condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios, a través de las siguientes acciones:

1. Generar mejores condiciones para el incremento de las actividades centrales de distinta jerarquía.
2. Prever el necesario equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigido a la creación de empleos.
3. Promover la localización de actividades no residenciales con mínimo impacto ambiental en los terrenos a urbanizar, a fin de dinamizar las áreas circundantes.
4. Prever espacios potenciales para la localización de nuevas actividades en los grandes predios fiscales a refuncionalizar.
5. Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.

**6.** Localizar en la zona sur grandes equipamientos que mejoren el equilibrio urbano.

**7.** Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto.

**c)** La promoción y el desarrollo industrial de avanzada, a través de las siguientes acciones:

**1.** Promover la creación de áreas dedicadas a la innovación en tecnología, investigación, transferencia, desarrollo y fomento industrial, y de Núcleos de Asistencia Productiva (mediante políticas de fomento industrial).

**2.** Fomentar la radicación de empresas de nueva generación con especial impulso en áreas industriales obsoletas.

**d)** La compatibilización ambiental de las actividades industriales y las áreas residenciales, a través de las siguientes acciones:

**1.** Permitir la localización de las industrias que no están expresamente prohibidas, con sujeción a las normativas vigentes.

**2.** Rever y actualizar la clasificación de procesos productivos por impacto ambiental en función de las nuevas tecnologías, teniendo en cuenta su entorno urbano.

**3.** Facilitar la operatividad competitiva de las industrias (mediante normativa, políticas de crédito y mejoramiento del sistema del transporte de carga).

**4.** Promover la localización de los establecimientos que impliquen fuertes impactos en el medio por sus movimientos de carga sobre la red de tránsito pesado.

**5.** Revisar la normativa para permitir la localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.

**6.** Preservar los distritos mixtos en Nueva Pompeya, Villa Soldati, Paternal y Mataderos para las actividades que no requieran acceso de transporte pesado.

**7.** Promover la utilización de tecnologías limpias.

**e)** La consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias, a través de las siguientes acciones:

**1.** Impulsar la modernización tecnológica y logística en articulación con políticas de desarrollo industrial y empleo.

**2.** Facilitar la adaptación de los edificios industriales y/o depósitos desocupados para la localización de empresas por sistema de venta o alquiler (hoteles y/o incubadoras industriales).

**3.** Apoyar el desarrollo de las industrias culturales.

**f)** Optimizar el transporte de cargas, a través de las siguientes acciones:

**1.** Redefinir una red de tránsito y zonas de ruptura de cargas a nivel metropolitano y urbano que minimice el impacto sobre el medio.

**2.** Incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas.

**3.** Establecer la circulación exclusiva del transporte de carga y el acceso vial directo por el circuito de autopistas a partir de su completamiento y adecuación.

**4.** Regular en forma diferenciada las actividades de carga y descarga dentro de la ciudad (alimentos, medicamentos, residuos, etc.).

**g)** La promoción y el desarrollo del turismo, a través de las siguientes acciones:

**1.** Puesta en valor y desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad.

**2.** Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.

**3.** Elaborar estrategias de promoción de los atractivos que se localizan fuera de los circuitos tradicionales.


#### Artículo 11º.- PATRIMONIO URBANO

El Plan Urbano Ambiental prestará una particular atención a la variable patrimonial con el objeto de desarrollarla, incorporarla al proceso urbanístico e integrarla a las políticas de planeamiento, procurando armonizar las tendencias de transformación y el resguardo de aquellas áreas, paisajes, monumentos, edificios y otros elementos urbanos de relevante valor histórico, estético, simbólico y/o testimonial.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

**a)** Completar, consolidar e incorporar la variable patrimonial a las estrategias y acciones de planeamiento, a través de las siguientes acciones:

**1.** Reglamentar las Áreas de Protección Histórica consignadas en el Código de Planeamiento Urbano aún no reglamentadas.

- 
- 2.** Completar el relevamiento, inventario, sanción y reglamentación de las áreas, edificios y otros objetos que restan ser caracterizadas como distritos de protección patrimonial.
  - 3.** Completar el relevamiento, inventario, sanción y reglamentación para los edificios y otros objetos urbanos y paisajísticos que requieren protección, conciliando tal protección con las normas urbanísticas de su entorno.
  - 4.** Establecer mecanismos de protección preventiva para los distritos de preservación patrimonial en trámite, en tanto se tratan los respectivos proyectos.
  - 5.** Elaborar una legislación específica de protección de bienes arqueológicos y paleontológicos que cumplimente los objetivos de la Ley nacional N° 25.743.
  - 6.** Dotar de amplias características participativas a los procesos de decisión y gestión de áreas y objetos patrimoniales.
  - 7.** Diferenciar categorías y procedimientos de protección según su relación con las Propuestas Territoriales e Instrumentales de este Plan Urbano Ambiental.
  - 8.** Establecer un sistema de revisión permanente de las áreas y catalogaciones existentes, a fin de ajustar su alcance en términos de aumento o reducción de los inventarios, de acuerdo a nuevas evidencias urbanísticas y ambientales y/o nuevas proposiciones comunitarias.

**b)** Generalizar pautas especiales de manejo de las áreas y objetos patrimoniales protegidos, a través de las siguientes acciones:

- 1.** Ajustar y ampliar las actuales categorías de protección a fin de facilitar la adaptación de los edificios patrimoniales a nuevas actividades que recompongan y reactiven las características paisajísticas y ambientales de sectores urbanos específicos.
- 2.** Complementar las normativas de protección con programas orientados a recuperar, apoyar y/o fortalecer las actividades y la calidad urbana, integrándose a los diferentes instrumentos de planificación y/o gestión de este Plan Urbano Ambiental.
- 3.** Implementar medidas de sostenimiento de la población residente en contextos de reciclaje de tejidos, reconversión de actividades e incremento de los valores inmobiliarios derivados de las acciones patrimoniales.
- 4.** Mejora, reglamentación, actualización y desarrollo de los estímulos e incentivos a la protección patrimonial (FEREC, TCC, desgravaciones y/o exenciones impositivas).

5. Organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana (señalización, programas educativos, publicaciones impresas y/o digitales, etcétera).

## TÍTULO SEGUNDO

### Capítulo I

#### Propuestas Instrumentales

Artículo 12º.- La puesta en marcha de las acciones del Plan Urbano Ambiental requiere que las Propuestas Territoriales expuestas en el capítulo anterior se implementen mediante instrumentos de diversa índole.

Cuando por su índole metropolitana las propuestas excedan la territorialidad del Gobierno de la Ciudad y/o sus competencias, es indispensable formalizar acuerdos y/o convenios con las autoridades de las otras jurisdicciones involucradas. En dichos acuerdos y/o convenios se establecerán las características de las acciones a encarar y desarrollar.

Artículo 13º.- Los Instrumentos que se consideran necesarios pueden ser agrupados en cuatro grandes conjuntos que en la gestión y desarrollo concretos del PUA no actuarán en forma aislada, sino que se implementarán según diversas combinaciones particulares, a saber:

- a) Instrumentos de planificación: son aquellos que permiten profundizar los lineamientos propositivos del Plan a niveles de mayor detalle. Pueden abarcar determinados sectores geográficos de la ciudad o bien aspectos temáticos de la misma. El objetivo de estos instrumentos es la planificación de las intervenciones y la programación en el tiempo con criterios de eficiencia y eficacia.
- b) Instrumentos de gestión: son aquellos destinados a facilitar el desarrollo de las acciones propuestas. Abarcan una gran diversidad que va desde los instrumentos destinados a dar sustento a la promoción y a la gestión urbana, otros de índole económica y aquellos de carácter esencialmente normativo y sistemático que usualmente son objeto de actualizaciones y se encuentran generalmente ordenados en forma de Códigos.
- c) Instrumentos de participación: son aquellos que promueven y facilitan la participación de la comunidad en la gestión urbano-ambiental. Las modalidades propuestas se ajustan a lo establecido por la Constitución y por la Ley N° 71 en sus artículos 5, 6 y 7.
- d) Instrumentos de Monitoreo y Control: son aquellos que dan continuidad a la gestión y permiten verificar el cumplimiento de las metas fijadas, cabiendo destacar la importancia de contar con bases de datos y sistemas de información geográfica actualizados para una correcta gestión urbano-ambiental.



## Capítulo II

### **Instrumentos de Planificación**

#### **Artículo 14°.- Estudio Diagnóstico**

Estos estudios son antecedente obligado de cualquiera de los planes que se detallan en los artículos 15° a 19°, ya que deben dar sustento a las propuestas que en los mismos se formulen. Además de describir y evaluar el estado de situación correspondiente al caso, deberán plantear las hipótesis que den razón del problema y los escenarios alternativos futuros, caracterizados según sus dimensiones sociales, económicas, urbanísticas y ambientales, que puedan preverse en caso de no realizarse intervenciones.

#### **Artículo 15°.- Plan de Comuna**

Este Instrumento tiene por objetivo desarrollar, con la participación primaria de las propias Comunas, los aspectos particulares de sus respectivos territorios, debiendo guardar congruencia con los planes de las restantes Comunas y con los lineamientos establecidos por el PUA para la ciudad en su conjunto.

#### **Artículo 16°.- Plan de Sector**

Se encuentra regulado en el parágrafo 9.1.2.3 del Código de Planeamiento Urbano. Habilita al Poder Ejecutivo a elaborar programas de saneamiento, descongestión, mejoras o mecanismos de gestión que dinamicen el proceso de desarrollo de un área.

#### **Artículo 17°.- Plan de Detalle**

Se encuentra establecido en el Capítulo 9.1.2.2 del Código de Planeamiento Urbano para aquellas áreas que requieran, por su especial particularidad, planes a escala de cada uno de los predios comprendidos.

#### **Artículo 18°.- Áreas de Desarrollo Prioritario**

Se encuentra regulado en el Capítulo 8.3 del Código de Planeamiento Urbano, y tiene por finalidad lograr los objetivos de Renovación Urbana especificados en el Capítulo 8.1, a través de la realización de desarrollos públicos o privados superadores de la situación existente.

#### **Artículo 19°.- Plan Temático**

Las actividades y las problemáticas urbanas y ambientales que no se hallan sujetas a determinaciones geográficas particulares requieren instrumentos de planificación que definan las características de su desarrollo o de su reformulación en toda la extensión de la Ciudad. Este tipo de planes requiere su articulación con los distintos organismos que tienen incumbencia en las respectivas actividades y problemáticas.

#### **Artículo 20°.- Evaluación de Impacto**

Estas evaluaciones son la instancia final obligada de cualquiera de los planes que se detallan en los artículos 15° a 19° de la presente ley. Considerarán la totalidad de efectos positivos y negativos de índole social, económica, urbanística y ambiental que puedan preverse como resultado de su realización. La comparación entre la Evaluación de Impacto y los escenarios futuros desarrollados en el Estudio Diagnóstico, será el fundamento de la decisión que se adopte con respecto a los Planes propuestos.

### Capítulo III

#### **Instrumentos de Gestión**

##### Artículo 21º.- **Instrumentos de Desarrollo**

Tienen como objetivo general concretar eficazmente las intervenciones determinadas por el PUA, aplicar los instrumentos legales vigentes, fomentar y regular la participación de los distintos actores involucrados en la gestión urbanística y promover actuaciones interjurisdiccionales.

##### **a) Programas de actuación.**

Estos Programas determinan el ordenamiento de las acciones a ejecutar para el logro de los objetivos particulares propuestos para una temática o recorte territorial específicos, dentro del contexto de los lineamientos del PUA. En cada caso, tendrán una articulación determinada con los otros Instrumentos de Planificación involucrados por motivos de localización geográfica o por coincidencia temática. Los Programas de Actuación incluyen una diversidad de acciones, y deben ser precedidos por los respectivos estudios y gestiones que concurren a viabilizarlas y precisarlas mediante mecanismos operativos transectoriales. La implementación ejecutiva de estos Programas debe incluir a grandes rasgos (1) la programación de obras y mejoras a realizar por el gobierno o con la participación del mismo. La concreción de una obra o mejora debe establecer prioridades de realización, especificando en forma precisa los objetivos por etapas; prefijar el presupuesto total de la obra o mejora discriminando el gasto parcial de cada etapa; enumerar las fuentes de recursos y financiamiento y los estudios de preinversión; (2) las previsiones de afectación de terrenos que deben ser adquiridos o expropiados; (3) la coordinación con otras jurisdicciones, con organismos sectoriales provinciales y nacionales, y con los entes de servicios urbanos. La programación de estas acciones debe tener en cuenta las normativas vigentes, verificando su congruencia con las mismas, o bien elaborando y gestionando la implementación de las nuevas normativas requeridas.

##### **b) Informe Anual de Metas.**

En forma paralela a las presentaciones del Ejecutivo referentes al Presupuesto de la Ciudad Autónoma, el Informe Anual de Metas se remitirá a la Legislatura de la Ciudad debiendo describir: (1) el grado de cumplimiento de las metas físicas y financieras del PUA en el período anual anterior, dando cuenta detallada de los avances obtenidos, de las dificultades y/o desviaciones observadas en su gestión, con especial énfasis en los resultados arrojados por los Instrumentos de Monitoreo; (2) las metas físicas y financieras del PUA a cumplir en el período anual subsiguiente, los ajustes propuestos en las modalidades de su ejecución y los previsible comportamientos de las variables empleadas por los Instrumentos de Monitoreo.

En concordancia con la Constitución de la Ciudad y de la Ley N° 71, el Informe Anual de Metas será remitido de manera formal y con la antelación suficiente al Consejo del Plan Estratégico a fin de recabar sus opiniones y proposiciones en cuanto a su contenido particular y en cuanto a la evolución local y general de los lineamientos del PUA. Con los mismos objetivos será también remitido por cuerda separada a las Comunas.

#### Artículo 22°.- **Instrumentos de Promoción**

##### **a)** Fondo Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados (FEREC).

Es un Instrumento vigente establecido por el Artículo 10.2.1 del Código de Planeamiento Urbano, que requiere ser reglamentado. Su objetivo es financiar obras y mejoras en edificios alcanzados por las normas de protección patrimonial y se integrará con recursos provenientes de diversos orígenes.

##### **b)** Capacidad Constructiva Transferible.

Es un Instrumento establecido por el Artículo 10.1.6 del Código de Planeamiento Urbano que se materializa en un Convenio Urbanístico Especial, según lo establecido por el Capítulo 8.4 del CPU. Su validez y conveniencia deberá ser revisada cuando se redacte y someta a tratamiento legislativo el nuevo Código Urbanístico que, tal como se define más abajo, supondrá la regulación del tejido edilicio por pautas morfológicas y, en consecuencia, la anulación de los indicadores cuantitativos.

##### **c)** Convenios Urbanísticos.

Están incluidos en el Capítulo 8.4. del Código de Planeamiento Urbano y se los redefinirá en la misma oportunidad. Conciernen a acuerdos celebrados entre el Poder Ejecutivo u organismos descentralizados de la Administración y personas físicas o jurídicas. También podrán ser objeto de contratos interjurisdiccionales. En el Código vigente pueden ser de dos tipos: los Convenios Generales, que se refieren a cualquier sector de la Ciudad, y los Convenios Especiales, que son los relativos a la preservación del patrimonio urbano, arquitectónico y paisajístico y a las áreas de desarrollo prioritario. Son mecanismos destinados a resolver situaciones insuficientemente previstas por las normas vigentes. Se considera que su utilización deberá estar restringida a casos en los cuales resulte evidente que su objeto y las correspondientes contraprestaciones, no obstante el interés privado eventualmente involucrado, puedan considerarse de nítido interés público. Para garantizar dicho objetivo, las propuestas serán objeto de un Estudio Diagnóstico previo y de una Evaluación de Impacto final, tal como se prevé para los diferentes tipos de Planes descriptos en “Instrumentos de Planificación.”

##### **d)** Banco de Tierras e Inmuebles.

El Banco de Tierras e Inmuebles es un Instrumento de promoción del desarrollo urbano establecido por la Ley N° 71. Tiene el objetivo de asegurar la disponibilidad de tierras e inmuebles para el desarrollo de las acciones derivadas de los lineamientos del PUA, mediante su adquisición y/ disposición anticipada. Debe funcionar logrando una operatoria ágil y transparente orientada a programas relativamente inmediatos, evitando que se convierta en una reserva general para intervenciones indeterminadas.

#### Artículo 23°.- **Instrumentos Económicos**

Tienen como objetivo general propender al desarrollo equitativo de la ciudad. A dicho

fin, deben establecer criterios tributarios que graven el aumento de valor que sufra la propiedad inmueble con motivo de la realización de obras públicas, cambios de la normativa, meras intervenciones públicas administrativas o por el mero hecho de cambio de valor aunque la causa sea privada, mediante el impuesto de plusvalía.

**a) Contribución por mejoras.**

Es un sistema que obliga a todo propietario de un inmueble que ha sido beneficiado por obras públicas, a pagar las contribuciones que se establezcan, como compensación parcial del plusvalor que se ha generado en su propiedad.

**b) Tributos y Tasas.**

En una efectiva gestión del suelo y el ambiente, los organismos responsables deberán adoptar aquellos tributos y tasas que se conviertan en variables fundamentales de las ecuaciones económico-financieras que guían las decisiones de los agentes económicos respectivos. Se debe enfatizar el carácter progresivo en el tiempo de estos instrumentos tributarios, así como la posibilidad de incluir sucesivas tipologías y conceptos de equidad y progresividad como el de captación de plusvalías urbanas generadas por obras públicas y/o cambios normativos en la regulación de usos y permisos de construcción.

Artículo 24º.- **Instrumentos Normativos**

Son disposiciones que regulan la construcción y las formas de uso de la ciudad, las que suelen compilarse en códigos. Actualmente, la Ciudad cuenta con códigos de Planeamiento Urbano (CPU), de Prevención de la Contaminación (CPC), de la Edificación (CE) y de Habilitaciones y Verificaciones (CHV), así como leyes ambientales y de accesibilidad. Se propone que estos Instrumentos sean reformulados de acuerdo a los siguientes criterios normativos:

**a) Código Urbanístico.**

El Código Urbanístico reemplazará al Código de Planeamiento Urbano y tendrá por objetivo guiar la conformación de la ciudad, incluyendo tanto los espacios públicos como los espacios privados y las edificaciones que en los mismos se desarrollen, considerando tanto las dimensiones ambientales, morfológicas y funcionales de la ciudad en su totalidad, como las particularidades de sus diversas zonas, barrios y sectores.

Con respecto al tejido edilicio parcelario se otorgará especial importancia a los criterios morfológicos y a los de admisibilidad de usos, que contemplen a la manzana y a la cuadra como unidades primarias de configuración del tejido urbano, toda vez que se las aprecie como aspectos deseables de los sectores consolidados.

La normativa morfológica deberá reconocer las características diferenciales de cada zona urbana según sus rasgos locales específicos.

Los espacios no edificables deberán tener en cuenta sus características de permeabilidad en vista de las variables referentes a los escurrimientos pluviales y los consecuentes riesgos de anegabilidad.

Se reconocerán los sectores, edificios, paisajes y otros elementos urbanos de valor

patrimonial, mediante su caracterización, regulación y gestión en forma integrada con las Propuestas Territoriales e Instrumentales. Dado que los objetivos de preservación del actual Código de Planeamiento Urbano se reconocen no sólo en las Áreas de Protección Histórica sino también en los distritos caracterizados como “Urbanizaciones Determinadas” y “Arquitectura Especial”, se considera apropiado que en la elaboración del futuro Código Urbanístico se revisen estas distinciones a fin de eliminar incongruencias y formular una orientación unificada para todos los sectores urbanos que ameriten medidas especiales de protección.

Asimismo se deberá mantener la correspondencia entre población residente y usuaria, y la disponibilidad de infraestructura de servicios básicos.

Se incorporarán a los criterios de conformación urbana, aquellos derivados de las estrategias de adaptación al cambio climático global, considerando principalmente la vulnerabilidad de la ciudad a dicho fenómeno.

En los casos de actividades potencialmente molestas, se considerarán sus riesgos en función de la acumulación de usos similares en la misma zona.

Con respecto al espacio público se debe considerar el conjunto de disposiciones referentes a la morfología, los componentes, las actividades y las formas de uso de los espacios de superficie y aéreos que lo conformen. Se deberá considerar al espacio público, como una unidad de diseño que engloba a todos sus componentes y que debe ser valorada por su calidad paisajística.

El paisaje urbano se debe considerar a partir de una visión integrada de sus facetas materiales y simbólicas, concibiéndolo como producto de la interacción dinámica de sus componentes naturales (tal como el relieve, la hidrología, la flora y la fauna) y sus componentes antrópicos (trazado urbano, tejido edilicio, infraestructuras, patrimonio histórico y monumental, etcétera).

Asimismo, deberá considerarse al espacio público como una unidad funcional, a efectos de observar criterios de compatibilidad entre las actividades que en él se desarrollan.

#### **b) Código Ambiental.**

Este nuevo Código contendrá el conjunto de disposiciones que regulen la calidad del medio ambiente con vistas al logro de su máxima sustentabilidad y el control de las situaciones de riesgo. A tal fin se atenderá a la prevención de acciones ambientalmente inadecuadas y, en su caso, la resolución o morigeración de las situaciones indeseables existentes, asegurando la máxima recuperación posible del medio afectado.

Se establecerán medidas y mecanismos de negociación y concertación para la promoción de las acciones ambientales sustentables y la disuasión de las prácticas incorrectas.

El desarrollo del Código Ambiental, deberá tener en cuenta la escala metropolitana de los procesos ambientales más significativos, tal como fuera expresado en el capítulo pertinente.

Será prioritaria la promoción de medidas preventivas y la puesta en práctica de acciones ambientales sustentables. Este Código contendrá los mecanismos procedimentales de las acciones judiciales de índole ambiental, incluyendo el procedimiento de recomposición del ambiente en caso de daño ambiental colectivo.

#### c) Código de Edificación.

Este Código deberá adecuarse a los anteriores a fin de garantizar la seguridad y calidad ambiental de las edificaciones. Incluirá normas referidas a dimensiones mínimas de los ambientes, de los vanos de iluminación y ventilación, la seguridad (especialmente en locales de uso masivo) y la accesibilidad para personas con necesidades especiales. Por otra parte, propenderá a la utilización de criterios bioclimáticos que concurran a mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético, mediante la promoción de disposiciones, técnicas y materiales adecuados a dichos fines. Se elaborarán normas de edificación que prevean la repercusión del cambio climático global y sus consecuencias en la habitabilidad de los edificios, sus instalaciones de climatización y ventilación, y su incidencia sobre el microclima de la ciudad o zonas de la misma.

#### d) Código de Habilitaciones y Verificaciones.

Este Código también deberá adecuarse a los Códigos anteriores. Como criterios generales pueden señalarse:

- Homogeneización del Nomenclador de Actividades para todos los Instrumentos Normativos, a fin de facilitar su aplicación y evitar confusiones.
- Implementación de revisiones periódicas de las habilitaciones otorgadas; en especial, en los casos de zonas que estén sujetas a procesos de renovación y en el caso de actividades que estén sujetas a procesos de ajuste de sus requerimientos de funcionamiento, en razón de las perturbaciones ambientales que puedan ocasionar.
- Anulación de la revisión de la habilitación en casos de cambio de titularidad de la firma.
- Obligatoriedad de seguros específicos para las actividades ambientalmente riesgosas.
- Verificaciones basadas en la continuidad de los rasgos según los cuales se ha procedido al encuadramiento y habilitación de la actividad.

#### Capítulo IV

#### **Instrumentos de Participación**

Artículo 25º.- Los diversos lineamientos e instrumentos del PUA deben ser decididos e implementados en marcos participativos que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes de la ciudad mediante la intervención metódica y ordenada de la mayor cantidad y calidad de los actores que sean los responsables políticos y técnicos de la gestión del PUA, sean las organizaciones sociales y comunitarias como también los ciudadanos a título particular. Por tanto, se ajustarán los mecanismos ya existentes o bien se crearán nuevos dispositivos que promuevan y faciliten las actividades participativas. Como soporte general de estos procesos se crearán instancias de gestión que garanticen la difusión pública y masiva de los diagnósticos, los lineamientos y los instrumentos del PUA, sin la cual los objetivos de los Instrumentos Participativos se verían severamente obstaculizados.

**a) Comisión Asesora del Consejo del Plan Urbano Ambiental.**

En conformidad a lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y por la Ley N° 71, la Comisión Asesora, con carácter honorario y permanente, e integrada por entidades de índole académica, profesional y comunitaria, asiste al CoPUA en la elaboración, revisión, actualización y seguimiento del Plan Urbano Ambiental y de sus Instrumentos. Dicha Comisión, se halla en funcionamiento y cuenta con un Reglamento en vigencia.

**b) Foro Participativo Permanente del Consejo del Plan Urbano Ambiental.**

Conforme con lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, y por la Ley N° 71, el Foro Participativo Permanente es el ámbito del Consejo del Plan Urbano Ambiental, donde los diversos actores comunitarios, tanto entidades como ciudadanos a título individual, pueden expresarse y actuar participativamente acerca de las Propuestas Territoriales e Instrumentales del Plan Urbano Ambiental. El Foro facilita la participación de personas con diferentes conocimientos, experiencias, ideas y opiniones respecto de las cuestiones comprendidas en el Plan Urbano Ambiental. Puede debatir y formular aportes relacionados con la identificación de temas, el análisis de problemas, la búsqueda de información, la proposición de prioridades, formas de resolución, monitoreo y cursos de acción para la implementación de las acciones. A su vez, el Foro Participativo Permanente es un espacio pertinente para proponer, elaborar, evaluar y establecer nuevas instancias y metodologías de participación en el ámbito de su incumbencia. Dicho Foro se halla en funcionamiento y cuenta con un Reglamento en vigencia.

**c) Audiencia pública.**

Es instituida por la Constitución como mecanismo de participación directa. Para su perfeccionamiento, debería considerar en su desarrollo el tratamiento de varios aspectos de interés implicados (normativos, tributarios, económicos, organizacionales, participativos, etcétera); la conformación de comisiones mixtas (Ejecutivo-Legislatura) que registren lo acontecido en las audiencias, así como la definición de una categoría particular de audiencia en relación con los Planes de Comunas y sus incumbencias.

**d) Difusión y publicaciones.**

Los organismos a cargo del desarrollo del PUA, y en particular de sus Instrumentos de Participación, deberán establecer y ejecutar programas específicos y consistentes de difusión pública y masiva del PUA, incluyendo contenidos permanentemente actualizados referentes a sus diagnósticos, sus lineamientos y la evolución de sus diversos tipos de instrumentos.

Capítulo V

**Instrumentos de Monitoreo**

Artículo 26°.- El establecimiento de un sistema de monitoreo tiene por objetivo retroalimentar la acción a través de la medición y evaluación de los resultados

alcanzados en el contexto urbano y metropolitano. Permitirá disponer de información actualizada general y específica, entendida como un insumo básico para dar sustento a las evaluaciones y tomas de decisiones en el desarrollo del Plan Urbano Ambiental; en particular, debe brindar un soporte consistente para el Informe Anual de Metas y para los diversos Instrumentos de Participación.

**a) Monitoreo General.**

Este monitoreo debe reflejar la calidad urbana y ambiental de la Ciudad. Deberá basarse en una identificación selectiva de las variables determinantes de la mencionada calidad, mediante uno o varios indicadores cuantitativos propios de cada variable. El conjunto articulado de estas variables procurará describir el conjunto de las situaciones urbanas de manera integral, abarcando todas las dimensiones pertinentes (demográficas, económicas, inmobiliarias, ambientales, movilidad, pobreza urbana, satisfacción de los habitantes en general y por sectores afectados, género, etc.). Sus resultados serán cotejados secuencialmente con las metas que se hayan establecido, concurriendo a la evaluación y eventual modificación de los cursos de acción y de las prioridades del PUA.

**b) Monitoreos Particulares.**

El sistema antes descrito de monitoreo de las variables urbanas y ambientales será aplicado en forma particular y circunstancial en los casos de requerimientos específicos derivados de programas y/o situaciones sectoriales o temáticas que así lo ameriten dado su significado, o bien por la aparición de valores en los respectivos indicadores que sugieran la emergencia de riesgos relevantes en los aspectos urbanos y ambientales.

**c) Monitoreo de Instrumentos.**

Es el monitoreo general que se lleve a cabo en el marco de la gestión de los Instrumentos. Debe permitir evaluar la calidad y la eficacia de los citados Instrumentos en todas sus variedades a fin de ajustar y perfeccionar dicho conjunto de herramientas. A tal fin se emplearán de manera particularizada las variables urbanas y ambientales pertinentes y sus respectivos indicadores.

**TÍTULO TERCERO  
IMPLEMENTACION DEL PLAN URBANO AMBIENTAL**

Artículo 27º.- Encomiéndase al Poder Ejecutivo que desarrolle las gestiones necesarias a efectos de suscribir los acuerdos y convenios interjurisdiccionales que resulten necesarios para el cumplimiento de las estrategias y acciones de nivel metropolitano establecidas en este Plan Urbano Ambiental.

Artículo 28º.- El Poder Ejecutivo adoptará todas las medidas administrativas necesarias a efectos de ajustar la normativa urbanística y ambiental, así como las obras públicas a la presente Ley, debiendo darle al Consejo del Plan Urbano Ambiental intervención que



le compete en el marco de las facultades conferidas por la Constitución de la Ciudad y reglamentadas por la Ley N° 71.

Artículo 29°.- Sin perjuicio del ejercicio de sus responsabilidades en las tareas que la ley y los reglamentos le han asignado, el Consejo del Plan Urbano Ambiental se abocará con carácter prioritario y en forma articulada al desarrollo de:

- a)** Un Modelo Territorial que referencie gráficamente las principales estrategias establecidas en este Plan Urbano Ambiental.
- b)** Un Programa de Actuación sobre la temática Transporte y Movilidad, en articulación con la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.
- c)** Un Programa de Actuación sobre la temática Revitalización de la Zona Sur, en articulación con la Subsecretaría de Planeamiento Urbano o el organismo que en el futuro lo reemplace.
- d)** La modificación de los instrumentos vigentes a perfeccionar y el desarrollo de los restantes instrumentos propuestos en este Plan Urbano Ambiental, dando especial prioridad al Código Urbanístico.

Dichas acciones se desarrollarán con carácter participativo, mediante el pleno funcionamiento del Foro Participativo Permanente y la Comisión Asesora (permanente y honoraria) del Plan Urbano Ambiental, y en coordinación con las futuras Comunas, el Consejo de Planeamiento Estratégico, y los restantes organismos del Gobierno de la Ciudad con incumbencias específicas en cada caso.

Artículo 30°.- Encomiéndase al Poder Ejecutivo que dote al Consejo del Plan Urbano Ambiental de los recursos institucionales, humanos, técnicos, operativos y económicos que resulten necesarios para el cumplimiento de las funciones que le otorga la Ley N° 71 en general, y de las establecidas en lo inmediato por el Artículo 28° de la presente Ley.

Artículo 31°.- Encomiéndase a la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires la programación y ejecución, en todas sus sucesivas planificaciones anuales, auditorías de gestión acerca del desarrollo y aplicación de las Propuestas e Instrumentos de este Plan Urbano Ambiental.

Art 32°.- Comuníquese, etc.

## **ANEXO I**

### **DIAGNÓSTICO**

La finalidad del presente diagnóstico es analizar expeditivamente los aspectos más significativos de la Ciudad de Buenos Aires en relación con su región metropolitana, a efectos de formular, en relación con las potencialidades y problemas que en el mismo se develen, los lineamientos estratégicos y las acciones requeridas para el logro de los objetivos que establece la Ley N° 71.

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

Como encuadre referencial del diagnóstico, cabe recordar que la Ciudad de Buenos Aires, fundada en el siglo XVI para garantizar la ocupación colonial, se constituyó a fines del siglo XIX en capital de la República Argentina, al mismo tiempo que el país emprendía su inserción en el círculo de naciones del Mundo Occidental como país agro-exportador. Su atributo portuario y su proximidad a la principal zona de producción -la pampa húmeda- la convirtió en la principal entrada y salida del país, así como en la sede de las actividades, tanto públicas como privadas, administrativas, financieras y culturales de ciudad central.

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

#### **1. ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES**

Con respecto al AMBA, cabe destacar que con sus actuales 12 millones de habitantes y un gran despliegue de actividades productivas concentra más del 40% del Producto Bruto Interno y del Producto Bruto Industrial en el 1% de la superficie del país. Por otro lado, es su mayor mercado consumidor, no sólo por la cantidad de población, sino por el nivel medio de ingreso. El conjunto de las actividades metropolitanas goza de un alto grado de diversificación lo cual brinda una mayor sustentabilidad ante las fluctuaciones económicas.

La evidente unicidad de funcionamiento del AMBA, no tiene correlato político-administrativo, dada la multiplicidad jurisdiccional sobre la cual se extiende, lo cual dificulta el desarrollo de políticas urbano-ambientales coherentes e integrales. Esta situación está relativizada por la existencia de formas de centralización jurisdiccional con intervención del gobierno federal, a cargo de funciones de gestión urbano-ambiental directas o indirectas, tal como ocurre con casi todos los servicios de infraestructura.

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

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

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

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

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

Las grandes cuestiones urbano-ambientales que son de interés común y requieren de concertación interjurisdiccional con mayor grado de urgencia son: a) Desarrollo urbano b) Transporte y movilidad c) Calidad ambiental d) Riesgo de inundaciones.

#### a) Desarrollo Urbano.

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

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

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

#### b) Transporte y Movilidad.

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

Uno de ellos es la carencia como tal de un sistema de puertos de cargas entre las distintas unidades que se localizan a la vera de los ríos Paraná y de la Plata.

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

Otra cuestión estructural es la carencia de un sistema propiamente dicho de aeropuertos que articule las diversas instalaciones, públicas y privadas, comerciales y deportivas, presentes en el AMBA.

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

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

#### c) Calidad Ambiental.

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

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

Con respecto a la gestión de los residuos peligrosos y patogénicos, las dos jurisdicciones de mayor jerarquía, Ciudad y Provincia de Buenos Aires, han dictado sus normas sin coordinación metropolitana, lo cual ha dado por resultado disfuncionalidades imposibles de solucionar aisladamente. Otro capítulo que requiere acuerdos interjurisdiccionales, es el de la normativa sobre los estándares de emisión y el control de las actividades. Al respecto es necesario compatibilizar criterios sobre la localización y las formas de operación de las actividades que impliquen riesgos para la población y el ambiente.

Por último, la contaminación hídrica constituye un tema crítico, producto de los vuelcos cloacales clandestinos a la red de desagües (espiches), los efluentes industriales, los derrames de hidrocarburos y el lixiviado de basurales. El mayor volumen de contaminantes de las aguas del Río de la Plata lo aporta el Matanza-Riachuelo.

#### d) Riesgo de Inundaciones.

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

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

Los vaticinios sobre los efectos del Cambio Climático, indican que aumentarán los riesgos de inundaciones, así como los problemas de afloramiento de la napa freática, los que ya son evidentes en amplias zonas del Conurbano.

## **2. CIUDAD DE BUENOS AIRES**

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

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

A su vez, como parte del AMBA, constituye una metrópolis con roles destacados en las escalas internacionales (Mercosur, Cuenca del Plata, Hidrovía, Corredores Bioceánicos, etcétera) y mundial (octava gran ciudad en concentración de población).

La Ciudad constituye un centro internacional de negocios, perfil que adquiere por ser lugar de interacción empresaria y de acceso a un amplio mercado de consumo regional. Cuenta con los servicios de mayor complejidad de educación y de salud que la proyectan como un centro de referencia latinoamericano, con claras ventajas comparativas.

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

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

Con relación a la realidad urbanística y ambiental de la Ciudad, uno de sus principales problemas es la fragmentación y las diferencias internas que se registran en sus distintas zonas y, en diferente medida, a nivel de las quince (15) comunas que las integran.

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

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

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

Sin embargo, el sur también presenta una serie de ventajas y potencialidades importantes.

Una de ellas es la disponibilidad de tierras vacantes y su menor costo relativo, así como una oferta diferenciada de lotes de grandes dimensiones, que permiten la refuncionalización y puesta en actividad, con vistas a superar los obstáculos económicos y urbanísticos característicos.

Otra potencialidad es la subsistencia de una importante tradición productiva, y de establecimientos fabriles que también otorga ventajas para la generación de economías de escala y aglomeración, revirtiendo el ciclo de deterioro.

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

Por otro lado, se verifican desajustes funcionales y ambientales de los equipamientos centrales de transporte de alcance regional y nacional, Puerto, Aeroparque y Terminal de Ómnibus.

Estos constituyen puntos centrales para mejorar la competitividad. En la actualidad, la ciudad no tiene competencia sobre estos grandes equipamientos y consecuentemente está ausente en el diseño de las políticas correspondientes.

El patrimonio urbanístico, paisajístico y arquitectónico de la Ciudad debe ser considerado un atributo decisivo de las fortalezas de la Ciudad y por tanto su integración a las políticas de este Plan Urbano Ambiental, mediante su protección, puesta en valor, integración urbana y respetuosa adecuación a las nuevas actividades y modos de vida, representan en conjunto un relevante desafío orientado a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, potenciar los atributos de la ciudad existente y fortalecer los atractivos culturales, económicos y turísticos de la urbe.

Cabe señalar finalmente que este diagnóstico ha privilegiado señalar las cuestiones más significativas y estructurales, por lo cual no debe considerarse un registro exhaustivo de todos los fenómenos y problemáticas de la Ciudad. Para ello, además de esta presentación inicial, se han profundizado los seis aspectos que se exponen más adelante: Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacios Públicos, Producción y Empleo y Patrimonio Urbano.

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

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

#### **a) ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES**

La estructura espacial y funcional de Buenos Aires muestra una fuerte convergencia

radial hacia el Área Central, ubicada en el este de la ciudad, desde todos los restantes sectores urbanos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Los restantes centros se estructuran sobre la relación comercio-transporte y definen centralidades que son generalmente de escala barrial dado que sirven principalmente a los sectores residenciales ubicados en sus proximidades, pero también presentan casos con áreas de influencia más extendida que abarca a sectores amplios de la ciudad.

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

La mayoría de los restantes centros son de nivel barrial. Los primeros se desarrollaron a principios del siglo XX, próximos a las estaciones ferroviarias (Villa Urquiza, Villa del Parque, Villa Devoto, etcétera). Tanto éstos como los anteriores presentan identidades propias.

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

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

Es previsible que el proceso de descentralización de la gestión de Gobierno de la Ciudad que estableció la creación de Comunas con competencias territoriales (Ley N° 1.777), contribuirá a reforzar la calidad y funciones de los centros que reciban las nuevas funciones a implementar.

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

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

## **b) TRANSPORTE Y MOVILIDAD**

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

Las grandes infraestructuras, sostén del transporte regional, representan un punto clave para la inserción de la Ciudad en el comercio regional e internacional. El puerto de Buenos Aires, especializado en contenedores, constituye el principal operador de este tipo de carga para el corredor más transitado del Mercosur. Es la cabecera del sistema fluvial de hidrovías de integración entre Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay y se articula con la red ferroviaria nacional.

La localización del Aeroparque, el Puerto de Cargas, la Estación Terminal de Pasajeros fluvial y marítima y el centro de trasbordo de Retiro, próximos al Área Central, constituyen un nodo regional e internacional. La infraestructura vial de la ciudad se destaca por el carácter regional de sus principales componentes, así como por la importante barrera que constituyen los límites de la ciudad. Por una parte el Riachuelo, que cuenta con escasos puentes, y por la otra la Av. General Paz, que oficia de vía de distribución entre las autopistas concesionadas, continuada al interior de la Ciudad por autopistas y vías de penetración que no llegan a constituir una red integrada que permita una adecuada articulación transversal de los corredores radiales.

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

Como tendencia general de la movilidad metropolitana se observa una retracción del transporte público, a expensas de los medios privados. Además, se registra un crecimiento del parque automotor notable en los años posteriores a la crisis 2001/02. En consecuencia, se fueron multiplicando y potenciando los efectos secundarios indeseados sobre las condiciones de los viajes (excesivos tiempos, costos e incomodidades) y la



calidad ambiental (contaminación atmosférica y sonora). En los últimos años y en virtud del encarecimiento de los costos de mantenimiento automotor, tiende a utilizarse la bicicleta como medio alternativo en actividades de servicios y recreativas; en especial, para trayectos cortos, y para la conexión con las estaciones férreas de todas las líneas menos en el Belgrano Sur. En varias estaciones del GBA se observan guarderías para bicicletas.

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

La red subterránea es el único transporte de escala local exclusiva, pero complementa directamente el ingreso al área central de la Ciudad. En cuanto a su cobertura, la red de subtes alcanza una parte importante de las zonas de mayor densidad del distrito federal, pero se presenta insuficiente para la comunicación de la zona sureste, así como para la movilidad no-radial.

La concesión fue otorgada en conjunto con el Ferrocarril Urquiza a la Empresa Metrovías S.A. por un período de 20 años y se divide en 6 unidades operativas, las Líneas A, B, C, D, E y el Premetro. Actualmente está en obra la extensión de la línea B hasta Villa Urquiza; la Línea A hasta Nazca y la nueva línea transversal H (que unirá Retiro con Nueva Pompeya por el borde oeste del Área Central, Av. Pueyrredón- Jujuy, parcialmente habilitada en el tramo Once-Caseros). Tienen aprobación legislativa las Líneas G, I y J, a partir de las cuales se ampliaría significativamente el alcance de la red. Por su parte, la Nación tiene en obra la extensión de la Línea E desde Catedral hasta Retiro.

La integración modal, instancia fundamental del funcionamiento de una red del transporte se presenta en la articulación FFCC-subte pero es dificultosa entre los otros modos de superficie.

Los grandes centros de transbordo Retiro, Once y Constitución presentan dificultades de resolución que deviene de la complejidad de su escala (miles de transferencias diarias) y la falta de gestión provocada por la fragmentación de competencias. Retiro, a su vez, incrementa su complejidad y congestión por la cercanía y relación funcional con la Terminal de Ómnibus de Buenos Aires, el Puerto y, más alejado, el Aeroparque. La congestión y contaminación que se presenta en el área que los mismos delimitan, considerada el Área Central de la ciudad, amerita el análisis para promover medios alternativos menos contaminantes y “amigables” con el medio.

Por otro lado, dentro de la Ciudad existen carriles preferenciales para el autotransporte público automotor y taxis sólo en cuatro arterias viales del Área Central, situación por demás insuficiente.

En el mismo sentido, hay presencia de ciclovías básicamente con fines recreativos (en torno a los grandes parques), pero no se articula en una verdadera red útil como transporte diario. Junto a las obras de peatonalización en marcha en el Área Central y la

concreción de carriles exclusivos o preferenciales para bicicletas, se tiende a favorecer ambas movibilidades como alternativas del automotor.

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

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

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

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

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

El peatón no ha sido considerado en su verdadera dimensión como un componente más del sistema de movilidad, en el cual se debe articular con los distintos medios. Esto es evidente; especialmente en las áreas de centralidad y en los centros de trasbordo, donde su marcha sufre todo tipo de obstáculos e impedimentos para circular con seguridad y comodidad.

Las redes peatonales, entendidas como espacios específicos con continuidad y dimensionado adecuado, no han sido incluidas en las agendas ni en los planes.

### **c) HÁBITAT Y VIVIENDA**

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

Sobre la base de la cuadrícula con que fue creciendo la ciudad, se observan discontinuidades del tejido residencial en torno a los grandes equipamientos y las playas ferroviarias que producen situaciones de aislamiento y baja conectividad (al respecto, se pueden identificar: al noroeste, el entorno del conjunto Chacarita-Agronomía; al sudeste, el entorno de los Hospitales Psiquiátricos y las Estaciones Buenos Aires y Sola; al sudoeste, el hiato entre Villa Lugano y Villa Soldati por la presencia del Parque Interamericano y el Parque de Diversiones, y entre Flores y Villa Soldati por la presencia de un gran conjunto de predios destinados a espacios deportivos), a lo cual deben agregarse las discontinuidades producidas por la red ferroviaria.

En el área sur, a la falta de conectividad se agrega el alto porcentaje de asentamientos y viviendas precarias, así como conjuntos habitacionales de carácter social, algunos de ellos de baja calidad constructiva, lo cual contrasta fuertemente con el parque habitacional consolidado y de buena calidad edilicia de los restantes sectores de la ciudad.

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

Las casas predominan en el sector sur y en los límites del norte y del oeste y, salvo recintos especiales de niveles socio habitacionales altos (Belgrano R, Villa Devoto, Villa del Parque) su presencia revela una dinámica de sustitución habitacional más lenta.

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

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

Los sectores de mayores ingresos se concentraron en las zonas de mejor conectividad, pero también en áreas con mejores condiciones ambientales (Villa Devoto, Belgrano R) o de exclusividad (Puerto Madero, Barrio Parque) tanto en casas como en departamentos. Los sectores de ingresos medios son desplazados por el incremento del valor de los inmuebles hacia los barrios menos densos de los intersticios o de los bordes.

La localización de los sectores de bajos recursos responde a la segregación hacia zonas desvalorizadas por el mercado. Dentro del tejido residencial habitan en inquilinatos, hoteles familiares, edificios tomados en torno al Área Central y también en los barrios de Balvanera, Constitución, San Telmo y La Boca, entre otros. Mientras que en los espacios intersticiales habitan en villas miseria.

La densidad de población refleja la distribución territorial del tipo de vivienda. A lo largo de los ejes (Santa Fe-Cabildo, Rivadavia, Corrientes) se localizan las mayores densidades habitacionales, mientras que en el resto de las áreas residenciales y mixtas predominan las densidades menores. Otras áreas de alta densidad son los complejos habitacionales y las villas de emergencia.

Esta distribución es consecuencia de una apropiación diferencial del suelo urbano guiada por el mercado. La residencialización de los ejes, en especial del norte, corresponde a la edificación en altura en zonas de alto valor de la tierra, mientras que en las villas resulta del máximo aprovechamiento del suelo disponible.

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

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

También es importante reconocer que la configuración residencial se asienta sobre un espacio dotado de infraestructura, pero que evidencia carencias por obsolescencia y falta de mantenimiento y de planes de inversión.

En la zona norte se destaca el riesgo de inundaciones (en proceso de resolución por el Plan Hidráulico) mientras que en el extremo sur, las zonas de villas se caracterizan por la contaminación de los suelos y la cercanía al Riachuelo. A esto se suma el déficit de las infraestructuras de servicios y la mala conectividad, un crecimiento demográfico importante y la mayor vulnerabilidad de la población ante los riesgos.

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

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

En los últimos años se dio un importante crecimiento de la construcción en la Ciudad, acrecentando la oferta en este mercado (en 2005 se superaron los 2 millones de m<sup>2</sup> con permisos de construcción, cifra cercana a los picos de la década anterior -1994 y 1998-), dado que la dinámica constructiva se orienta fuertemente a los destinos residenciales (83%); en especial, hacia la multivivienda (96%). Sin embargo, este auge constructivo está lejos de solucionar las necesidades generalizadas de hábitat y vivienda.

Desde la década anterior, y aún más luego de la crisis, se observa una preferencia por la construcción de viviendas de categoría suntuosa (41% en 2005). Asimismo, la localización de los emprendimientos en los barrios Palermo y Puerto Madero, y luego en Villa Urquiza, Caballito, Flores y Belgrano, refuerzan la orientación de los desarrollos hacia los sectores de mayores ingresos.

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

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

La Ciudad mantiene una significativa deuda social con los habitantes de los asentamientos y de las otras formas de vivienda precaria, ya que el problema no es un tema habitacional, sino que es una cuestión social de marginación de aquellos sectores sociales carentes de recursos a quienes se les niegan las posibilidades reales de incorporarse plenamente a la vida urbana. Aún aquellos programas puramente habitacionales como es el programa de transformación de las villas en barrios, no han tenido avances significativos. Por otro lado, la falta de regularización del trazado de la red de calles de algunas villas ha imposibilitado dotarlas de las infraestructuras necesarias: el aprovisionamiento de agua se realiza utilizando instalaciones precarias auto-construidas, eliminan sus excretas mediante el sistema de pozos negros y la recolección de residuos no es domiciliaria.

Una categoría aparte lo constituyen los grandes complejos habitacionales construidos por el Estado. Representan el acceso de ciertos sectores sociales a la vivienda y al mercado formal, aunque una parte importante de ellos permanecen en la informalidad,

situación en parte vinculada a la situación dominial de dicho parque de viviendas. Los conjuntos de gran escala como Soldati, Lugano o Piedrabuena, localizados en el sector sur, fueron sufriendo un importante deterioro que se proyectó además en su entorno mediato e inmediato, facilitado por las modalidades de asignación de las viviendas, el régimen de administración y la falta de conservación y control de los espacios públicos y semipúblicos.

Una de las características de la Ciudad es la de contar con un reducido mercado de viviendas en alquiler que además continúa acentuándose según demuestran los últimos censos. Esto incide fuertemente sobre los precios de los alquileres, lo cual los transforma en restrictivos sobre todo para los sectores de población de ingresos medios y bajos. Dada la falta de oferta de créditos hipotecarios a plazos largos y con tasas reducidas de interés, este sector social tampoco puede acceder a la vivienda en carácter de propiedad. Por ello la Ciudad tiende a perder su riqueza social.

Cabe señalar que la Ciudad manifiesta un incremento en la cantidad de viviendas que contrasta con la dinámica demográfica. En el mismo sentido, se observan modificaciones en la composición de los hogares, con un proceso acusado de envejecimiento de la población, y la multiplicación de hogares unipersonales.

Es así que el panorama residencial de la Ciudad parece orientarse hacia la profundización de la polarización socio-habitacional, con las nuevas construcciones destinadas fundamentalmente a los sectores de mayores ingresos de bajo o nulo crecimiento demográfico, por un lado, y con fuerte incremento de la población en villas y situación habitacional deficitaria por el otro.

#### **d) ESPACIOS PÚBLICOS**

El espacio público es la materia prima de la acción urbana y su estado constituye la mejor imagen de la calidad de las relaciones entre los habitantes de la ciudad, por ello, el derecho equitativo a su uso y apropiación debe ser inexcusablemente la base de la práctica pública.

Los espacios públicos simbólicos, de circulación, y las áreas verdes y recreativas, deben ser entendidos en su rol recreativo, de sociabilidad y como moderadores ambientales. El espacio público es lugar de vinculaciones e imagen de la ciudad, por lo cual no sólo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva en vistas del provecho social. Es directamente afectado por los problemas ambientales y a su vez, impacta sobre la calidad de vida de ciudadanos y visitantes.

La ciudad de Buenos Aires cuenta con una vasta oferta de espacios verdes que aún no alcanza los parámetros internacionales por habitante y se presentan con una desigual distribución en la ciudad. De las 863 hectáreas de espacios verdes, 205 hectáreas corresponden a los 12 parques de carácter regional, 86 hectáreas a otros parques zonales y 248 hectáreas se encuentran repartidas en 156 plazas sumadas a 203 plazoletas que ocupan otras 45 hectáreas. Entre los grandes parques urbanos, se puede citar el Tres de Febrero, los Bosques de Palermo, Recoleta, la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown. Y entre los de menor escala: Lezama, Centenario, Avellaneda y Saavedra, entre otros, desempeñan un importante rol sectorial. Asimismo, los complejos de alcance metropolitano como el Delta del Paraná, el Parque Pereyra Iraola y los bosques de Ezeiza, en conjunto, configuran una oferta destacada en cantidad y calidad a proteger.

Esta oferta de espacios de distintas características carece de una articulación como sistema y de niveles adecuados de calidad ambiental. La ausencia de una planificación de los espacios públicos concebidos no sólo como zonas verdes o equipamientos específicos, sino como elementos ordenadores de la vida social y de la edificación urbanas, incluidos centros y barrios, zonas de vivienda e industriales, infraestructuras y áreas de servicios, lleva a que las acciones e intervenciones en el espacio público, si bien son valiosas en sí mismas, siguen siendo aisladas.

Entre ellas se pueden mencionar los Paseos Comerciales Barriales en tramos de calles o avenidas reconocidas por su centralidad a escala barrial, y que son impulsoras del comercio minorista (Álvarez Jonte, San Martín, Murillo, Mosconi, Alberdi, Chilavert, Corrientes, Sáenz, Nazca, Lope de Vega y R. Balbín, entre otros). Otras intervenciones, también con distintos grados de concreción, se han desarrollado en Parque Lineal Bullrich, Entorno Mercado del Pescado, Mercado de Pulgas y Renovación del Abasto.

Los principales desajustes se plantean en aquellas áreas que se densificaron con edificios de departamentos entre medianeras, cuya población necesita compensar la falta de espacios libres privados con una mayor superficie de espacios verdes públicos, siendo notoria su carencia a escala local y de uso cotidiano. Dentro de estos sectores, las zonas de Almagro, Centro y San Telmo revisten particulares carencias. En el resto de la ciudad, el principal problema reside en la existencia de recursos mal aprovechados, en especial dentro del Área Sur, donde existen lotes baldíos y jardines de edificios públicos potencialmente utilizables por la comunidad. La normativa actual no contempla la relación espacio verde/densidad de población ni es considerada una restricción a la hora de las modificaciones al Código de Planeamiento Urbano.

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

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

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

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

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

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

Se han encarado obras de peatonalización en el micro y macrocentro, como ser la revitalización del Área Central que ha incluido obras de peatonalización, ensanche de veredas y obras menores para poner en valor componentes arquitectónicos pero todavía son insuficientes como para conformar zonas y redes peatonales.

Todavía es inconsistente el mobiliario urbano que requiere la ciudad en toda su extensión y particularidades, dada la necesidad de que contribuya a revitalizar el espacio público, enriquezca el paisaje del entorno y brinde los servicios apropiados en el marco de los actuales usos y modalidades de vida urbana.

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

#### **e) PRODUCCIÓN Y EMPLEO**

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

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

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

En cuanto a la localización, es importante la presencia registrada en la zona sur, determinando zonas de dominancia neta (borde del Riachuelo), otras que incluyen también las actividades conexas (Chacarita, Paternal, y el resto de la zona sur), y un tercer tipo de localización en mixtura con usos residenciales de baja densidad (zona oeste y sur). Estas localizaciones resultan de procesos históricos y de las posteriores normas urbanísticas que regularon la actividad. Muchas de ellas responden a habilitaciones de “usos no conforme” (por otra parte, se debe considerar que el desarrollo de actividades industriales –y en muchos casos también las terciarias– requiere la llegada y salida de insumos y mercancías a través de transporte pesado. En dicho sentido juegan un papel preponderante los modos de traslado, el origen y destino, y las formas de circulación de las cargas y las personas que trabajan en los establecimientos).

Como tendencias de la actividad industrial se reconoce: a) una de largo plazo, como proceso de pérdida del potencial productivo, cierre de establecimientos y disminución

de empleos; b) otra más reciente, ligada a la recuperación ocurrida en el escenario posdevaluación.

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

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

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

Una mención aparte merecen las denominadas industrias culturales (audiovisual, edición de libros y revistas, discografía, medios de comunicación - cine, radio, televisión, los diseños, y otros), que manifiestan un gran desarrollo reciente, tanto por un incremento en la demanda interna, como de las exportaciones (siendo mayormente PyMEs, aportan el 6% de la producción y el 4% del empleo (en el año 2000 la participación era del 4% en el PBG y de 3% en los puestos de trabajo). Su articulación con el turismo cultural y el diseño potenciarían aquel impacto estimándose que podría llegar a valores superiores al 10% del PBG y el 8% del empleo de la Ciudad).

Dentro de las actividades terciarias adquieren relevancia los servicios financieros y empresariales, que representan un aporte de 30% al PBG (2004), y generan 19% del empleo porteño.

A su vez, representa un rubro que caracteriza la economía de la Ciudad, que es cabecera gerencial del país.

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

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

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

Las actividades comerciales (14% del PBG) mantienen una importante presencia y diversidad en la Ciudad. En parte se asocian al nivel de ingreso y consumo de la población, al tránsito cotidiano de no-residentes, a la centralidad y accesibilidad misma de ciertas zonas, y al turismo.

Su importancia en cuanto a la cantidad de establecimientos y empleo tuvo una importante merma, producto en gran parte del impacto del desarrollo de las grandes bocas de expendio supermercados y shoppings de relevante impacto ambiental.



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

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

Es destacable la jerarquía de los servicios educacionales superiores y de los servicios de salud, que trascienden la escala local y son referentes metropolitanos y continentales. La distribución espacial de los primeros presenta una relativa concentración en el macrocentro y en el eje norte, en tanto la de los segundos observa mayor correlación con la distribución residencial.

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

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

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

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

Sin embargo –y a pesar del nivel de actividad creciente – según datos del año 2007 el desempleo alcanzaba a un 6,4%, ascendía a un 11,3% si se le agregaba la subocupación demandante, y a un 14,7% si se le sumaba la subocupación no demandante.

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

En cuanto a la distribución espacial de las actividades, una mirada general indica:

- Zonas destinadas preponderantemente a actividades terciarias, ya sean las administrativas, comerciales y de servicios, junto con las turísticas, establecidas por su carácter, en las áreas centrales.
- Zonas destinadas preponderantemente a uso industrial y las asignadas a usos mixtos residencia-industria, localizadas preferentemente en el sector sur.
- Zonas destinadas a usos residenciales pero que registran la presencia de actividades productivas intercaladas en el tejido edilicio, como sucede en algunos barrios del sur y sudoeste y oeste de la ciudad.

Dada la situación descripta, conciliar el objetivo general de calidad ambiental y el objetivo particular de receptividad de actividades productivas para la creación de empleo y la

diversificación económica de la ciudad, para retener población y superar desequilibrios territoriales, requiere estrategias cuidadosas en las cuales los componentes técnicos, logísticos y económico-financieros deben ser acompañados por tecnologías adecuadas y criterios de localización urbanísticos que conjuguen adecuadamente sustentabilidad económica y ambiental.

## **f) PATRIMONIO URBANO**

Las áreas urbanas, edificios y elementos urbanos de significación patrimonial constituyen atributos sustantivos de la Ciudad. Contribuyen a fortalecer la relación de los ciudadanos con su entorno. El patrimonio testimonia los logros y las vicisitudes colectivas a través de referencias materiales que, según los casos, se destacan por sus valores históricos, artísticos o simbólicos. Asimismo, el patrimonio urbano enriquece la calidad, la continuidad y los fundamentos del ambiente y el espacio público, tanto en el centro como en los barrios. La Ciudad asiste a crecientes manifestaciones de interés por la conservación patrimonial, que se han reflejado en numerosas y significativas acciones gubernamentales, académicas y no gubernamentales de investigación, inventario, registro y protección. En la actualidad se impulsan estudios y acciones destinados a fortalecer las Áreas de Protección Histórica (APH). Existen APH vigentes e incorporadas al Código de Planeamiento Urbano y varias propuestas de APH con estudios técnicos realizados, que están en proceso de reglamentación.

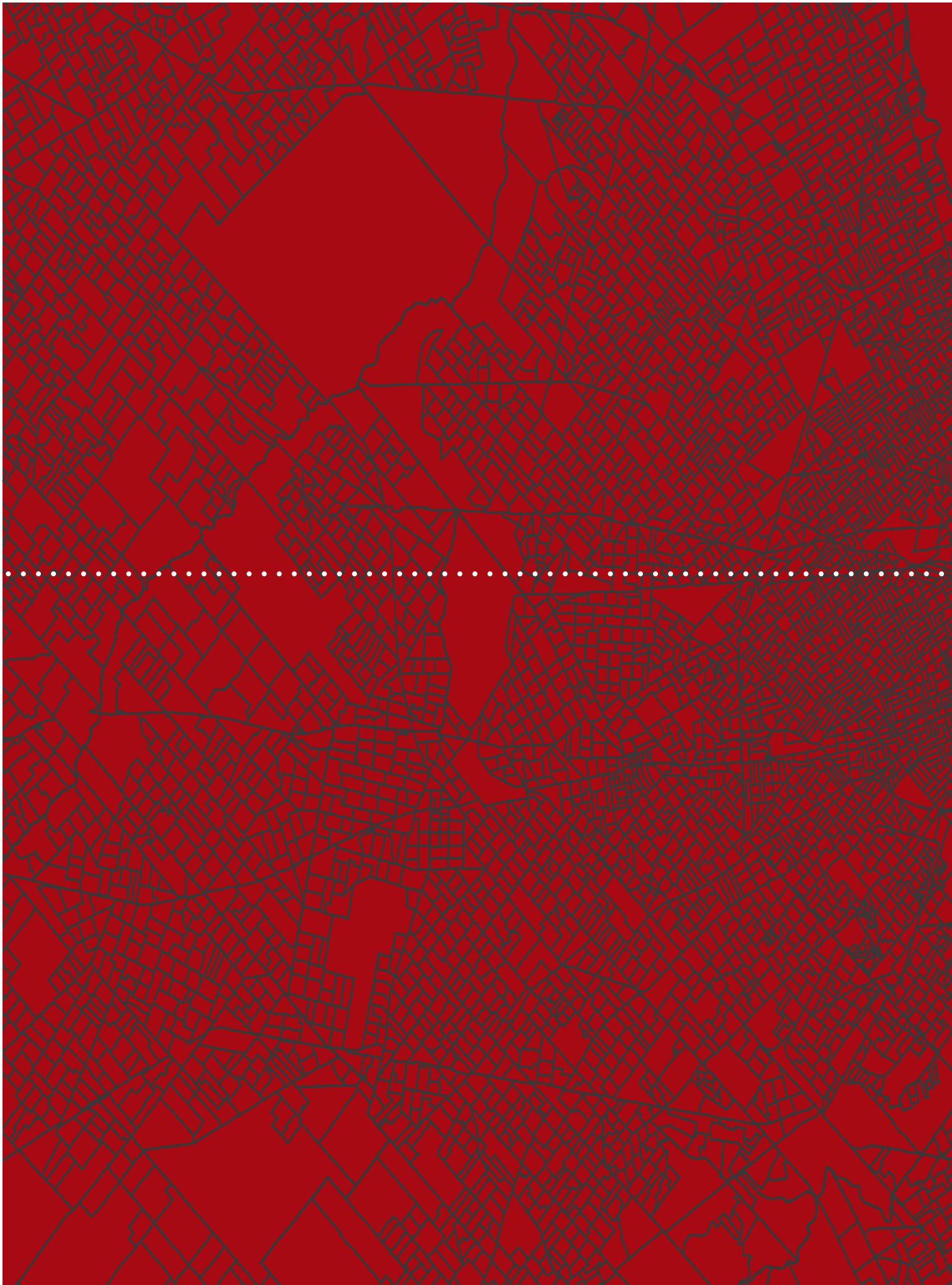
Las políticas patrimoniales han evolucionado según diferentes modos de entender la integración de la ciudad histórica con la evolución y las renovaciones de las actividades, los trazados y los tejidos urbanos. En su origen, tales políticas se enfocaron en la protección de edificios, sitios y monumentos determinados por la función que hubieran cumplido en hechos históricos relevantes. Posteriormente, esa visión fundacional fue modificada por la relevancia creciente de la correlación del edificio y del monumento con su entorno físico y social, dando lugar a políticas de protección de mayor alcance. Una de ellas fue el establecimiento de las Áreas de Protección Histórica entendidas como distritos del Código de Planeamiento Urbano, con las respectivas y particulares regulaciones en cuanto a los edificios catalogados, sus diferentes niveles de protección, los tejidos edilicios y las actividades permitidas.

La concepción misma del objeto patrimonial de carácter tangible ha sufrido continuas expansiones. De tal manera, a los edificios, monumentos y sitios se han agregado sucesivamente las nociones de patrimonio cultural, paisajístico, industrial, arqueológico, ornamental (obras de arte del espacio público), etcétera, que deben ser incorporadas a las diferentes políticas públicas de planeamiento.

Es necesario asumir los resultados emergentes, tanto a nivel local como regional e internacional, de una rica producción teórica y de una extensa gama de experiencias referidas a la gestión de las políticas patrimoniales. En efecto, las mismas deben ahora considerar debidamente sus articulaciones y significaciones poblacionales, económicas y culturales y deben incorporar en sus criterios y procedimientos, lo mismo que el resto de las Propuestas del PUA, metodologías participativas de monitoreo y revisión permanente. Ya que es materia generalmente aceptada que las nociones del patrimonio a proteger nunca resultan definitivamente estables sino que se modifican por derivación de las nociones sucesivamente prevaletentes y, en fin, de los consensos sociales que en cada momento definen los valores a resguardar.









# ANEXO I

Los Planes Urbanos en la ciudad de Buenos Aires

## Los planes urbanos en la ciudad de Buenos Aires. 1925-2000

Fernando Alvarez de Celis<sup>1</sup>, Melina López Calvo, Facundo Martín y Francisco Minella<sup>2</sup>.

### Introducción

En las siguientes páginas se realiza una caracterización general de los distintos planes que fueron ideados para la ciudad de Buenos Aires, así como también los elaborados para la Región Metropolitana. De esta manera, es posible observar una cierta evolución de las reflexiones referidas a la planificación, las cuales transcurren, en este caso, desde principios del siglo pasado hasta las contemporáneas propuestas del Plan Urbano Ambiental. Así es como pueden entenderse, por ejemplo, el lugar casi ineludible de la idea de monumentalidad para el Plan Orgánico de 1925, así como el surgimiento de conceptos como el de participación y desarrollo sostenible en los trabajos realizados en los últimos años.

Aún cuando cada uno de los planes que aquí se reseñan posee particularidades que los distinguen, existe un conjunto de problemáticas recurrentes. Una de las más destacadas, en este aspecto, trata del desequilibrio entre el Norte y el Sur de la Ciudad, conciencia de lo cual, ya desde las primeras décadas del siglo XX dio lugar a propuestas al respecto, entre las que se destaca la propuesta de Le Corbusier, en 1940, de trasladar las dependencias oficiales de la Ciudad al Sur. También puede mencionarse la relación de la Ciudad con el Río, particularmente encarnada en la cuestión del destino del área portuaria de Puerto Madero, que había alcanzado prontamente los límites de la obsolescencia una vez construido.

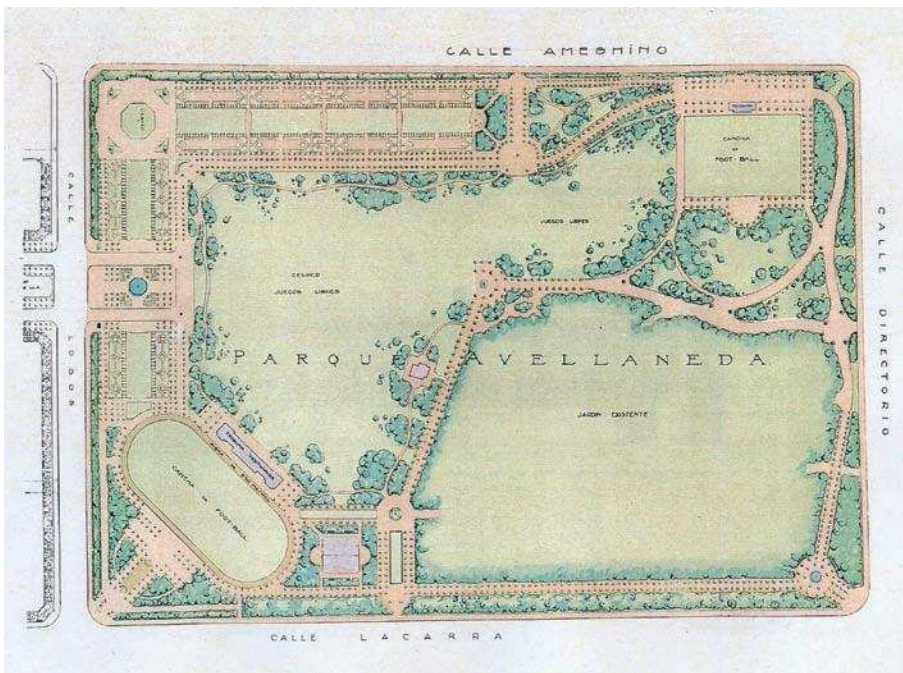
Otro de los rasgos distintivos es que los planes son elaborados por diversos organismos, tanto municipales, provinciales o nacionales, variando considerablemente las ópticas y los problemas planteados. Es de considerar que recién en 1996 la Ciudad obtiene la autonomía, lo que implicaba que la ingerencia del gobierno nacional fuera considerable. Un ejemplo de ello, es que el Plan de 1925 fue elaborado por el municipio y se contraponía con algunas ideas desarrolladas por el poder central; mientras que los planes de la década del sesenta son desarrollados por organismos nacionales que critican la atomización de las decisiones locales.

Dos rasgos se caracterizan en esta revisión histórica. Por un lado, la circularidad de las ideas, que aunque se presentan como novedosas en cada plan son repeticiones, en muchos casos de ideas anteriores, como es el caso de la autopista ribereña, que aparece casi en todos los estudios. Otro rasgo, es la innovación de ideas y la actualidad que aún hoy ellas poseen. Así, por ejemplo, en 1925 se plantea la necesidad de un banco de tierras como herramienta imprescindible para el planeamiento, la prohibición de la construcción en tierras bajas. Una de las principales conclusiones de este trabajo es que a la Ciudad no sólo hay que pensarla, sino principalmente hacerla. Una gran cantidad de estas ideas aún están en el papel y no lograron materializarse.

1. Licenciado en Geografía.  
Master en Economía Urbana. GCBA.

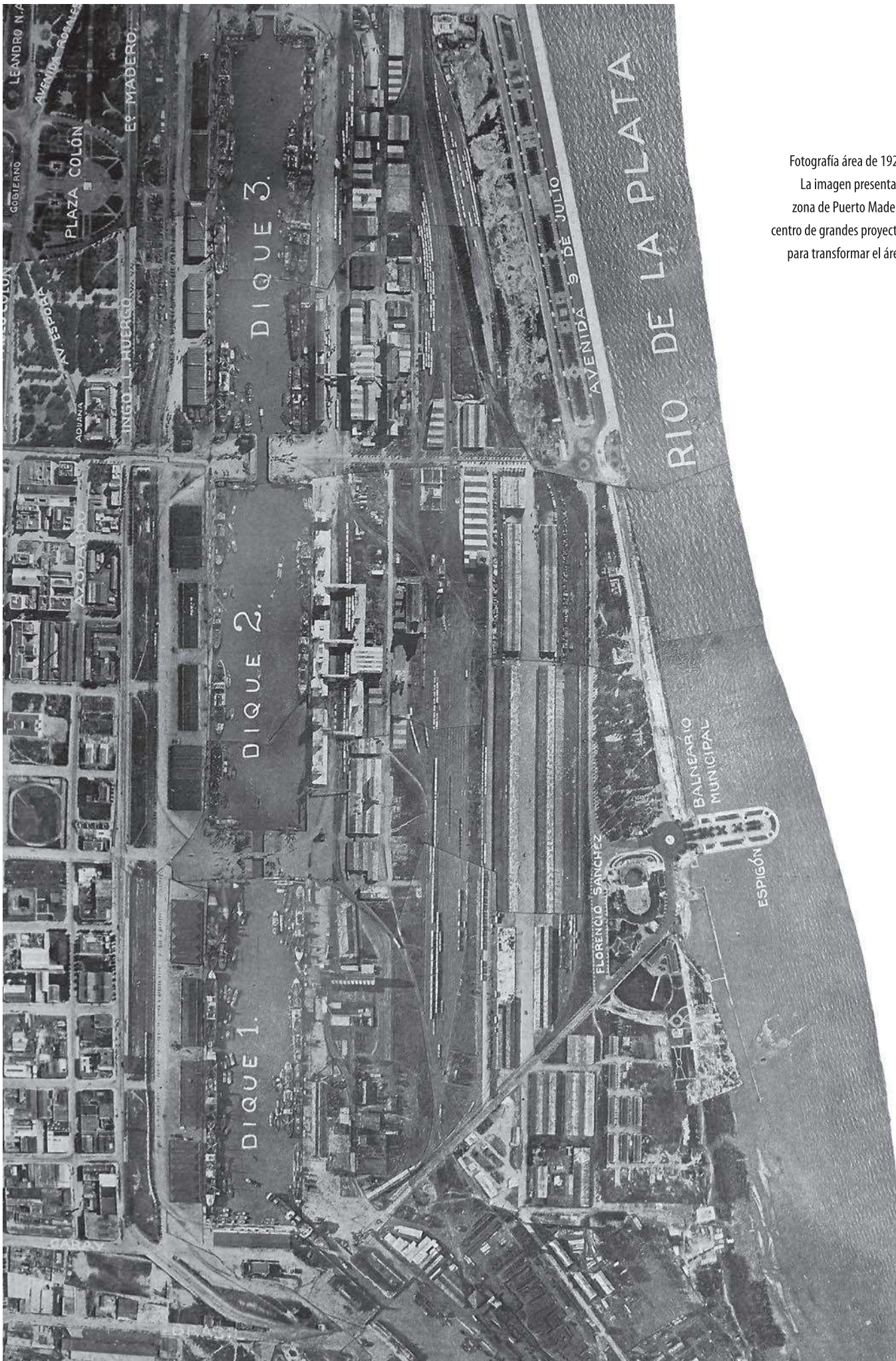
2. Integrantes de la Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCABA.

El recorrido comienza por el **Plan Orgánico para la Reorganización del Municipio**, el cual se publica en 1925. En su elaboración puede notarse la combinación de preocupación de índole estética, en buena medida derivada de la influencia de debates internacionales, pero aún así, con un interés práctico de gran peso para resolver las problemáticas que acuciaban a la Ciudad de la época. Se incluye una gran preocupación por los espacios verdes, así como también por la creación y conservación de perspectivas monumentales. Pero también, se abordan temáticas de otros órdenes, como el abastecimiento general y los residuos.



El plan de 1925 abarcaba la realización de una gran cantidad de parques. La imagen presenta el proyecto del Parque Avellaneda.

Resulta relevante que uno de los referentes más importantes del urbanismo moderno, Le Corbusier, elaborara, a fines de la década del '30, su **Plan Director para Buenos Aires**. Consecuente con el pensamiento de esta figura, predominan las propuestas derivadas de una determinada idea concebida por el planificador, que funciona como modelo normativo para la actuación sobre la ciudad particular. De tal forma, uno de los ejes principales sobre el que descansan las propuestas de este plan refiere a la concentración de la Ciudad en el Área Central, aún cuando lo que podría llamarse expansión del centro a los barrios tratara de un proceso iniciado varios años antes. A su vez, a principios de la década del setenta se conforma el **Plan Regulador de Buenos Aires**, elaborado por la Municipalidad durante los lapsos de gobiernos democráticos de Frondizi e Illia. Aquí aparece por primera vez la idea de que la planificación de la Ciudad no podía ser ajena a la escala metropolitana. La cuestión regional aparecerá, aún en diferentes ámbitos administrativos, en todos los planes posteriores. Se destaca de tal manera, por incluir entre sus consideraciones, además del territorio comprendido por la Ciudad, otras áreas vinculadas a ella.



Fotografía área de 1929.

La imagen presenta la zona de Puerto Madero, centro de grandes proyectos para transformar el área.



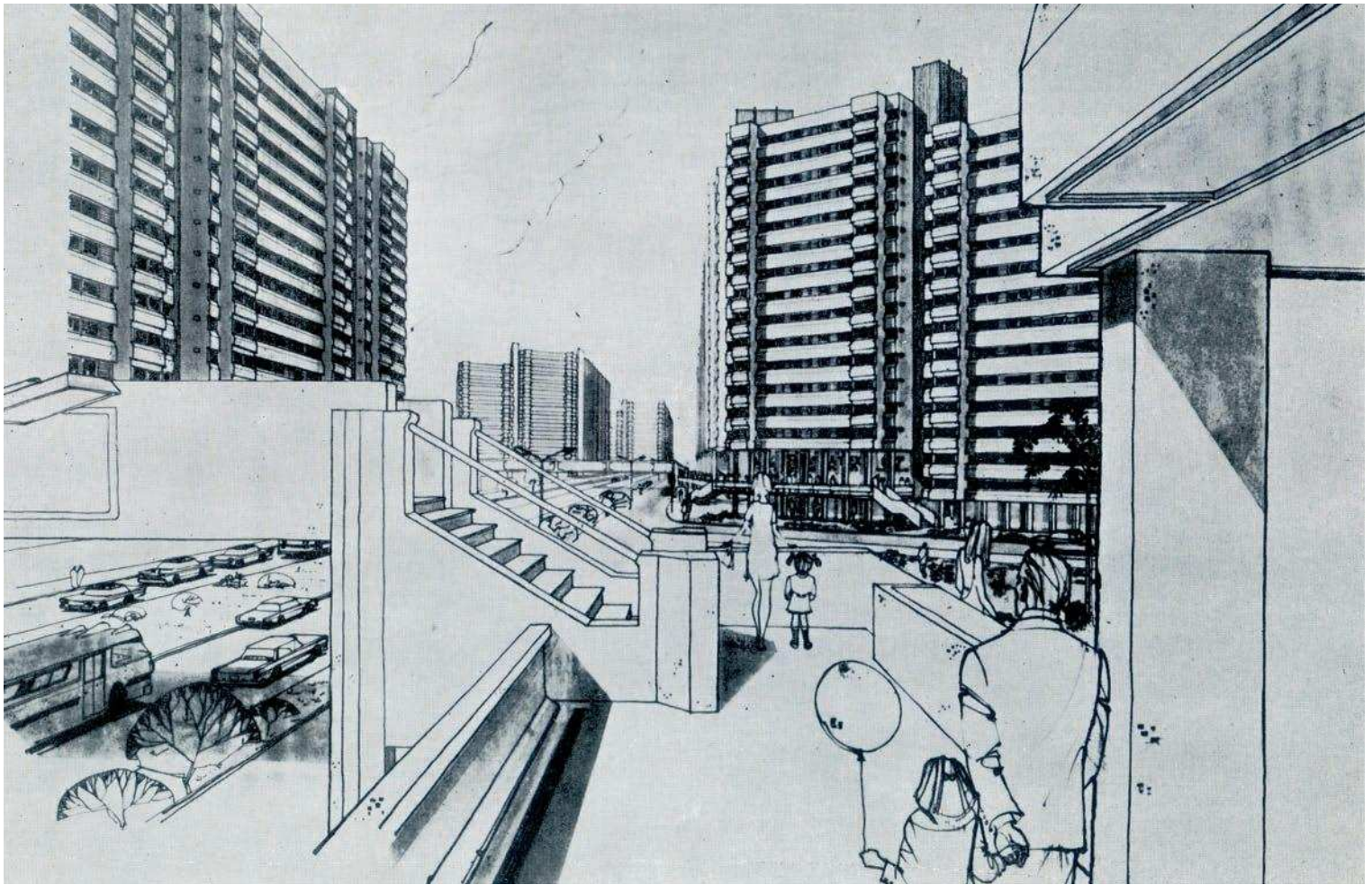
Por otra parte, durante el gobierno militar iniciado en 1966, se da lugar, en las postrimerías de esa década, al **Esquema Director Año 2000**. Su mayor particularidad radica en el hecho de tratarse de una reflexión proveniente de la escala nacional de gobierno. Por lo tanto, se caracteriza a sí misma como una propuesta de mayor capacidad para el tratamiento de los problemas regionales. Su mirada basa las consideraciones en fundamentos técnicos, refiriendo las propuestas de mayor relevancia a la conformación de grandes infraestructuras relacionadas con la circulación.



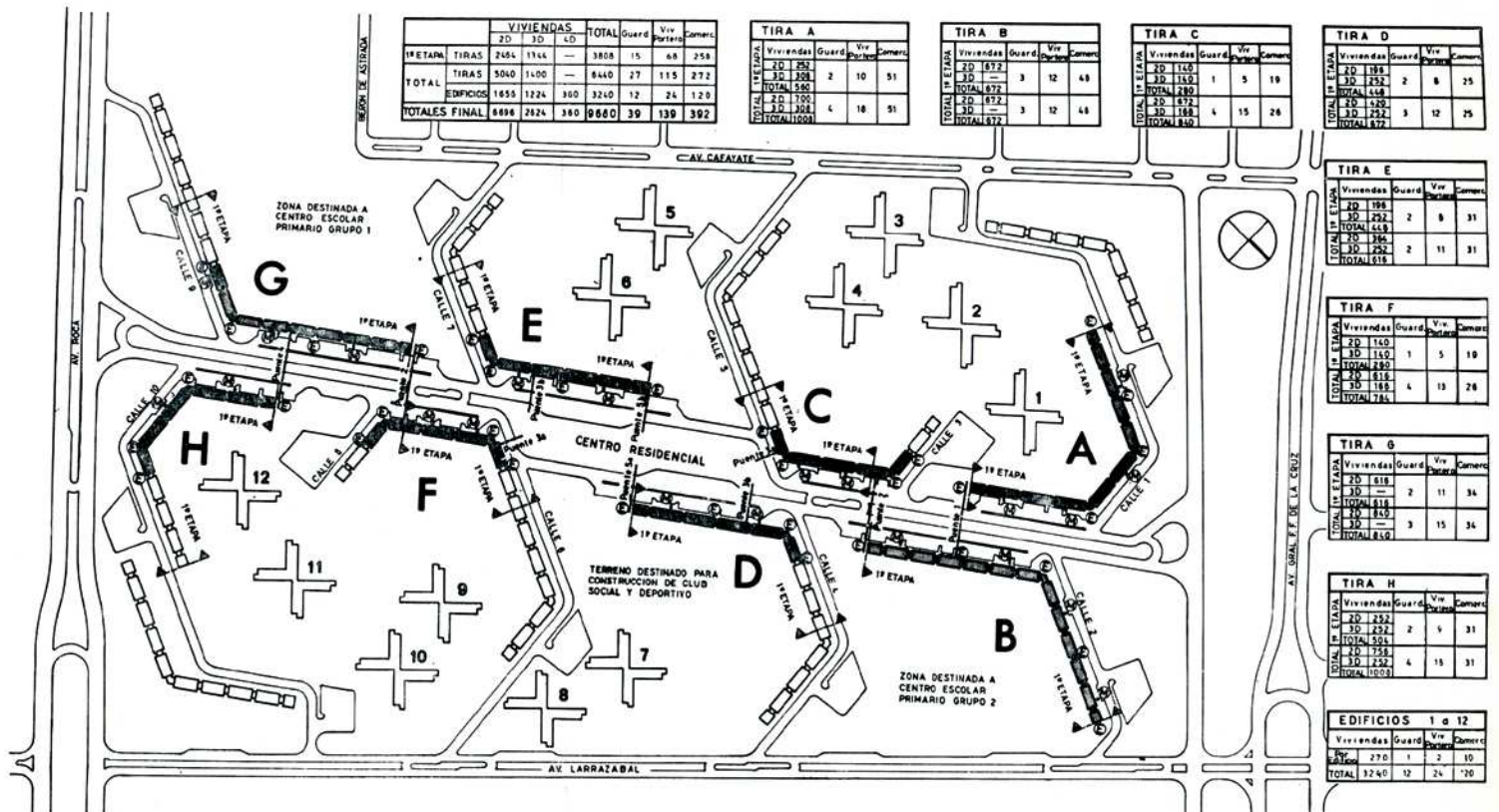
Tapa del Esquema Director Año 2000.

La zonificación alcanzaba su punto máximo y la separación de los usos era una idea muy extendida. La industria debía localizarse en zonas alejadas y las actividades terciarias próximas al centro.

En 1971 se confecciona el **Plan de Renovación de la Zona Sur**, el cual refiere a la intervención sobre dos áreas específicas de la Ciudad, denominadas Sectores I y II. El primero corresponde a la sección del Sur contigua al Área Central, mientras que el segundo al área portuaria, particularmente a los terrenos vinculados a Puerto Madero. Junto a una metodología refinada en lo que refiere a los instrumentos cuantitativos de análisis, se destaca este Plan por la incorporación del concepto de renovación urbana (el cual se aplicaría en particular al Sector I). Es de remarcar que se abordan aquí algunas de las cuestiones de mayor recurrencia de los diferentes trabajos referidos a la planificación de la Ciudad.



La zona Sur siempre fue lugar propicio para el planeamiento. El desarrollo del proyecto Lugano I y II es un ejemplo de ello. Con este complejo se pretendía separar las actividades residenciales del resto de los usos.



Pocos años más tarde, tras la firma de un convenio con las Naciones Unidas se da lugar al **Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense**, el cual data del año 1977. Tal como se desprende de su denominación, se trata de un intento de planificación a escala regional. Aún cuando en términos propositivos sus consideraciones no van mucho más lejos de la conformación de entes adecuados a los procesos metropolitanos, su particular forma de concebirlas lo distingue de otros trabajos. Así, se propone abordar las problemáticas concretas a partir del entendimiento de la escala metropolitana como un sistema. De tal manera, busca diferenciarse de otros planes de pretensiones más técnicas o académicas, poseyendo, no obstante, varios puntos en común con ellos, como su crítica a la configuración radial de la aglomeración.



Las centralidades son también una constante en la planificación. En 1977 el estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense realiza este gráfico en donde se advierten las principales centralidades.

Aunque no constituye propiamente un plan, se incluye una descripción del trabajo de la CONAMBA de 1995, el cual se denomina **El Conurbano Bonaerense: relevamiento y análisis**, y da cuenta de la situación del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se contempla un extenso conjunto de aspectos, desde las condiciones físicas hasta la conformación de la estructura urbana. Su relevancia se sustenta en el carácter integral de su abordaje, constituyendo uno de los pocos trabajos de estas características realizado durante la década del noventa.



A fines de los setenta el problema del tránsito se trató de resolver con autopistas, muchas de ellas vislumbradas por Le Corbusier en la década del treinta. La fotografía de principios de los ochenta muestra la construcción de una de ellas.

También en una escala específicamente regional, fueron publicados en 2007 los **Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires**. Se trata de un trabajo realizado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, pero enmarcado dentro del denominado Plan Estratégico Territorial (PET), el cual corresponde al ámbito nacional. De tal manera, respondiendo a los planteos por este último establecidos, se da cuenta de una serie de consideraciones acerca de las problemáticas más relevantes del nivel regional. A través del establecimiento de matrices territoriales, dilemas y escenarios se da cuenta de un conjunto de propuestas, que tienen en cuenta, por otra parte, la necesidad de la colaboración con la Ciudad.

La imagen satelital de la zona de Puerto Madero tomada a fines de 2008 muestra las profundas transformaciones del área acontecidas desde principios de la década de los noventa del siglo pasado.



Por último, se realiza una caracterización del informe preliminar denominado **Documento Final del Plan Urbano Ambiental** publicado en 2000. Su elaboración se destaca por la fuerte presencia de conceptos y criterios tales como los de desarrollo sostenible y consideraciones de índole ambiental, como una parte integral de la planificación. A su vez, se encuentra en el fundamento de su elaboración la idea de participación, dando un lugar no despreciable a los planteos vecinales. Por otro lado, son descriptas, en términos generales, las propuestas contenidas en este documento, tanto las relativas a estrategias territoriales así como también, en lo que refiere a las normativas urbanas, las cuales incluyen la elaboración de nuevos códigos.

La tendencia de desigualdad entre el Norte y el Sur de la Ciudad no ha sido revertida a pesar de que las profundas asimetrías existentes fueron planteadas en todos los planos urbanos. Nueva construcción en el Norte de la Ciudad.





Viviendas precarias en el Sur de la Ciudad.

## 1925: La Comisión de Estética Edilicia y el Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio. Intendencia Noel.

En 1923 se conforma la Comisión de Estética Edilicia que tiene a su cargo, según su propia presentación, la solución orgánica y definitiva de las cuestiones edilicias básicas de la Ciudad. El fruto de su trabajo se expresa de manera definitiva en la publicación de su Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio, que data del año 1925. Este plan usualmente es denominado por el nombre de quien presidió la comisión autora del mismo, el Intendente Carlos Noel<sup>3</sup>. En cuanto a sus integrantes, además del mencionado, completaban la Comisión representantes del Departamento de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, de la Comisión Nacional de Bellas Artes y de la Sociedad Central de Arquitectos.

La caracterización que de sí misma realiza la Comisión en su acta de constitución y que en buena medida han recogido como referencia de su trabajo autores posteriores, pone su punto de apoyo principal en el sentido estético de la planificación, vinculándolo particularmente con el carácter espiritual de un determinado concepto. De tal forma, se pueden encontrar expresiones que refieren a la ciudad como la expresión del sentido estético del progreso nacional, así como otras apelando al fortalecimiento moral que provoca la belleza. De todas maneras, más allá de la presentación inicial, a la hora de definir lo que los integrantes de la Comisión denominan su partido, expresión bajo la cual agrupan las ideas que guían la planificación propuesta, la descripción de su concepción matiza la idea de una planificación de índole meramente estética.

<sup>3</sup> Carlos M. Noel, nacido en Buenos Aires en 1886, doctorado en diplomacia en Francia, milita desde su juventud en la Unión Cívica Radical, partido por el cual obtiene una banca de concejal en 1917. Posteriormente inicia su carrera diplomática, llegando al cargo de embajador en Chile en 1922. Durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear, es designado como Intendente de la Municipalidad de Buenos Aires, siendo sus tareas vinculadas a la planificación las más recordadas de su mandato. Luego de la caída del radicalismo en 1930 llega a conocer la prisión y el exilio, para luego del levantamiento de la abstención electoral de su partido en 1936, ser electo para ocupar el cargo de diputado nacional durante dos períodos no consecutivos. Muere en Río de Janeiro en 41, recibiendo múltiples homenajes luego de su fallecimiento.

Por un lado, se reconoce la existencia de una idea de ciudad moderna, la cual deviene de los debates de urbanistas contemporáneos, donde ocupa un lugar central la monumentalidad. Sin embargo, según los autores del Proyecto, su postura consiste en tomar lo básico y fundamental de tales ideas y aplicarlas respetando las particularidades de la Ciudad atendiendo a resolver sus problemas concretos. Consecuentemente, una parte importante de las propuestas se aboca a la resolución de cuestiones prácticas, donde los aspectos estéticos quedan, o bien desplazados del lugar central de las consideraciones, o bien quedan subordinados como medios a fines de carácter práctico. Por lo mismo, una parte no despreciable de la reflexión se vincula a la disponibilidad de los recursos económicos para la realización de las reformas propuestas.

En lo que refiere a las medidas que se proponen para la reorganización de la Ciudad, un lugar de gran relevancia lo ocupa lo que en el texto del Proyecto se denomina la “reconquista del río”. Se plantea la creación de paseos y parques con el fin de retornar a los usos recreativos de esta parte de la Ciudad, aprovechando la localización lindante con el estuario del Río de la Plata. En tal sentido, se propone la creación de una Avenida Costanera que conecte el Puerto Nuevo con el límite Sur de la Ciudad, concibiendo para ello, la posibilidad de ganar terrenos al río. En el tratamiento particular de esta cuestión se hace uso de la colaboración del paisajista Forestier<sup>4</sup>, transcribiendo la memoria de su diseño realizado a tal fin. A su vez, se incluyen consideraciones acerca de los mecanismos de financiación del proyecto, contemplando el loteo y venta de tierras municipales que se beneficiarían por la realización de la avenida.

Asimismo, se proyecta una serie de reformas en la zona céntrica de la Ciudad, particularmente en lo que refiere al ensanche y apertura de calles. Los fines que se exponen como fundamento de tales propuestas tienen, por un lado, un carácter estético relacionado con la consecución de perspectivas monumentales y con el carácter artístico de la edificación, así como también, objetivos prácticos, en primer lugar vinculados a la mejora de la circulación en la zona neurálgica de la Ciudad. Para ello se proyecta la creación de una avenida de circulación de Norte a Sur, paralela a la zona portuaria, con un trayecto similar al que actualmente posee la Avenida 9 de Julio.

Una de las propuestas más importantes, en el mismo sentido, radica en la finalización de las diagonales Norte y Sur. La combinación de consideraciones estéticas y prácticas puede notarse en la descripción del destino concebido para la Diagonal Sur. Junto a la extensión, se plantea la necesidad de rematar su recorrido con una perspectiva monumental a partir del traslado del Palacio Municipal, asimilando su efecto al del Congreso Nacional con la Avenida de Mayo y los Tribunales con la Diagonal Norte. A su vez, tal proyecto se complementaría con la idea de mejorar las condiciones del Barrio Sur.

En relación con ello, una de las características que destacan dentro del conjunto de propuestas, radica en la idea de llevar adelante un embellecimiento del denominado Barrio Sur de la ciudad. En su enunciado, se hace referencia a su atraso relativo a otras zonas, expresando una cuestión que se volverá recurrente en otros planes diseñados con posterioridad. Los pasos a seguir se apoyan, fundamentalmente, en la instalación de varios edificios públicos en esta zona, entre los que se puede mencionar el Museo Municipal y el Museo de Arquitectura y Escultura, concebido este último como un espacio

4. Jean-Claude Nicolas Forestier, nacido en 1861 en Aix-les-Bains, quien trabajó como paisajista arquitecto, y cuya obra se realizó en mayor medida en París, siendo una de sus obras más importantes la realizada en los jardines del Champs-de-Mars



# CIUDAD DE BUENOS AIRES

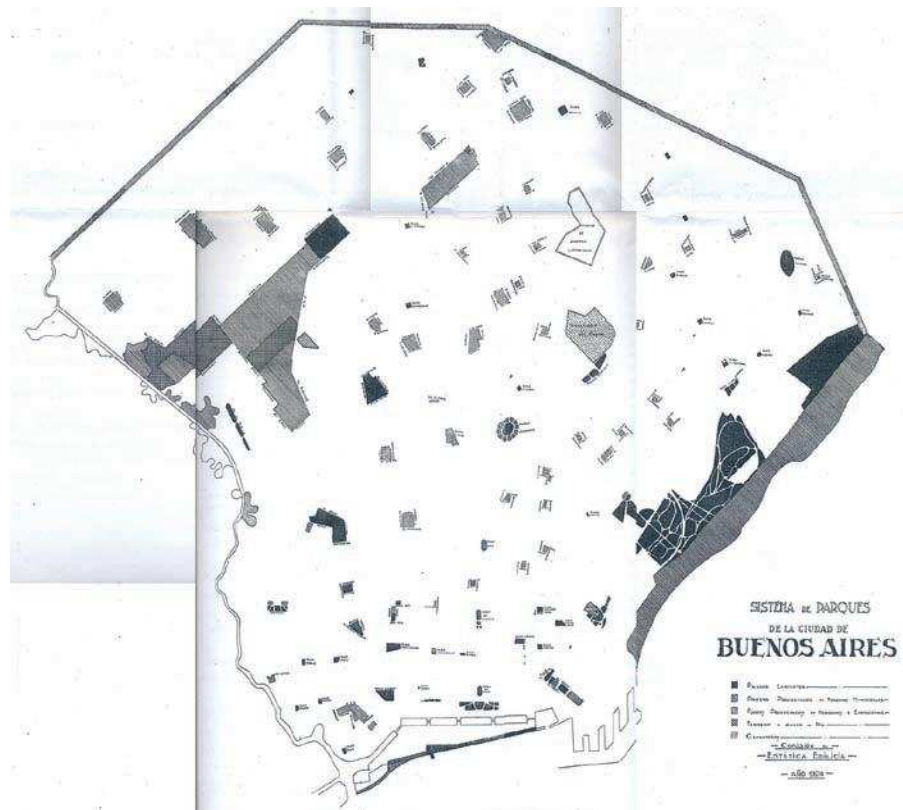


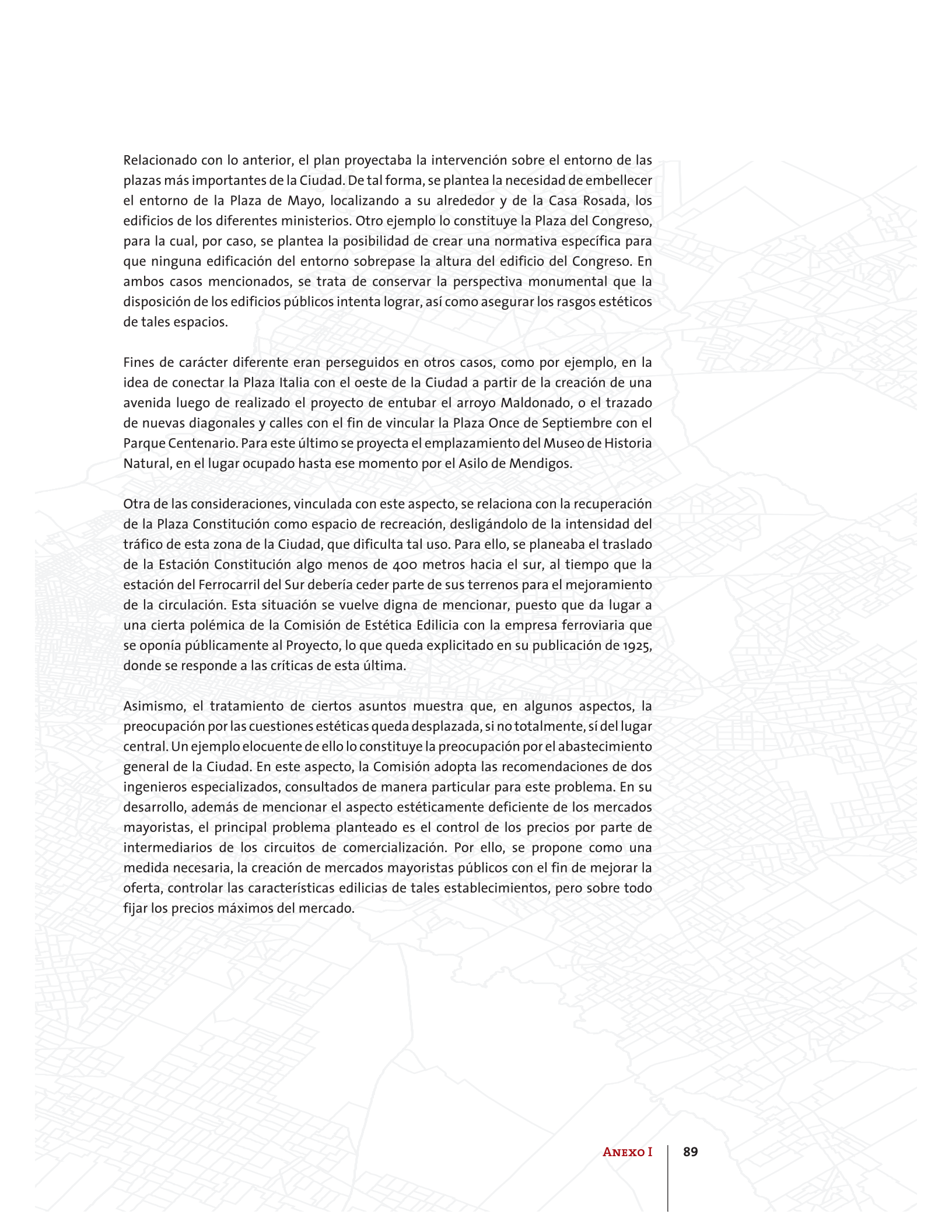
Plano topográfico realizado para el Plan de 1925. Se aprecia la importancia del medio físico en el planeamiento.

al aire libre. Una consideración particular merecen las sedes de los establecimientos educativos que se proyectan instalar allí, tales como la Facultad de Filosofía y Letras, la Escuela Superior de Bellas Artes o el Conservatorio Nacional de Música, entre otros. Según los miembros de la Comisión, la vida estudiantil fomentaría por sí misma el desarrollo del Barrio Sur.

Por otro lado, los espacios verdes ocupan un lugar de gran importancia dentro del diseño del proyecto. De tal manera, uno de los aspectos que lo distinguen es la creación de nuevas plazas y la recuperación de las existentes, concibiendo el conjunto como un sistema vinculado a través de avenidas paseos. Esto también permitiría aumentar el porcentaje de espacios libres, del 6,0 % contabilizado en ese momento, llevándolo al 14,0 % considerado como una meta suficiente. A su vez, se plantea la necesidad de dotar al Oeste y al Sur de la Ciudad de un espacio verde tal como existe en el Norte, para lo cual se proyecta la creación de un Parque Bosque en el bajo Flores. Para todas estas medidas, se plantea explícitamente la necesidad de considerar el aumento del valor del suelo a lo largo del tiempo, para lo cual se recomienda la adquisición de una reserva de tierras municipales.

Sistema de parques proyectado para la Ciudad. En él se puede observar el conjunto de grandes parques, plazas y paseos existentes y proyectados. Se incluyen los terrenos a expropiar, así como también aquellas tierras a ganar al río.



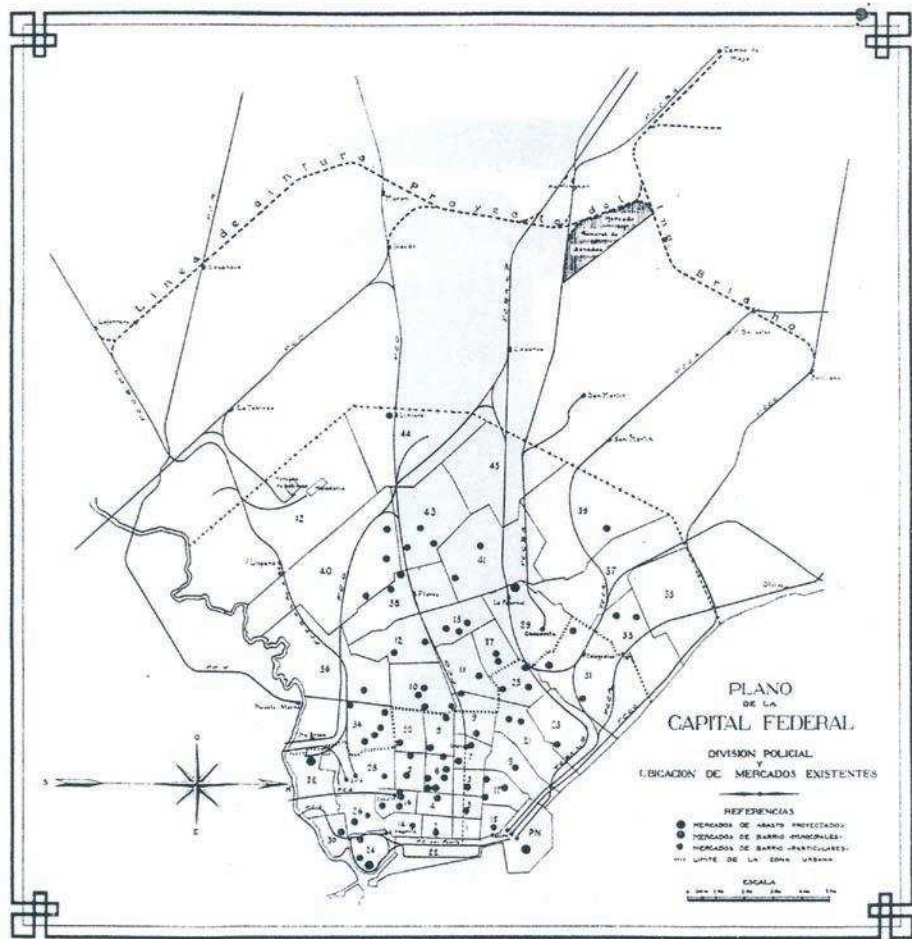


Relacionado con lo anterior, el plan proyectaba la intervención sobre el entorno de las plazas más importantes de la Ciudad. De tal forma, se plantea la necesidad de embellecer el entorno de la Plaza de Mayo, localizando a su alrededor y de la Casa Rosada, los edificios de los diferentes ministerios. Otro ejemplo lo constituye la Plaza del Congreso, para la cual, por caso, se plantea la posibilidad de crear una normativa específica para que ninguna edificación del entorno sobrepase la altura del edificio del Congreso. En ambos casos mencionados, se trata de conservar la perspectiva monumental que la disposición de los edificios públicos intenta lograr, así como asegurar los rasgos estéticos de tales espacios.

Fines de carácter diferente eran perseguidos en otros casos, como por ejemplo, en la idea de conectar la Plaza Italia con el oeste de la Ciudad a partir de la creación de una avenida luego de realizado el proyecto de entubar el arroyo Maldonado, o el trazado de nuevas diagonales y calles con el fin de vincular la Plaza Once de Septiembre con el Parque Centenario. Para este último se proyecta el emplazamiento del Museo de Historia Natural, en el lugar ocupado hasta ese momento por el Asilo de Mendigos.

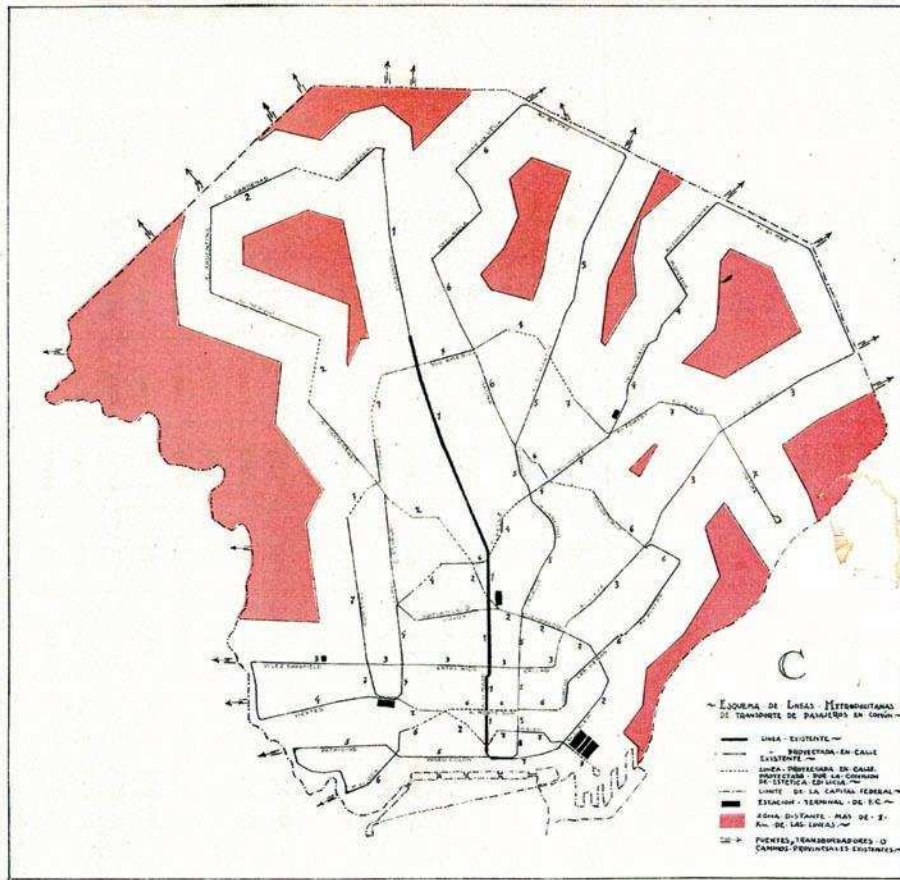
Otra de las consideraciones, vinculada con este aspecto, se relaciona con la recuperación de la Plaza Constitución como espacio de recreación, desligándolo de la intensidad del tráfico de esta zona de la Ciudad, que dificulta tal uso. Para ello, se planeaba el traslado de la Estación Constitución algo menos de 400 metros hacia el sur, al tiempo que la estación del Ferrocarril del Sur debería ceder parte de sus terrenos para el mejoramiento de la circulación. Esta situación se vuelve digna de mencionar, puesto que da lugar a una cierta polémica de la Comisión de Estética Edilicia con la empresa ferroviaria que se oponía públicamente al Proyecto, lo que queda explicitado en su publicación de 1925, donde se responde a las críticas de esta última.

Asimismo, el tratamiento de ciertos asuntos muestra que, en algunos aspectos, la preocupación por las cuestiones estéticas queda desplazada, si no totalmente, sí del lugar central. Un ejemplo elocuente de ello lo constituye la preocupación por el abastecimiento general de la Ciudad. En este aspecto, la Comisión adopta las recomendaciones de dos ingenieros especializados, consultados de manera particular para este problema. En su desarrollo, además de mencionar el aspecto estéticamente deficiente de los mercados mayoristas, el principal problema planteado es el control de los precios por parte de intermediarios de los circuitos de comercialización. Por ello, se propone como una medida necesaria, la creación de mercados mayoristas públicos con el fin de mejorar la oferta, controlar las características edilicias de tales establecimientos, pero sobre todo fijar los precios máximos del mercado.



Localización de los mercados de abasto y mercados de barrio, principales y particulares, existentes al momento de la elaboración del Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio.

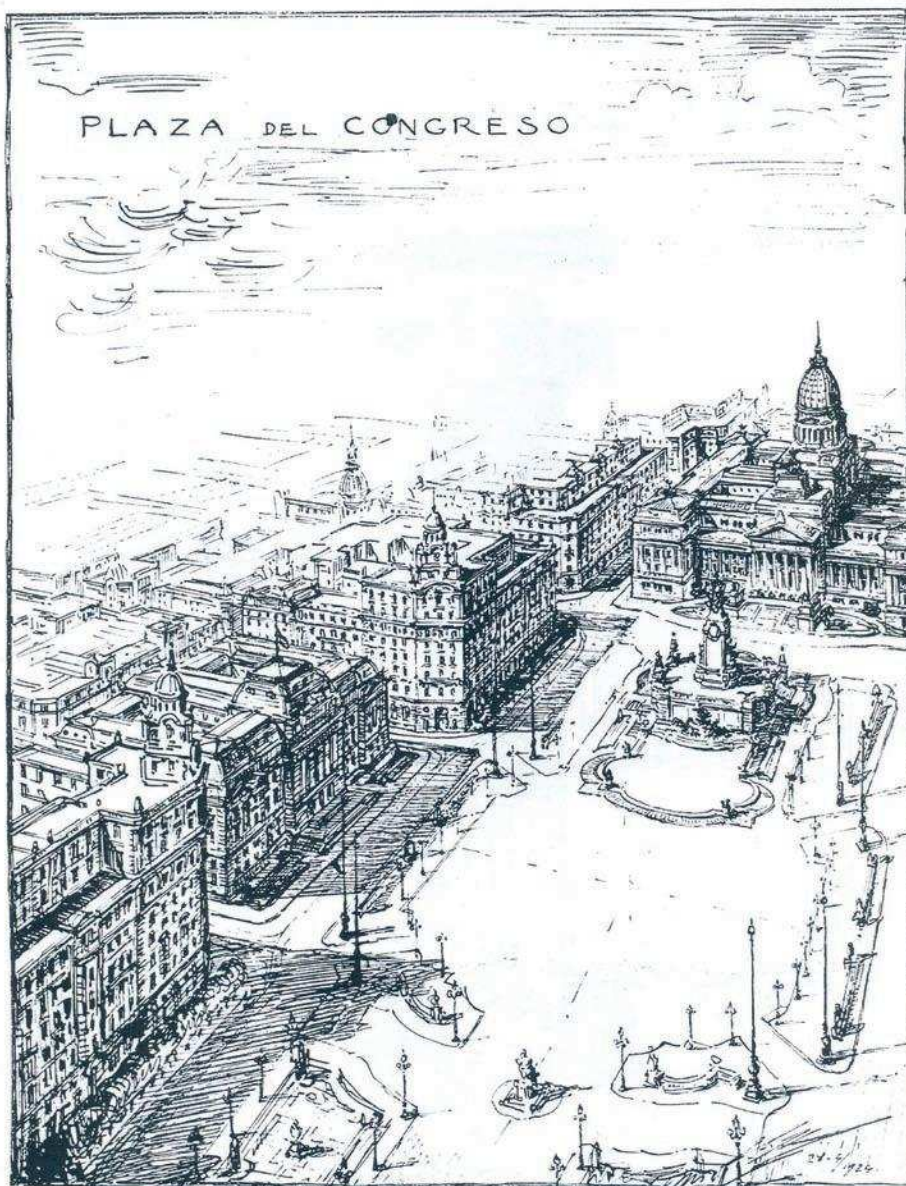
Una consideración similar merecen las preocupaciones de la Comisión por los problemas de tráfico y vialidad. Ante la ausencia de información de carácter oficial, los autores del Proyecto se apoyan en los datos contenidos en un informe realizado por la Compañía Anglo Argentina de Tranvías. A partir de la información proveniente de esta fuente, se realizan análisis vinculados a la problemática relacionada particularmente con el Área Central. Asimismo, un aspecto que resulta notable es la confrontación entre la propuesta



Propuestas diferentes sobre el trazado de las futuras líneas de subterráneos. Tres propuestas de la Comisión de Estética Edilicia.

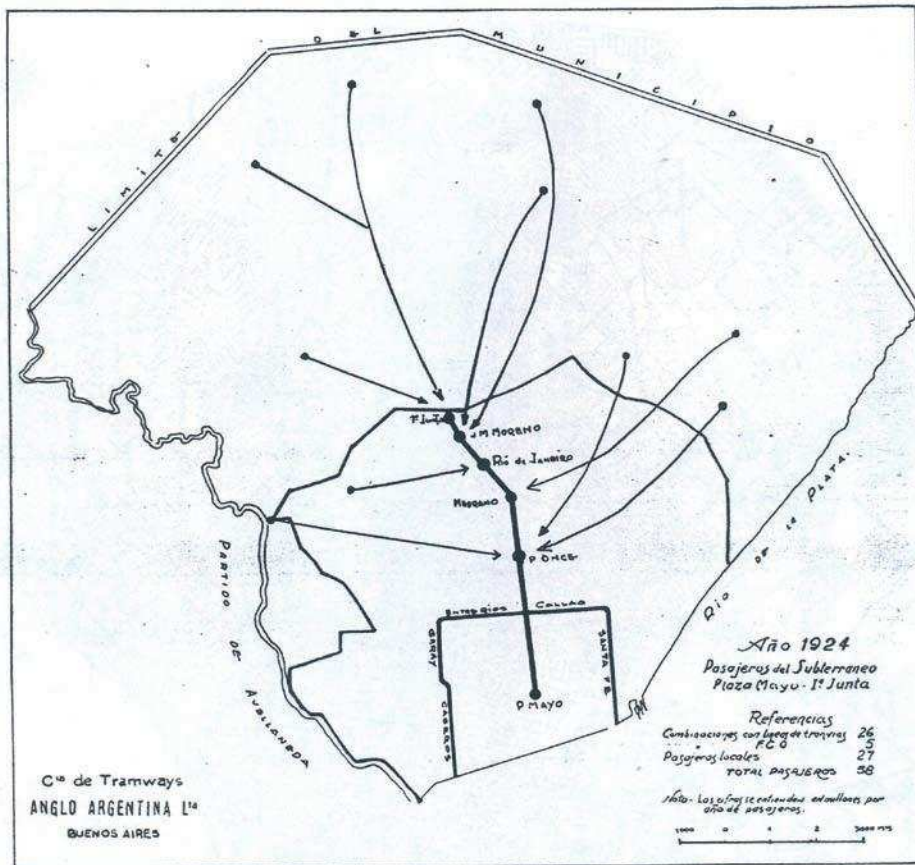
de la mencionada empresa de transportes y la de los autores del Proyecto acerca de la expansión de la red de subterráneos. Mientras que la compañía inglesa planteaba la conformación de numerosos ramales que confluyeran en el trayecto de la Línea A hacia el Área Central, los miembros de la Comisión, a través de la representación gráfica de las áreas servidas, establecen otras tres propuestas alternativas más adecuadas a las necesidades de la Ciudad.

Proyecto de la zona del Congreso. La idea de monumentalidad aparece con claridad en esta imagen.

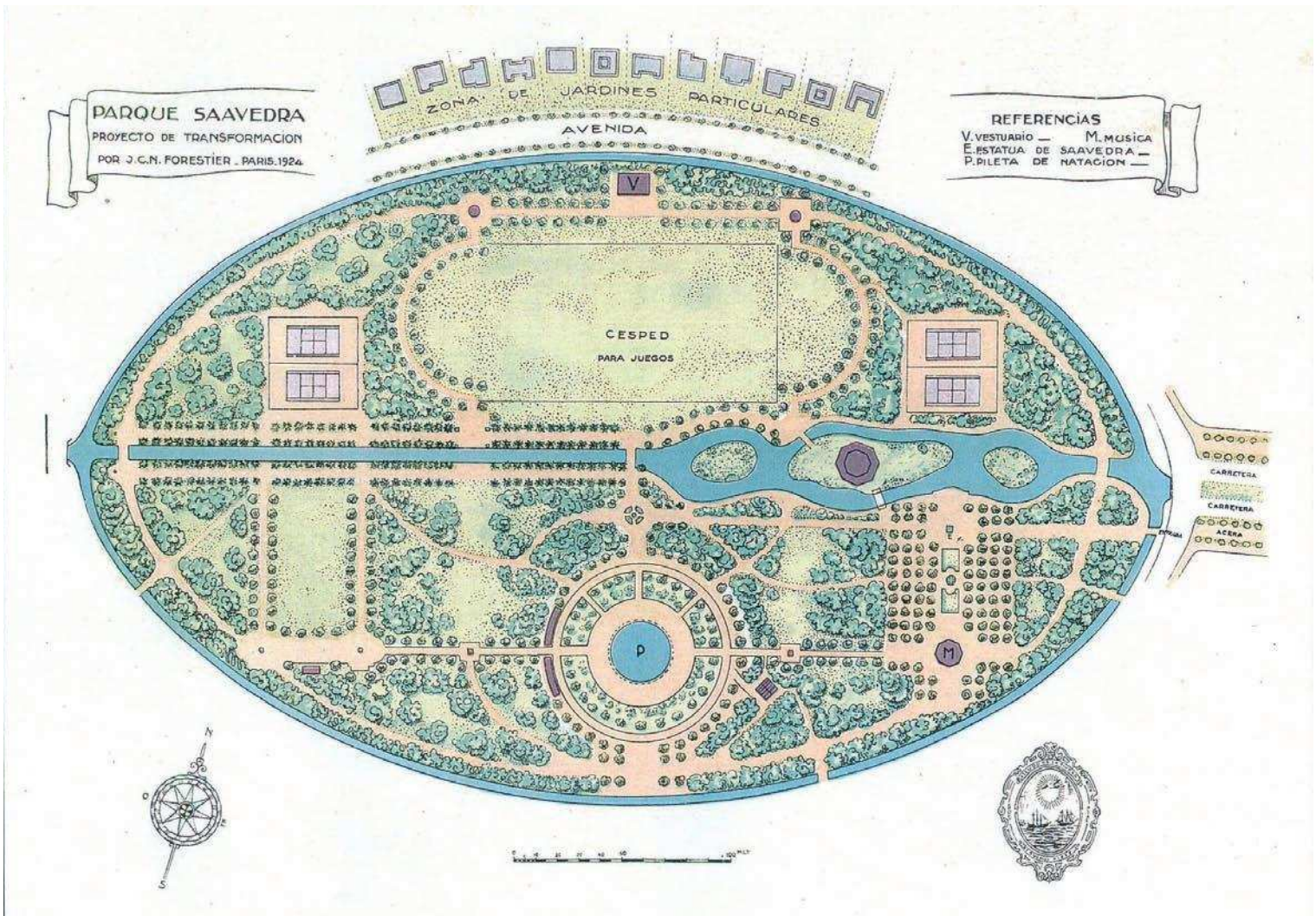


Junto con los proyectos particulares que plantea realizar la Comisión de Estética Edilicia, uno de los rasgos de mayor importancia del Proyecto es la sanción de un Régimen de Construcción, siendo la primera normativa de este tipo propuesta para la Ciudad. Las ideas en las que se fundamentaban sus disposiciones se acercan al higienismo, ocupando el lugar central las cuestiones del asoleamiento de los edificios y la circulación del aire, vinculadas al combate de ciertas enfermedades como la tuberculosis.

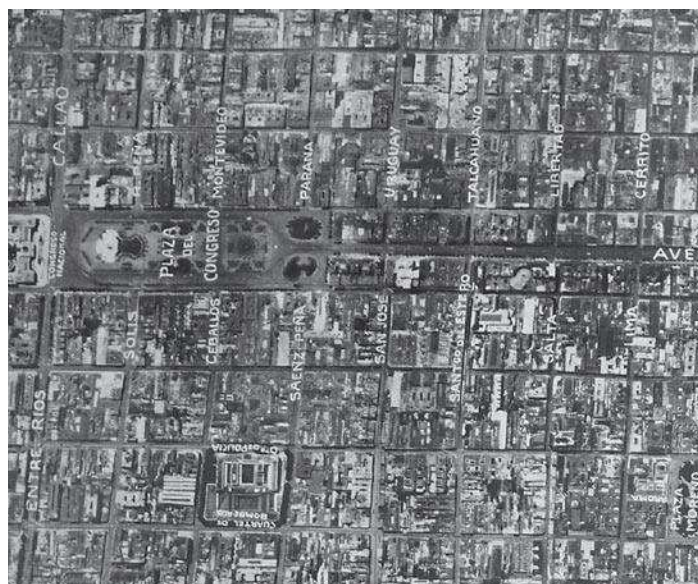
La codificación estaba constituida por una zonificación que dividía en 6 partes el territorio de la Ciudad. El criterio que guiaba tal normativa era el de disminuir el volumen de edificación, en función de la superficie disponible en cada zona y a medida que se alejan del Centro. A su vez, los miembros de la Comisión reconocían la necesidad de una mayor intensidad de edificación en aquellas partes de la Ciudad donde el valor del suelo era más elevado. Por otra parte, las reglamentaciones se refieren sólo a las edificaciones destinadas al uso residencial, dejando para otras instancias las normativas referidas a la industria y al comercio.



Propuestas diferentes sobre el trazado de las futuras líneas de subterráneos. Compañía Anglo Argentina.



Esquema del Parque Saavedra.



La fotografía aérea de 1929 muestra el escaso desarrollo de la zona próxima a la Plaza del Congreso. De hecho, en ese entonces era una zona casi marginal de la Ciudad.



# AVENIDA COSTANERA.

PERSPECTIVE  
A VOL D'OISEAU

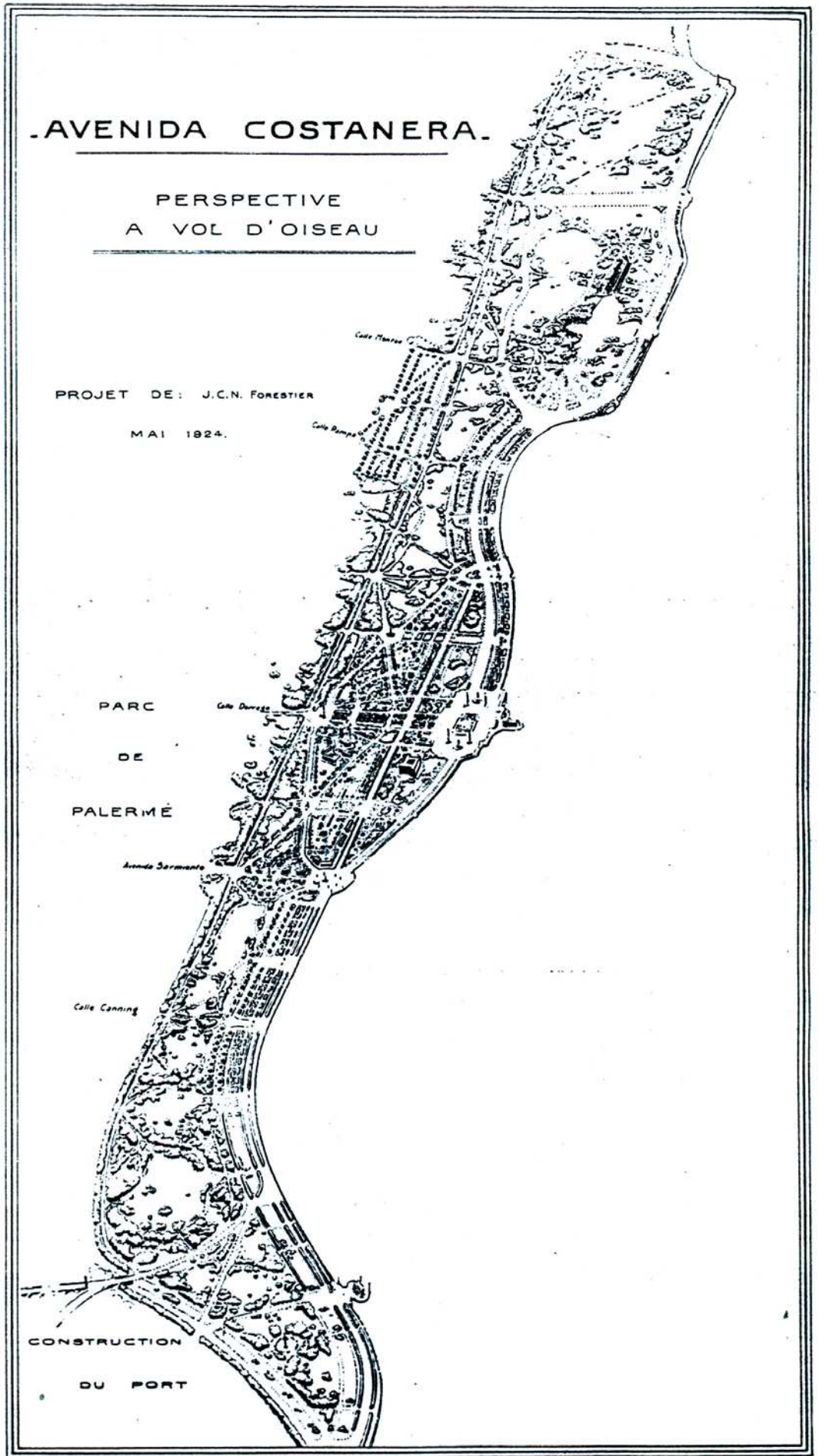
PROJET DE: J.C.N. FORESTIER

MAI 1924.

PARC  
DE  
PALERME

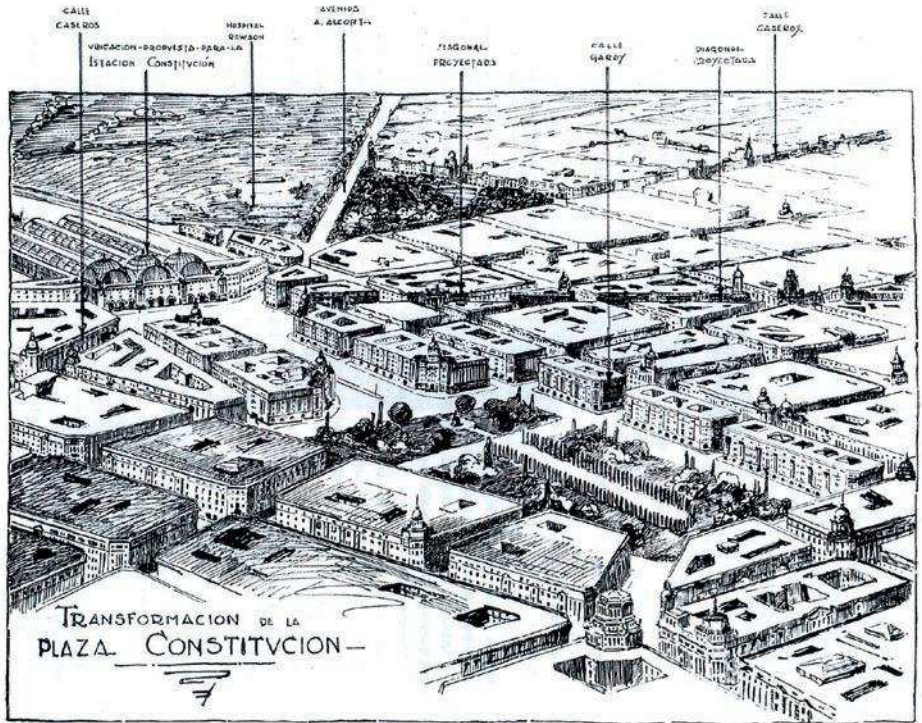
Calle Canning

CONSTRUCTION  
DU PORT



Proyecto de Avenida Costanera de  
1925 desarrollado por Forestier.

"Transformación de la Plaza Constitución"  
ideada en el marco del proyecto Noel.



La finalización de las diagonales fue otro de los lineamientos de la Comisión. Al día de hoy está todavía sin realizar la extensión de la Diagonal Sur, aunque se encuentran las parcelas respectivas afectadas a este proyecto.





Fotografía de Diagonal Norte de la década del cuarenta.

Parque Avellaneda era uno de los proyectos de 1925. En la fotografía de 1944 se observa la quinta Olivera.





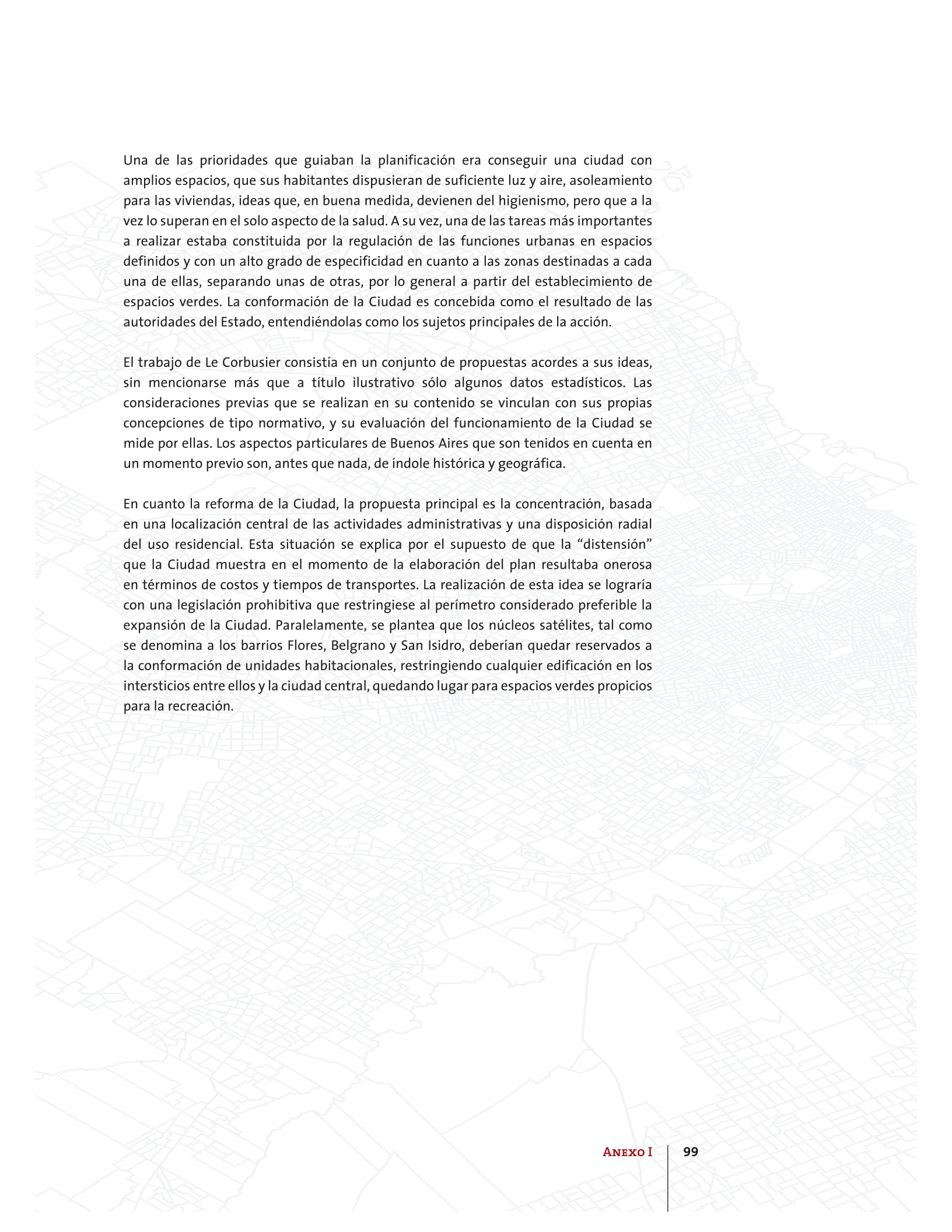
Fotografía del Congreso de la Nación de la década del cuarenta. Con un estilo más monumental que el pretendido por Noel fue desarrollada la zona próxima al Palacio Legislativo Nacional.

## 1940 - Plan Director para Buenos Aires

En el año 1929 arriba por primera vez a Buenos Aires el arquitecto Le Corbusier<sup>5</sup>, exponente más importante entre los autores de la Carta de Atenas y del urbanismo moderno. Sus impresiones, acordes a su concepción general de la ciudad, fueron ciertamente negativas, ya que describió a ésta como la más enferma de todas las ciudades. A partir de sus reflexiones, y con la colaboración de otros profesionales de la arquitectura con preocupaciones similares, elaboró el Plan Director para Buenos Aires, el cual fue publicado en 1940 en una edición reducida para el público en general.

Su concepción del urbanismo partía de la idea de que las ciudades se encontraban en algún punto de transición entre una civilización y otra, convirtiéndose en un recipiente inadecuado para la nueva sociedad surgida de las transformaciones de fines del siglo XIX y principios del XX. Su perspectiva negativa de la vida urbana se relacionaba con cuestiones éticas y estéticas, considerando que las condiciones existentes en las ciudades, tal como se le presentaban, constituían un obstáculo para la consecución de la felicidad humana. De tal manera, la planificación urbana, vinculada fuertemente al conocimiento técnico y a través del ordenamiento de los elementos materiales de la Ciudad, constituía la solución a tales restricciones de la vida urbana.

<sup>5</sup> Le Corbusier, nacido como Charles-Édouard Jeanneret en Suiza en 1887, además de una importante carrera profesional se destacó por su desarrollo de carácter teórico, siendo uno de los promotores del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) donde fueron expuestas muchas de sus ideas vinculadas al urbanismo. La formulación más conocida de sus principios se encuentra en la denominada Carta de Atenas, publicada en 1933. Sus tareas en lo que refiere a la planificación incluye proyectos para ciudades de Europa, África y América.



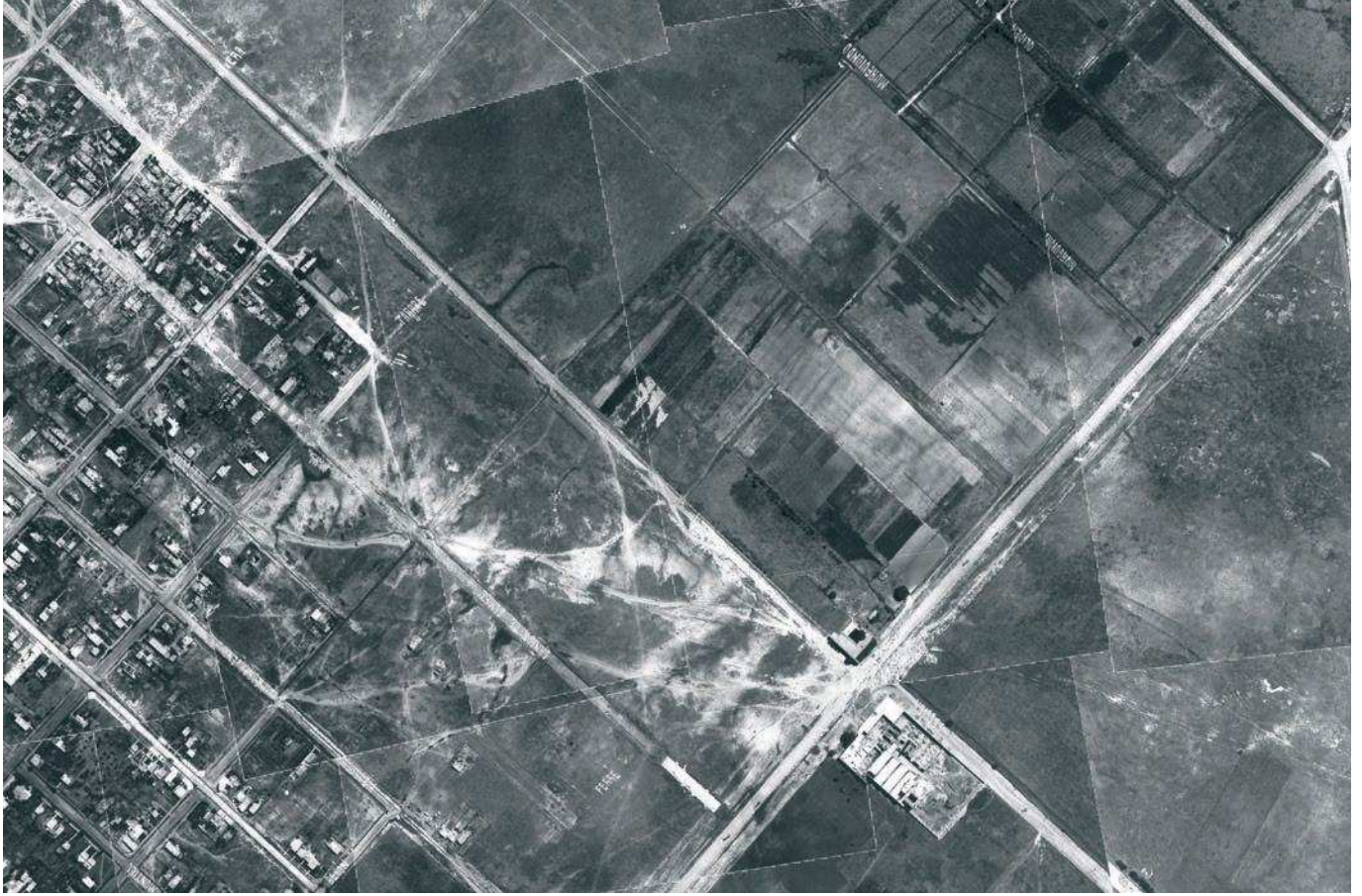
Una de las prioridades que guiaban la planificación era conseguir una ciudad con amplios espacios, que sus habitantes dispusieran de suficiente luz y aire, asoleamiento para las viviendas, ideas que, en buena medida, devienen del higienismo, pero que a la vez lo superan en el solo aspecto de la salud. A su vez, una de las tareas más importantes a realizar estaba constituida por la regulación de las funciones urbanas en espacios definidos y con un alto grado de especificidad en cuanto a las zonas destinadas a cada una de ellas, separando unas de otras, por lo general a partir del establecimiento de espacios verdes. La conformación de la Ciudad es concebida como el resultado de las autoridades del Estado, entendiéndolas como los sujetos principales de la acción.

El trabajo de Le Corbusier consistía en un conjunto de propuestas acordes a sus ideas, sin mencionarse más que a título ilustrativo sólo algunos datos estadísticos. Las consideraciones previas que se realizan en su contenido se vinculan con sus propias concepciones de tipo normativo, y su evaluación del funcionamiento de la Ciudad se mide por ellas. Los aspectos particulares de Buenos Aires que son tenidos en cuenta en un momento previo son, antes que nada, de índole histórica y geográfica.

En cuanto la reforma de la Ciudad, la propuesta principal es la concentración, basada en una localización central de las actividades administrativas y una disposición radial del uso residencial. Esta situación se explica por el supuesto de que la “distensión” que la Ciudad muestra en el momento de la elaboración del plan resultaba onerosa en términos de costos y tiempos de transportes. La realización de esta idea se lograría con una legislación prohibitiva que restringiese al perímetro considerado preferible la expansión de la Ciudad. Paralelamente, se plantea que los núcleos satélites, tal como se denomina a los barrios Flores, Belgrano y San Isidro, deberían quedar reservados a la conformación de unidades habitacionales, restringiendo cualquier edificación en los intersticios entre ellos y la ciudad central, quedando lugar para espacios verdes propicios para la recreación.

Foto aérea de 1940. El bajo Belgrano aparece como uno de los territorios a desarrollar en el plan de Le Corbusier.





En la fotografía de 1940 se aprecian los terrenos que luego serían ocupados por los complejos de Lugano I y II. El desarrollo residencial del Sur es una de las prioridades de la época.

A su vez, uno de los aspectos más llamativos del plan elaborado por Le Corbusier para Buenos Aires, tiene que ver con una problemática presente en las reflexiones de quienes se ocuparon de la planificación antes y después que él. Se trata de la revitalización del Sur de la Ciudad. Lo fundamental de su proyecto para esta parte de la Ciudad radica en la conformación de un gran eje de circulación en el sentido Norte – Sur, a lo largo del cual se emplazarían numerosos servicios públicos. Junto a ello, Le Corbusier plantea la localización similar de los edificios públicos del gobierno municipal, conformando un centro particular de administración pública, con la misma finalidad de dotar de nuevo valor al área en cuestión.



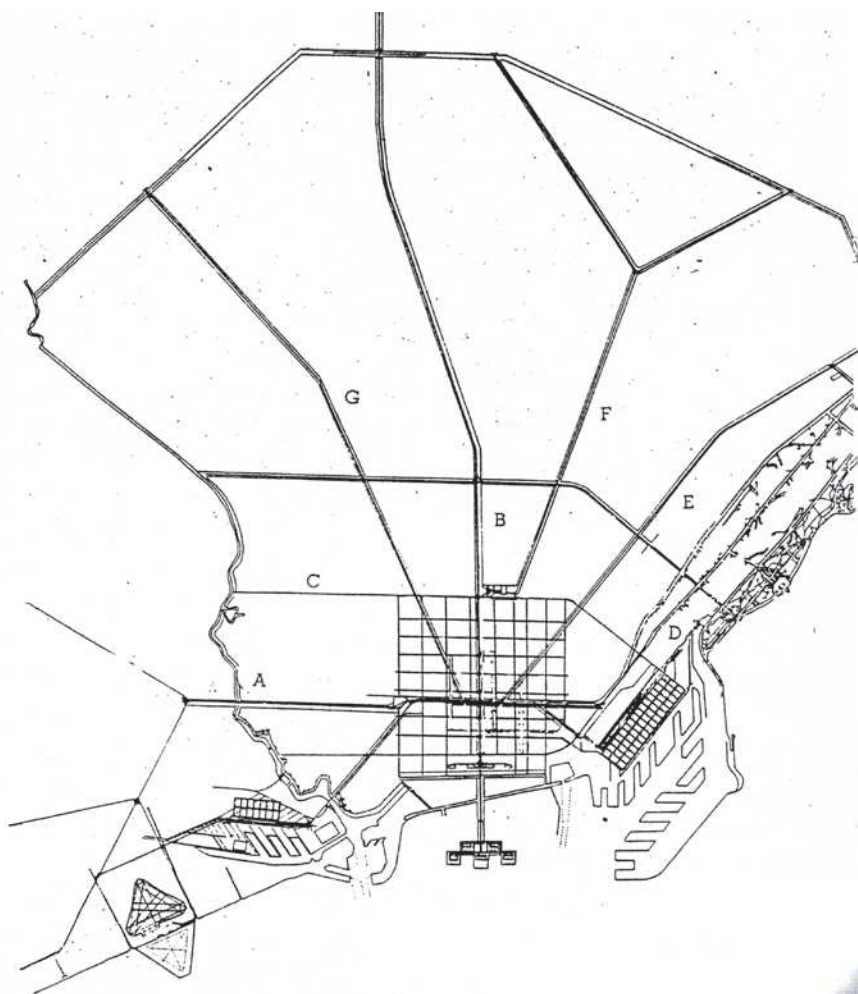
Fotografía de 1944. Los lotes vacíos son producto de la ampliación de la Avenida 9 de Julio.

Articulado con el resto de las propuestas, los responsables de este Plan realizan la proyección de un completo sistema vial. Para ello recurren a la analogía del sistema cardíaco de un cuerpo, refiriendo particularmente a la circulación vehicular, distinguiendo entre arterias de dirección, arterias de distribución y arteriolas de repartición. Se proyecta la conformación de una red vial primaria, las arterias de dirección, la cual poseería una configuración radial que permita el acceso al Área Central desde los núcleos satélites a través de autopistas elevadas.

En relación con ello, se incluye un apartado referido a lo que se denomina la transformación molecular de la Ciudad. En él se encuentran las diferentes formas en las que es posible actuar sobre la estructura urbana, de manera de realizar las aperturas de avenidas y autopistas que la planificación requiera, constituyendo una cierta tipología para tales metodologías. Al mismo tiempo, se plantea la necesidad de separar la circulación vehicular de la peatonal, dejando a esta última el nivel del suelo con la construcción de autopistas en altura. En relación con ello, se plantea la expansión de los espacios destinados a la recreación, incluyendo la idea de edificaciones sobre columnas dejando mayores posibilidades a los recorridos a pie y a las funciones de esparcimiento.



Esquematación del sistema de circulación  
propuesto por Le Corbusier para Buenos  
Aires, pudiendo observarse con claridad la  
organización radial de las vías principales al  
Área Central.



Fotografía de 1944 de la "Quema" en el sur.  
Uno de los principales problemas observados  
era la asimetría entre la zona próspera y la  
relegada de la Ciudad.



Por otra parte, además de las disposiciones de carácter general sobre el crecimiento de la Ciudad, Le Corbusier y su equipo se extienden sobre la disposición en el territorio de un conjunto amplio de funciones. De tal manera, establecen la distribución que debían poseer los centros administrativos de las diferentes escalas gubernamentales, incluyendo la concentración de embajadas y consulados, una “cité” de negocios con oficinas, emplazada en una isla artificial coronada por rascacielos; una zona industrial, las áreas destinadas al esparcimiento y la diversión, la zona de hoteles y comercios; la ciudad universitaria y, por supuesto, los barrios de habitación. Estos últimos, como fue mencionado, debían estar rodeados de amplios espacios verdes destinados a la recreación. En vistas a la consecución de dichas perspectivas, uno de los instrumentos más relevantes de la planificación urbana, concebido en el Plan Director para Buenos Aires, consiste en la zonificación y en el establecimiento de normativas urbanas, restringiendo, de manera casi absoluta en muchos casos, la mixtura de usos y funciones.

Foto aérea de 1940, en Florida y Corrientes. Se aprecia la circulación de automóviles por la calle Florida. Corrientes era doble mano, con un boulevard en el centro y la edificación no superaba los dos pisos. Sin duda una de las zonas a modernizar por los distintos planes.

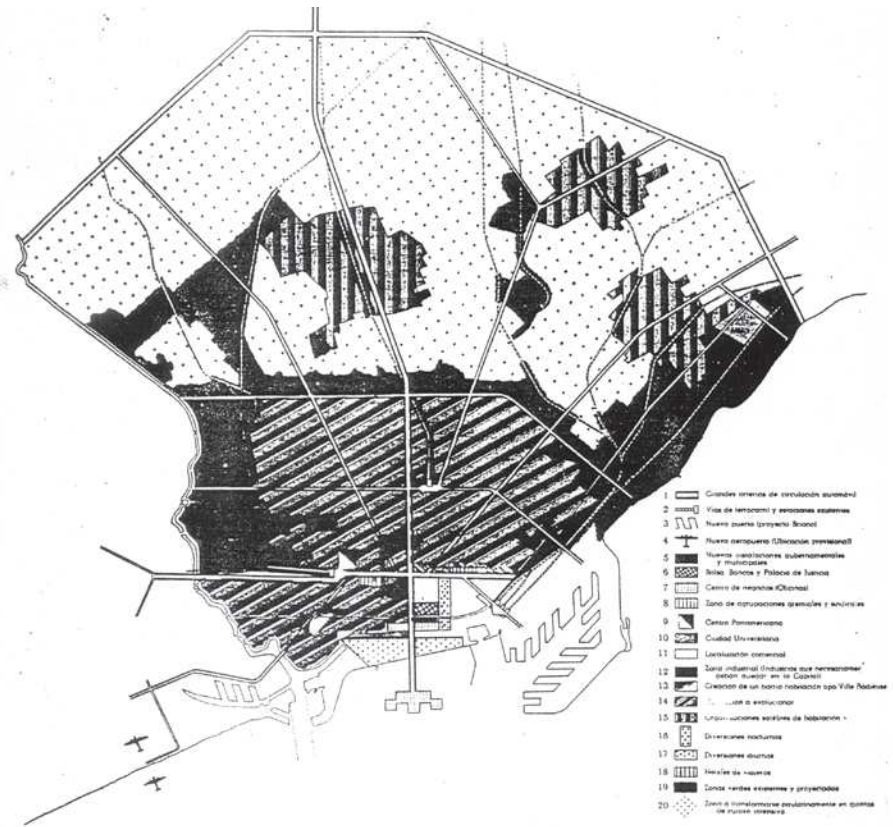


De tal manera, en el plano de la Ciudad ideado por Le Corbusier, quedan delimitadas las zonas correspondientes a cada una de las funciones que pudo concebir para una ciudad. Sus límites están definidos de manera precisa, donde pueden observarse las unidades habitacionales que coinciden con los barrios constituidos alejados del Centro, y distinguiendo, incluso, espacios de esparcimiento diurno y nocturno. Para ello, la idea que subyace a tal diseño es la conformación de una legislación detallada sin dejar lugar a matices. Esto coincide con la idea de que son las autoridades quienes deben tener a su cargo la planificación y el impulso del desarrollo de la urbanización, dejando un lugar secundario a la iniciativa privada, a la que se le admite una instancia subsiguiente al ordenamiento.



Fotografía aérea de 1940. Detalle de la costanera Rafael Obligado, casi un descampado. Una de las principales áreas a desarrollar.

Zonificación de las funciones de la Ciudad, según lo proyectado por el Plan Director para Buenos Aires. También se observa la distribución de las vías de ferrocarril y de las arterias principales de circulación vehicular, así como la "cité" de negocios emplazada sobre el río.





Fotografía de finales de la década del treinta. La modernización del Centro implica el ensanche de algunas arterias. Se observa el trabajo realizado sobre la Avenida Corrientes.

Las transformaciones se concentraron en el Área Central y su área próxima, el puerto y Puerto Madero. La fotografía de la década del cuarenta muestra una toma de toda esta zona.



## 1957 - 1962. Plan Director (OPRBA). Plan Regulador

El **Plan Regulador** fue elaborado por la Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires de la Municipalidad de la Ciudad, durante las intendencias de Hernán Giralt<sup>1</sup> y Francisco Rabanal<sup>2</sup>, las cuales correspondieron respectivamente a las presidencias de Arturo Frondizi y Arturo Illia. Su elaboración corresponde al lapso comprendido entre los años 1957 y 1962. Fue aprobado por Decreto N° 9.064 del año 1962 y publicado a partir del año 1968. La Oficina del Plan fue creada por el Decreto ordenanza 14.627/58, donde constaba que debería atender los problemas del desarrollo y establecer un planeamiento orgánico.

Consiste en una serie de estudios que incluye a la ciudad de Buenos Aires, el Área Metropolitana y el área rural de influencia y son: el Informe Preliminar, un Estudio de Distribución Espacial de la Población y Usos del Suelo, un Plano Director, compuesto por una serie de mapas temáticos donde se plasman las propuestas y, por último, una Descripción Sintética del Plan Regulador.

En términos metodológicos el plan adopta tres escalas de planeamiento. Una de ellas corresponde al Área urbana, cuyos límites coinciden con la jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires. Por otra parte, se plantea la escala del Área Metropolitana, la cual se conforma por la ciudad de Buenos Aires y los sectores urbanos de los partidos limítrofes en un radio de 30 Km. medidos desde el Centro. Por último, el nivel de mayor extensión corresponde a la denominada Área Regional, la cual comprende al Área Metropolitana y los sectores rurales de producción de alimentos perecederos básicos que sirven a la población del conglomerado urbano, en un radio de aproximadamente 100 Km.

La opción por una metodología multiescalar es justificada desde la imposibilidad de pensar a la ciudad de Buenos Aires como una unidad de planificación en sí misma, debido a las intensas relaciones de influencia entre estas tres zonas, consideradas como un todo orgánico: físico, económico y social. Así, se reconoce la superposición de tres jurisdicciones, es decir, nacional, provincial y municipal, lo que implica la necesidad del asesoramiento y la coordinación de obras entre los tres niveles administrativos.

El proceso de estudio implicó en primer lugar el reconocimiento y evaluación de la morfología urbana y aspectos sociológicos; en segundo lugar, reflexiones a la economía, la industria y la energía; y por último la consideración de instrumentos legislativos y de administración y financiación de los proyectos particulares. Las etapas básicas del proceso son: el análisis de las condiciones existentes, la valoración crítica, elaboración de proposiciones, realización de estudios particularizados, la codificación, la promoción de obras y por último, la difusión de las tareas realizadas por los planificadores. Las proposiciones básicas son expresadas gráficamente en el Plano Director, el cual intenta ser un programa de acción coherente y flexible dirigido a lograr un desarrollo armónico del medio urbano en relación a los múltiples factores intervinientes en su conformación.

1 Intendente de la Capital Federal designado por el presidente Arturo Frondizi en 1958, cuyo mandato terminó en 1962.

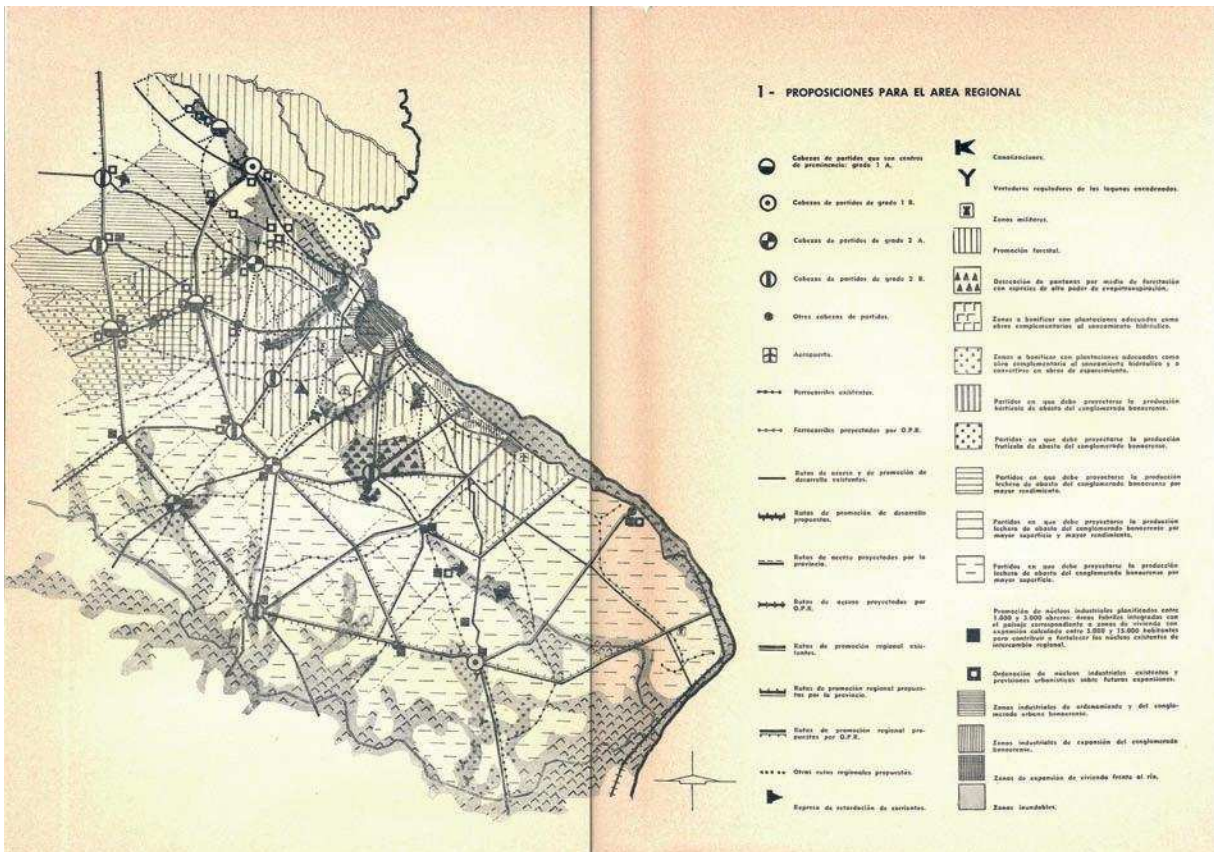
2 Intendente designado durante la presidencia de Arturo Illia, la cual se extendió desde 1963 hasta su derrocamiento en 1966.

También se extiende una mirada de este conjunto territorial en relación a la escala nacional. Ella revela ciertas asimetrías entre el Área Metropolitana y el resto del país a nivel demográfico, industrial, comercial y de circulación, que hablan de la función e importancia de este conjunto territorial. De tal forma, junto al gran peso de la población regional sobre la del total del país, se entiende que la función económica de Buenos Aires consiste en ser el área de mayor producción de bienes y servicios, y a la vez el gran mercado consumidor y productor de mano de obra. En cuanto a la circulación y el transporte, se observa una concentración radial de las redes viales y ferroviarias hacia Buenos Aires y su zona portuaria. De esta manera, el intercambio portuario desempeña un rol monopolizador, concentrando un amplio porcentaje de las exportaciones e importaciones que el país realiza.

Al prestar atención al nivel regional, se elabora una descripción de los aspectos físicos ambientales de la Región, tales como las inundaciones de las cuencas de los ríos Matanza y Reconquista, y los factores que involucran el comportamiento del Río de la Plata. A su vez, son analizados los dos sistemas de abastecimiento energético, conformado por usinas propias, por un lado, y por el otro, las líneas de alta tensión provenientes de San Nicolás y Buenos Aires; asimismo, el reducido aprovisionamiento para las áreas rurales. También se caracteriza la actividad industrial, la cual se extiende a lo largo de la margen derecha del Río Paraná de las Palmas y sobre ambas márgenes del Río Luján. La valoración de los núcleos urbanos a partir del equipamiento administrativo, educacional, sanitario, de esparcimiento, comercial, industrial, de servicios públicos y de transporte, permite sopesar el potencial económico del Área. Por último, se destaca la predominancia de sistema vial radial frente al reducido número de caminos aptos con sentido anular, así como también, las mejores condiciones a este respecto que presenta el sector Noroeste en comparación al resto de la Región.

De acuerdo a este panorama, las propuestas del Plan Regulador se orientan a la intervención sobre el Área Metropolitana, así como también sobre el espacio rural ligado a ésta. El criterio que orienta el planeamiento en este nivel busca un equilibrio basado en el incremento del rendimiento productivo y las condiciones de afincamiento de la población. En este sentido las medidas concretas son:

- Obras hidráulicas básicas para sanear y recuperar las áreas inundables; a partir de la construcción de embalses retardadores de crecidas como de canalizaciones de cursos inferiores fluviales.
- Bonificar tierras bajas e impedir loteos en tierras inundables a través de normativa específica.
- Aumentar el rendimiento agropecuario, especialmente en su condición de abastecedor de productos perecederos básicos del conglomerado urbano (hortícolas, frutícolas y tamberos) e imposibilitar el fraccionamiento indiscriminado de la tierra evitando la consiguiente disminución del área productiva.
- Fortalecimiento de intercambios regionales: ordenamiento de núcleos existentes y promoción de pequeños centros industriales de complementación (preferentemente productos del suelo).
- Configuración de un desarrollo lineal en la franja que va desde San Nicolás hasta La Plata, estructurada sobre las rutas Central y de la Costa.



Proposiciones para el Área Regional, describiendo el conjunto de ejes de circulación, contemplando la integración a través de la conformación de vías concéntricas. Se complementarían con el sistema radial existente.

En lo que refiere en particular al Área Metropolitana, se observaba un sector en plena expansión, mostrando un crecimiento considerado inarmónico. Según se afirma, la tierra disponible, su menor costo y la radicación industrial (con su defectuosa localización, sus inadecuadas instalaciones e incumplimiento de reglamentación de control) produjeron un aumento poblacional de consecuencias físicas desordenadas y un total desequilibrio. Entre los principales efectos de esta situación, se cuentan las molestias originadas en los vecindarios, la congestión de la red circulatoria y contaminación de los cursos de agua. Además, en el Gran Buenos Aires, según los datos presentes en el Plan Regulador, el 73,0 % de los edificios industriales carecía de cloacas y el 40,0 % de agua corriente. Por otro lado, en lo concerniente a las tierras con elevados niveles de fertilidad destinadas a cultivos hortícolas, éstas son expuestas a usos inadecuados disminuyendo las reservas de tierras con buenas condiciones agroecológicas abastecedoras de la población. A ello se suma que, en lo referido a los servicios públicos, se entiende que el crecimiento del Área Metropolitana no fue acompañado por la correspondiente provisión de infraestructura.

En este nivel, las medidas también apuntan a lograr un equilibrio, junto con la expansión y el ordenamiento del área, delimitando la expansión natural y controlando el crecimiento en las distintas zonas:

- Hacia el Norte: deteniendo la expansión e impidiendo la ocupación de terrenos inundables de la zona del Delta del Paraná.
- Hacia el Oeste: fijando límites a una expansión indefinida en terrenos altos, estructurándola sobre una sólida columna vial y ferroviaria.
- Hacia el Noroeste y Sudoeste: definiendo las áreas urbanas y rurales, a fin de evitar crecimientos intermedios desvinculados de las columnas del transporte.
- Hacia el Sudeste: recuperando tierras bajas próximas al río, fomentando una expansión ordenada.

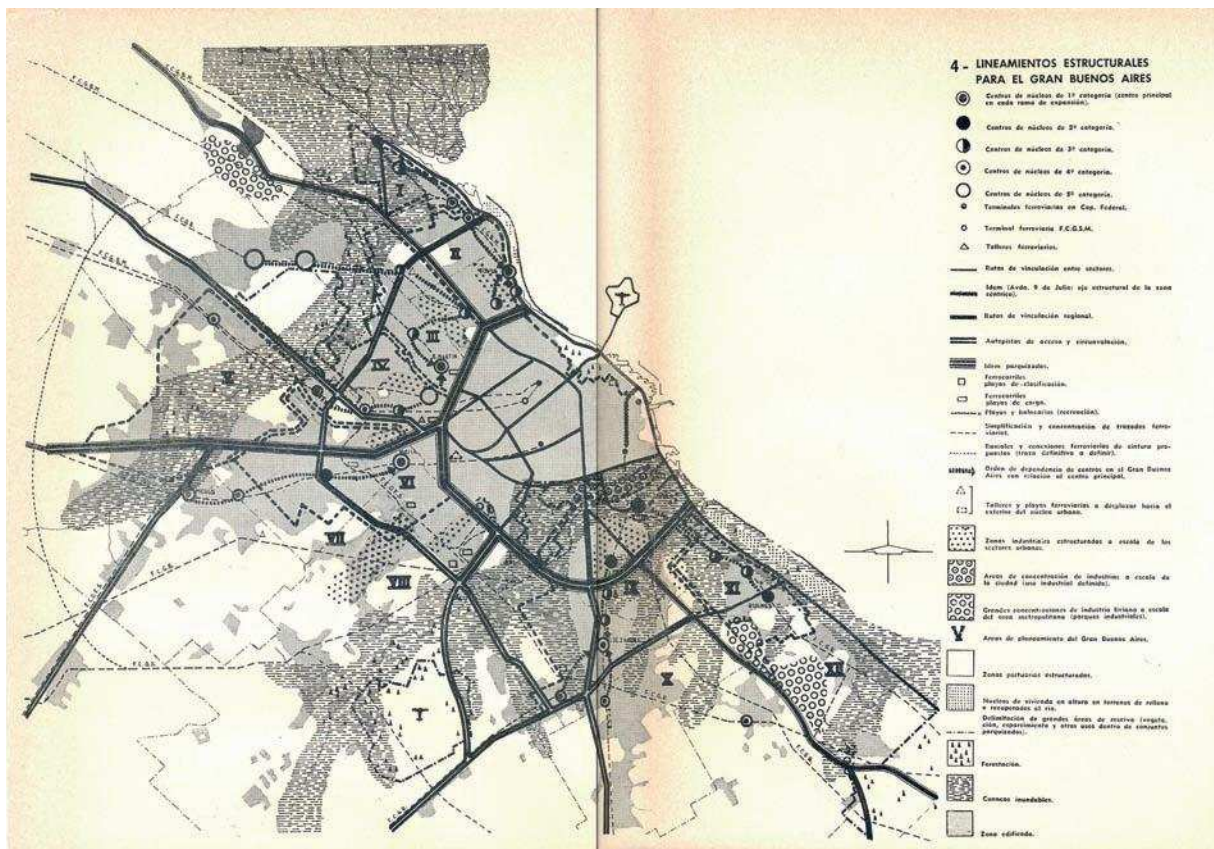


Esto es acompañado por acciones tendientes a alentar la densificación en centros urbanos existentes, estructurar el área mediante la zonificación de usos, evitar fraccionamientos rurales innecesarios, estructurar los núcleos urbanos de los partidos limítrofes y destinar a la industria una superficie del 25% de la ocupada actualmente por dicha función, localizada y agrupada según su naturaleza, su grado de molestia, su índice de ocupación del suelo y su superficie cubierta. También propone conservar las condiciones positivas del medio físico natural mediante el ordenamiento de la zona costera y la delimitación de cuencas inundables, definiendo y ordenando áreas destinadas a esparcimiento y vivienda, en zonas que lindan con el Río de la Plata.

En cuanto al sistema vial se propone conformar un sistema vial integral que tienda a descentralizar y simplificar los accesos del Área Metropolitana, definiendo la estructura vial básica mediante una autopista de la Costa (desde Tigre a La Plata), una autopista Central (que una los accesos Norte y Sur), la Avenida General Paz y el Camino de Cintura.

A su vez, un punto relevante considerado en el Plan es el mejoramiento de los equipamientos de servicios públicos, tanto en la provisión de agua como los desagües cloacales. También se propone sustituir el sistema de alumbrado público por otros de mayor eficiencia, incrementar el tendido de cables de teléfono, asegurar el suministro de gas natural, centralizar la generación de fluido eléctrico en grandes usinas y renovar las líneas existentes, balancear los consumos en determinadas horas mediante tarifas especiales y coordinar las obras de servicios públicos, ubicando las redes en conductos especiales de fácil acceso.

Lineamientos estructurales para el Gran Buenos Aires, dando cuenta de los núcleos y áreas principales, distinguiendo actividades y funciones, junto a las vías de acceso y circunvalación.

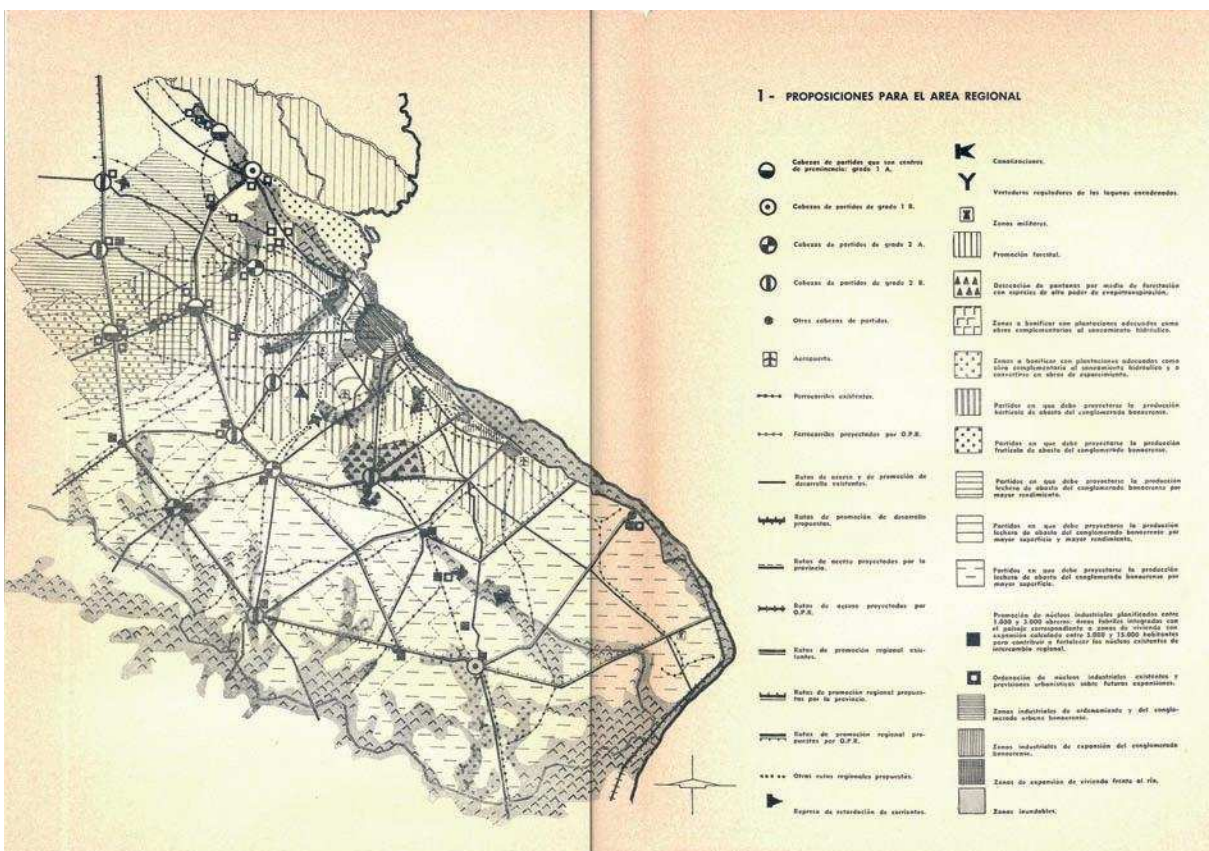


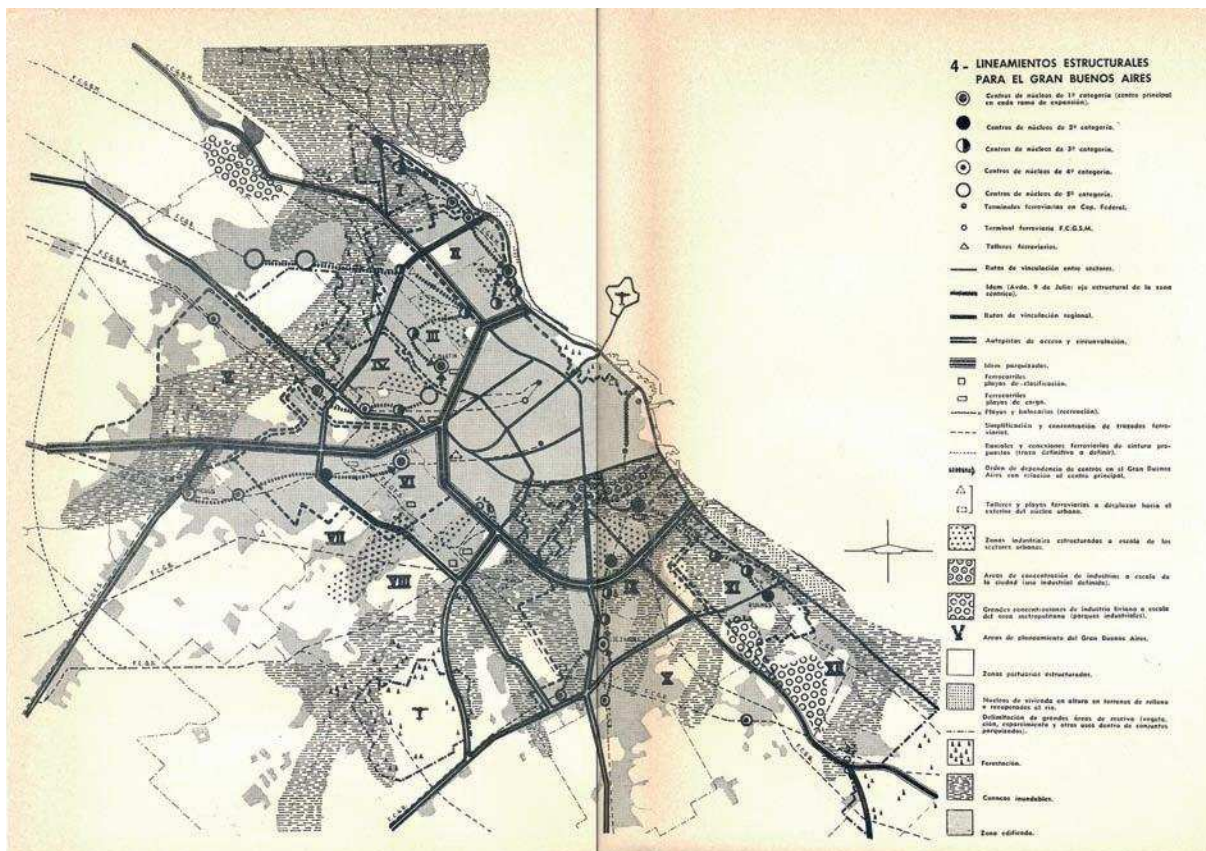
En lo que respecta a la escala del Área Urbana, su conformación, de la misma manera que en la escala anterior, se considera ajena a un proceso de planeamiento. Considerando el uso del suelo, los valores de la tierra, la densidad de la edificación, la provisión de servicios entre otras variables, se identifican un conjunto de centralidades para el conjunto de la Ciudad, jerarquizándolas, según su importancia, en un gran centro (que coincide con el Área Central), seguido de centros de primera, segunda y tercera categoría. A su vez, se determinaron doce áreas sociales en función de la relación entre la densidad de población, los valores de la tierra y los niveles socioeconómicos que se distribuyen en abanico según las principales vías circulatorias. Por otra parte, según el rango y ocupación de trabajo desempeñado, se establecen niveles socioeconómicos agrupados en las siguientes categorías: habitantes de alto nivel (Barrio Norte, Belgrano, Villa Urquiza y Villa Devoto), de mediano nivel (a lo largo de la Avenida Rivadavia) y de bajo nivel (sector Sur y Chacarita). Así, el valor de la tierra presenta correspondencia con las densidades de población y acompañan a los niveles socioeconómicos más altos.

Otra de las condiciones evaluadas a escala urbana tiene que ver con la movilidad económica y la preferencia habitacional, frente a la cual la zona Norte aglutina un 85,0% de la construcción llevada a cabo en la Ciudad, mientras que el Centro y la zona Sur del Área Central se mostraban en decrecimiento. La dinámica de la circulación es predominantemente radial con convergencia en la zona Central.

Mapa de densidad de población, en donde se aprecia la alta concentración en el Área Central en detrimento del Oeste y Sur, zonas donde se focalizará el desarrollo residencial, en detrimento de las actividades terciarias que deberán implantarse en el centro administrativo y gubernamental.

Por último, se destaca que la ciudad de Buenos Aires se halla suficientemente abastecida por los servicios públicos, salvo en la vasta extensión del Bañado de Flores y sus zonas aledañas, aún no suficientemente desarrolladas hasta entonces. En general, se detectó un déficit de energía y alumbrado. Por otro lado, se señalan los problemas provocados por el sistema de destrucción de residuos a partir de la incineración.





A escala urbana, el Plan Regulador presenta propuestas más concretas y puntuales, que parten del supuesto de que los problemas de la aglomeración no dependen tanto de la concentración demográfica, sino de su estructura funcional. Esto conlleva medidas de ordenamiento de las actividades dentro de la Ciudad, proveyendo del equipamiento necesario para que éstas se desarrollen. Las metas urbanísticas perseguidas son:

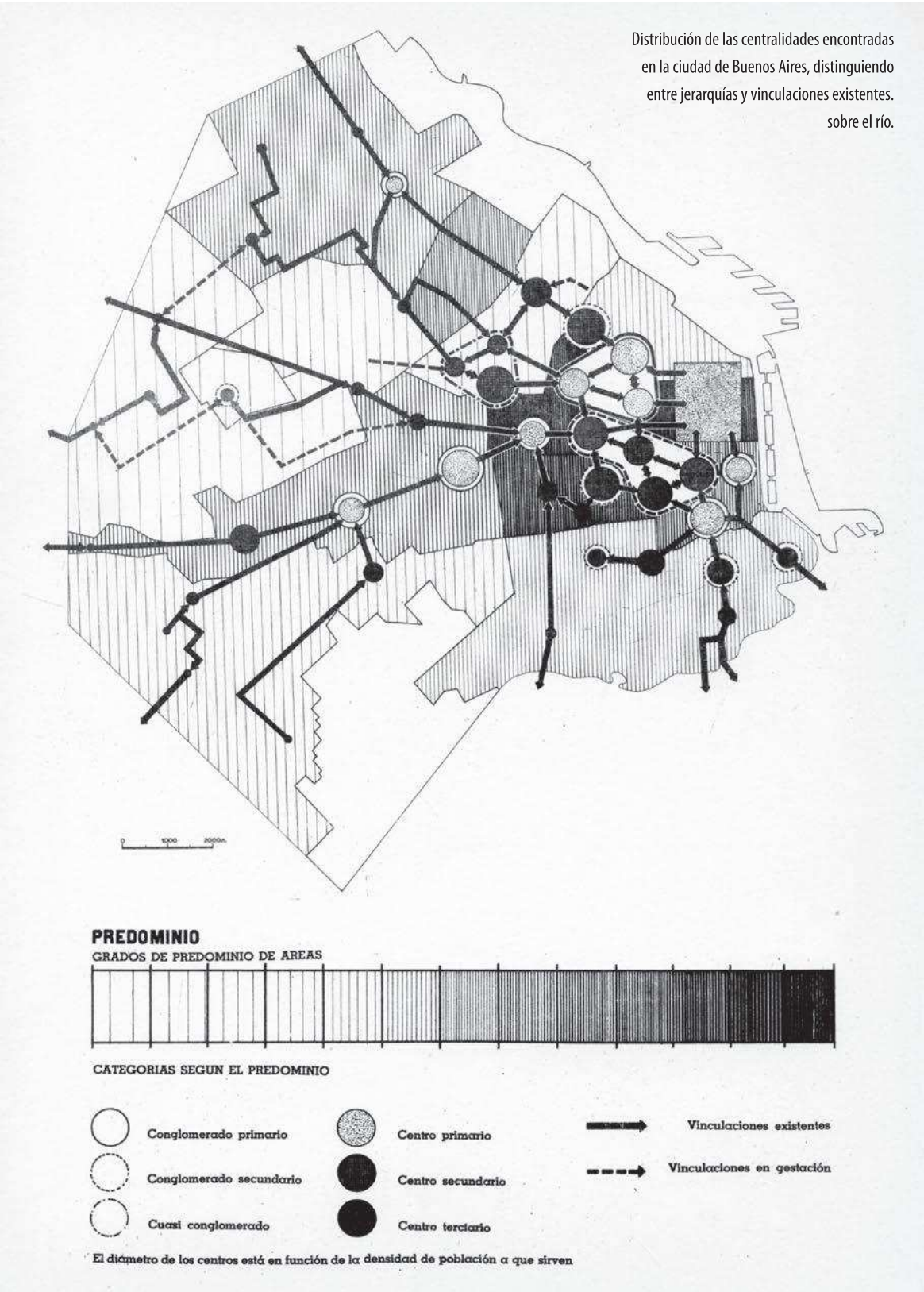
- Articular sectores, equilibrándolos mediante la distribución de tensiones en forma ordenada y conexa.
- Modificar la distribución “apiramidada” de la población creando nuevas zonas de concentración, o dispersando los “puntos pico” allí donde la densidad es elevada.
- Zonificar ordenadamente las distintas áreas de la Ciudad con el fin de reducir los desplazamientos cotidianos.

En este marco, al igual que en otras reflexiones sobre la planificación de la Ciudad, se busca equilibrar los desparejos desarrollos de las zonas Norte y Sur. Tal fin se buscaba, fundamentalmente, mediante la recuperación y desarrollo del Parque Almirante Brown a partir de trabajos de saneamiento, excavación de lagos reguladores de aguas pluviales, entubamiento del arroyo Cildañez y del zanjón San Pedrito y la definición de los usos del suelo estableciendo áreas para futuras obras.

Se pretende definir el Área de Capitalidad y las Áreas de Municipio, distinguiendo respectivamente, las áreas que son propias de las funciones de la Capital Federal del país y aquellas que corresponden a las características propias de un municipio. En función de este objetivo, se pretende la reestructuración de las actividades administrativas de la zona Central; esto implica, entre otras cosas, la construcción de playas de estacionamiento debajo de la Avenida 9 de Julio en toda su extensión, una serie de garages elevados y encauzar la renovación del espacio urbano del área correspondiente al centro financiero

En el esquema síntesis se privilegian los corredores por encima de las centralidades. El eje Norte y Oeste aparecen claramente. En el Sur la vinculación es en sentido sur-norte, con tres ejes: uno en Nueva Pompeya, uno el Barracas y el otro en La Boca.

Distribución de las centralidades encontradas en la ciudad de Buenos Aires, distinguiendo entre jerarquías y vinculaciones existentes sobre el río.



y cultural de la Ciudad. Entre las medidas propuestas se destaca la promoción de la reestructuración de las actividades administrativas a escala nacional en las zonas Central y Sur, a partir de la eliminación de los viejos diques de Puerto Madero.

Por otro lado, los espacios verdes están dentro de la agenda, a partir del señalamiento de la necesidad de crear espacios parquizados de esparcimiento a escala urbana, ubicados equilibradamente con respecto a los ya existentes, a la distribución de la masa edificada y a las densidades de población. Algunos ejemplos de este tipo de proyecto son Puerto Madero en el Este; ex bañado de Flores en el Sudoeste, y, hacia el Noroeste, la Chacra Saavedra. También se preveía recuperar para el esparcimiento público la superficie ocupada por el actual aeroparque de la Ciudad y crear un aeropuerto a escala regional ubicado aproximadamente a 3.000 metros de la costa (en la zona próxima al centro) con acceso por túnel subfluvial o calzada elevada sobre pilotes.

Respecto a la actividad productiva, se busca controlar las áreas destinadas a la industria, prohibiendo un aumento mayor al 10,0 % de la superficie comprendida entonces. Se establece que el reordenamiento industrial se realizaría en función del tamaño y las características de los establecimientos, disponiendo su permanencia dentro del tejido mixto, su relocalización hacia áreas de uso exclusivo dentro de la Ciudad o desplazamiento fuera del ámbito urbano.

Foto área de 1965 donde se visualiza la zona suroeste de la Ciudad. En ese entonces, despoblada y en la mira de casi todos los proyectos urbanos.






Foto aérea de 1965 de la boca del Riachuelo, otra de las áreas a reconvertir en los planes de la década del sesenta.

En lo que respecta a la movilidad, se busca definir las vías de circulación básicas de acuerdo a su función y al tipo de transporte. De esta manera se establecen cinco niveles diferentes. En primer lugar, se consideran las vías de penetración regional, conformadas por la Autopista Central (la que sería una continuación de la Panamericana) junto a la Autopista de la Costa y el Acceso Oeste. Por otro lado, se concibe un conjunto de vías de distribución rápida sectorial, las que incluirían ejes troncales, como la Avenida Perito Moreno y la Avenida Francisco Beiró. En tercer lugar, se establecen ciertas vías de servicio inter-áreas, las cuales estarían constituidas por avenidas de circulación rápida, tales como Carabobo, Caseros, San Juan y otras más. Por su parte, un cuarto nivel se conformaría por vías de interconexión entre centros de servicios y de actividad, encarnadas por avenidas de circulación lenta, tales como Rivadavia, Corrientes y Santa Fe. Por último, el resto de las calles que integran el sistema vial constituirían el nivel de las vías de servicio local.

Fotografía de la década del sesenta en donde se observa la costa del Río de La Plata. Los planes referidos a la relación de "Buenos Aires y el Río" son una constante en los planes de la Ciudad.



Lo anterior se complementa con un sistema de circulaciones subterráneas con el fin de tender a solucionar el transporte colectivo y alentar la estructura morfológica de superficie, prevista a partir de la creación de una trama circulatoria en la zona Central, vinculada a los núcleos de principal predominio.

En cuanto a los ferrocarriles, se pretende concentrar y simplificar los accesos ferroviarios en troncales definidas, liberando las playas de carga y clasificación, permitiendo dotar a estos espacios de nuevos usos, tales como el trazado de vías de circulación. También se proyecta construir dos cinturones de vinculación externos a la Capital Federal entre las

líneas ferroviarias existentes, acompañando esta medida la reubicación de estaciones y playas de acuerdo a las reales necesidades de tránsito en determinadas áreas del Gran Buenos Aires, junto con el establecimiento de las vinculaciones necesarias con la red de subterráneos.

Para el mejoramiento de los servicios públicos se propone construir usinas incineradoras de basuras para la totalidad de los residuos de la Ciudad; mantener las condiciones higiénicas del aire controlando los equipos de incineración de residuo y calefacción doméstica, escape de automotores, residuos volátiles emanados de las grandes industrias mediante la modificación de las ordenanzas en vigor o creando las necesarias.

En cuanto a los aspectos legales, se asume que se debe hacer efectivo un sistema de acuerdos entre los gobiernos nacional y municipal para encauzar, en la Ciudad de Buenos Aires, la acción conjunta en la aplicación del plan. También se plantea como necesario coordinar la acción con organismos oficiales de distintas jurisdicciones, así como celebrar acuerdos con los municipios vecinos y con el gobierno de la Provincia de Buenos Aires a efectos de coordinar la labor de planeamiento, basándose en la unidad que a este respecto presenta el Área Metropolitana. En el mismo sentido, uno de los aspectos que revisten mayor importancia es la creación de un Código de Planeamiento, así como también se propone un anteproyecto de ley que posibilite a la Municipalidad a imponer determinadas restricciones al dominio, tendientes a encauzar las obras privadas de acuerdo con las previsiones del Plan.

A su vez, dadas las inversiones de gran envergadura que este Plan implicaba, también entran en sus consideraciones el problema de su financiación. Por un lado, se reconsidera la posibilidad de crear un Fondo Especial que permita al Municipio disponer de los medios necesarios para llevar a cabo las tareas que le correspondan. Se sugería, a tal fin, el establecimiento de un régimen impositivo, con gravámenes especiales y diferenciales a fin de estimular o desalentar determinadas obras. Esto permitiría la superación de las coyunturas inflacionarias que afectaba la concepción de políticas de largo plazo. A su vez, en vistas al aceleramiento de las obras prioritarias se considera la posibilidad de acceder a créditos de origen extranjeros.

El crecimiento de la Ciudad y su regulación aparecen en los planes. Sin embargo, serán los Códigos de Edificación los que marquen los lineamientos del crecimiento.







Foto aérea de 1965. Se aprecia la zona de continuación de la Panamericana. Las autopistas eran vistas como una solución al problema del transporte y de la conexión con el resto del conglomerado urbano.



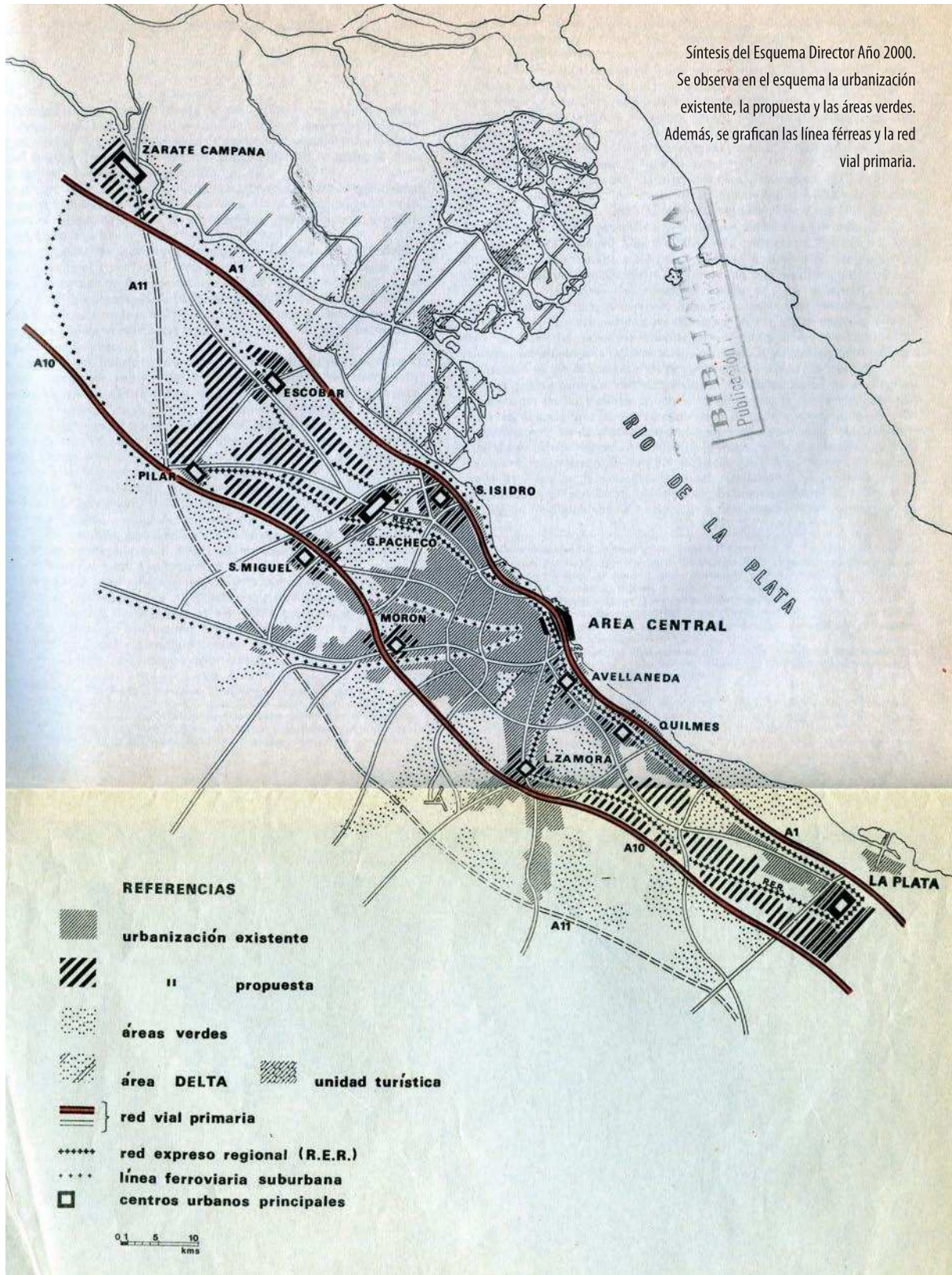
## 1969. Esquema Director Año 2000. Esquema Director de la organización espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

En 1970 fue publicado el denominado Esquema Director Año 2000. Su elaboración comprende, no obstante, trabajos que van desde 1966 hasta 1969, coincidiendo sus inicios con el del gobierno militar. La dirección estuvo a cargo del arquitecto Juan Ballester Peña<sup>1</sup>; institucionalmente, la responsabilidad de la gestión estuvo a cargo de la Oficina Regional Metropolitana (ORM). La ORM dependía del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), ente que tenía a su cargo la coordinación de las tareas de planificación a nivel nacional. En función de este objetivo, el país fue dividido en regiones, constituyendo la Región Metropolitana una de ellas. Así es que dos particularidades distinguen, en este sentido, al Esquema Director. Por un lado, se trata de un intento de planificación a escala regional, y por otro, su elaboración corresponde al Estado Nacional, y no a un nivel municipal.

<sup>1</sup> Juan Ballester Peña, arquitecto argentino que dedicó gran parte de su trabajo al urbanismo, encontrándose buena parte de sus reflexiones en una obra publicada por EUDEBA en 1986, llamada La organización del territorio. Fallece en 2006.



Síntesis del Esquema Director Año 2000.  
 Se observa en el esquema la urbanización  
 existente, la propuesta y las áreas verdes.  
 Además, se grafican las línea férreas y la red  
 vial primaria.



En lo que refiere a las ideas que guiaron la preparación del Esquema, y de forma consecuente a los lineamientos propositivos, el énfasis es puesto en el carácter regional de la planificación. De este modo, no solamente la denominada “espontaneidad” de la urbanización es puesta en cuestión, sino que la regulación parcial del territorio metropolitano, realizada de manera individual por las unidades administrativas que componen el cuadro regional, es asimismo criticada por considerar que carece de la capacidad de atender a las causas verdaderas de los problemas urbanos. Más aún, las problemáticas locales resultarían manifestaciones de los problemas regionales, para los cuales sería necesario encontrar soluciones acordes con tal escala.



La fotografía aérea de 1969 muestra el centro de la Ciudad, una de las preocupaciones de los urbanistas a finales de la década del sesenta.

Otro de los rasgos destacables es la concepción de planificación que plantea el Esquema. Basada en su consideración de carácter regional, se evidencia en la importancia dada al equipamiento y a las grandes infraestructuras. De tal manera, por un lado, se explica que las propuestas más concretas de este plan se centran en la creación y renovación de infraestructuras de nivel regional, como autopistas y ferrocarriles; a su vez, en la desestimación de la posibilidad de que las unidades político – administrativas menores sean capaces de dar solución a los problemas urbanos así abordados. Consecuentemente, se lamentan los autores por la potestad que detentan las administraciones locales de



La movilidad es uno de los temas centrales de este plan. En la imagen de 1969 se observa la estación Constitución. Uno de los ejes a modificar con las acciones del plan.

regular los usos del suelo, ya que no sólo no se complementan con las inversiones en grandes obras que proyecta el Estado Nacional, sino que configuran directamente un obstáculo a la realización de los proyectos.

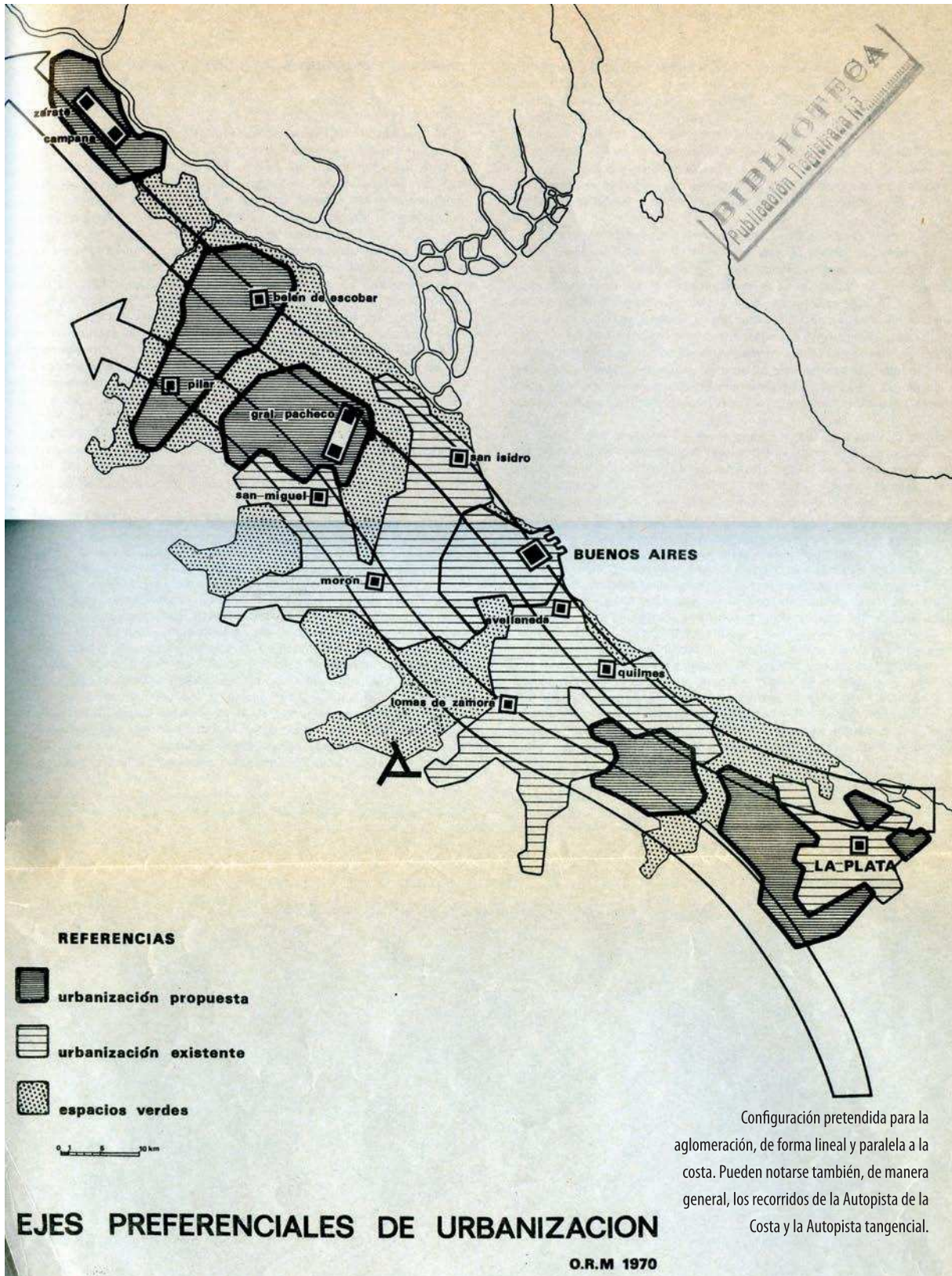
Por otra parte, las afirmaciones específicas respecto de la situación metropolitana, así como las propuestas elaboradas, se apoyan sobre una amplia recopilación estadística. Para ello, se utilizaron trabajos anteriores, tales como planes de diversos municipios así como trabajos técnicos provenientes de equipos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. No obstante, los autores del Esquema cuestionan la falta de una perspectiva regional a la hora de la generación de tal información. De tal manera, para la complementación de la información reunida, se generaron nuevos datos estadísticos, los cuales ocupan una parte importante del trabajo, abarcando, incluso, un extenso anexo estadístico.



Fotografías del año 1954 de la Plaza Constitución. La vinculación con el Área metropolitana es una de las preocupaciones en el planeamiento de la época.

El conjunto de los análisis que componen el Esquema Director, y las proyecciones del crecimiento urbano esperado para la aglomeración, habilita a sus autores a relacionar los problemas detectados con aquello que denominan el urbanismo de hecho o urbanización espontánea. A esta situación se oponen las propuestas realizadas por dicho Esquema, en particular y concretamente, las grandes infraestructuras ya mencionadas. El mayor nivel de especificidad corresponde a cuestiones técnicas referidas a equipamientos de transporte, incluyendo su trazado, el cual se describe a través de diversos instrumentos cartográficos.

Una de las primeras conclusiones a las que arriban los responsables de este intento de planificación metropolitana es la crisis de la configuración radiocéntrica de la aglomeración. Según su visión, a este patrón espontáneo de crecimiento se opone una organización según pautas establecidas, determinando lo que recibe la denominación de ejes preferenciales de urbanización. Por sus condiciones geográficas y económicas, se plantea, para la Región Metropolitana, un eje de crecimiento lineal respetando la configuración natural de la costa del Paraná y del Río de la Plata. Se apoyan en la existencia de un eje fluvial industrial que vincula funcionalmente las aglomeraciones



Configuración pretendida para la aglomeración, de forma lineal y paralela a la costa. Pueden notarse también, de manera general, los recorridos de la Autopista de la Costa y la Autopista tangencial.

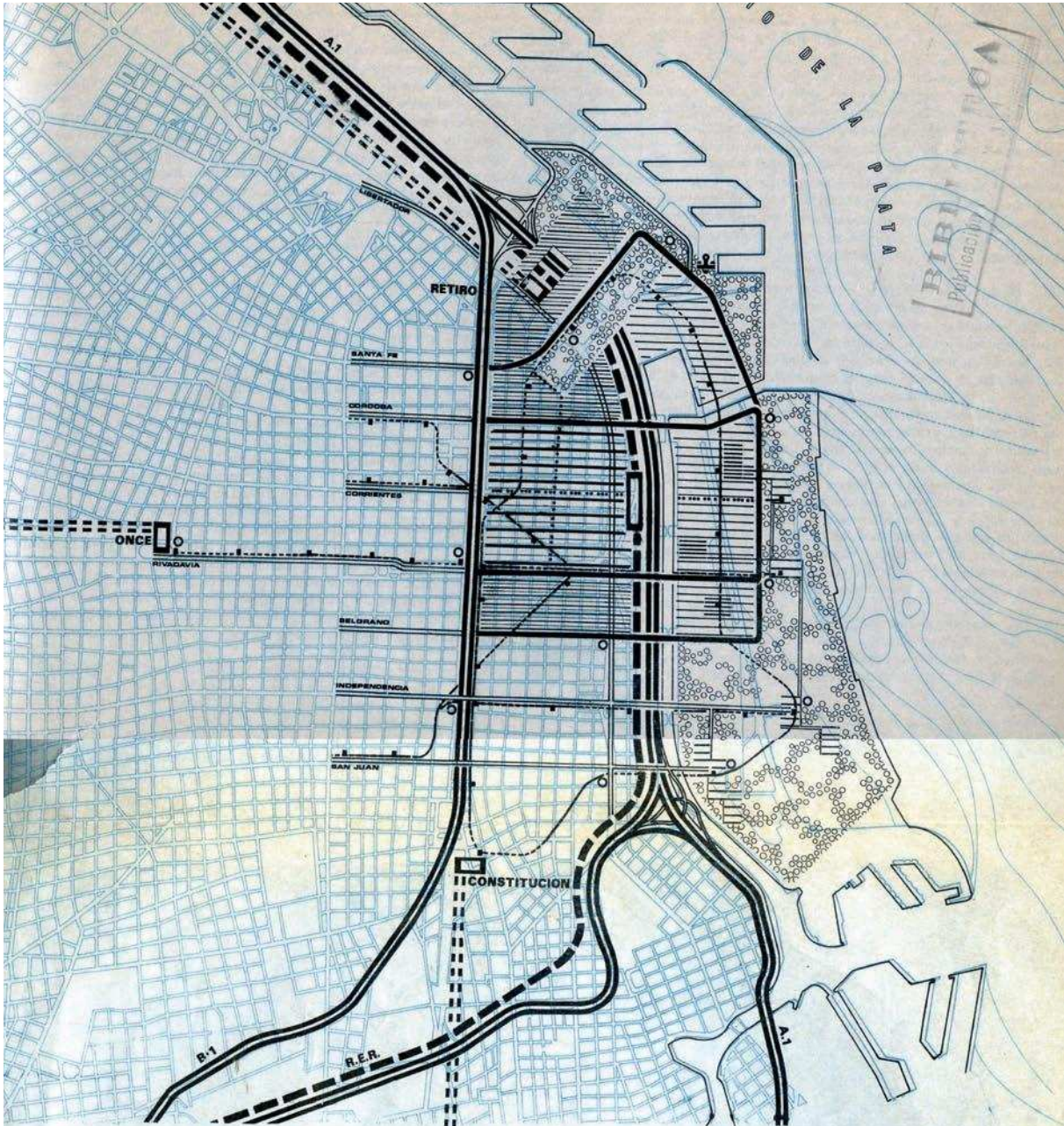
de Buenos Aires, La Plata y Rosario; el Esquema Director, en consecuencia, supone el reemplazo de la configuración radiocéntrica por otra de tipo lineal, siguiendo un eje Noroeste – Sudeste, desde Zárate y Campana hasta la ciudad de La Plata.

También se plantea el ordenamiento del Área Central, considerando apropiado el mayor desarrollo de las actividades terciarias, a fin de potenciarla como el centro metropolitano de mayor importancia. Ello se fundamenta en las características históricas y económicas que la configuraron como centro de dirección administrativa, tanto a escala regional como nacional. Es interesante señalar que el Esquema supone que existe una posibilidad casi inagotable de expansión en dirección al río (a través de la técnica de relleno). Asimismo, se plantea la necesidad de evitar el deterioro del Área Central, por lo cual, el mantenimiento de sus funciones se presenta como menester. Esta concepción se complementaría con la idea del crecimiento lineal, permitiendo, a su vez, la localización de establecimientos industriales en zonas adecuadas que dejen lugar a la expansión de los usos residenciales.

No obstante, las propuestas del Esquema Director consideran también la necesidad de dotar de cierta dinámica al territorio metropolitano por fuera del Área Central. En esta propuesta, se examina lo problemático de la concentración de los empleos, los consecuentes desplazamientos diarios, el agrupamiento de la diversidad de servicios de esparcimiento y otras funciones de un área particular de la aglomeración. De tal manera, con el fin de evitar una desproporción excesiva entre el Área Central y el resto de la región metropolitana, el Esquema Director propone la reestructuración del suburbio, entendiendo por ello el desarrollo de subcentros urbanos. Se plantea la posibilidad de trasladar, a tal fin, ciertas funciones de nivel regional para crear empleos terciarios que no se encuentren ligados únicamente a la población residente de estos subcentros. El enfoque a seguir pretende escapar del voluntarismo, considerando que las medidas a tomar, aunque se mencionan de una manera muy general, tendrían un efecto disuasorio de la tendencia a la localización en el Área Central e influiría en las decisiones individuales en este mismo sentido.



















Sistematización de la organización proyectada para el Área Central. Pueden observarse las vías de circulación que integran el Área al resto de la Región, incluyendo ejes vehiculares y el trayecto del ferrocarril.

**REFERENCIAS**

- |   |                              |  |                         |
|---|------------------------------|--|-------------------------|
|  | renovación                   |  | avenida de distribución |
|  | expansión                    |  | subterráneo             |
|  | ampliación                   |  | estación                |
|  | parque central metropolitano |  | calle peatonal          |
|  | expreso regional (R.E.R.)    |  | estacionamiento         |
|  | autopista regional           |  | estación marítima       |





La estética también se ve modificada en esta década. La plaza Houssay es un ejemplo de este tipo de iniciativa.

Por otra parte, la proyección de una población que alcanzaría los 13 millones de habitantes en el año 2000 despertaba la necesidad de incluir, en la planificación de la Región Metropolitana, la cuestión de los equipamientos de esparcimiento. En este sentido, se plantea la creación de lo que se da en llamar un sistema de unidades de esparcimiento. Dentro de esta idea, el Delta es considerado como aquella parte de la aglomeración más idónea para cumplir con tales funciones. Se proyecta entonces la instalación de equipamientos acordes, suponiendo los beneficios adicionales de dicha política, de generación de atractivos turísticos y creación de empleos relacionados.

Las propuestas mencionadas hasta aquí son de un carácter general, dando una idea de la concepción que los autores del Esquema Director esperaban para el desarrollo futuro de la Región Metropolitana. Sin embargo, es posible establecer que su realización material supone, como condición necesaria, la conformación de un sistema de transporte metropolitano que lleva la denominación de esquema de movilidad. Siendo el aspecto sobre el que más especificaciones se establecen, su composición está determinada por el trazado de una red ferroviaria y otra vial. Gracias al esquema de transporte se lograría la integración regional de configuración lineal, así como también la accesibilidad al Área Central y a los nuevos subcentros regionales. A pesar de estos planteos, se evidencia con claridad que la simple creación o reestructuración de los dispositivos físicos del transporte no determina las condiciones pretendidas de desarrollo de la aglomeración.

De tal manera, una de las proposiciones estructurantes del Esquema supone que la mayor parte de los desplazamientos que tengan como destino el Área Central se realizarían a través de la red ferroviaria, mientras que la red de autopistas quedaría vinculada de manera principal a los viajes laborales fuera del Área Central, los viajes eventuales y al transporte de bienes. Esta consideración general se apoya en la mayor capacidad de transportar pasajeros del ferrocarril, a lo que se suma la desproporción, en términos de inversiones necesarias, que implicaría un volumen similar de usuarios a través de autopistas. A su vez, se contemplan otros factores explicativos, como la presencia de

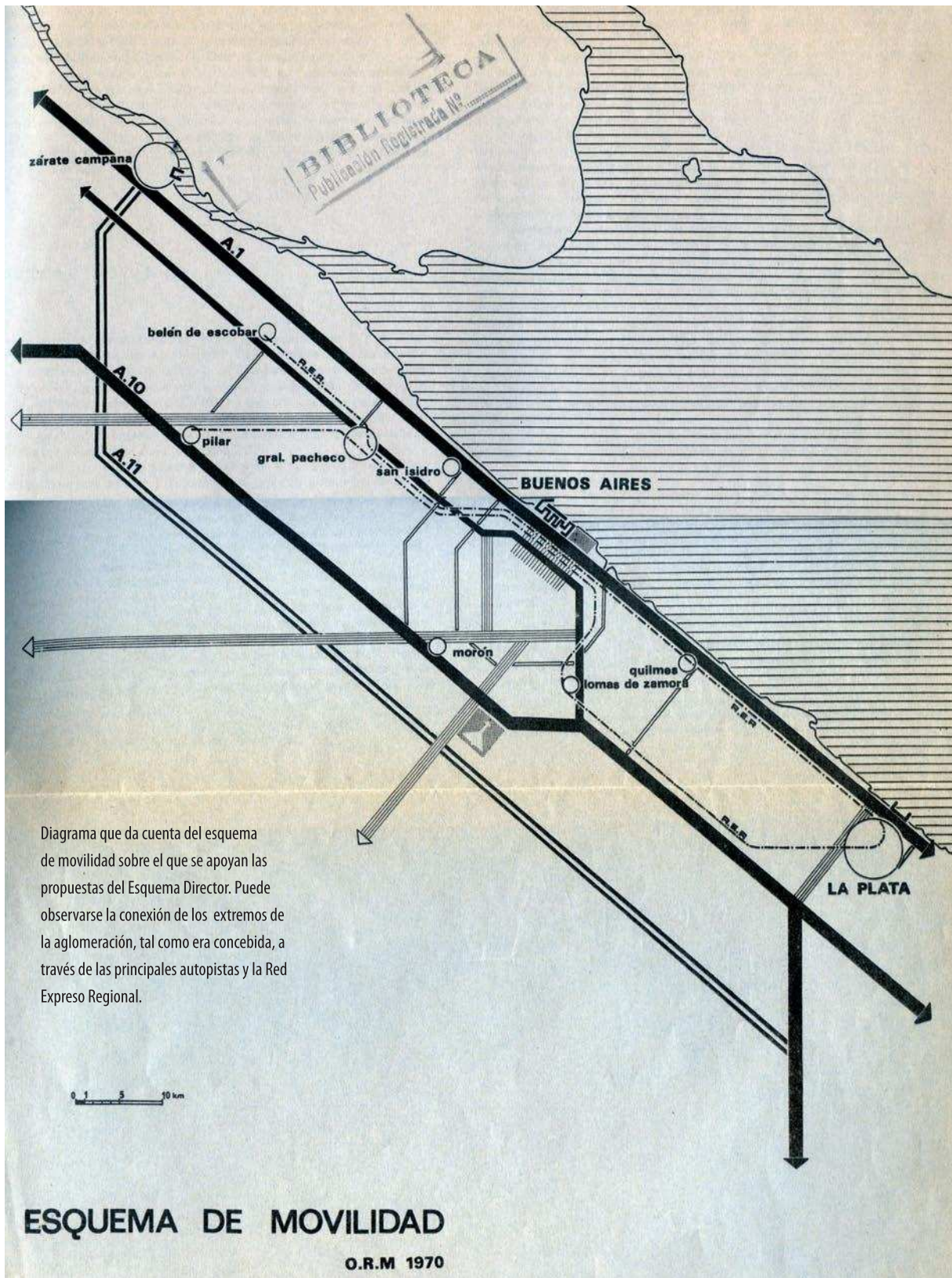


Diagrama que da cuenta del esquema de movilidad sobre el que se apoyan las propuestas del Esquema Director. Puede observarse la conexión de los extremos de la aglomeración, tal como era concebida, a través de las principales autopistas y la Red Expreso Regional.

## ESQUEMA DE MOVILIDAD

O.R.M 1970

una red ferroviaria ya existente capaz de cumplir con los requerimientos de la movilidad del Área Central; sumado a ello, su alto grado de densificación implica serias dificultades para la realización de una red de autopistas que penetren en ella.

Para cada una de las redes propuestas se incluyen consideraciones específicas. Por caso, para los ferrocarriles se plantea la necesidad del ensanche de las trochas métricas, la supresión de los pasos a nivel y el mejoramiento de las redes existentes. Asimismo, y ocupando un lugar fundamental, se presenta la idea de la creación de la Red Expreso Regional (RER), la cual tendría como una de sus funciones principales la articulación del Norte y el Sur de la Región Metropolitana.

Por otra parte, la conformación de la red vial se centraría en la creación de dos autopistas principales que seguirían el eje paralelo al Río, consecuentemente con lo planteado acerca de la configuración pretendida para la aglomeración. En tal sentido, la más importante de ellas sería la Autopista del Río (A1) la cual recorrería de norte a sur la Región Metropolitana, sirviendo principalmente como vía de acceso al Área Central. A su vez, la denominada Autopista Tangencial (A10) serviría para la interrelación de subcentros terciarios y secundarios, poseyendo un trazado paralelo a la anterior aunque alejado del Área Central.

La conformación del Esquema Director no implica la realización de importantes instrumentos de regulación en términos de normativa urbana. La configuración futura de la urbanización se confía a la implementación de los grandes equipamientos, entendiendo que a través de tales intervenciones le seguiría una consecuente orientación de las actividades del sector privado.

## 1971. Plan de Renovación de la Zona Sur

En el año 1971 es publicado el **Plan de Renovación de la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires**. Su formulación fue impulsada por la Intendencia Municipal, contando para su confección con la participación de varias de sus secretarías. En términos institucionales fue conformado el Ente para la Renovación Urbana de la Zona Sur, el cual tuvo a su cargo la elaboración de los contenidos del plan. Su composición incluía la participación de numerosos profesionales vinculados a diferentes problemáticas. El Director del Proyecto fue el arquitecto Juan Kurchan<sup>1</sup>, de participación recurrente en lo que refiere a la planificación urbana de la Ciudad. Kurchan formó parte, como uno de los colaboradores principales, del Plan Director para Buenos Aires ideado por Le Corbusier.

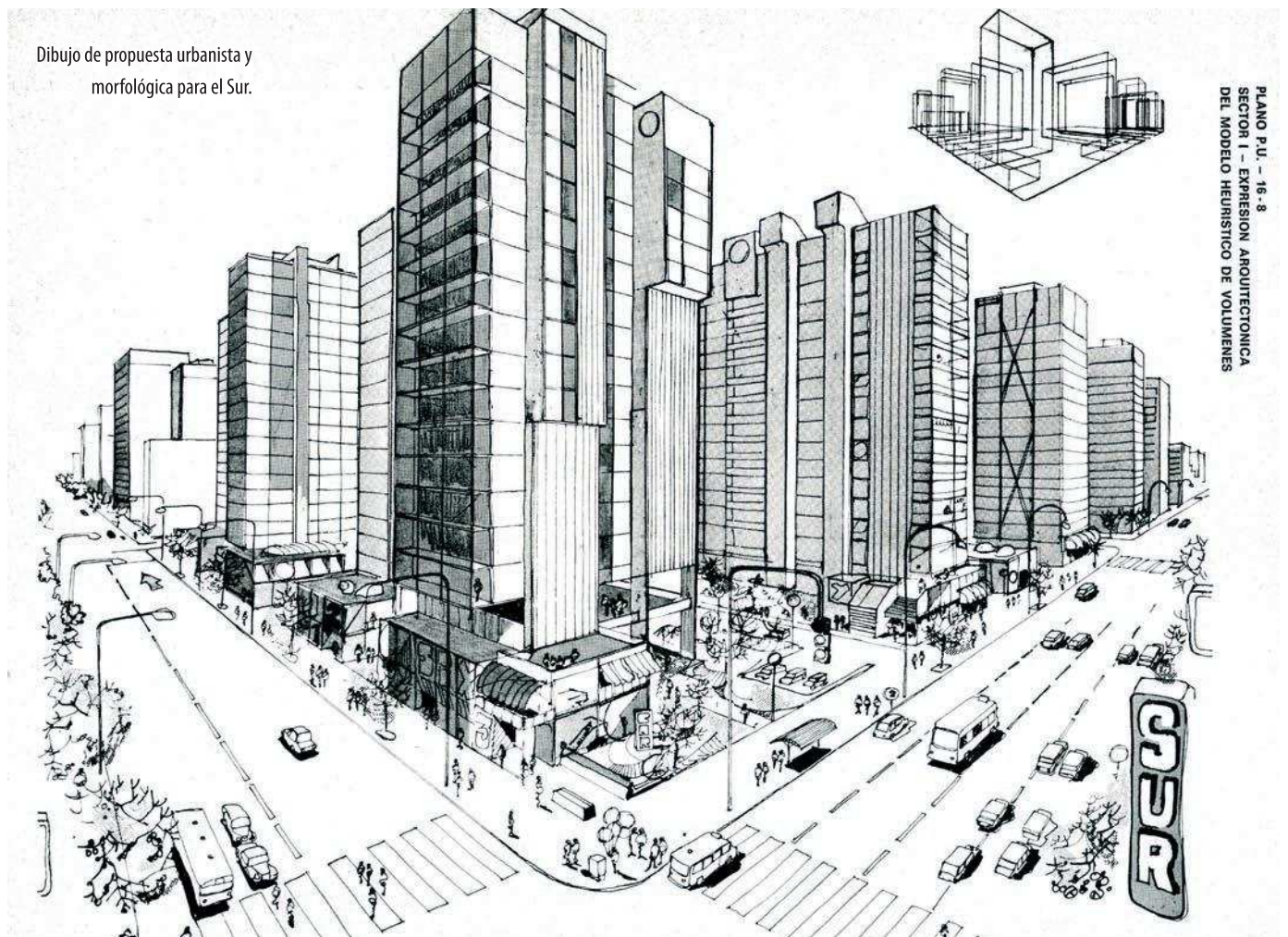
<sup>1</sup> Juan Kurchan, arquitecto nacido en 1913, egresado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Uno de los hechos más destacados de su trayectoria profesional es el viaje a Francia, a fines de la década del '30, para completar su formación con Le Corbusier. En la misma época conforma el grupo Austral, junto a Antonio Bonet y Jorge Ferrari Hardoy. También con ellos diseña el sillón BKF, el cual se hace acreedor de galardones nacionales y adquiere cierto prestigio internacional. En 1952 se hace cargo de la Dirección de Urbanismo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Muere en el año 1972 en uno de los edificios cuyo diseño constituye parte de su obra.

Fotografía de fines de los años setenta. Se observa la fábrica "El Águila". Uno de los temas a resolver en el plan de 1971 era la problemática industrial del Sur.



Por otra parte, el trabajo del mencionado Ente contó con la colaboración de una comisión de carácter consultivo, compuesta por representantes de los diferentes organismos a cargo de brindar servicios públicos. Entre las instituciones y empresas que la integraban se encontraba la Compañía de Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires, la Compañía Italo-Argentina de Electricidad, Gas del Estado, Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Administración General de Obras Sanitarias de la Nación, Subterráneos de Buenos Aires, Dirección Nacional de Transportes Terrestres, Ferrocarriles Argentinos, y la Dirección General de Puertos.

En este Plan se proponía la intervención sobre dos sectores diferenciados de la zona Sur. Por un lado, el Sector I, de una superficie de 548 hectáreas, comprende el sector contiguo al centro. Es la zona donde se verifican menos cambios edilicios en los últimos 100 años, y corresponde a la transición entre el centro comercial y financiero y las zonas industriales de La Boca, Barracas y Avellaneda. Por otro lado, el Sector II, que abarca una superficie de unas 323 hectáreas, comprende una zona dedicada fundamentalmente a actividades portuarias, industriales y recreativas, y se destaca por la presencia de Puerto Madero y la cuestión, no menor, de su destino.



Dibujo de propuesta urbanista y morfológica para el Sur.

PLANO P.U. - 16-8  
SECTOR I - EXPRESION ARQUITECTONICA  
DEL MODELO HEURISTICO DE VOLUMENES



Fotografías históricas del barrio La Boca. Éstas del año 1948 muestran los típicos conventillos del barrio. El plan de 1971 trata de mejorar las condiciones de los mismos en lo que denomina “proceso de renovación urbana”.

Las ideas que se esbozan como fundamentos de la elaboración del plan en cuestión justifican la planificación en la racionalización del proceso de crecimiento de las ciudades, oponiéndola a un crecimiento incoherente, donde “domina el instinto de conservación, anulando las posibilidades de convivencia racional de la comunidad” (MCBA, 1971:3). A su vez, se introduce la idea de la necesidad de dotar de un carácter dinámico a los instrumentos de análisis y planificación. En buena medida, esta concepción se vincula con la pretensión de que la transformación de la estructura urbana sea acorde a las modificaciones que ocurren en la sociedad, lo cual se ve dificultado, en términos de los autores del Plan, por las características materiales de la Ciudad y por la falta de iniciativa suficiente para poner en acto lo ideado por la planificación.

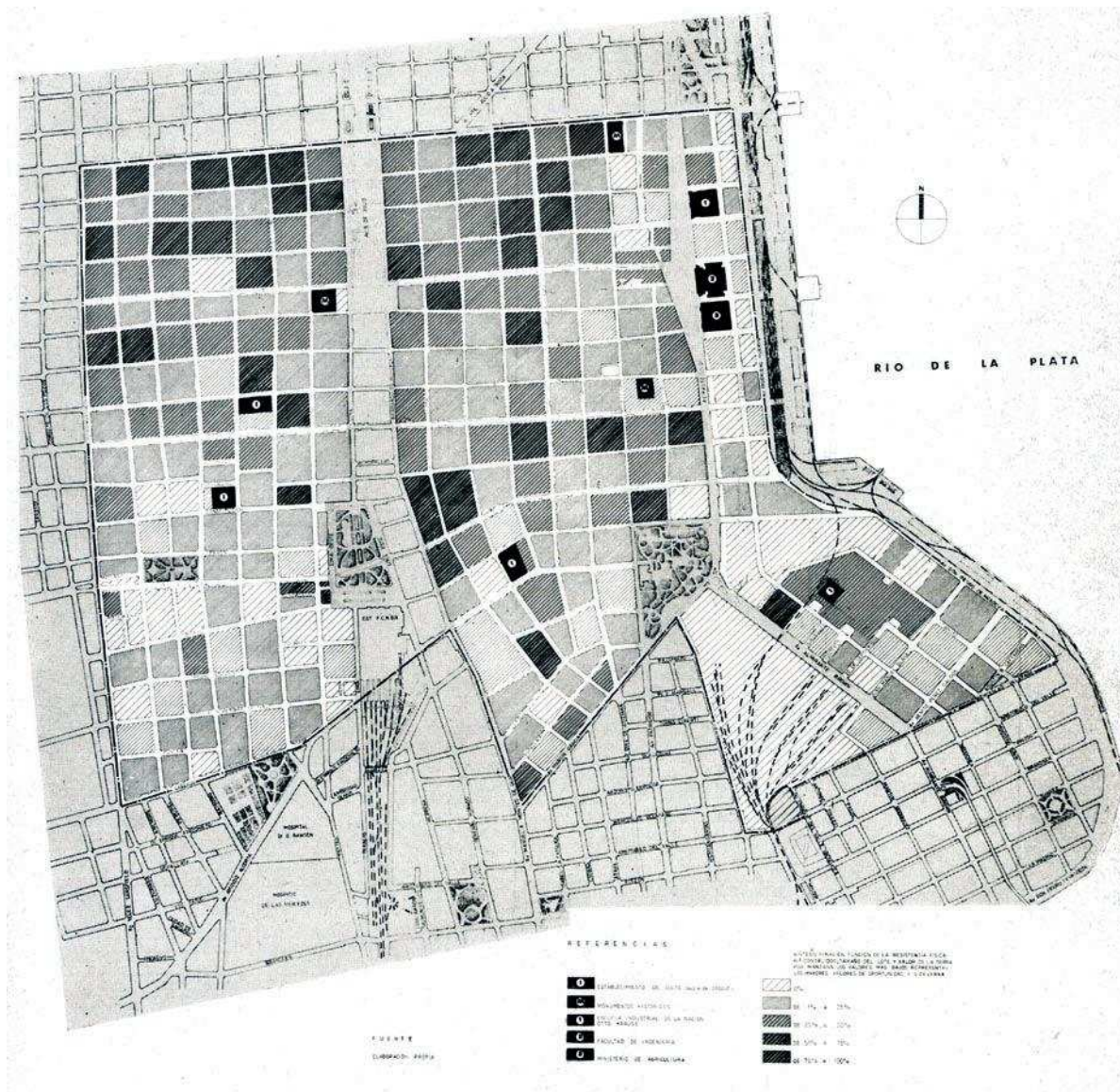


Un aspecto que distingue de manera particular la concepción de la planificación que guía al Plan de Renovación radica en remarcar la importancia de la difusión de las ideas contenidas en el Plan. De tal manera, se afirma que el acceso a la información por parte de la población constituye un elemento fundamental de la planificación. Aunque no es mencionada la participación como concepto, se explicita la idea de que la toma de conocimiento por parte del público facilita la concreción de los proyectos, ya que gracias a ello se evitaría que, en palabras del propio Plan, “intereses encontrados o la mera actitud filosófica opuesta al ordenamiento racional de los fenómenos de relación humana, posterguen su aplicación”.

Uno de los ejes del plan de 1971 es incorporar mayor densidad residencial. La fotografía muestra la construcción de ese tipo de tipología edilicia.







En lo que refiere a la metodología que sustenta las proposiciones contenidas en el Plan, se apoya, en principio, en el análisis de datos existentes, así como también censos y estadísticas realizadas de manera específica para el trabajo en cuestión. Respecto al tratamiento de los datos obtenidos, éstos se procesan a partir de la aplicación de modelos matemáticos particulares para cada problemática. Para ello, se consideran diferentes variables puestas en juego con el fin de obtener un diagnóstico determinado, tratando de alcanzar una visión dinámica de los asuntos abordados. Un ejemplo lo constituye el estudio del denominado grado de oportunidad del Sector I, donde, a través de la modelización de variables tales como valor del suelo, tamaño del lote, metros cuadrados construidos, propiedad de la tierra y otras, se concluye con una imagen de las manzanas que mayor predisposición muestran a los fines del plan propuesto.

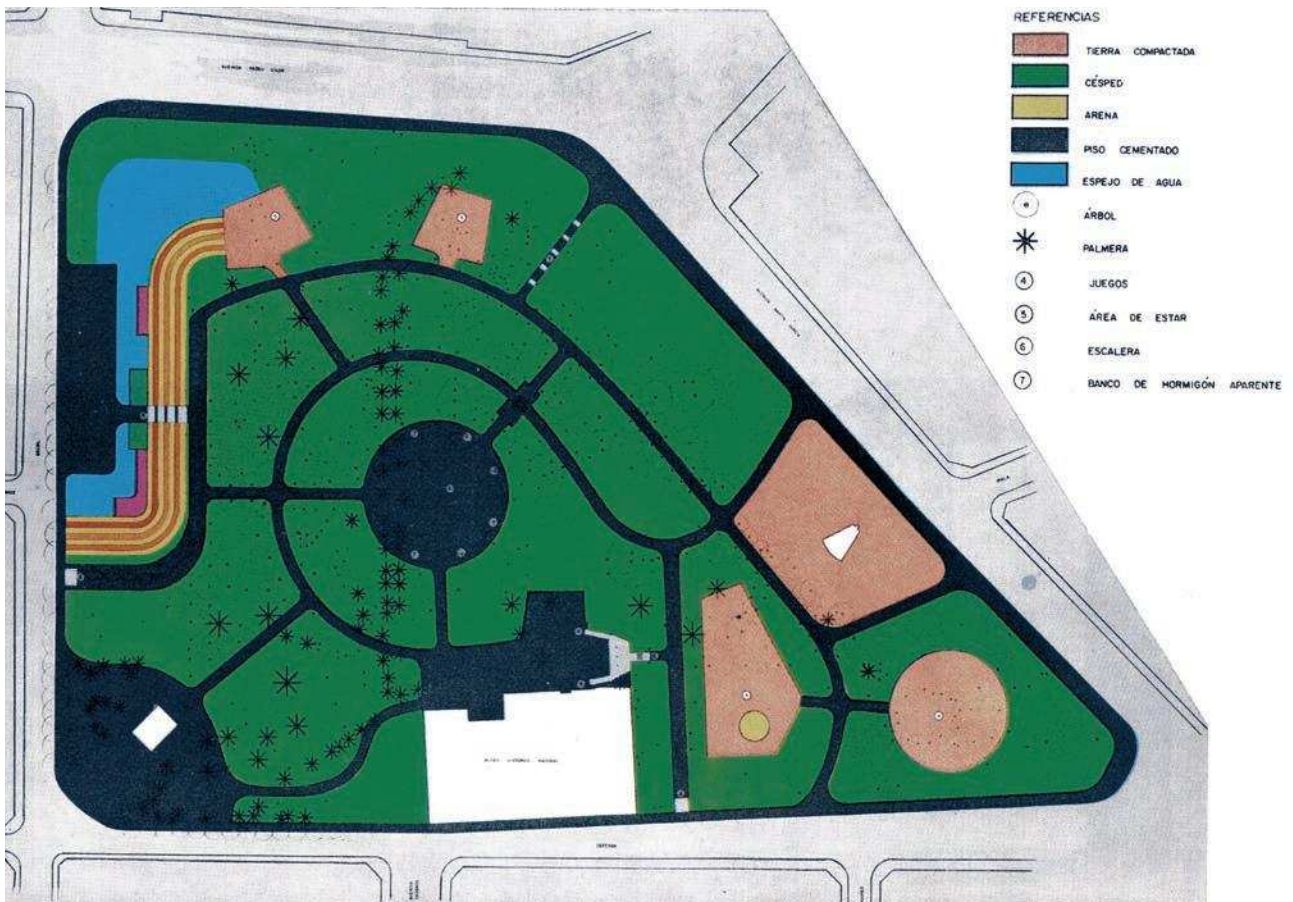
Un ejemplo de la metodología empleada en base a modelos matemáticos. A través de la consideración de un conjunto de variables relevantes se determinan las manzanas de la zona afectada por el Plan, más propensas a adecuarse a lo proyectado para ellas.

Esquema de propuesta urbanística para el Sur, incluyendo Puerto Madero y la extensión sobre el Río de la Plata.

Lo planificado para la zona comprendida en el Sector I se enmarca bajo el concepto de renovación urbana. Para ello se parte de la premisa de la decadencia que presenta esta zona de la Ciudad. Las variables que apoyan tal afirmación consisten, por un lado, en la pérdida de población según los datos censales disponibles, al mismo tiempo que el volumen edificado registrado se muestra estacionario. También se señala la obsolescencia de la infraestructura urbana de servicios y la necesidad en el corto plazo del reemplazo de las redes, particularmente las de electricidad y gas domiciliarias. Además, se mencionan problemas de parcelamiento que dificultan la habitabilidad del sector.



Constituyendo un aspecto complementario de la justificación del plan, se señala que la expansión de las actividades del Área Central de la Ciudad desplaza la vivienda hacia localizaciones progresivamente más alejadas, ante la falta de áreas vacías o que permitan la instalación de nueva población. Por tales motivos se presenta al Sector I como una zona óptima para la renovación urbana, la cual daría lugar al predominio de los usos residenciales, cuyos habitantes se vincularían laboralmente al Área Central. A partir de la definición de esta premisa, se desarrollan las propuestas destinadas a esta parte de la Ciudad.



Anteproyecto de Parque Lezama.

Uno de los aspectos que se plantea como parte de los objetivos para el Sector I, radica en la eliminación gradual de las industrias que sean incompatibles con el predominio de los usos residenciales. Para ello se hace una tipología de establecimientos permitidos, quedando (por omisión), restringida la instalación y permanencia del resto. Por otra parte, se plantea como necesario dotar al sector de aquellos equipamientos y servicios pertinentes para su renovación. Además, en los diferentes aspectos que se consideran respectivos a ello, también se involucra el reemplazo de infraestructuras obsoletas que hacen a la propia situación que el Plan se propone transformar.

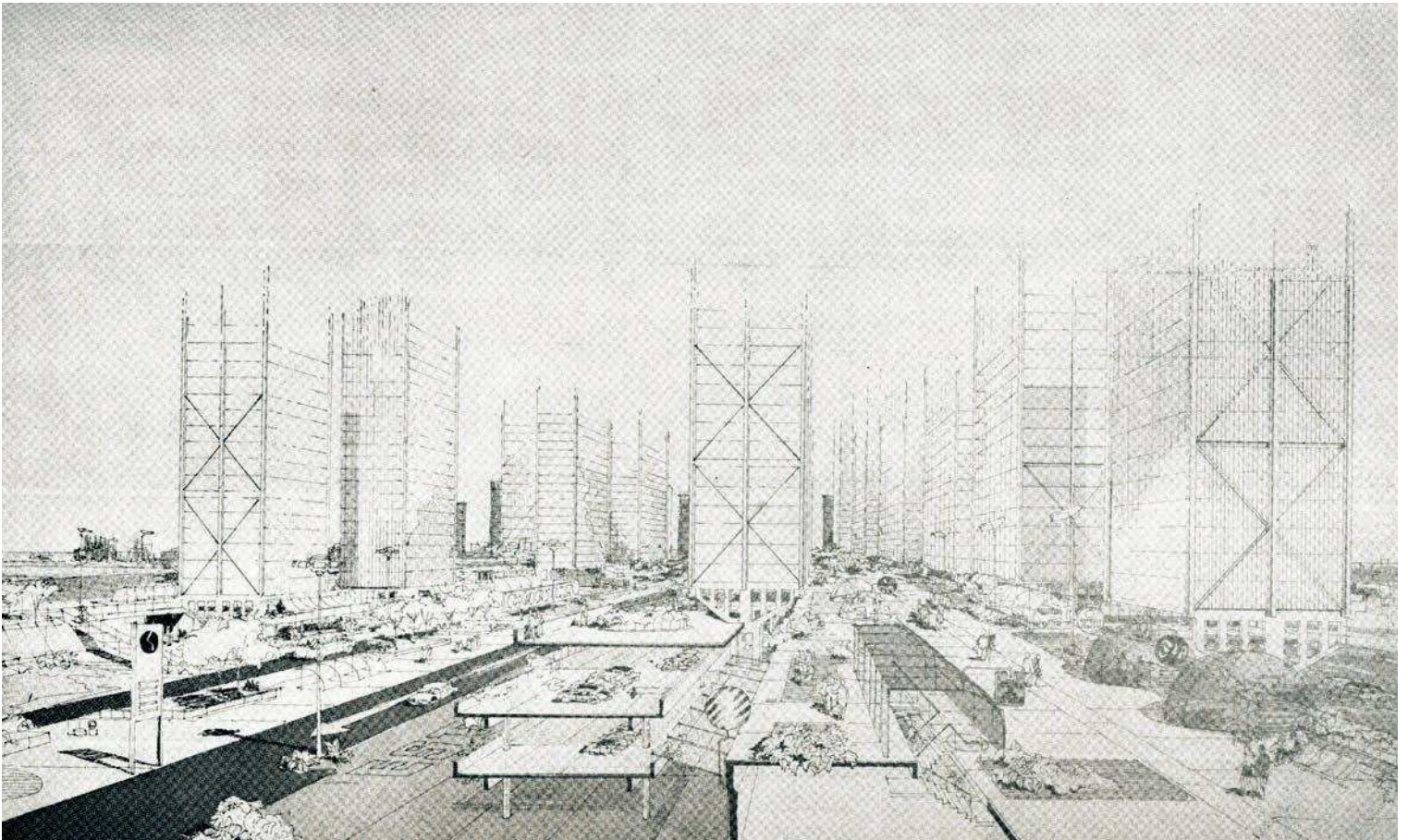
En lo que refiere a la circulación, se propone la conformación de una red vial primaria, la cual tendría su eje en la proyectada Autopista Costanera, para lo cual se tuviera en cuenta la conexión de los Sectores I y II, y de la parte Sur de la Ciudad con el Área Central. Junto a ello, se proyecta la creación de una red vial secundaria que permita el acceso desde las zonas circundantes, para lo cual se proyecta un conjunto de ensanches de calles y prolongaciones de avenidas. Completaría lo planificado para este aspecto, una red vial terciaria destinada a servir únicamente los flujos internos del Sector I.

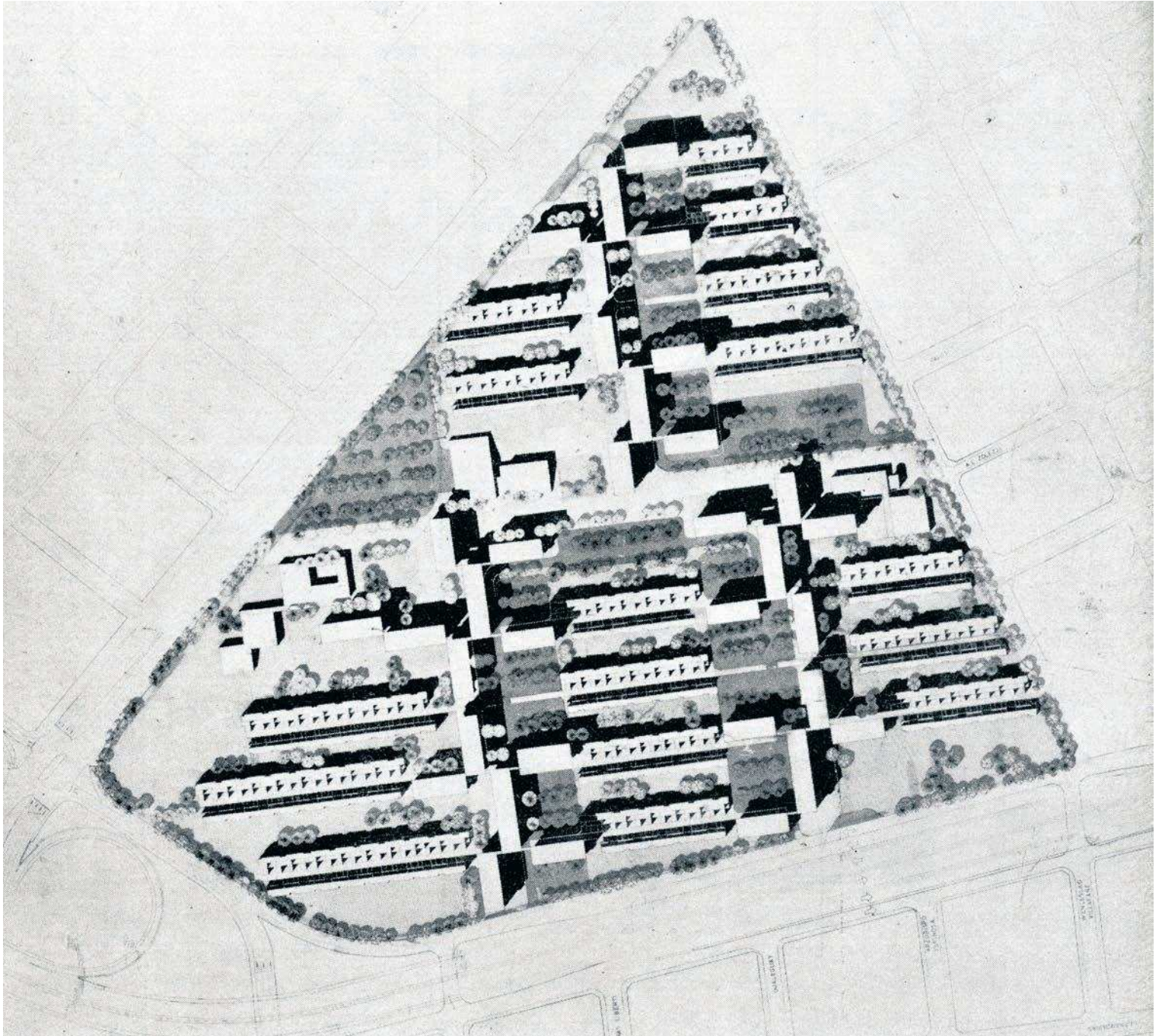
Volumen de la circulación de acuerdo a la situación que se proyecta para el área de intervención.



Por su parte, la planificación en el área comprendida en el Sector II se fundamenta en la complementación de los estudios del Plan Regulador sobre la zona central y la renovación planificada para el Sector I. De tal forma se plantea la actuación sobre la zona ocupada por Puerto Madero, con la idea de articular el área con las funciones adecuadas a su desarrollo (presuponiendo la obsolescencia para servicios portuarios de las instalaciones). A partir de ello, se plantean como alternativas lógicas, por un lado, la renovación de la estructura existente con el objeto de superar las dificultades operativas que posee, o bien, propiciar la ampliación de Puerto Nuevo y la asignación de nuevas funciones a la zona de Puerto Madero.

Esquema de expansión del Área Central.





El Plano P.U. 19-25 "Anteproyecto urbanístico Casa Amarilla" muestra las características del conjunto residencial.

Imagen aérea de 1965. La zona portuaria es considerada en decadencia y a reconvertir.



La argumentación plantea que la segunda es la mejor de las opciones. Esta conclusión se fundamenta en la insolubilidad de los problemas que acarrearán las grandes estructuras, junto al significado de la zona en cuestión como cabecera de la Ciudad y del Área Metropolitana, al mismo tiempo que se exhibe la viabilidad financiera del proyecto dada la posibilidad de obtener los beneficios de la venta de las tierras liberadas del uso portuario, que apoyan la conclusión. Además, se tiene en cuenta su cercanía con la zona central, a la que se caracteriza como deficiente en términos de infraestructura y problemática en términos de congestión de la circulación. Como consecuencia, una primera recomendación surgida de la especulación consiste en la expansión de las funciones administrativas propias del Área Central en el espacio dejado por el viejo Puerto Madero.

Por otra parte, se desestima la posibilidad de la instalación de funciones de sanidad, educación y culto, mientras que se consideran adecuadas para la zona en cuestión las de esparcimiento, cultura y espacios verdes, tenidas por complementarias entre sí. En buena medida, esta resignificación de los usos futuros de Puerto Madero se daría a partir del traslado de diferentes edificios públicos, dispersos por la Ciudad, para los cuales es considerada conveniente una localización próxima entre sí. Entre ellos, pueden mencionarse las sedes de los Museos de Bellas Artes y de Ciencias Naturales, junto a la creación de un acuario y de un centro de exposiciones que reemplace en esa función a la sede de la Sociedad Rural.

Uno de los aspectos de mayor interés de este Plan radica en los instrumentos normativos que propone como elementos reguladores de sus propuestas. Dado que al momento de su elaboración, el Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad aún se encontraba en una etapa preliminar, las regulaciones propuestas se adaptan al Código de Edificación del año 1944 (y su modificación del año '59) vigente entonces. La estructura propuesta, en buena medida constituye un antecedente importante de muchas de las herramientas normativas que tendrán su expresión más acabada en el Código de Planeamiento sancionado años después, coincidiendo en varios de sus términos, conceptos y contenidos. De hecho, parte de la normativa propuesta para la zona de Puerto Madero es parcialmente retomada por el actual distrito U11.

Imagen aérea de 1965. Puerto Madero en aquel entonces era sólo destinado a usos productivos. El Plan de 1971 preveía el cambio de uso con la residencialización completa.

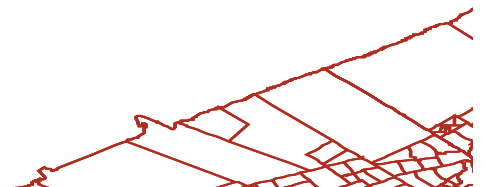




De tal manera, la estructuración de la normativa urbana proyectada determina una zonificación del área afectada por el Plan, donde las unidades mayores se denominan distritos, los cuales pueden contar, a su vez, con subdistritos con regulaciones particulares. Uno de los distritos recibe el nombre de Urbanización Determinada, tratándose de aquellos sectores específicamente destinados al uso residencial, y a ser objeto de obras de renovación. Este distrito es dividido en diferentes subdistritos, cuyas regulaciones refieren a los usos permitidos, usos complementarios y habitabilidad, título bajo el cual se encuadran las disposiciones referentes a las posibilidades de edificación. Para esta última reglamentación se hace uso de los conceptos de Factor de Ocupación Total (F.O.T.) y Factor de Ocupación de Superficie (F.O.S.).



Fotografía de 1979. Puerto Madero en plena actividad productiva.



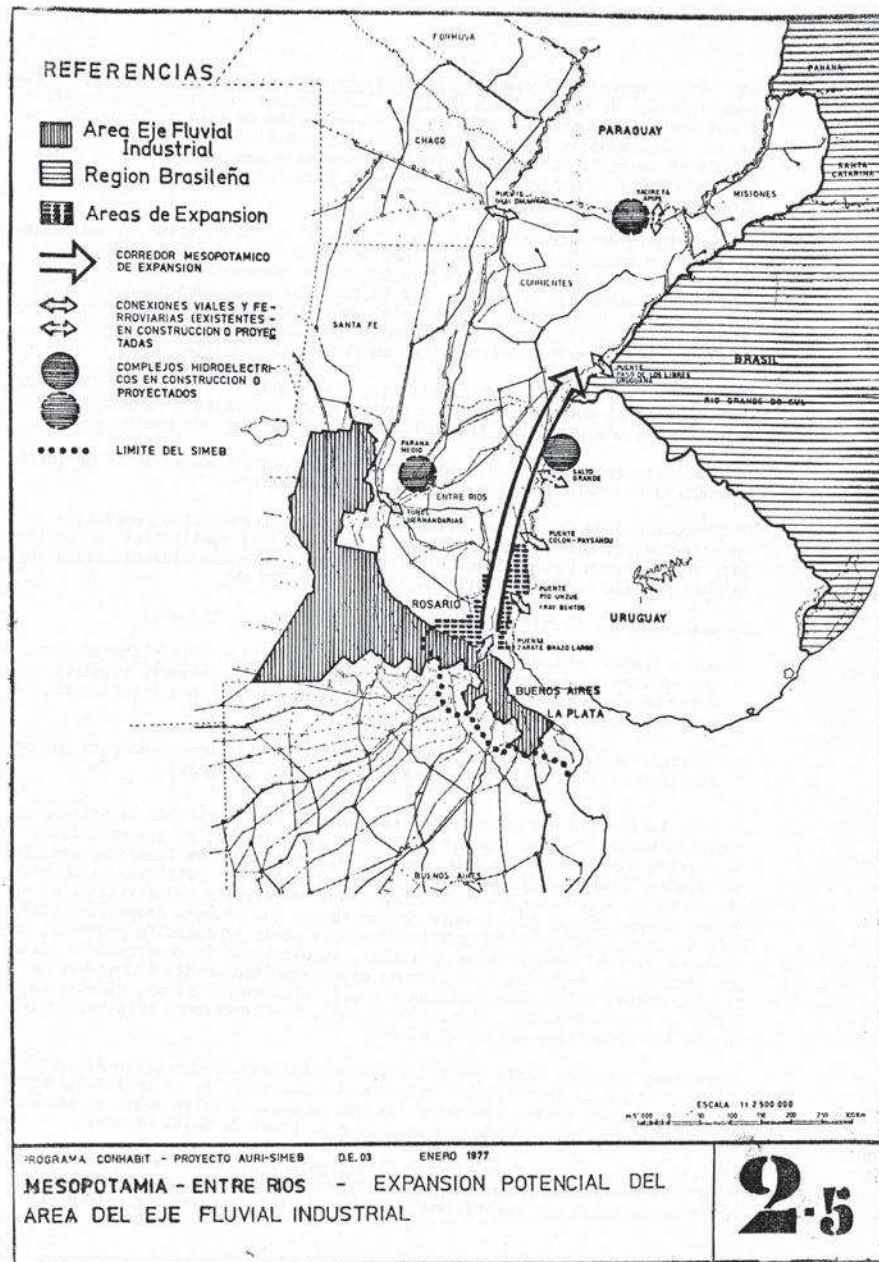
Por otra parte, también son establecidos otros distritos. Uno de ellos es el denominado Urbanización a Determinar, el cual recibe la designación de UF. Se trata de sectores, que por sus características, son destinados a proyectos futuros para los cuales se espera el establecimiento de normas específicas, aunque en el texto del Plan se incluyen lineamientos sobre los usos propuestos. Por otro lado, se designa como distritos UP a aquellos que reciben el nombre de urbanizaciones para reserva de espacios abiertos, los cuales se asimilan a los que en el Código de Planeamiento se asigna a los distritos Urbanización Parque, es decir, aquellos destinados a la creación de espacios verdes.

Por último, las propuestas de Plan incluyen la creación de un distrito de urbanización para reserva de espacios históricos. Este distrito se propone la conservación de ciertos edificios de valor histórico, tales como aquellos que al momento de la elaboración del Plan, se habían declarado como monumentos históricos, pero también aquellas edificaciones que pueden ser valoradas por el concepto de valor histórico-arquitectónico. En buena medida, aunque no reciben el mismo nombre que en el Código de Planeamiento, esta zonificación se corresponde con los denominados distritos APH.



## 1977. Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense (SIMEB)

Otro de los intentos de realización de una planificación a escala regional lo constituye el surgido de la firma del convenio de cooperación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires con el programa CONHABIT, perteneciente al Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Este hecho tuvo como resultado la elaboración del Estudio Especial para el Sistema Metropolitano Bonaerense, el cual se denomina con las siglas SIMEB. A su cargo estuvieron los arquitectos Carlos Morey y Luis Morea, en su dirección y coordinación, respectivamente.



Proyección de la expansión de la actividad industrial del Eje Fluvial Industrial hacia la Provincia de Entre Ríos, en particular, y la región Mesopotámica en general.

Uno de los rasgos que distingue a este estudio es la concepción a partir de la cual define su objeto de análisis. Si bien se trata de una especulación que reviste la escala metropolitana, su definición escapa explícitamente a los términos tales como aglomeración, conurbano, área o región política, los cuales refieren a diferentes criterios, tanto físicos como jurídicos. Se utiliza aquí la idea de sistema territorial, descartando otras denominaciones, adaptando el análisis a dicho enfoque, particularmente en lo referido al nivel metropolitano.

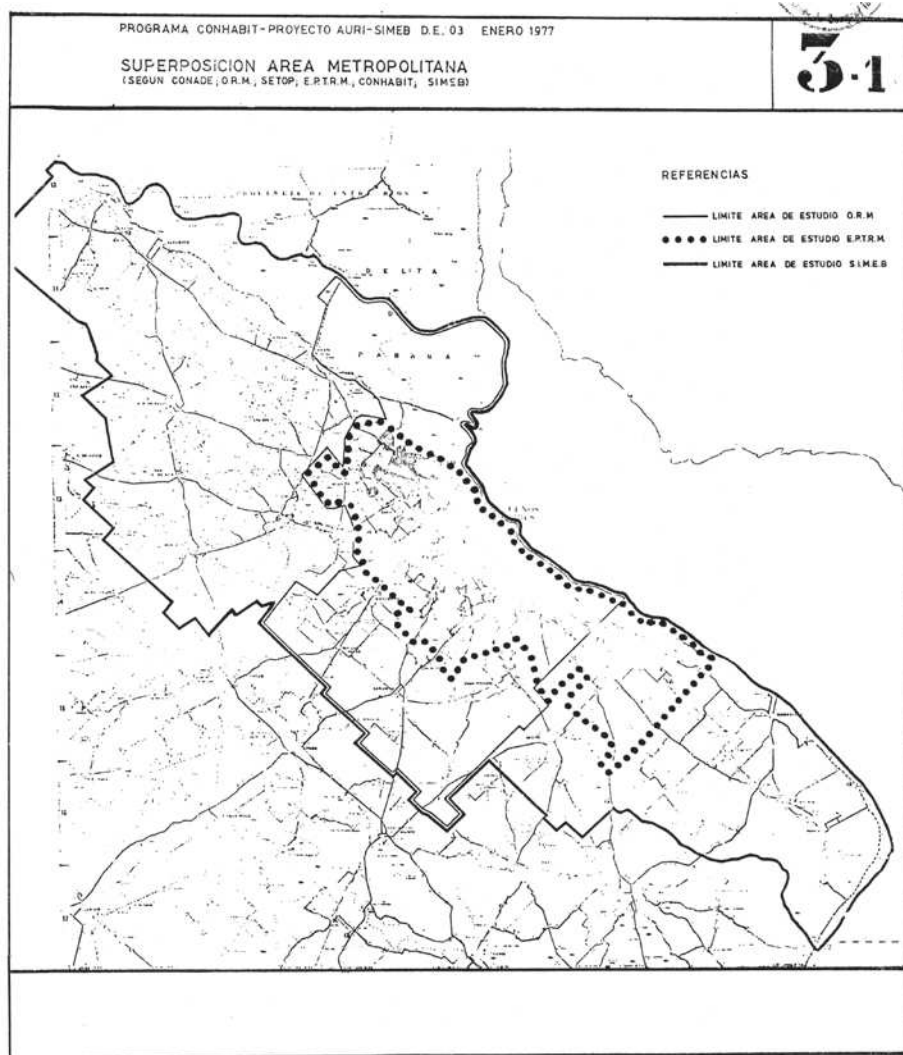
En cuanto al concepto de planificación del que se intenta dar cuenta en este estudio, pretende distinguirse de otros trabajos. Se presenta como una visión superadora de una concepción que centra el proceso de planificación en los espacios vinculados al conocimiento técnico, tales como la administración pública y los ámbitos académicos. Se puede encontrar la expresión más elocuente de esta postura en la aparición del concepto de participación, el cual se repetirá en ocasiones posteriores. De manera similar, en buena parte del estudio se encuentra la idea de un modelo concertado, involucrando diferentes actores, no sólo a niveles de gestión, sino incluso en términos sociales. Por otra parte, una de las definiciones referidas a los fines de la tarea a emprender es el logro de justicia social.



Fotografía aérea de la Avenida General Paz. Se aprecian dos líneas férreas. La problemática del transporte se intensifica a finales de los setenta. La construcción de autopistas en detrimento del transporte público es una muestra de ello.

En lo que respecta a la metodología adoptada, se realiza un análisis en vista a la conformación de diagnósticos, a partir de los cuales se intenta establecer las tendencias de las diferentes variables. Se pretende, según expresa el Estudio, la identificación de problemas y la elaboración de soluciones, antes que el logro de un modelo establecido a priori. Por otra parte, y en relación con el propio orden de la argumentación, se adopta un enfoque multiescalar, considerando tres niveles de análisis. Así es que se toman en cuenta, en primer lugar, procesos de escala nacional. Le sigue un acercamiento al denominado “Eje Fluvial Industrial”, el cual está constituido por las aglomeraciones de Gran Buenos Aires, Gran La Plata y Gran Rosario, quedando comprendidos junto a ellas partidos de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Por último, la parte más extensa del análisis se vincula con el sistema metropolitano.

Se muestran los diferentes recortes territoriales de los diversos entes abocados a la planificación regional. Se observa la superposición del ámbito de intervención de la CONADE, del SIMEB y el Eje Fluvial Industrial.



La centralidad de Buenos Aires es uno de los factores principales en el diagnóstico. La imagen de fines de los setenta muestra las transformaciones del centro de la CONADE, del SIMEB y el Eje Fluvial Industrial.

A escala nacional, la intención del Estudio es describir el contexto más amplio en que se inserta el SIMEB. A través de consideraciones respecto de las tendencias del crecimiento poblacional, el análisis de la estructura productiva y de los mercados de trabajo y consumo, existe la pretensión de que, considerando disposiciones relativas al nivel metropolitano, se pueda actuar sobre las tendencias del crecimiento nacional, teniendo en cuenta el peso del SIMEB sobre tales variables.

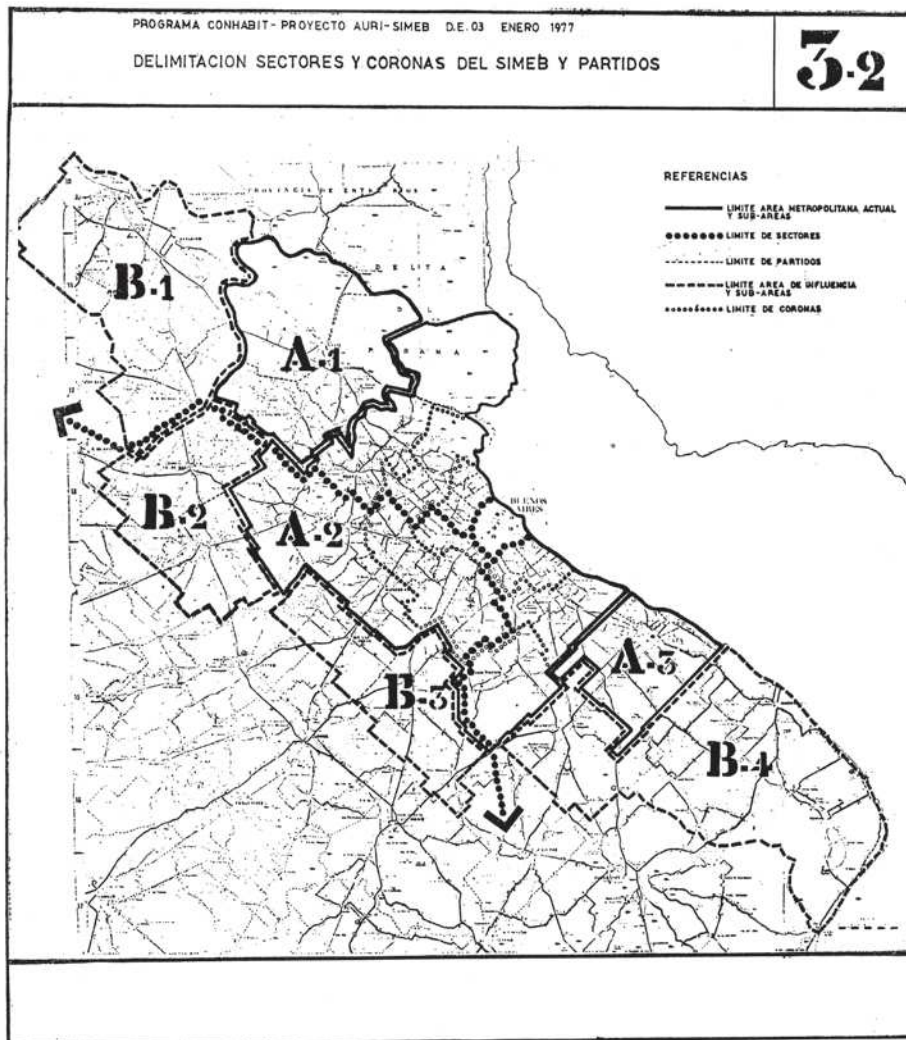
En lo que refiere al Eje Fluvial Industrial, éste es caracterizado por la concentración de la producción industrial, destacando el peso que las metrópolis comprendidas en su territorio poseen en cuanto a los patrones de distribución de las diferentes actividades y de la población. No obstante, una parte importante de las proposiciones se vincula con esta escala de análisis. De tal manera, se destaca que existe la posibilidad de descomprimir el alto grado de concentración del SIMEB, a partir del estímulo al crecimiento de las áreas del Eje Fluvial Industrial exteriores a él. Por otra parte, el análisis de las tendencias de la actividad productiva da lugar a la proyección de una expansión de la actividad industrial hacia las provincias de la Mesopotamia, (particularmente Entre Ríos). En el fundamento de estas reflexiones tiene un lugar importante el hecho de la futura habilitación, al momento de la elaboración del estudio, de las usinas de Salto Grande y Yacyretá-Apipé.

La parte del trabajo dedicada al SIMEB en particular está constituida por una reconstrucción de las etapas de su formación, así como también sobre las cuestiones más relevantes atinentes a su funcionamiento. También se realiza una clasificación analítica de áreas funcionales y espaciales. De tal manera, se determina una zona A, la cual cuenta con funciones metropolitanas ciertas, mientras que otra zona B se caracteriza como un área de influencia y de expansión



respecto a la primera. A su vez, se realiza una subdivisión de sectores dentro de cada área, destacándose el A.2, entendida explícitamente como Aglomeración Bonaerense en sentido estricto, ya que se compone de la ciudad de Buenos Aires y los partidos de las denominadas primera, segunda y tercera corona. Según los datos del estudio, este sector concentraba, para la fecha de confección del informe, al 91,3 % de la población total del SIMEB. De tal forma se distingue esta área altamente consolidada, respecto de otras en expansión, en las cuales se considera posible establecer modificaciones, quedando sin embargo supeditadas a la restricción del crecimiento.

Clasificación de sectores y áreas del SIMEB.  
Se puede observar el sector A, con funciones metropolitanas y el sector B, el área de influencia de aquel. Por otra parte, cada sector se subdivide en áreas con características particulares.





La transformación de la estructura radiocéntrica es otro de los principales planteos del SIMEB, y supone su reemplazo por una estructura de tipo polinuclear. En esta concepción subyace la idea de que uno de los problemas de mayor importancia a nivel metropolitano se vincula con el peso del Área Central, la cual llega a caracterizarse como “depredadora” de las zonas dependientes. Para la conformación de nuevas polaridades que descongestionen la estructura descrita para el SIMEB, se presenta un conjunto de lineamientos particulares. Pueden mencionarse las recomendaciones de promover la movilidad lineal paralela a la costa, controlar la expansión hacia el oeste, equipar polaridades externas, proteger zonas rurales, entre otras.



Imagen de principios de los setenta. La arquitectura de Buenos Aires presenta nuevas características que coexisten con las antiguas edificaciones.

Los instrumentos de planificación suponen asimismo otro de los aspectos destacados en las propuestas incluidas en el Estudio. De tal modo, buena parte de los conceptos y propuestas desarrollados vinculan su realización a la creación de “entes” que superen la escala de actuación de las administraciones locales. En tal sentido, existe la propuesta de formación de dos Entes: uno específico metropolitano y otro relacionado con el Eje Fluvial Industrial.

En el Estudio del SIMEB se propone, asignándole una gran importancia, la creación de un centro de documentación e investigación de nivel metropolitano, destinado al mejoramiento en la situación de carencia de datos e información referida a los procesos que pueden explicarse a través del sistema territorial concebido en este estudio.



## 1995. Diagnóstico y relevamiento de CONAMBA, Ministerio del Interior

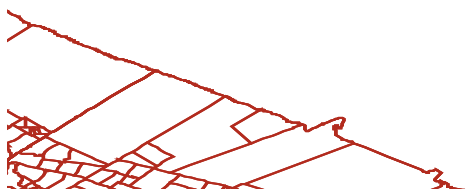
Este documento constituye un diagnóstico o evaluación que fue elaborado a partir del relevamiento del Área Metropolitana, y tuvo como fin caracterizar su estructura espacial desde una perspectiva regional. Se trata en gran medida de una síntesis de un trabajo mayor, denominado **Análisis Integral del Conurbano Bonaerense, Relevamiento de la Infraestructura de Servicios**. Este último fue realizado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, bajo la supervisión del Consejo Federal de Inversiones. Por su parte, **el Diagnóstico y Relevamiento del CONAMBA** surge del planteo de dos desafíos que debe enfrentar el Área Metropolitana. En primer lugar, reconocer la emergencia de nuevas identidades locales que reclaman capacidades de autogobierno. En segundo lugar, reconocer las problemáticas supralocales que requieren de nuevos mecanismos de gestión; por lo tanto, se asume que apoyar estos cambios y transformaciones requiere herramientas técnicas apropiadas. Este informe se presenta como una herramienta para la gestión de este tipo de problemáticas.

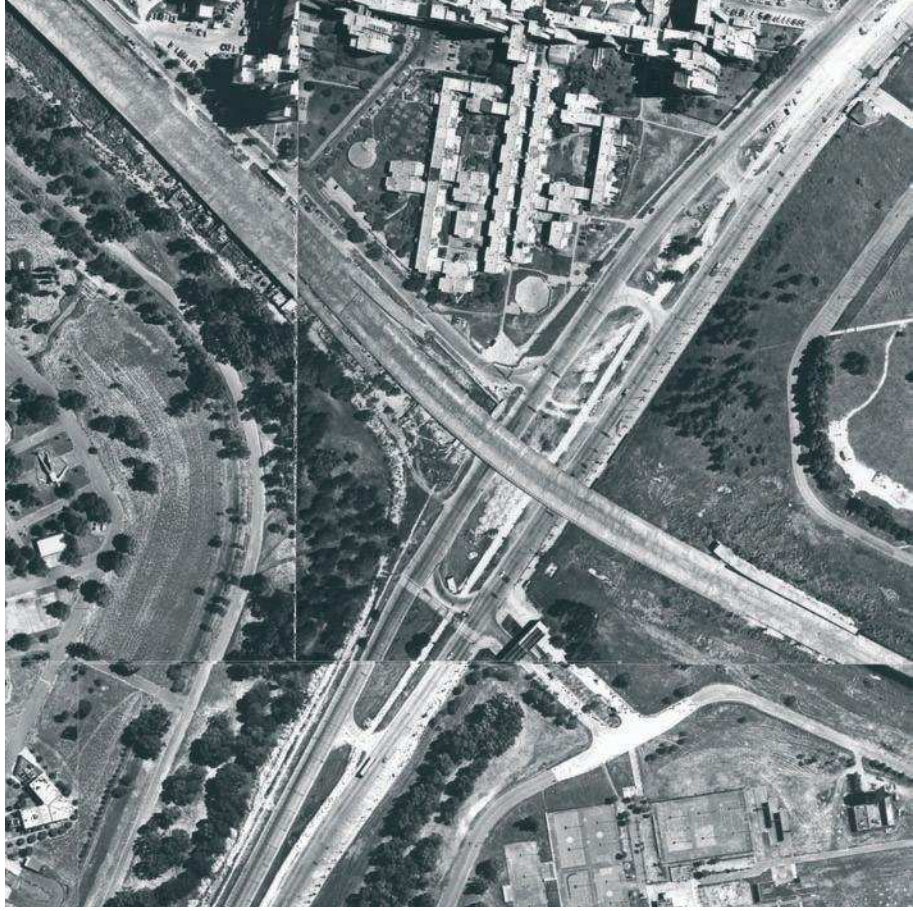
El área estudiada comprende el espacio territorial que rodea la Capital Federal, bajo jurisdicción de veintidós partidos o municipios<sup>1</sup>, los diecinueve que conforman el conurbano y tres restantes considerados aledaños<sup>1</sup>. Fueron analizados, para la totalidad del área, los aspectos físico-naturales y conflictos ambientales; los usos del suelo; la estructura urbana; las características y estructura de la población; los centros urbanos y su equipamiento; la infraestructura sanitaria y de servicios públicos: agua corriente, alcantarillado, transporte, residuos, energía eléctrica, red de teléfonos y gas.

Desde una perspectiva teórica y metodológica, se adoptó un enfoque regional orientado a favorecer la comprensión de procesos de transformación estructural. La adopción de este enfoque se fundamenta en lo que es observado en los países centrales, vinculándolo a procesos de integración física y económica. A su vez, en términos ideológicos, se vincula con el proceso de reforma del Estado, el cual impulsará profundas transformaciones en el cuadro institucional del AMBA, las cuales eran presentadas como el medio para lograr gestiones más eficientes y eficaces para la resolución de los problemas urbanos y regionales. En este sentido, cabe destacar que el trabajo forma parte de un conjunto de estudios y diagnósticos que fundamentan la reestructuración de la gestión local en el Conurbano Bonaerense.

Una primera parte del trabajo en cuestión aborda las características físicas y ambientales desde una concepción dialéctica, en la que el ambiente se “sobreconstruye” con los procesos sociales, prestando especial atención a las características geológicas, geomorfológicas, edafológicas, climatológicas e hidrológicas. De esta manera, se da conocimiento de las áreas de extracción y degradación del suelo y subsuelo y áreas de sobreexplotación entre los ejes de crecimiento urbano y de valles inundables. Las cuencas hidrográficas, sobre todo la del río Matanza-Riachuelo, reciben especial atención debido a su imbricación con la trama construida, ya que desde los primeros momentos del proceso de expansión urbana supusieron un obstáculo natural que debió ser salvado mediante la ejecución de importantes obras hidráulicas.

<sup>1</sup> Los partidos considerados son: Avellaneda, Almirante Brown, Berazategui, Esteba Echeverría, Florencio Varela, Gral. San Martín, Gral. Sarmiento, Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López y; los tres partidos aledaños son: Berisso, Ensenada y San Vicente.





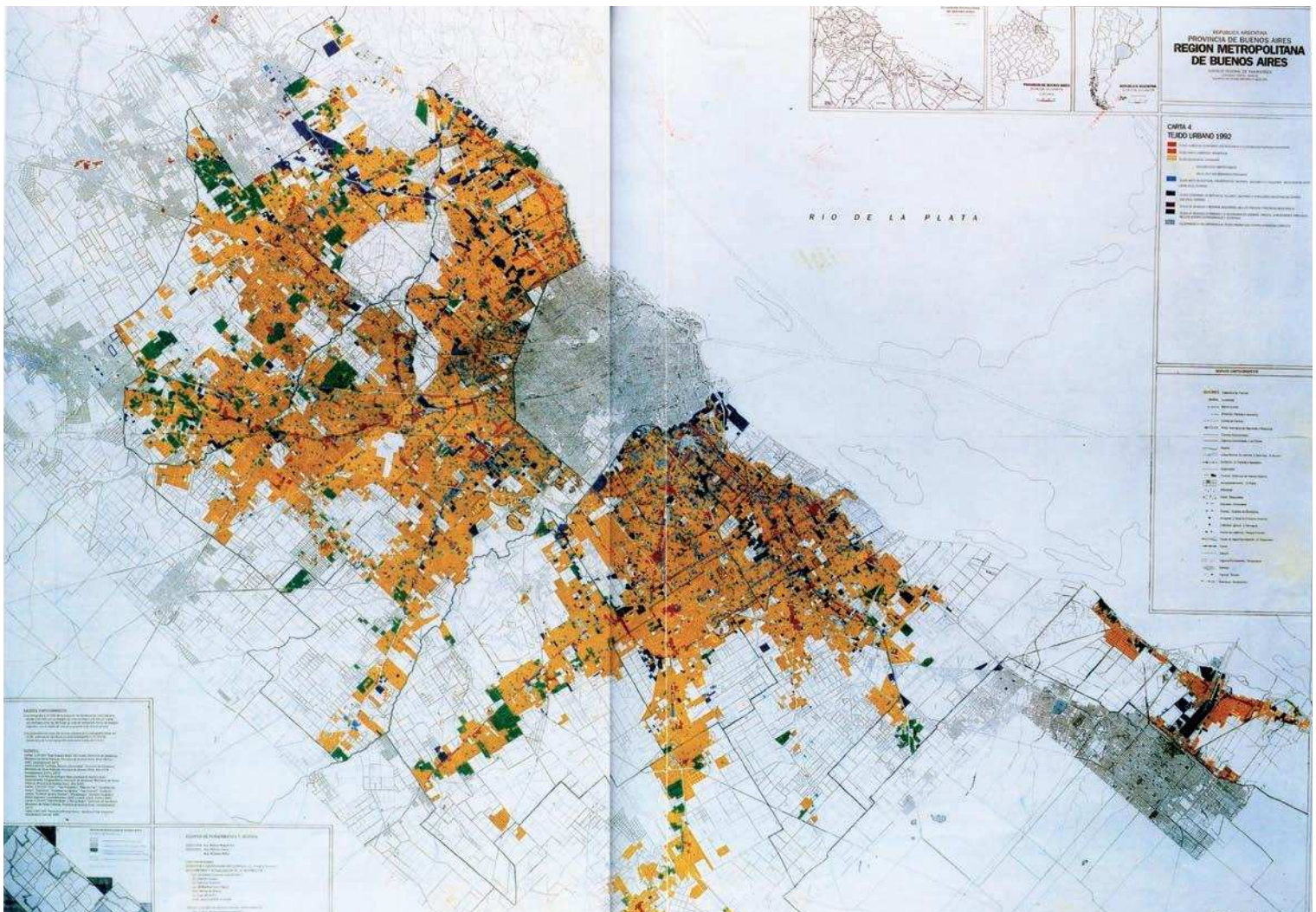
Las dos fotografías aéreas de 1997 muestran las autopistas Illia y Cámpora, construidas en la última parte del siglo XX.



En un segundo capítulo, los usos del suelo son objeto de identificación y análisis. La clasificación se basa en la descripción de las condiciones dominantes; éstas pueden ser de tipo económico, por ejemplo, en aquellos territorios donde se asientan diversas fases de los circuitos económicos, ya sea en términos de producción, distribución, comercialización o consumo. También, las condiciones dominantes pueden corresponder a aquellas de tipo social, en territorios objeto de ocupación para la reproducción social, ya sea en términos de vivienda individual o colectiva, o de presencia de servicios y equipamientos colectivos diversos.

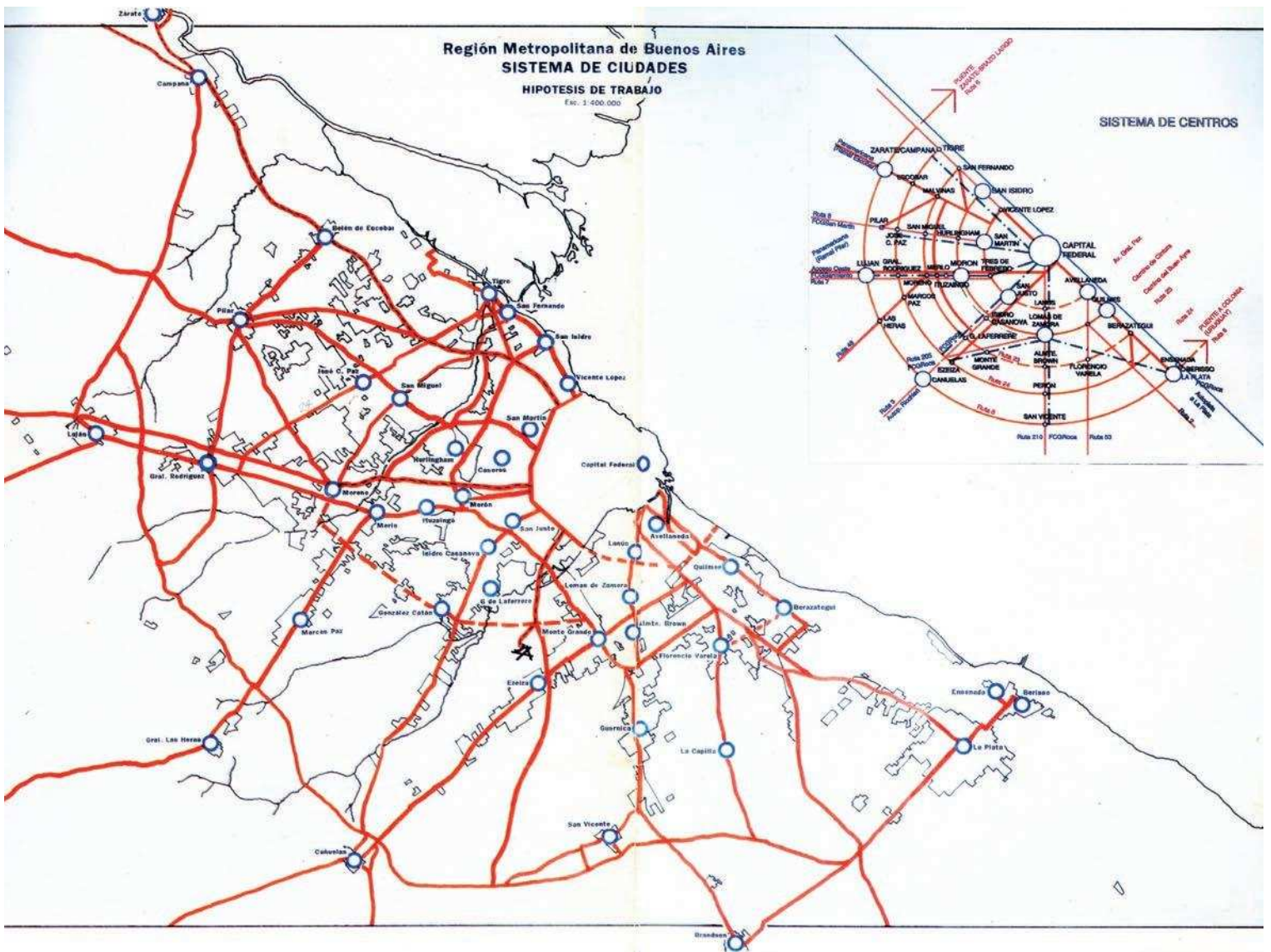
La metodología citada permite establecer una cierta tipología territorial. De tal forma, se definen territorios centrales, en los que dominan fases del circuito económico relacionadas con la circulación, el comercio y el consumo, así como con servicios variados, donde se verifica una concentración económico-social de actividades comerciales, de distribución, transporte y servicios. Se caracterizan territorios intermedios, en los que dominan aspectos relacionados con la reproducción social, tratándose de ámbitos de la metrópolis con tejidos urbanos donde la vivienda presenta niveles y formas de consolidación variables. Por último, en los llamados territorios de borde tienen lugar procesos dominados por racionalidades sociales, económicas o ambientales que no se derivan de la concentración económico-social urbana, ni de la reproducción social en términos de hábitat y en los que los efectos de aglomeración son menos evidentes.

Esquematización de los usos del suelo de la Región Metropolitana. Aquí se puede destacar la composición dominante de las diferentes actividades, lo cual da lugar a la distinción entre diferentes tipos de tejido urbano.



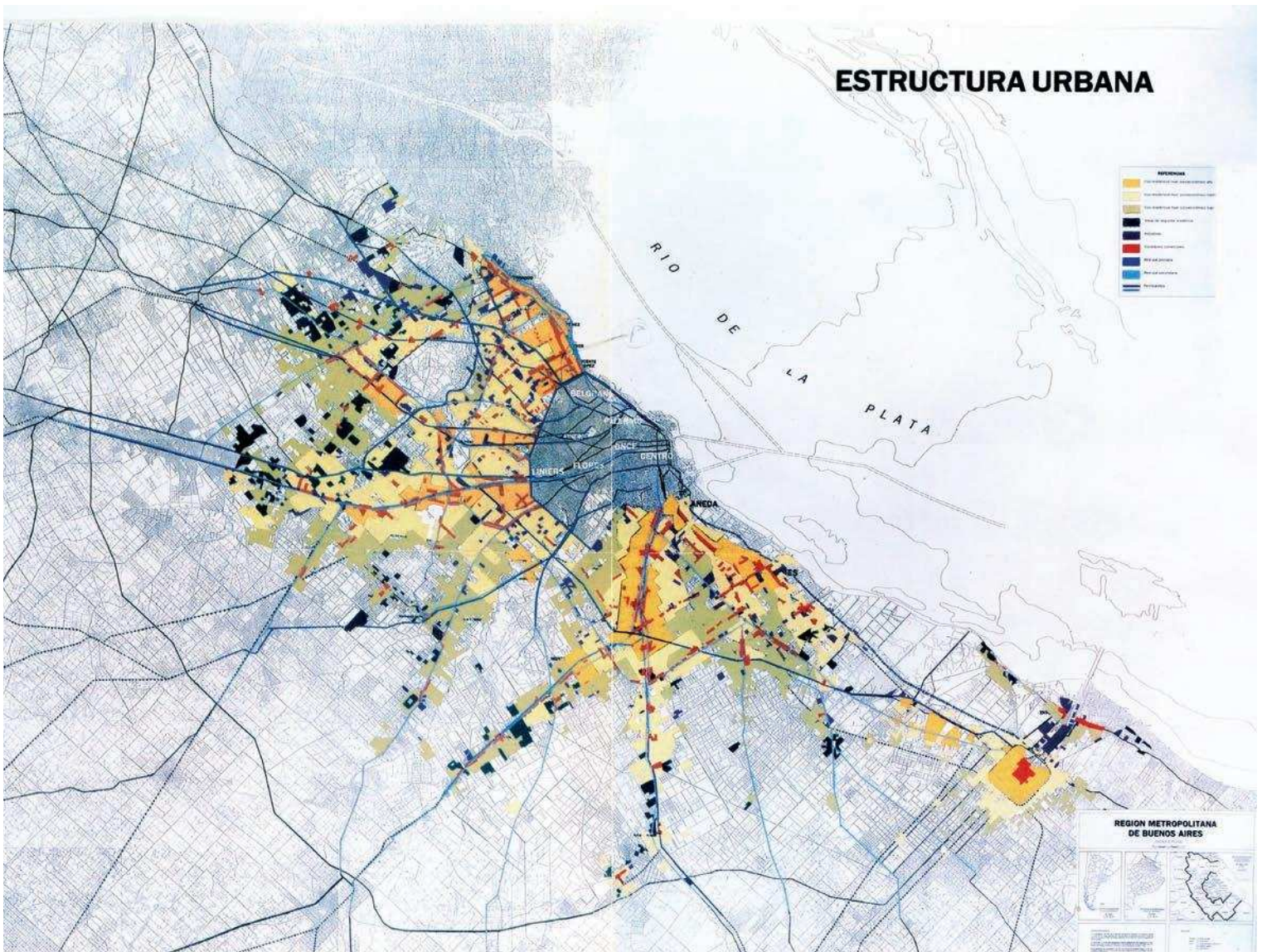
Por otro lado, según el análisis de este trabajo, la población se distribuye con una cierta regularidad, establecida por la gradual disminución de la densidad desde el centro a la periferia. Sumado a esto, se hace referencia a la sustitución del uso residencial por el terciario en las áreas centrales. La tendencia observada es una disminución de la participación en la población total del asentamiento desde el centro hasta el tercer anillo, registrándose un nuevo aumento a partir del cuarto anillo. Los partidos que más crecen son los partidos periféricos, como el caso de Escobar, Esteban Echeverría, Florencio Varela, Moreno y Pilar, entre otros localizados en el cuarto y quinto anillo. Por otra parte, se destaca la pérdida de peso en la población regional de la ciudad de Buenos Aires, Avellaneda, Lanús, San Isidro, Tres de Febrero y otros partidos cercanos al centro.

Sistema de ciudades incluido en los límites de la Región Metropolitana. Se puede notar además la esquematización del sistema de centros que la componen.



La estructura urbana es analizada a partir del reconocimiento de las pautas o patrones de asentamiento, ligadas a razones de índole económica y cultural que determinaron formas diferenciales de apropiación del territorio, así como también niveles de consolidación del espacio urbano y de diferenciación funcional de usos. Esta estructura es concebida como el resultado de tres grandes procesos que se dan simultáneamente: la extensión, consolidación y densificación de la mancha urbana. Por otro lado, se reconoce una vinculación entre las transformaciones físicas y edilicias de la aglomeración con cuestiones históricas, tales como los modelos económicos predominantes en cada etapa de su formación, evidenciados en su heterogeneidad.

Descripción de la estructura urbana metropolitana. Se distinguen diferentes niveles socioeconómicos de usos residenciales, así como también industrias, corredores comerciales y redes viales primarias, secundarias y ferrocarriles.



Una de las secciones destacadas corresponde al análisis del sistema de transporte y su infraestructura correspondiente. Ella muestra una configuración radial, integrada por las vías de ferrocarril junto a la consolidación de corredores urbanos sobre los que se concentran actividades comerciales; un sistema radiocéntrico, conformado por la Avenida General Paz, el camino del Buen Ayre y el camino de Cintura, desarrollado de forma incompleta; y ejes viales a partir de la construcción de vías rápidas (autopistas) definiendo nuevas pautas de asentamientos.

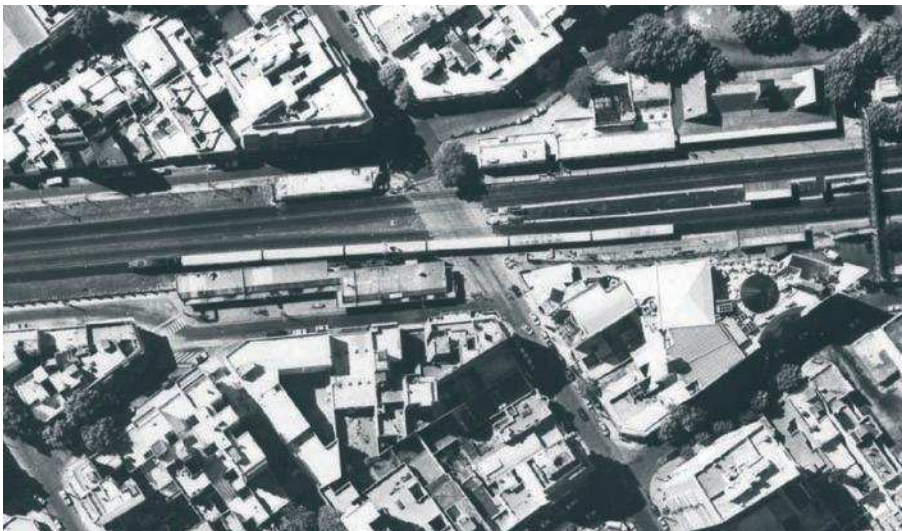


Fotografía aérea del Riachuelo. Se aprecia la conectividad entre el conurbano y la zona fabril de Nueva Pompeya.

Una caracterización recurrente, derivada del análisis de diferentes cuestiones, describe al crecimiento poblacional y edilicio como heterogéneo. Esto es atribuido, en parte, a la ausencia de planificación integrada del área que dio lugar al crecimiento espontáneo. Como fuera expresado anteriormente, este trabajo no consiste en un plan definido, no obstante, son expuestos ciertos lineamientos desprendidos del documento que merecen la pena destacar.



En primer lugar, una de las recomendaciones refiere a la necesidad de revertir el abandono de usos rurales en los bordes de crecimiento, al tiempo que se propone consolidar la estructura territorial en base a un esquema radiocéntrico, tanto en términos de la estructura vial como del transporte. En segundo lugar, en lo que refiere al esquema de transporte se reconoce como menester la electrificación de los ferrocarriles y la construcción de rutas concéntricas y rápidas. En tercer lugar, se pretende priorizar la consolidación del sistema de centros a partir de la cualificación de estos espacios y la refuncionalización de los equipamientos, al tiempo que se fortalece la especialización de antiguos centros y dinamiza las relaciones entre ellos. Por último, se plantea la necesidad de garantizar las condiciones para la actividad productiva, para lo cual resultaría fundamental la apertura de nuevos parques industriales.



Las fotografías aéreas de 1997 muestran dos centralidades abordadas desde el transporte y el planeamiento. La estación Constitución con la centralidad que ella implica y la estación Villa del Parque, en donde se aprecia un nuevo shopping center.

## 2000. Documento preliminar del Plan Urbano Ambiental denominado “Documento Final del Plan Urbano Ambiental”<sup>1</sup>

Este documento, realizado sin ningún tipo de alcance jurídico, constituye un antecedente en la historia de la formulación del Plan Urbano Ambiental (PUA). La realización de este plan es establecida como una necesidad a partir de la sanción de la Constitución de la Ciudad, mientras que en el marco de la Ley 71, aprobada en el año 1998, se definieron sus alcances. El Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA), órgano de carácter consultivo, elabora este informe publicado en el año 2000 que es posteriormente rechazado por la Legislatura porteña.

Imagen satelital del Área Central a comienzos del siglo XXI.



<sup>1</sup> El Plan Urbano Ambiental fue aprobado en segunda lectura en 2008. Había tenido trámite parlamentario en dos oportunidades anteriores.

El Área Central sigue siendo una de las prioridades del planeamiento a comienzos del siglo XXI. La complejidad ha aumentado y es necesario organizar sus usos y flujos diarios.

La idea de una planificación definida como urbano-ambiental, como es definida en este documento, se basa en la concepción de que lo ambiental se encuentra presente en todo el proceso de planificación, mientras que lo urbano refiere al territorio de la ciudad de Buenos Aires. Por otra parte, trabaja sobre el concepto de desarrollo sostenible, entendido, de manera general, como un crecimiento que asegure el bienestar económico, la equidad social y a su vez, el mantenimiento del soporte físico sobre el que se apoya la reproducción de la sociedad, teniendo en cuenta las necesidades de las generaciones futuras.

En el proceso de planeamiento y de confección de los documentos que contiene el informe se pueden diferenciar algunas etapas. En primer lugar, se realizó un prediagnóstico que abarcó las tareas iniciadas en 1997. En base a este trabajo previo, se dio paso al “Diagnóstico” propiamente dicho. Para el año 2000 fue confeccionado un “Modelo Territorial”, el cual permitió el establecimiento de estrategias territoriales y de políticas generales de actuación.

Este informe del Plan Urbano Ambiental plantea la necesidad de tener en cuenta asuntos que forman parte de la agenda histórica en la Ciudad, a saber:

- Relaciones entre lo social y lo espacial que se manifiestan en el espacio pero que desde el espacio mismo no se pueden resolver; las relaciones entre lo privado y lo público, que exige de un Estado flexible y de arbitraje entre la planificación regional y las intervenciones, proyectos espaciales y reestructuraciones;
- La necesidad de una gestión metropolitana conjunta;
- La consolidación del rol regional e internacional de la Ciudad;
- Desequilibrios entre los sectores Norte y Sur;
- Problemas de congestión en el Área Central;
- La consolidación de sistemas de espacio público.

Estos asuntos se suman a la emergencia de nuevos escenarios que deben asimismo ser atendidos:

- La Ciudad frente al cambio jurídico – administrativo, constituyéndose en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Una progresiva fractura social, tensiones sociales, segregación, aumento de la pobreza y la marginalidad que se reflejan en el espacio urbano y obligan a repensar las relaciones entre lo social y lo espacial;
- Los procesos de globalización, de libre mercado y desregulación y las nuevas dinámicas de las inversiones inmobiliarias que generan nuevos procesos de producción del espacio;
- El proceso de privatización;



Imagen satelital de 2008 del Sur que muestra claramente las problemáticas de esta área de la Ciudad. La villa 21-24, los terrenos ferroviarios, los espacios sin usos y los degradados.



- Reestructuración de la industria, el comercio y la administración, junto a los cambios tecnológicos que impactan sobre las pautas de producción y de consumo de la población;
- Cambios en la dinámica espacial de la población, en una ciudad que mantiene estable su cantidad de habitantes;
- Los problemas ambientales que tienden a agravarse.

En la etapa de diagnóstico se llevó a cabo una evaluación del estado de situación, dando cuenta de aquellos aspectos positivos y negativos de la ciudad de Buenos Aires. Los siguientes son los tópicos considerados:

- Los roles de la ciudad de Buenos Aires;
- El ambiente urbano;
- Población, territorio y empleo;
- Hábitat y vivienda;
- Transporte y circulación;
- Espacios públicos y costas;
- Área Central y subcentros;
- El Área Sur;
- Marco institucional e instrumentos;
- Configuración territorial.

Los puntos anteriores permiten la confección del Modelo Territorial, entendido como un elemento dentro del Plan, no sólo elaborado a partir de las conclusiones diagnósticas, sino también a partir de los objetivos y criterios orientadores establecidos en la Ley 71 y de la consideración de un número importante de propuestas vecinales.

Las transformaciones urbanas dan lugar a este tipo de cambio de usos. En la antigua fábrica de chocolate Águila se localiza un supermercado y un importante autoservicio de materiales para la construcción.



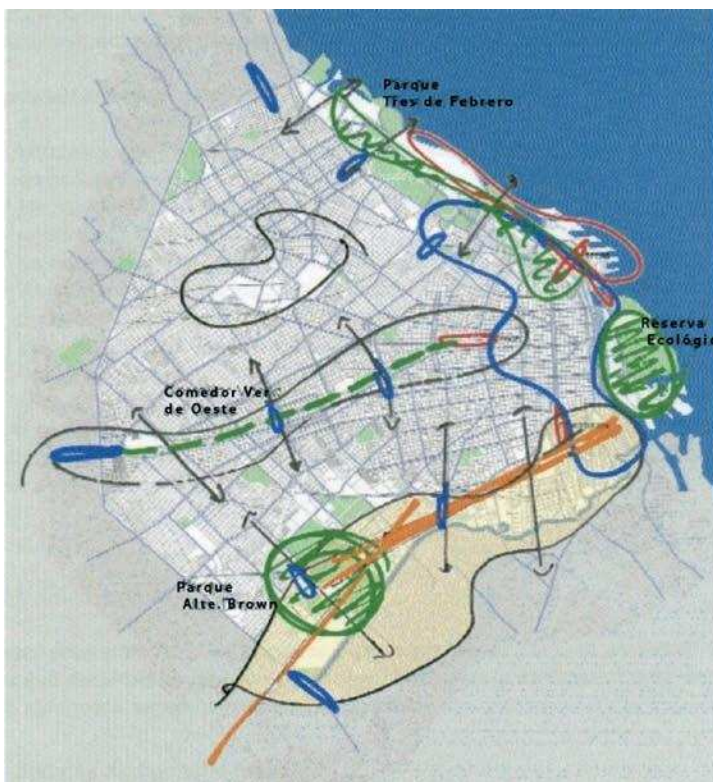
En el Modelo Territorial es propuesta una agenda metropolitana, reconociendo ciertas cuestiones sobre las cuales se considera menester la coordinación para una actuación en la escala adecuada, incluyendo la acción conjunta con otras jurisdicciones. Una de las temáticas abordadas refiere a la preservación de los espacios abiertos a nivel regional para garantizar la sustentabilidad ecológica y la calidad ambiental. Además, se incluye la propuesta de un sistema de movilidad conformado por el sistema portuario, aeroportuario, el transporte terrestre de pasajeros y de carga, de manera que se asegure la integración regional, la eficacia funcional y la equidad social. En otro aspecto, se considera la creación de un sistema ambiental, cuya sostenibilidad requiere la creación de mecanismos de gestión de carácter integral, que abarque aspectos vinculados a los residuos domiciliarios, abastecimiento de agua y provisión de desagües cloacales, residuos peligrosos y patogenéticos, controles normativos de la contaminación y los riesgos ambientales. La Cuenca Matanza-Riachuelo, por su parte, merece una atención especial por configurar el espacio que concentra los mayores niveles de degradación ambiental metropolitana.

Si bien la mayor parte de la construcción se realiza en el Norte, el Plan Urbano Ambiental prioriza el desarrollo del Sur. La fotografía muestra una construcción en el barrio de Barracas.




La definición de estas cuestiones da lugar a la elaboración de estrategias territoriales que se proponen al nivel de la Ciudad. Entre ellas, se encuentra la vinculada a la consolidación del centro de la aglomeración, apuntalando su polifuncionalidad, para lo cual se plantea la promoción de la residencialización, con reconversión de áreas, limitando el crecimiento del área administrativa y de negocios sobre áreas ya consolidadas y peatonalizando la City. A su vez, se plantea la necesidad de rehabilitar la infraestructura de transporte, incluyendo las diferentes modalidades, a fin de configurarlas como las grandes puertas de acceso a la Ciudad, a través del ordenamiento espacial y funcional de los tres centros de transbordo correspondientes a las terminales ferroviarias (previendo interconexiones entre ellas) y definición del destino del aeroparque, entre otras.

En relación con lo anterior, se plantea un conjunto de acciones sobre los corredores de la Ciudad. Se considera que una manera de equilibrar la situación de las zonas Sur y Norte, consistiría en la consolidación del corredor Sur, a través de la mejora de su conectividad, la creación de nuevas centralidades, residencialización y localización de actividades comerciales y nuevos equipamientos, entre otras medidas. Por otro lado, se propone la conformación de vínculos transversales entre los diferentes corredores, con el fin de promover los centros y subcentros locales. A su vez, se plantea la necesidad de configurar un eje verde en el corredor del Oeste, al tiempo que se propone la puesta en valor de los grandes parques, tanto de la zona Norte como del Sur.



- Consolidar y completar el centro metropolitano en su riqueza polifuncional
- Completar la estructura radio-concéntrica consolidando el Corredor Sur
- Vincular transversalmente los corredores potenciando los centros y subcentros locales
- Poner en valor al sistema de tres grandes parques y configurar un eje verde central con el Corredor del Oeste
- Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de transporte: Portuaria, Ferroviaria y Aérea como las grandes puertas de acceso a la Ciudad
- Realizar una operación de recuperación física y social compartida con la Provincia, tomando como eje el Riachuelo
- Intervenir en el sector N.O. de la ciudad, articulando las potencialidades de la zona Chacarita, Agronomía, Paternal con la operación a realizar en el área de la Ex-Au3
- Recuperar las costas de la Ciudad favoreciendo las posibilidades de acceso y uso público

Esquematización de las propuestas que conforman las estrategias territoriales del documento presentado el año 2000.

An aerial satellite photograph of a densely populated urban neighborhood. The image shows a clear grid street pattern with narrow streets and small, closely packed buildings. The roofs of the buildings are visible in various colors, including red, grey, and white. There are several large green areas, likely parks or public squares, interspersed within the grid. A major road or highway runs diagonally across the top left of the image. The overall appearance is that of a well-established, organized urban settlement.

En el Plan Urbano cobran importancia las centralidades barriales. La imagen satelital de 2008 permite advertir el casco histórico de Villa Lugano, que recientemente cumplió 100 años.



La consecuencia de las estrategias territoriales esbozadas hasta aquí sería la transformación de la configuración territorial de la Ciudad analizada a través de los diagnósticos, por otra que es resultado de la propuesta. En gran medida, el fin que persigue el modelo territorial es el logro de un mayor equilibrio entre las zonas Norte y Sur, cuyas desigualdades se manifiestan en diferentes formas. De tal manera, uno de los objetivos explicitados consiste en la desaparición de los asentamientos precarios, que se localizan mayoritariamente en el Sur de la Ciudad.



Se describe la configuración territorial de la Ciudad tal como es esperada a partir de la implementación de las propuestas.

En lo que refiere a los términos propositivos del documento aquí abordado, si bien se pueden encontrar parámetros para la acción en gran parte del texto, se incluye una serie de programas que permitirían alcanzar las consideraciones hechas respecto al modelo y la configuración territoriales.

Por ejemplo, el Programa de Integración Metropolitana pretende coordinar políticas y acciones del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con las restantes jurisdicciones del Área Metropolitana, atendiendo a los temas prioritarios mencionados en la agenda metropolitana. Se prevé la constitución de subprogramas de actuación en el marco del trabajo conjunto entre la Secretaría de Planeamiento, Secretaría de Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Medio Ambiente, la Corporación Buenos Aires Sur y el CoPUA, junto a organismos pertinentes del Gobierno Nacional, Provincial y Municipal.

Los espacios verdes son un elemento fundamental del Plan Urbano. Las bicisendas, la implantación de nuevo arbolado y la regeneración de las plazas forman parte de este tipo de intervenciones.



El Programa de Organización Urbana, por su parte, consiste en siete programas dirigidos a la extensión de la red de medios guiados de transporte de pasajeros, a la jerarquización de la red vial y ordenamiento del transporte y el tránsito, ordenamiento del transporte de carga, revalorización de grandes áreas verdes, saneamiento integral de la red hídrica, el desarrollo de instrumentos económicos y la revalorización del espacio público. Algunas líneas de acción en cuanto a este último programa son la promoción de la riqueza visual y paisajística y la mejora de la calidad ambiental, para lo cual se plantean acciones como la peatonalización de calles de la Ciudad (a fin de desalentar el uso del automóvil), el incremento de los espacios verdes, la forestación urbana, la ampliación de circuitos turísticos y la duplicación de la red de subterráneos.



También se incluye un Programa de Ordenamiento de Áreas, consistente en el ordenamiento del Área Central, junto a otros programas específicos. Por ejemplo, la revalorización del Casco Histórico, el ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque, la recuperación y revalorización de bordes fluviales (Riachuelo y Río de la Plata), Corredor Verde del Oeste, Corredor Verde del Sur, Desarrollo del área de Mataderos, Ordenamiento de la Traza Ex AU3, ordenamiento del área Chacarita-Agronomía-Paternal. En este sentido, se destaca un programa de gestión para la ribera que implica la construcción del nuevo Paseo en el área ex Coconor, el Parque Ugarteche en derredor de Punta Carrasco, el Nuevo Paseo Costanera Sur. En relación con el borde del Riachuelo, se prevén acciones de saneamiento del borde fluvial y otorgar continuidad, con carácter de paseo público, de la Costanera Sur por el borde de la Dársena Sur y la margen del Riachuelo hasta la Vuelta de Rocha. El Corredor Verde del Sur, consiste en la conformación de un eje estructurante de la zona Sur de la Ciudad que va desde General Paz hasta Constitución, revalorizando los diversos nodos y otorgándole su impronta verde con parques y forestaciones. Un caso similar es el Corredor Verde del Oeste.



Fotografía del sur de la Ciudad. El deterioro de las condiciones materiales fue acompañado por el abandono del Estado, el plan de inversiones en el espacio público es una herramienta fundamental para el desarrollo del área.

El último conjunto de programas se denomina “Revalorización de Sectores”; se trata de la preservación del patrimonio, consolidación de centros barriales, del desarrollo estratégico en playas ferroviarias, integración de asentamientos precarios, ordenamiento de zonas industriales, mixtas y de grandes equipamientos urbanos, reordenamiento de centros de transbordo. A modo de ejemplo, el Programa de Integración de Asentamientos Precarios pretende resolver la problemática habitacional de la población en villas y núcleos habitacionales transitorios, permitiendo la integración social y la recuperación ambiental. En este sentido se propone el saneamiento de suelo a partir de la erradicación de basurales, depósitos de automóviles y pozos negros, relleno de zonas anegables, regularización catastral y dominial, creación de empleo, etc. En cuanto al ordenamiento de las zonas industriales y mixtas, el objetivo es resolver situaciones de degradación urbana, así como minimizar las molestias mutuas, producidas por efecto de una inadecuada colindancia de actividades industriales y otras actividades urbanas. Dicho ordenamiento se produciría a partir de la rehabilitación de edificios industriales desactivados, facilitando la existencia de zonas industriales exclusivas con acceso directo a la infraestructura necesaria.



La recuperación del espacio público es uno de los objetivos principales del Área Central. Las fotografías muestran las calles Carabelas y Reconquista, que fueron diseñadas para mejorar el tránsito peatonal y hacerla más amigable para el paseo y disfrute de quienes la transitan.



Uno de los aspectos destacados de este documento refiere a las consideraciones respecto a las normativas urbanas necesarias para la concreción de una planificación urbano-ambiental. Por ello, se plantea la conformación de nuevas codificaciones, adecuadas a las propuestas realizadas. De tal manera, se propone un Código Urbanístico que tenga como objetivos la regulación de las características ambientales y morfológicas, al tiempo que establecería disposiciones sobre el espacio parcelario, cumpliendo funciones similares a las del actual Código de Planeamiento Urbano. En dicho Código y en un conjunto de disposiciones dispersas, se agrupan las normativas que contendría el propuesto “Código de Espacio Público”, el cual involucraría la morfología, composición, actividades y formas del espacio público, a la vez que determinaría el grado de su accesibilidad. Por otra parte, en un “Código Ambiental” quedarían englobadas las disposiciones respecto a la prevención de las situaciones indeseables respecto a la calidad ambiental, mientras que normas específicas sobre construcción se encuadrarían en un nuevo Código de Edificación. Por último, el “Código de Habilitaciones y Verificaciones” contendría las disposiciones respecto al otorgamiento de permisos y concesiones, las cuales se adecuarían a lo definido por las codificaciones anteriormente mencionadas.

Se describe la configuración territorial de la Ciudad tal como es esperada a partir de la implementación de las propuestas.

- Acciones generales de estructuración**
  - Desarrollo de nueva centralidades
  - Consolidación de subcentros urbanos y locales
  - Implantación de grandes equipamientos urbanos
  - Generación de nuevos espacios verdes
  - Conformación de corredores verdes
  - Estructuración de sectores urbanos desarticulados
  - Concertación de proyectos con municipios vecinos
  - Desarrollos estratégicos en playas ferroviarias
  - Renovación de la trama y/o del tejido urbano
  - Transformación y refuncionalización de áreas
  - Impulso a la diversidad funcional
  - Consolidación de áreas de industria especializada
- Acciones de puesta en valor**
  - Revalorización de áreas de valor patrimonial
  - Puesta en valor de espacios verdes
  - Articulación de situaciones de borde
  - Valorización e integración de áreas marginales
- Acciones de conectividad y accesibilidad**
  - Recualificación de centros de transbordo
  - Mejoramiento de la conectividad interna
  - Enterramiento del F.F.C.C. Sarmiento
  - Extensión de la red de subterráneos
  - Completamiento de la red de autopistas
  - Reordenamiento del espacio de intermodalidad



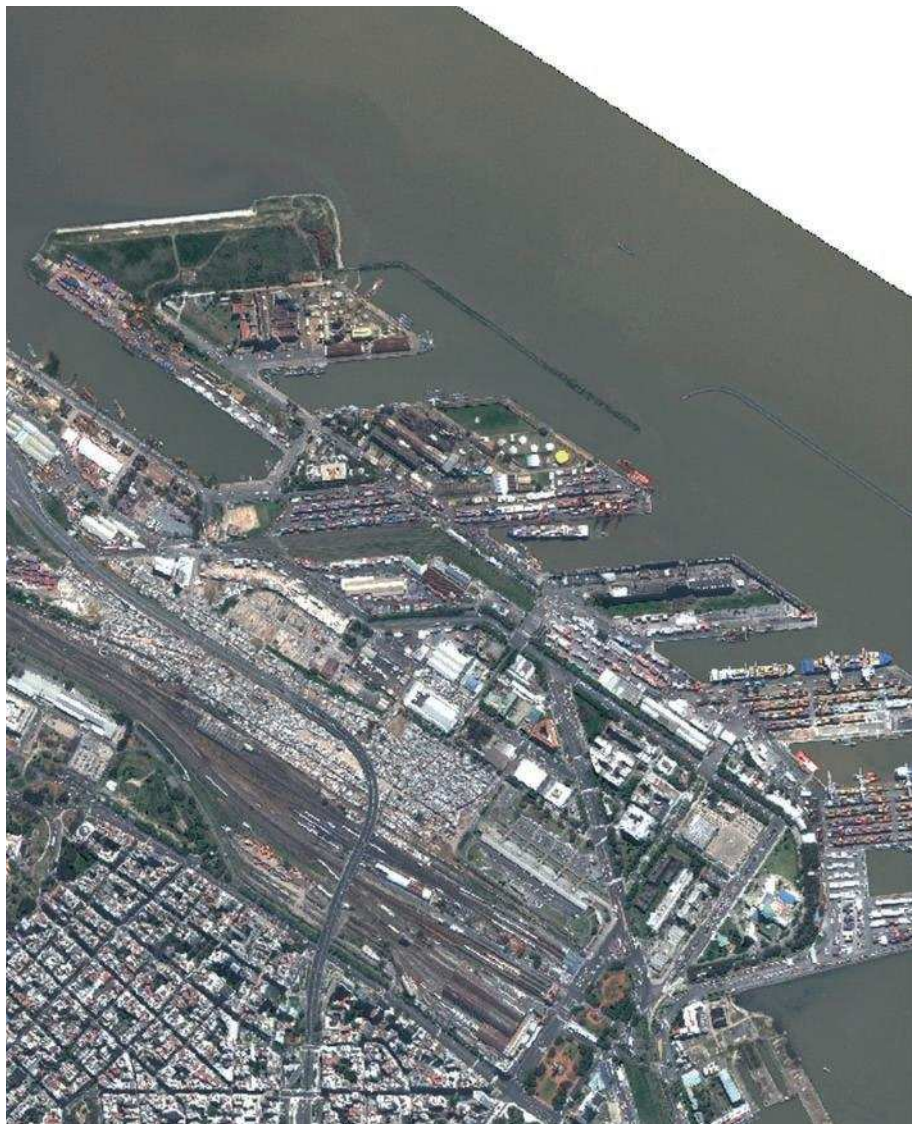


El Plan Urbano Ambiental contempla corredores verdes. En la foto se observa el boulevard de la Avenida Rabanal, parte del Corredor Verde del Sur.



## 2007. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires

En el año 2007 fue publicado un trabajo realizado por encargo del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, los **Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires**. Su elaboración se inscribe, institucionalmente, dentro del denominado **Plan Estratégico Territorial (PET)**, a cargo del Ministerio de Planificación del Estado Nacional. Este plan divide el territorio nacional en 25 regiones, planteando la posibilidad de realizar, en esta escala, una planificación en vista a la consecución de un modelo territorial deseado. En este marco, la Región Metropolitana de Buenos Aires constituye una de las áreas definidas por el Plan.



La importancia del puerto se resalta en este plan estratégico. La imagen satelital de 2008 muestra el puerto de Buenos Aires. El plan habla de los conflictos que allí se generan y propone un nuevo puerto en la localidad de La Plata.



En tal sentido, se caracteriza a la Región Metropolitana como una de las áreas del país que cuenta con un territorio vinculado al mercado internacional, con un alto grado de consolidación y generador de riquezas, siendo el objeto principal de la planificación garantizar que la infraestructura y equipamientos concuerden con tales condiciones. Junto con la idea de eficiencia, se encuentra presente, en buena medida, dentro de las consideraciones generales del plan de nivel nacional, la idea de un crecimiento sostenible, hallándose entre sus preocupaciones la segregación socio-territorial y los problemas ambientales.

En lo que refiere a la realización de los lineamientos, su elaboración estuvo bajo la responsabilidad de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires. En la conformación de los contenidos se incluye el trabajo de consultores nacionales y extranjeros, y junto a ello, la colaboración institucional del Banco Interamericano de Desarrollo. Por otra parte, se hizo uso de documentos de trabajo e investigaciones relacionados con los problemas metropolitanos provenientes de diferentes ámbitos, tales como dependencias públicas, universidades nacionales, organismos internacionales, entre otros.

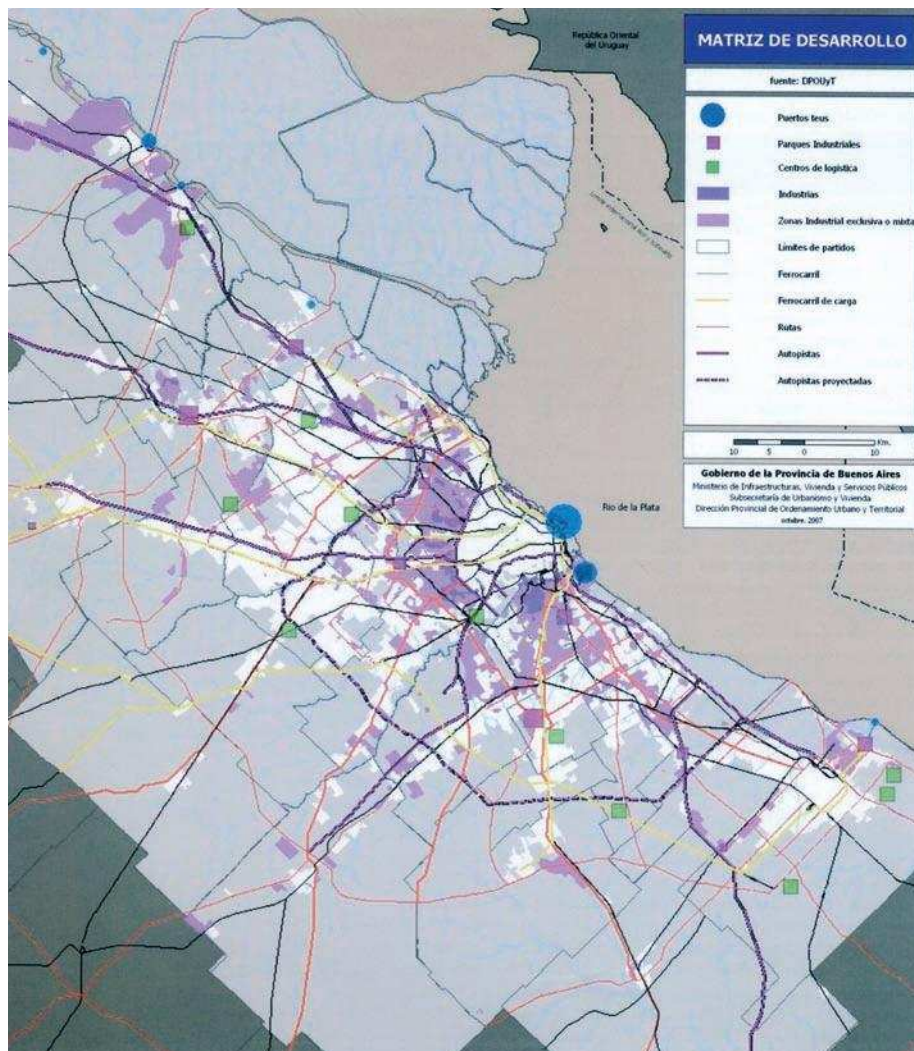
Fotografía del Riachuelo desde el puente Uriburu. El problema ambiental de la región es considerado prioritario por este plan estratégico.



La estructuración de los análisis y reflexiones está fuertemente determinada por la metodología elegida, estableciendo no sólo el tipo de trabajo realizado sino también el orden y forma de su exposición. La organización de los lineamientos está conformada a partir de etapas sucesivas. El primer eslabón del trabajo está constituido por la elaboración de diagnósticos, en los cuales se presenta el resultado de los debates y discusiones de los integrantes de las diferentes áreas involucradas, definiendo un conjunto de problemas y prioridades. El resultado de esta etapa da lugar a la definición de doce problemáticas, las cuales a su vez, se agrupan en tres matrices de problemas territoriales.

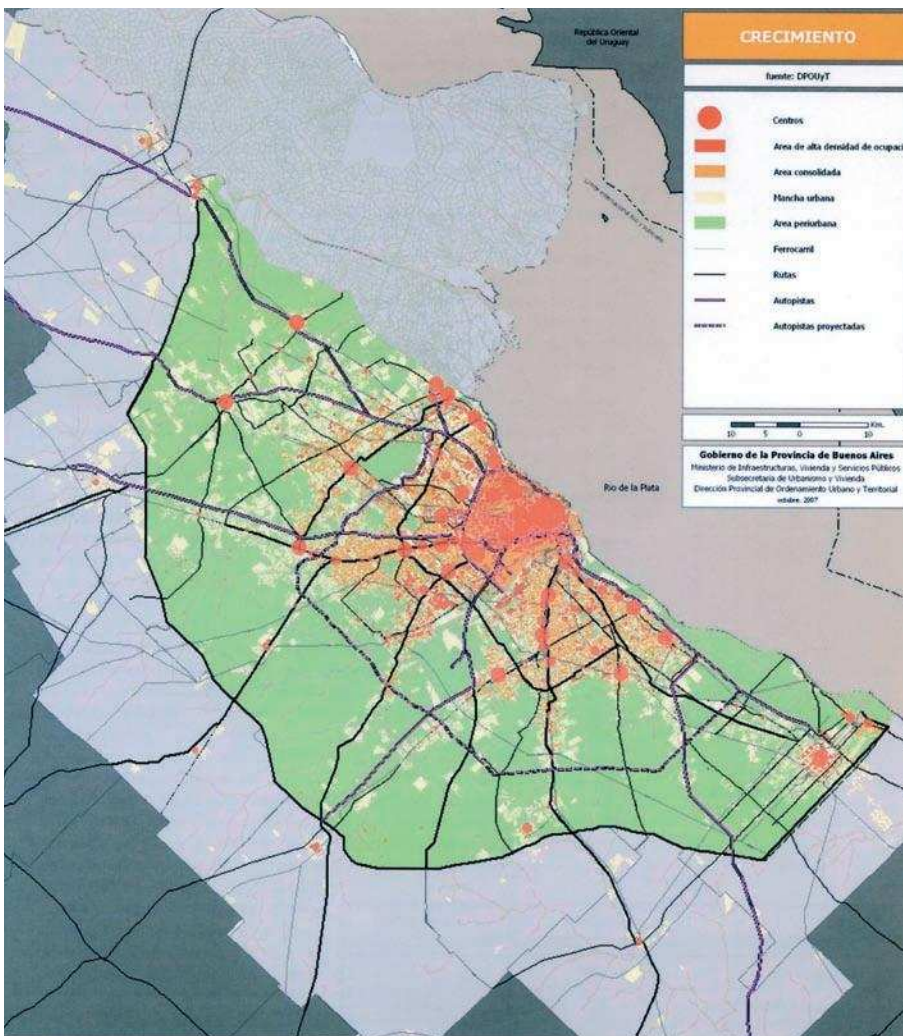
La siguiente etapa metodológica está constituida por la identificación de dilemas. Se trata de plantear las alternativas de acción frente a un determinado problema, definiendo (tal como lo indica el propio término elegido para la denominación metodológica) entre dos posibilidades a seguir. De todas maneras, en más de una ocasión se trata de la elección entre la realización de una medida particular, o bien la abstención de la intervención, dejando que la cuestión siga la tendencia detectada. De esta manera, en gran medida, las opciones posibles quedan establecidas ya en la propia definición del dilema.

Matriz de desarrollo. En este mapa puede observarse, además de las zonas industriales predominantes, la localización de la infraestructura portuaria, uno de los puntos centrales de la futura Región Metropolitana.



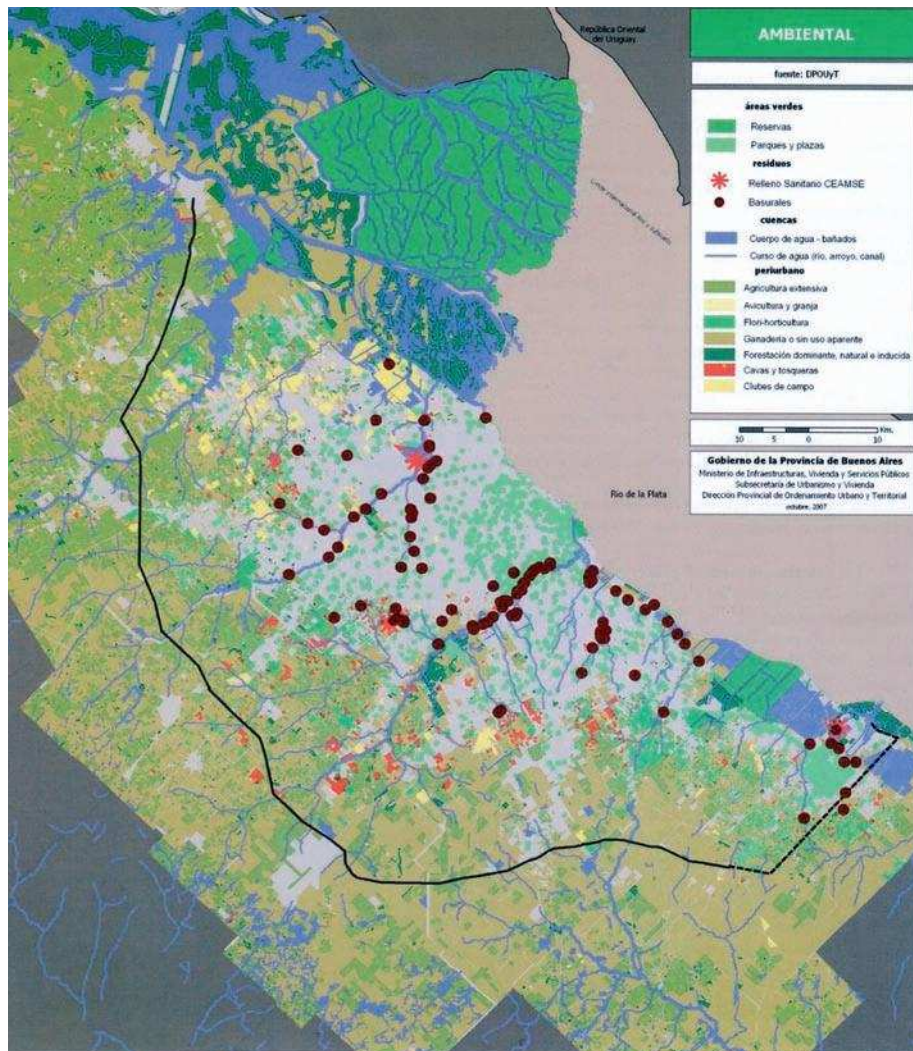
Atendiendo a las matrices de problemas que son tomadas en cuenta, una de ellas trata de las cuestiones devenidas del desarrollo. Se establece una serie de problemáticas a las cuales se ofrecen alternativas de intervención: deficiencias de las instalaciones portuarias, restricciones que impone el sistema energético, el futuro de la estructura vial y la conformación del tejido industrial.

La segunda matriz territorial refiere a las cuestiones del crecimiento urbano. La composición de esta matriz está dada por la distribución de los centros de la urbanización, la organización del sistema de transporte, la cuestión de la red sanitaria y las formas que adquiere la aglomeración, atendiendo esta última a las pautas de urbanización.



En este mapa se describe la matriz de crecimiento. Se pueden observar las principales vías de circulación vehicular y las líneas férreas, así como las autopistas proyectadas.

Por su parte, la problemática ambiental constituye otra de las cuestiones encaradas desde el análisis propuesto por los lineamientos. Los problemas particulares que merecen la atención están referidos al manejo de cuencas, el tratamiento de residuos, la configuración de los espacios verdes y por último, las políticas respecto al borde periurbano, particularmente en lo referido a la acción especulativa de las tierras vacantes.



La matriz ambiental se describe en este mapa, incluyendo además de basurales y la conformación de las cuencas hidrográficas, la composición de los usos del suelo del periurbano.

Para cada una de las cuestiones planteadas se determinan dilemas, como se mencionó, dos alternativas de acción. De este modo queda definido un universo amplio de opciones por las combinaciones posibles, de acuerdo al camino elegido. El siguiente paso consiste en la composición de escenarios, determinados por la elección de un cierto conjunto de opciones. Sin embargo, a fin de hacer operativas y útiles las consideraciones, son aplicados ciertos criterios para la conformación de los escenarios. Los criterios elegidos fueron la incertidumbre, entendiéndola como el grado de posibilidad de una determinada política de ser llevada a cabo en el corto plazo; y el de tracción, el cual refiere a la capacidad de una variable determinada de afectar a otras.

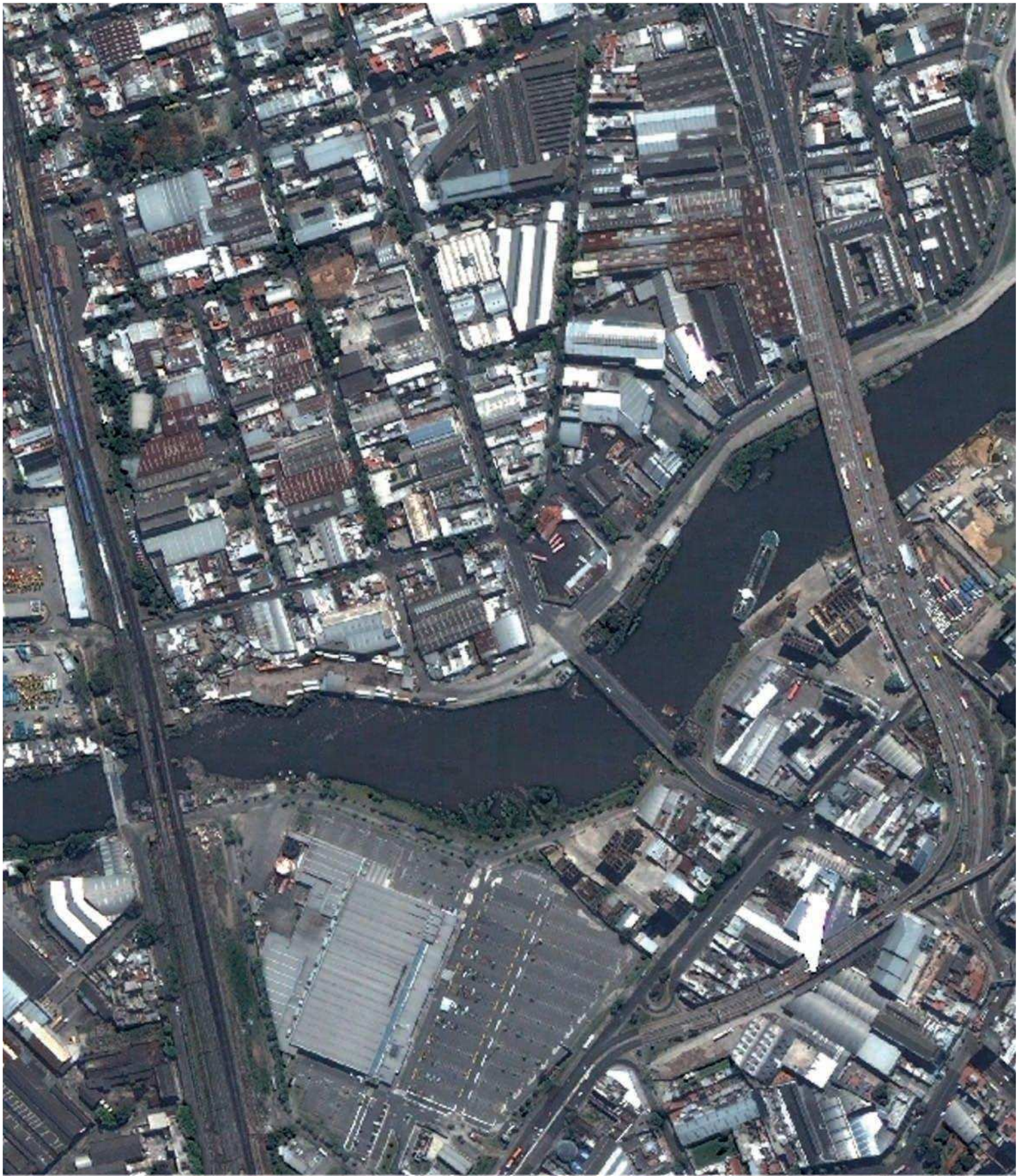


Imagen satelital tomada en 2008 de la zona Sur de la Región Metropolitana. Se aprecia la complejidad del sistema de movilidad. Las autopistas, el ferrocarril y los puentes conforman el entramado urbano.



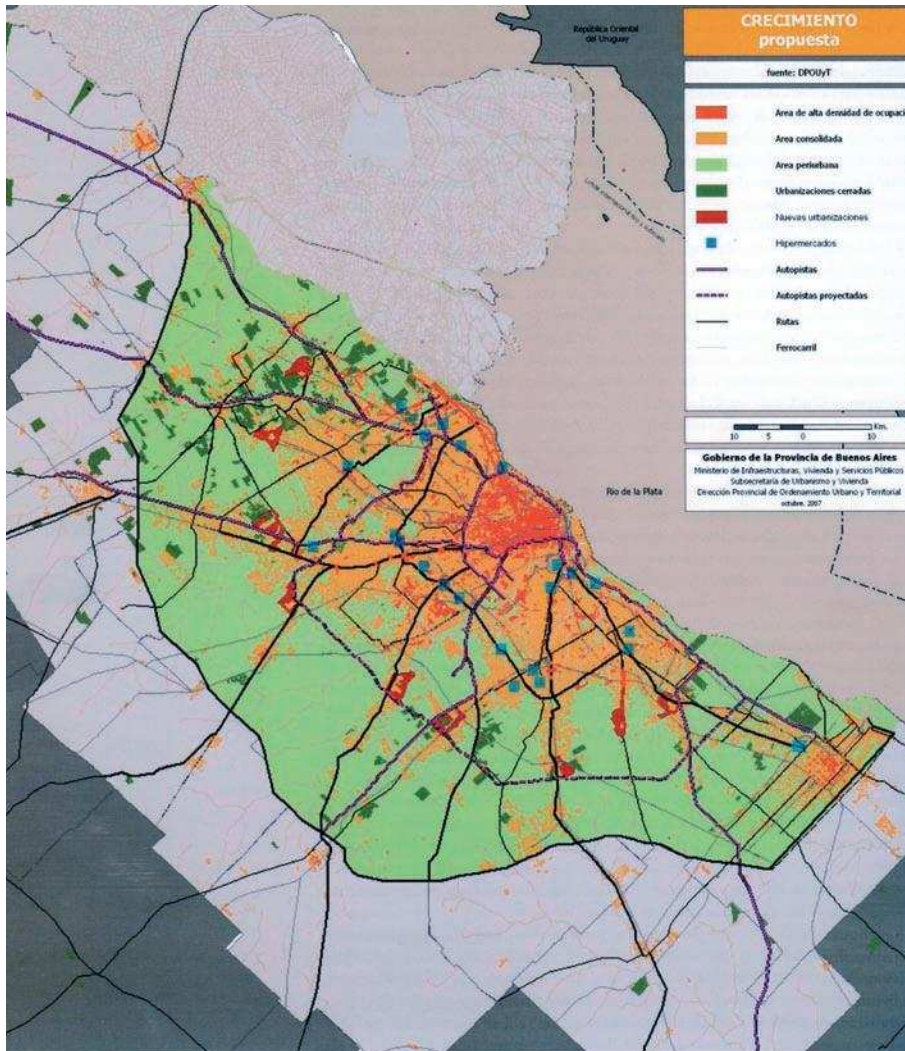


Una parte de la red vial quedó inconclusa. La fotografía muestra la conexión trunca entre la autopista 25 de Mayo y la denominada ribereña.

A partir de ello, se definen cuáles son los problemas de menor incertidumbre. Estos son: cuestión energética, manejo de cuencas, el problema de los residuos y la transformación de la estructura vial. En estos casos, se cuentan acciones ya en el momento de la elaboración de los lineamientos. A su vez, las cuestiones que mayor influencia tienen sobre otras variables de análisis, es decir, los de mayor tracción, son la renovación portuaria, la unificación del sistema de transportes y la expansión de las redes de servicios sanitarios. Estas temáticas son caracterizadas como los nudos duros de la cuestión, en tanto se define en ellas el futuro metropolitano.

A partir de esta distinción entre las problemáticas abordadas, son definidos los cinco escenarios objeto de análisis. El primero de ellos plantea la ausencia de cambios importantes, es decir, básicamente la continuidad de las variables existentes. El segundo de los escenarios es definido como el previsible, entendiéndolo como aquél en el cual son atendidas las cuatro cuestiones de menor incertidumbre. En tercer lugar, junto a

estos problemas de devenir más certero, se suma un tema de importancia para la estructura productiva, que es la renovación de la infraestructura portuaria, dando lugar a otro escenario, denominado como el de consolidación de una nueva matriz productiva. En el cuarto de los escenarios, se suma a las decisiones más previsibles otras dos consideradas de mayor tracción: la expansión de las redes sanitarias y de agua, por un lado, y la reestructuración del sistema de transportes por el otro, denominándolo como el de desarrollo social. Por último, en el quinto escenario, considerado como el de desarrollo integrado, a los cambios previsibles se le adicionan las políticas referidas a la cuestión portuaria, así como también la referida a las redes y estructura vial recién mencionadas.



Ejemplo de la matriz de crecimiento esperada según los Lineamientos. Puede observarse la conformación de nuevas centralidades de disposición concéntrica, asociadas en gran medida, a la configuración de la red de autopistas.

Para cada uno de los escenarios planteados se realizan consideraciones acerca de las políticas urbanas correspondientes a ellos. De tal manera, en particular para los escenarios tres, cuatro y cinco, se realizan algunas proposiciones, tales como la creación de un ente coordinador del transporte metropolitano, que incluya el conjunto de las jurisdicciones, así como también proyectos de construcción de nuevos ejes de circulación, rehabilitación de centros urbanos, etc. También se tienen en cuenta las consecuencias que devendrían de la adopción de cada uno de ellos, sopesando las desventajas que acarrearían. Así es que, por ejemplo, se considera que los escenarios uno y dos, al no alterar los patrones generados a partir de las decisiones tomadas anteriormente, ponen en duda la gobernabilidad de la Región.



Fotografía de una villa de emergencia en el Sur. La problemática social no puede escapar al planeamiento integral de la Ciudad.



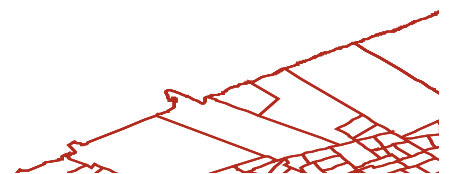
Un conjunto de líneas de intervención son definidas asimismo, e incluyen unos determinados programas de mayor especificidad. Las líneas que se proponen se vinculan con actividades tales como el retiro de suelos producto del proceso de urbanización, el tejido degradado a recuperar, las áreas a consolidar, rehabilitar, cualificar o densificar; áreas de borde a configurar, áreas a urbanizar, así como suelo industrial y logístico a habilitar. De esta manera se pretende dar lugar a un conjunto de propuestas referidas a proyectos particulares, que se articulan, de manera compleja, con las cuestiones, dilemas y escenarios propuestos. Cada uno de los programas establece los objetivos que persigue, junto a lo cual se detallan herramientas para su puesta en acción, consideraciones de importancia ya que ponen el énfasis, en buena medida, en la generación de los instrumentos normativos de regulación.



La movilidad es una de las preocupaciones de la planificación. Las fotografías muestran distintas secuencias en la Ciudad donde se verifica esta problemática.

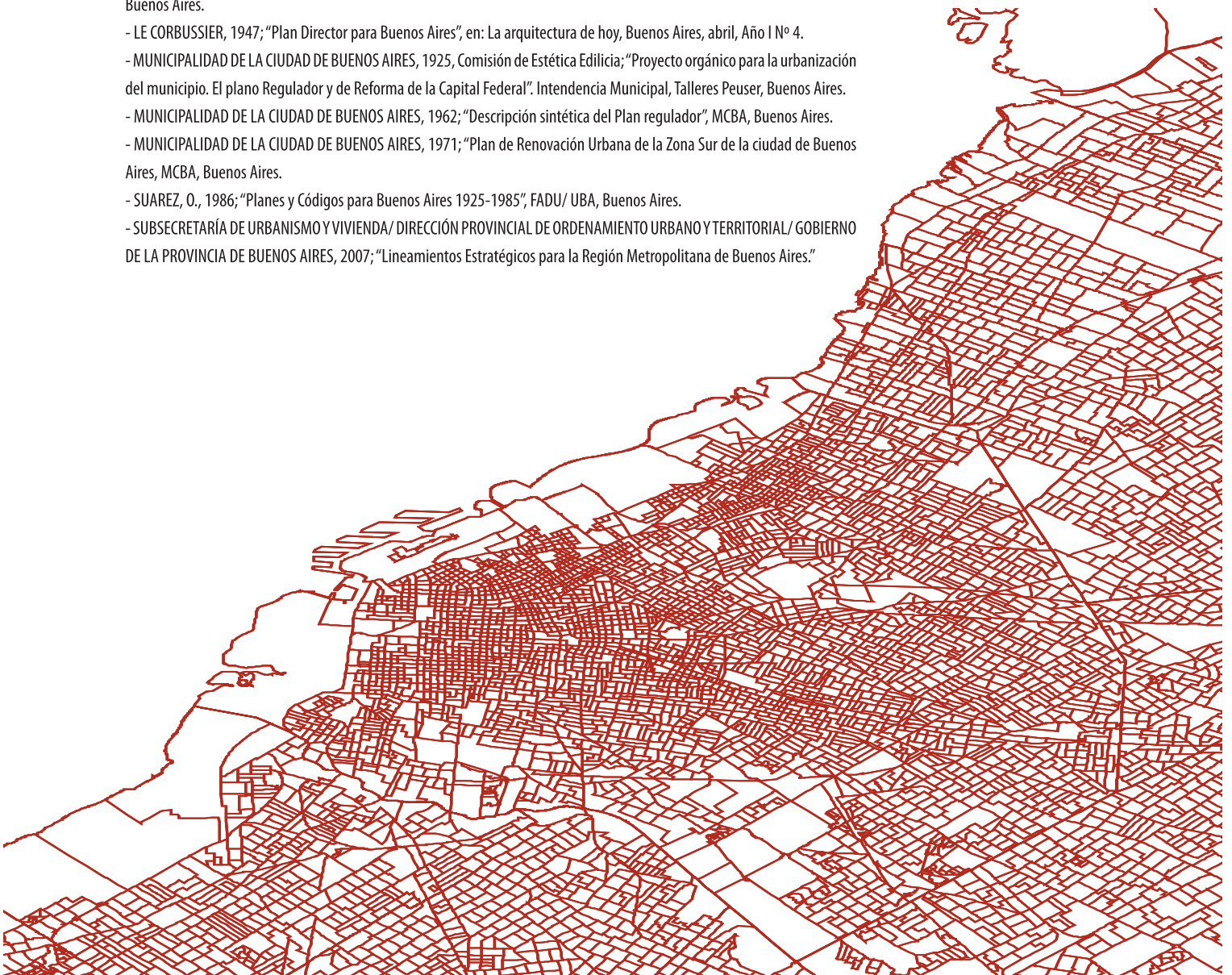


Fotografía del Riachuelo, con toda la problemática a la vista. Desde la contaminación, el transporte, los usos conexos y las nuevas residencias.

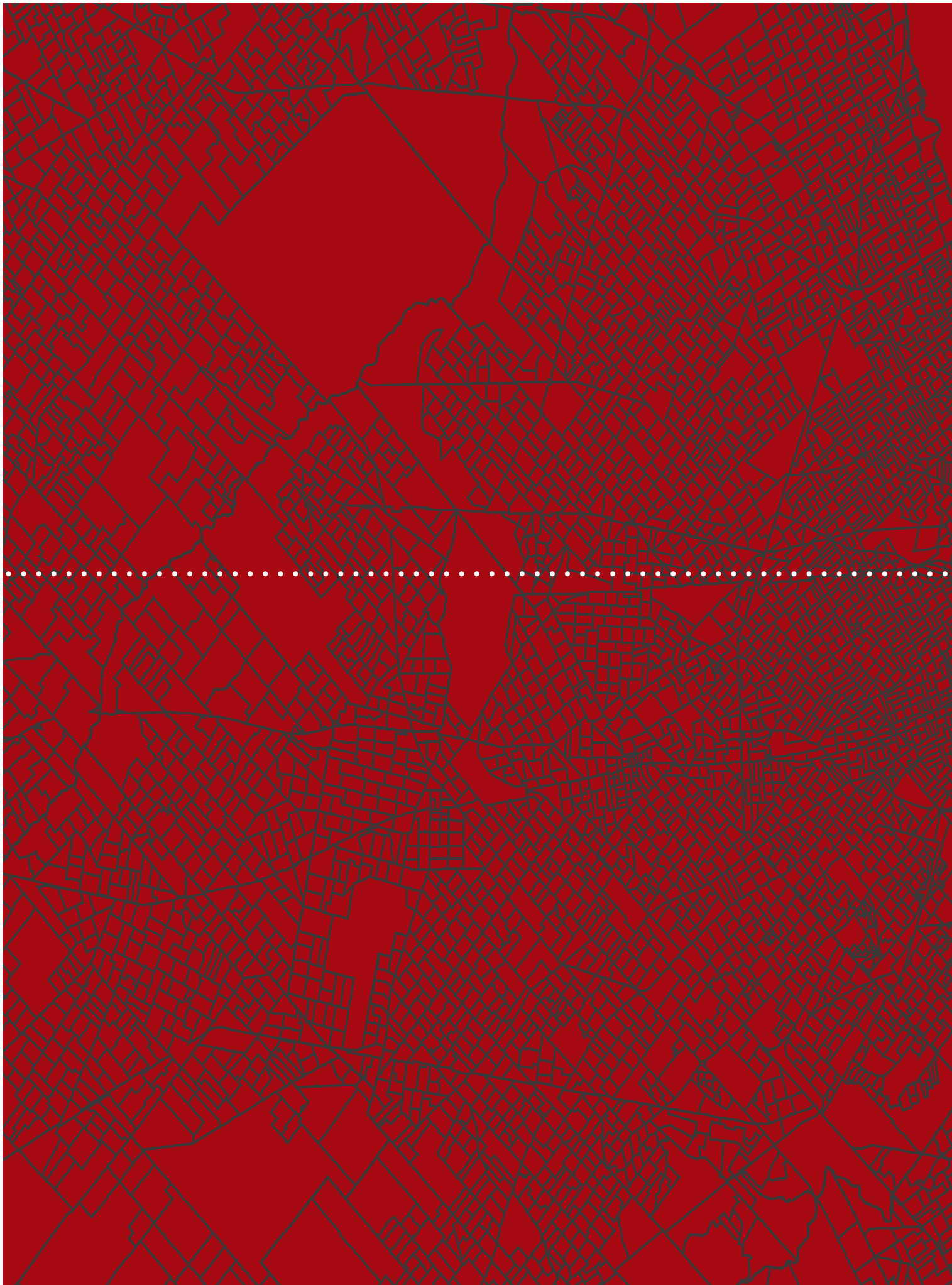


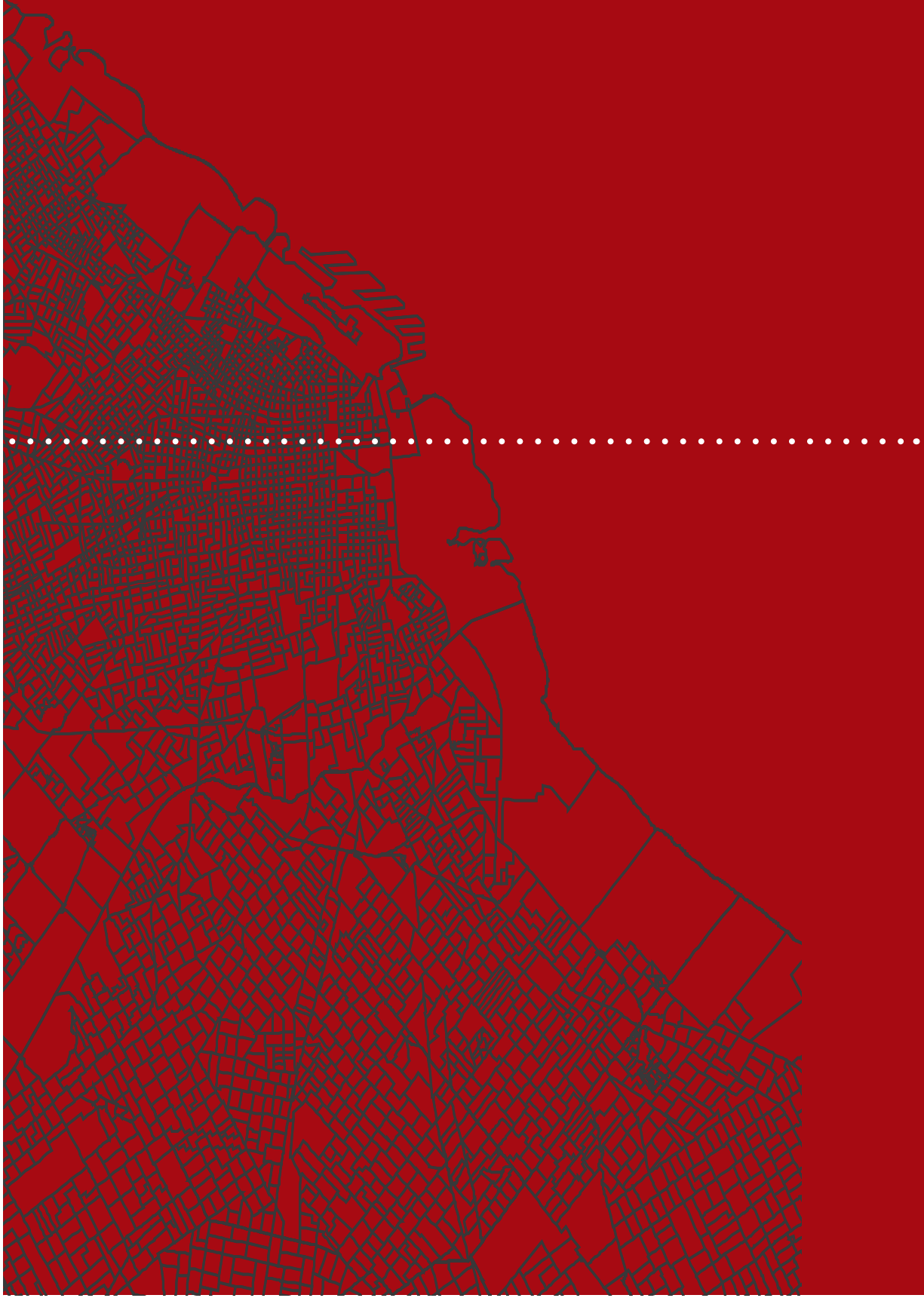
## Bibliografía

- COMISIÓN NACIONAL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, 1995; "El Conurbano Bonaerense: relevamiento y análisis", Ministerio del Interior, Buenos Aires.
- CONADE, 1970. "Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director Año 2000"; CONADE, Buenos Aires.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES/ SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO URBANO/ CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL, 2000; "Plan Urbano Ambiental: Documento Final", Buenos Aires.
- PROGRAMA NACIONAL CONHABIT/ PROYECTO SIMEB, 1977; "Estudio Especial para el Sistema Metropolitano Bonaerense", Buenos Aires.
- LE CORBUSSIER, 1947; "Plan Director para Buenos Aires", en: La arquitectura de hoy, Buenos Aires, abril, Año I N° 4.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1925, Comisión de Estética Edilicia; "Proyecto orgánico para la urbanización del municipio. El plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal". Intendencia Municipal, Talleres Peuser, Buenos Aires.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1962; "Descripción sintética del Plan regulador", MCBA, Buenos Aires.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1971; "Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur de la ciudad de Buenos Aires, MCBA, Buenos Aires.
- SUAREZ, O., 1986; "Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985", FADU/ UBA, Buenos Aires.
- SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA/ DIRECCIÓN PROVINCIAL DE ORDENAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL/ GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 2007; "Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires."





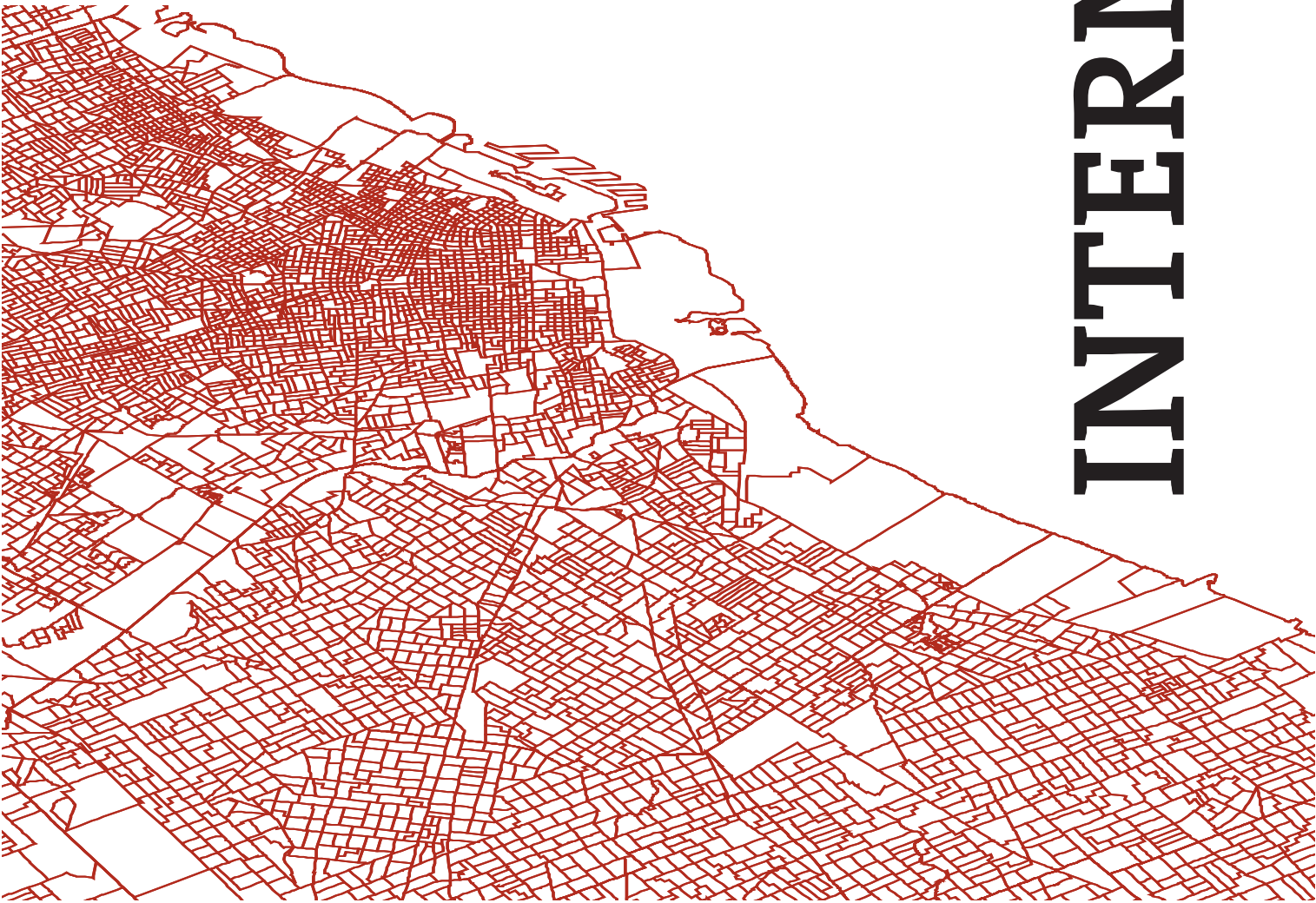




# ANEXO II

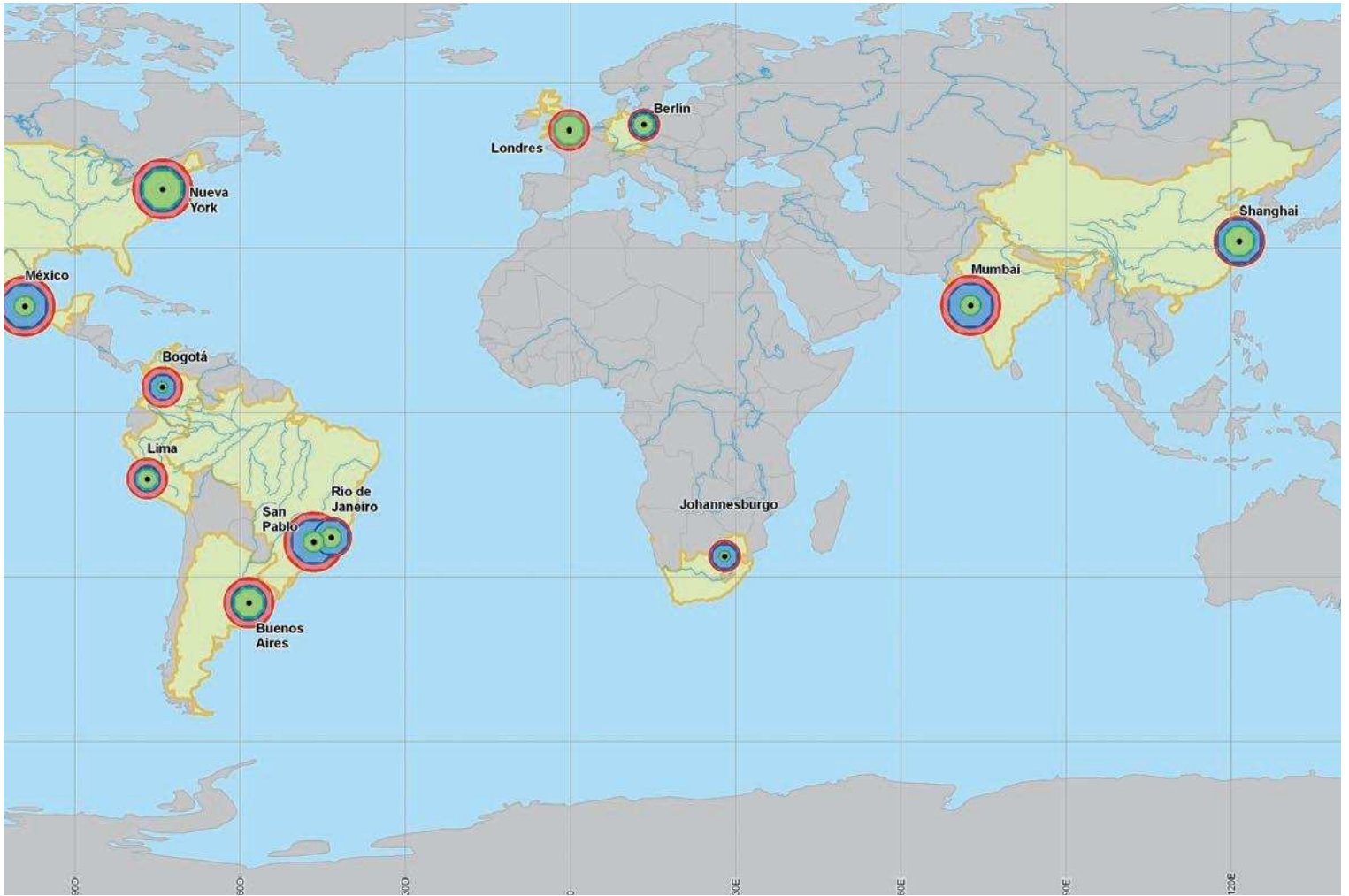
Indicadores Territoriales para la Planificación





# INTERNACIONAL

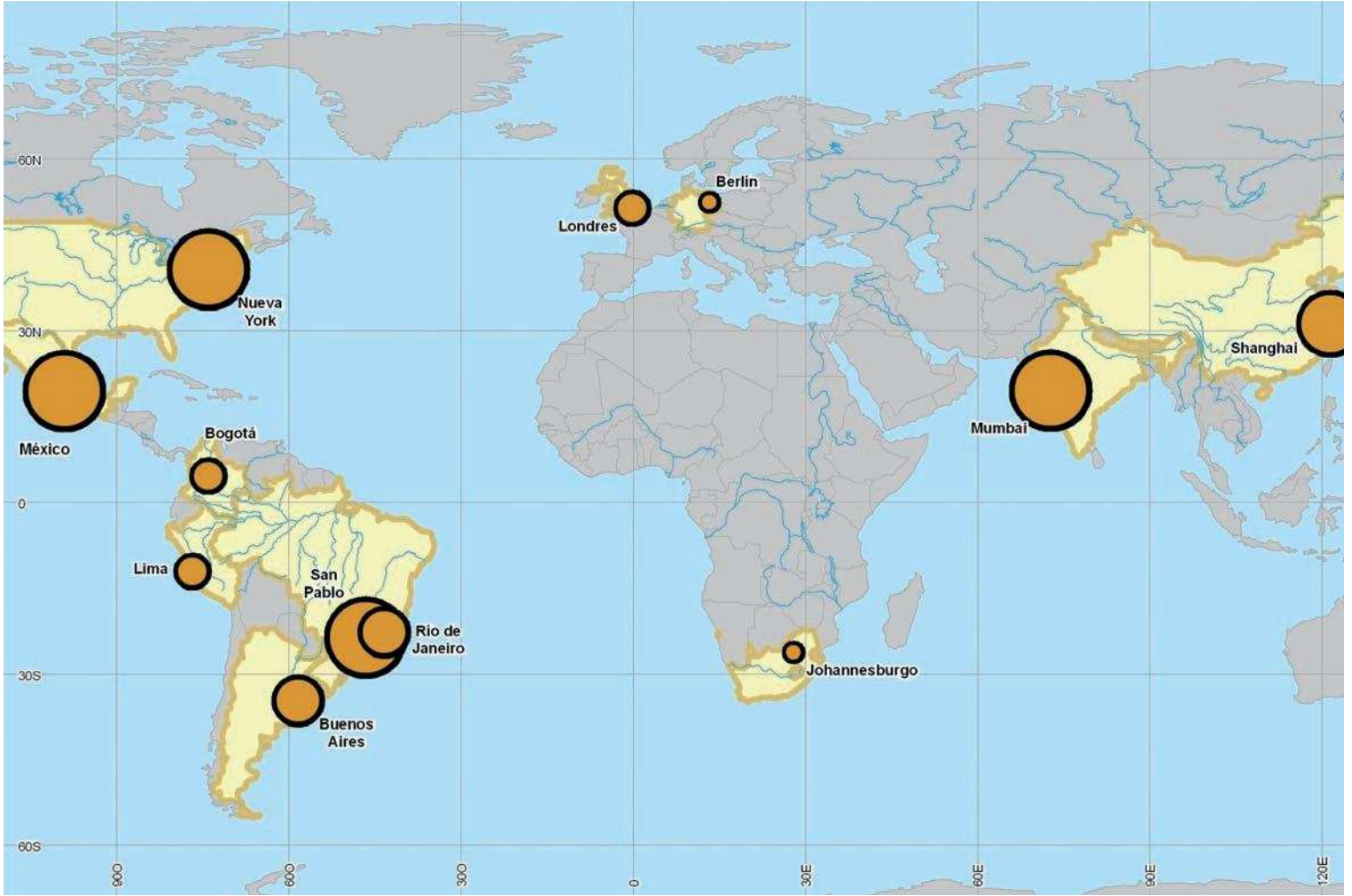




**Ciudades Mundiales**  
**Población total**

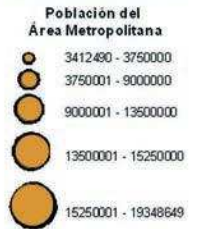


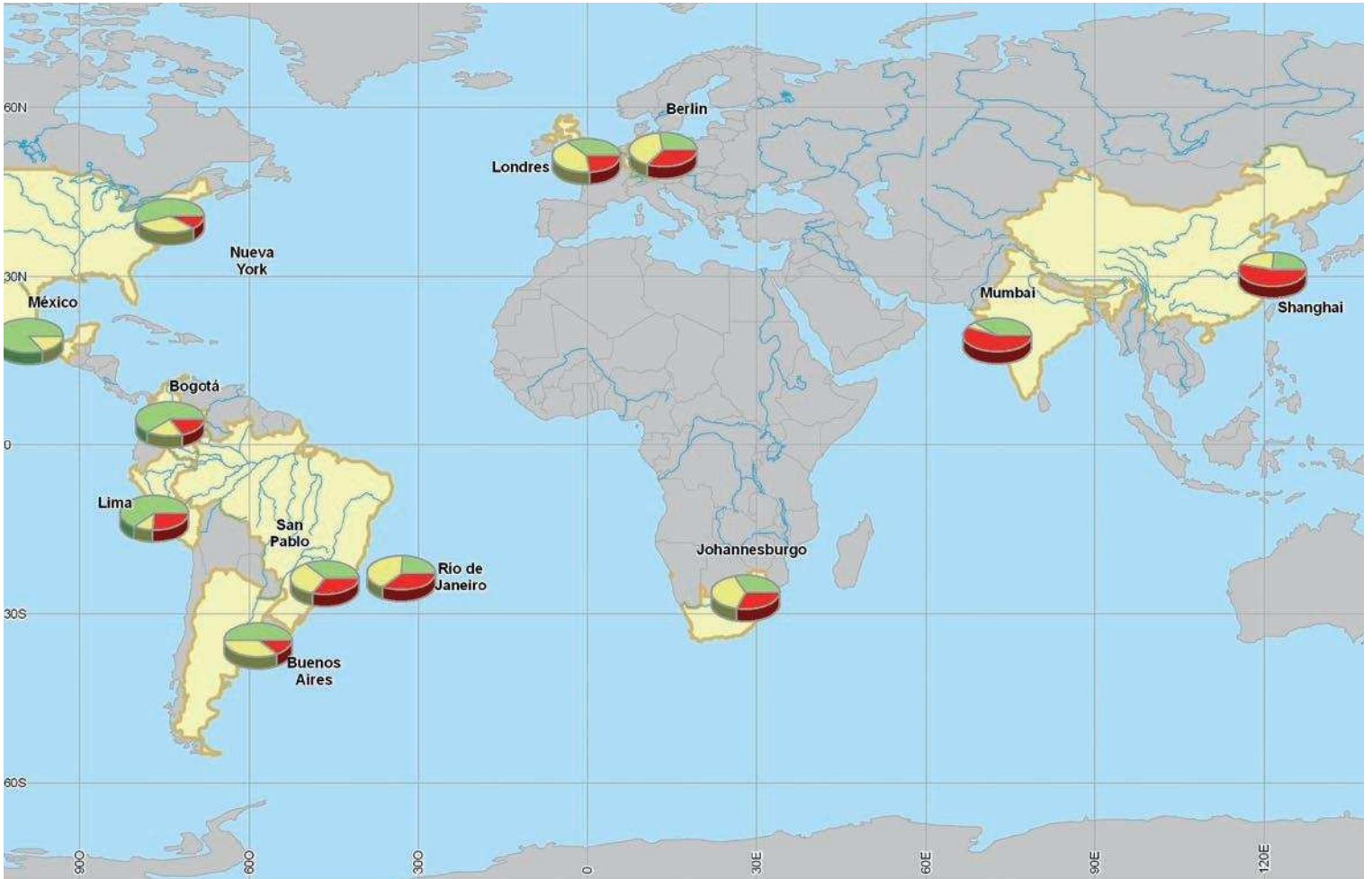
O1.  
Crecimiento Total Mundial  
Urban Age, Año 2008



02.  
Población en el Área Metropolitana Principal  
Urban Age, Año 2008

**Ciudades Mundiales**





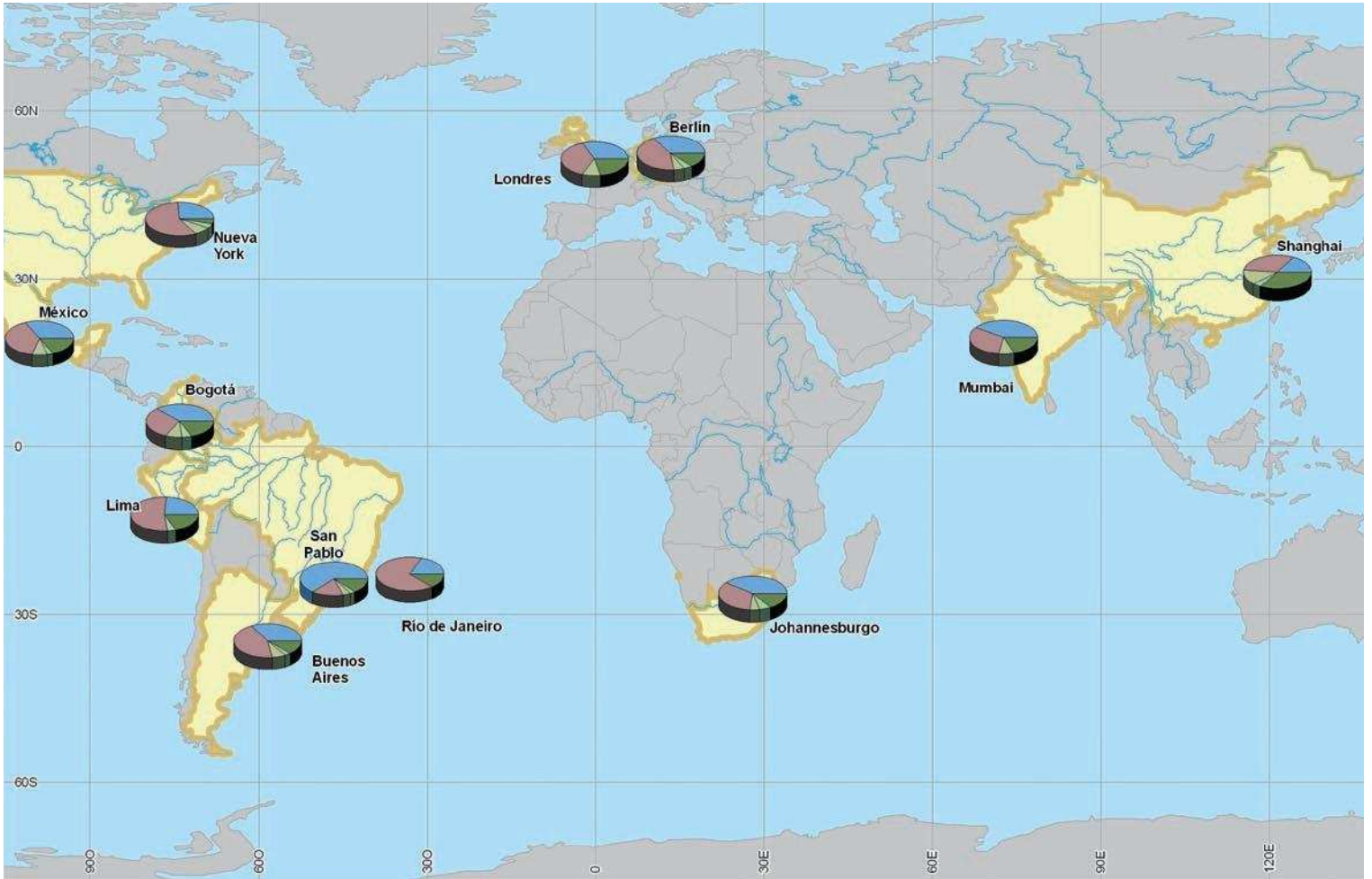
**Ciudades Mundiales**

**Modalidad de Transporte**



03. Tipos de Movilidad Urban Age, Año 2008

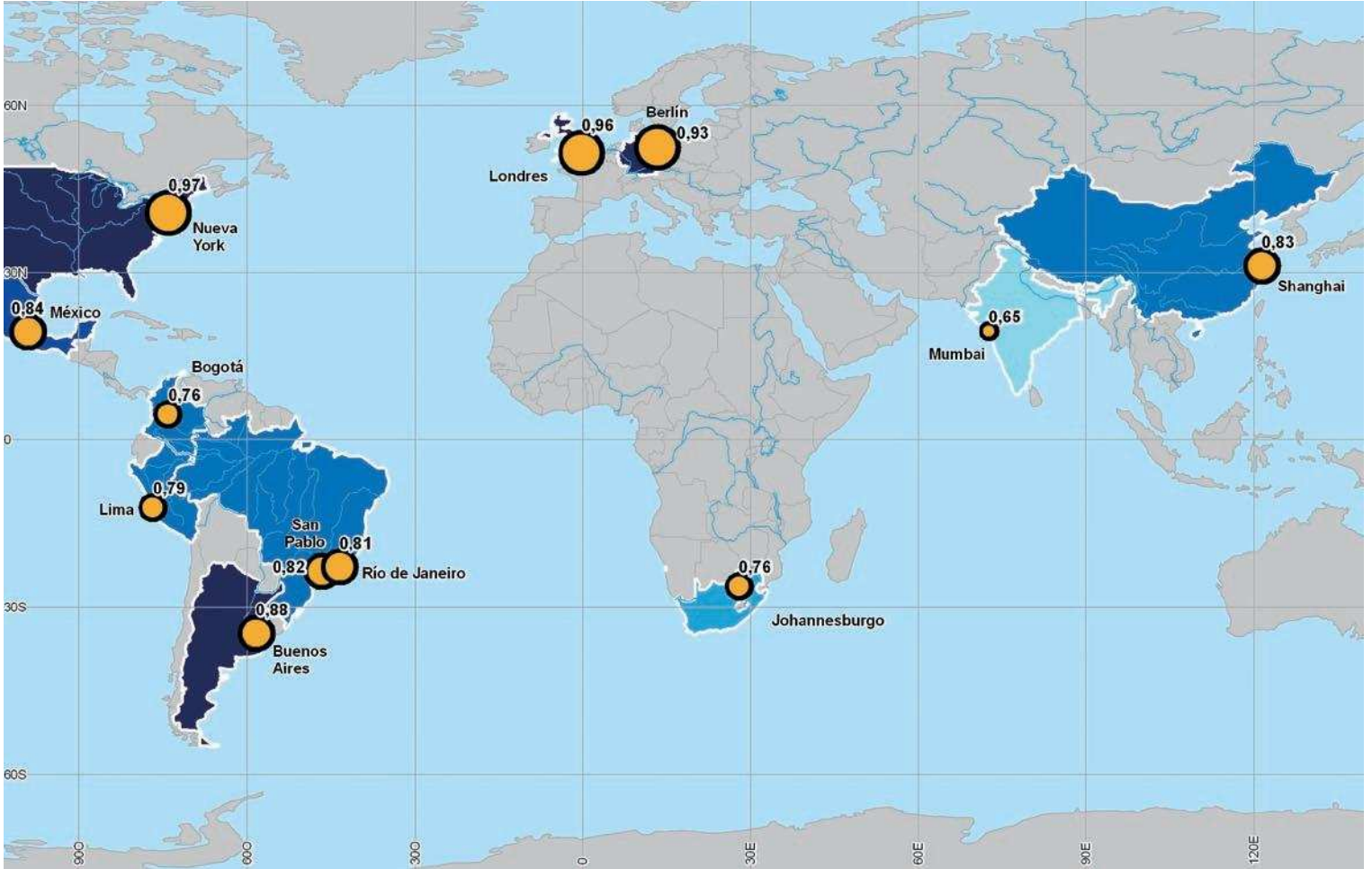




04.  
Trabajo, Rubros de Ocupación  
Urban Age, Año 2008

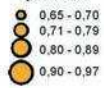
**Ciudades Mundiales Trabajo**





**Ciudades Mundiales**

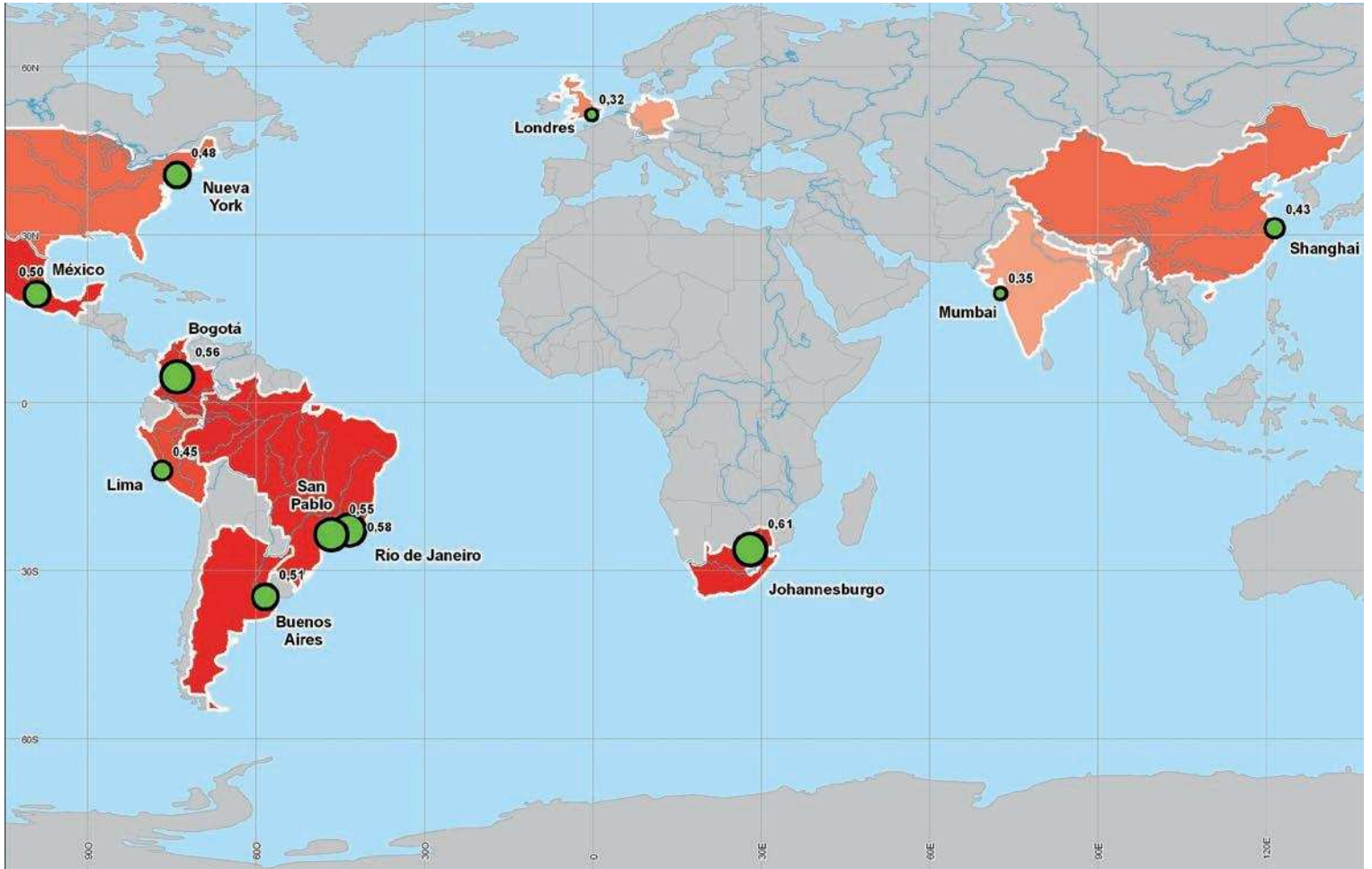
Índice de Desarrollo Humano por ciudad



Índice de Desarrollo Humano por país



05.  
Índice de Desarrollo Humano  
Urban Age, Año 2008



06.  
Índice de Gini  
Urban Age, Año 2008

**Ciudades Mundiales**

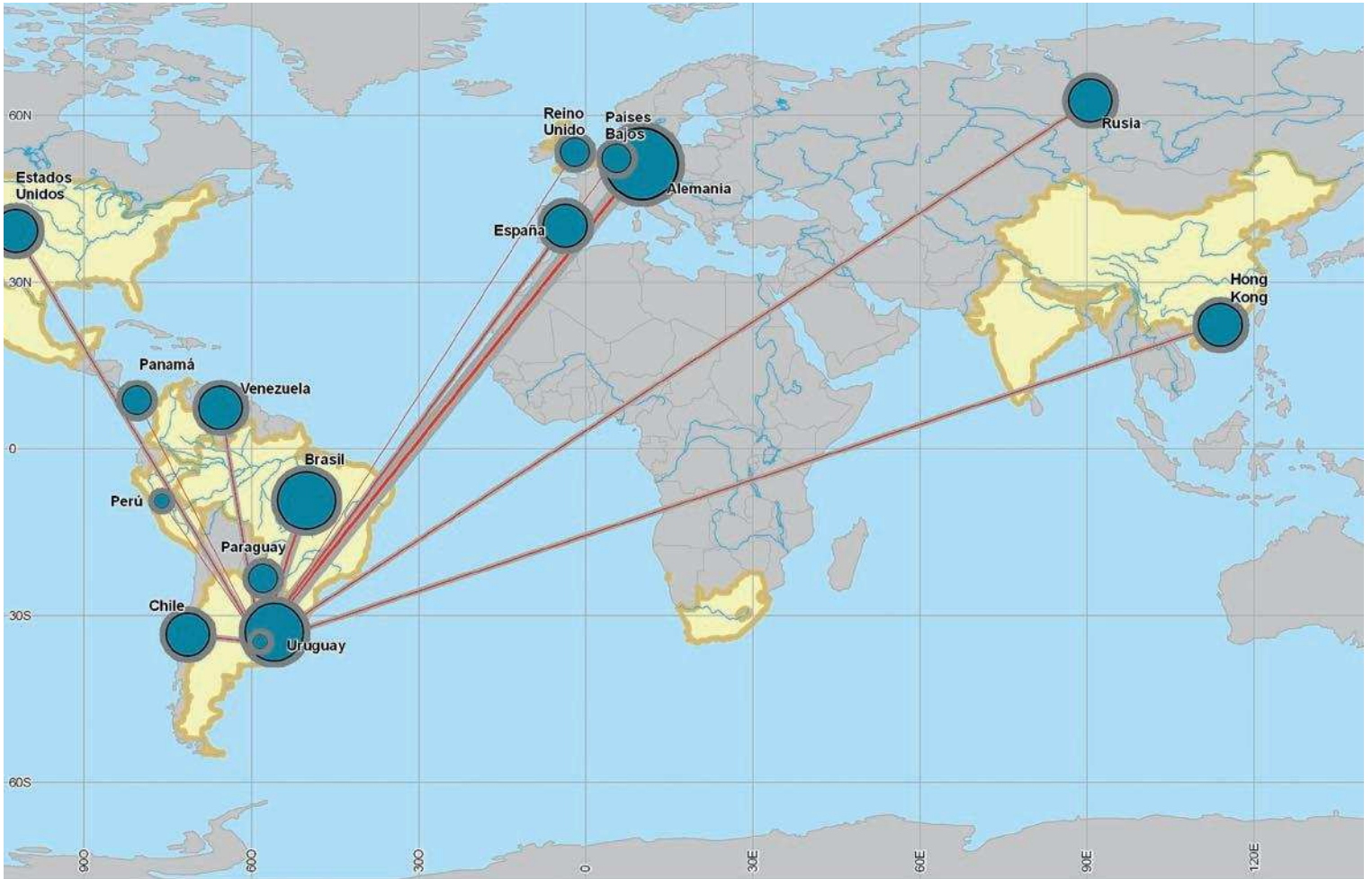
**Índice de Gini por ciudad**

- 0,32 - 0,35
- 0,36 - 0,45
- 0,46 - 0,51
- 0,52 - 0,61

**Índice de Gini por país**

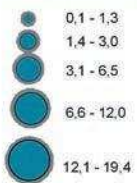
- 0,28 - 0,35
- 0,36 - 0,40
- 0,41 - 0,45
- 0,46 - 0,50
- 0,51 - 0,59





**Principales destinos de exportación**

Porcentaje de participación



07.

Principales Destinos de Exportación de Buenos Aires  
CEDEM, GCABA, Año 2008

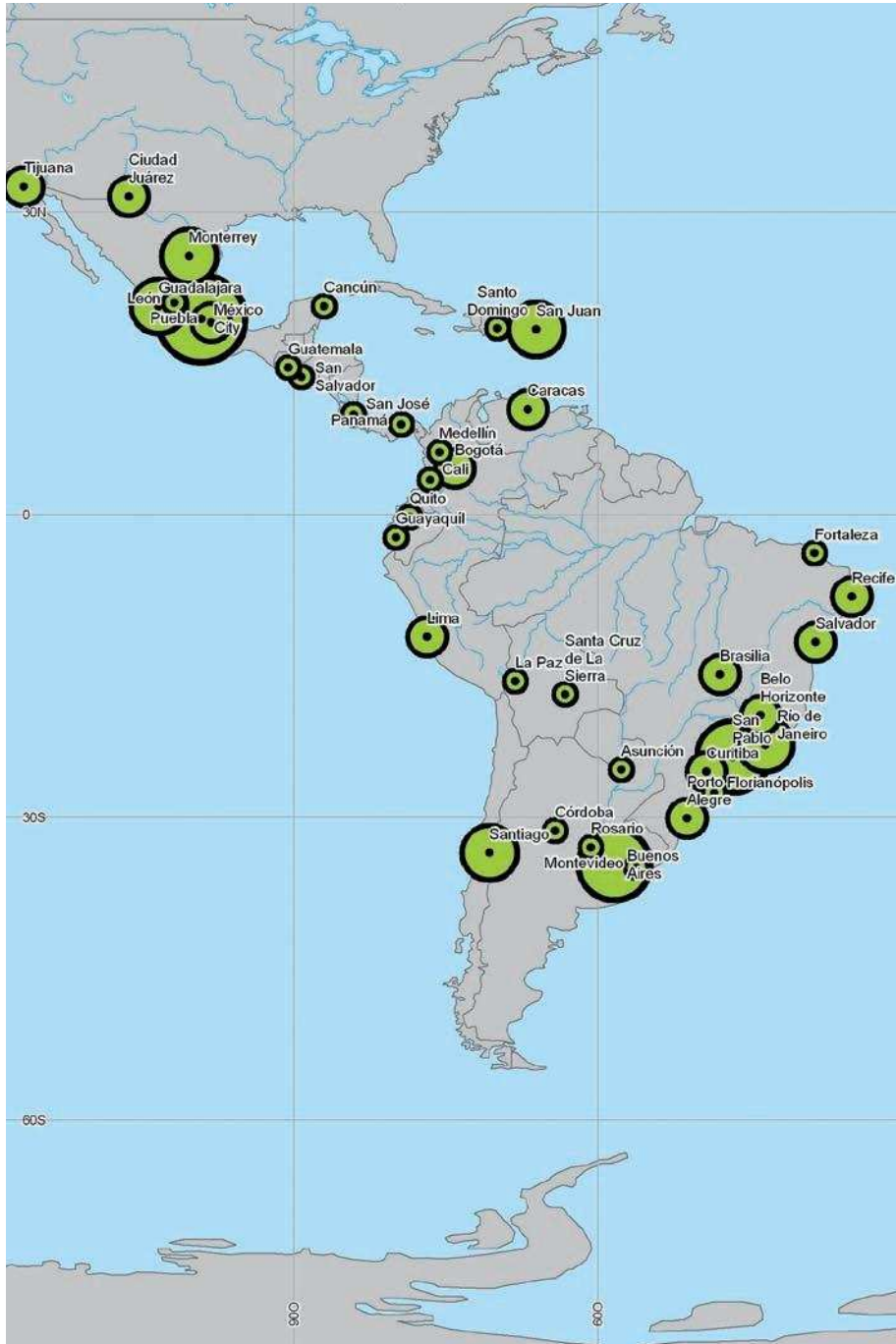


o8. Urbanización en América Latina, CEPAL, Anuario Estadístico 2007

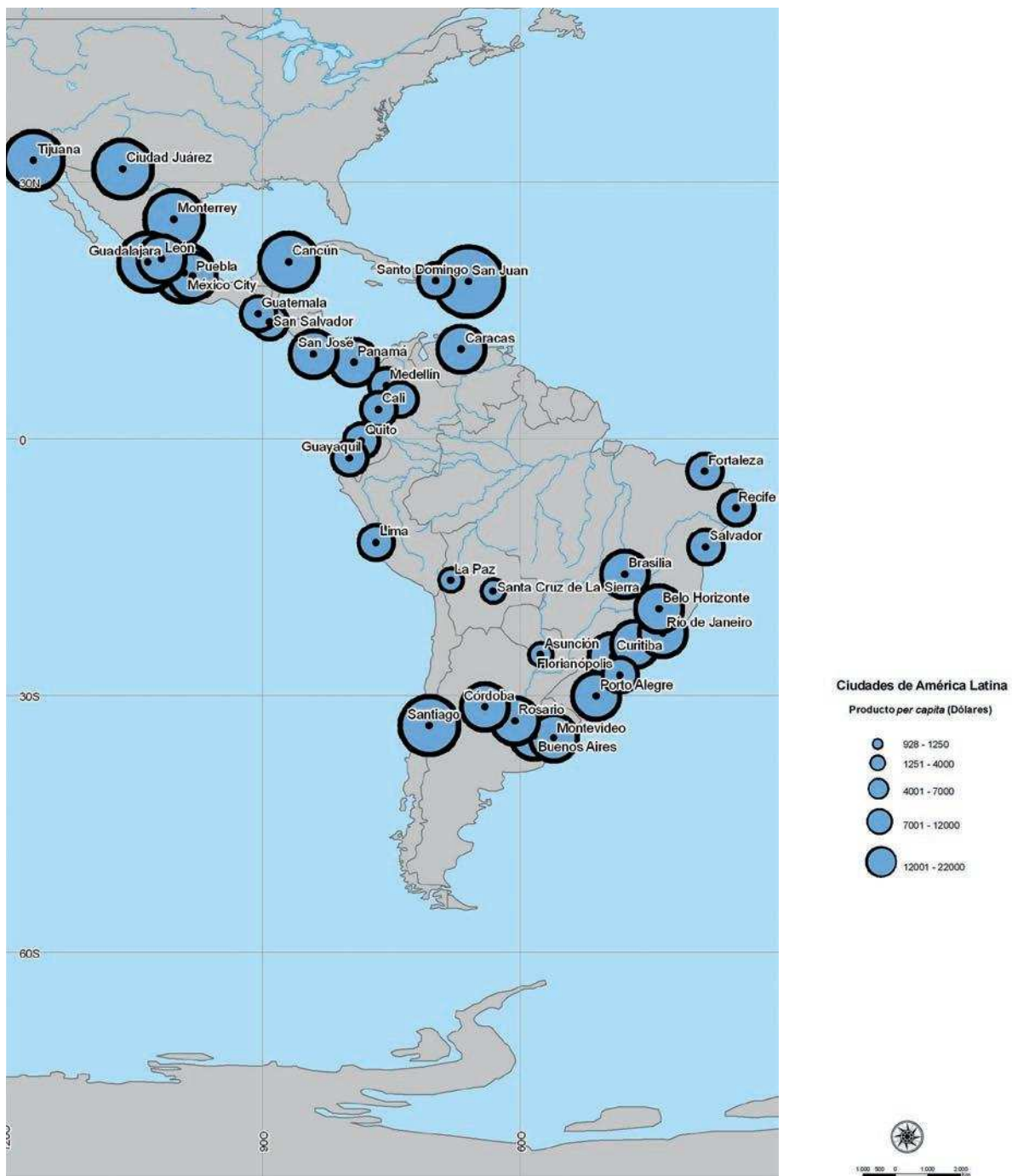


**Ciudades de América Latina**

Producto Bruto  
(millones de dólares)



09.  
PBG en América Latina,  
CEPAL, Anuario Estadístico 2007

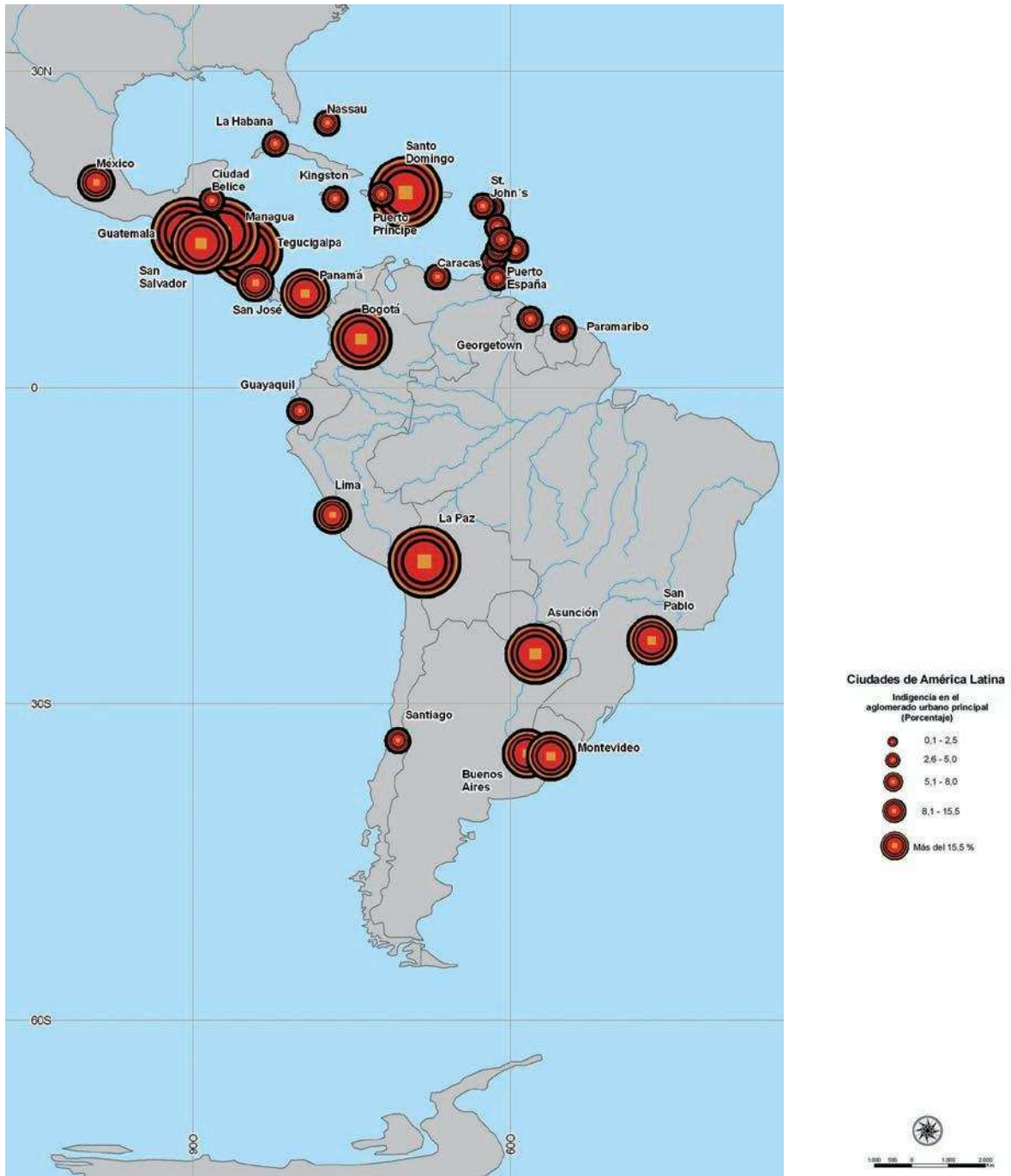


10. PBG *per capita* en América Latina, CEPAL, Anuario Estadístico, 2007

**Ciudades de América Latina**

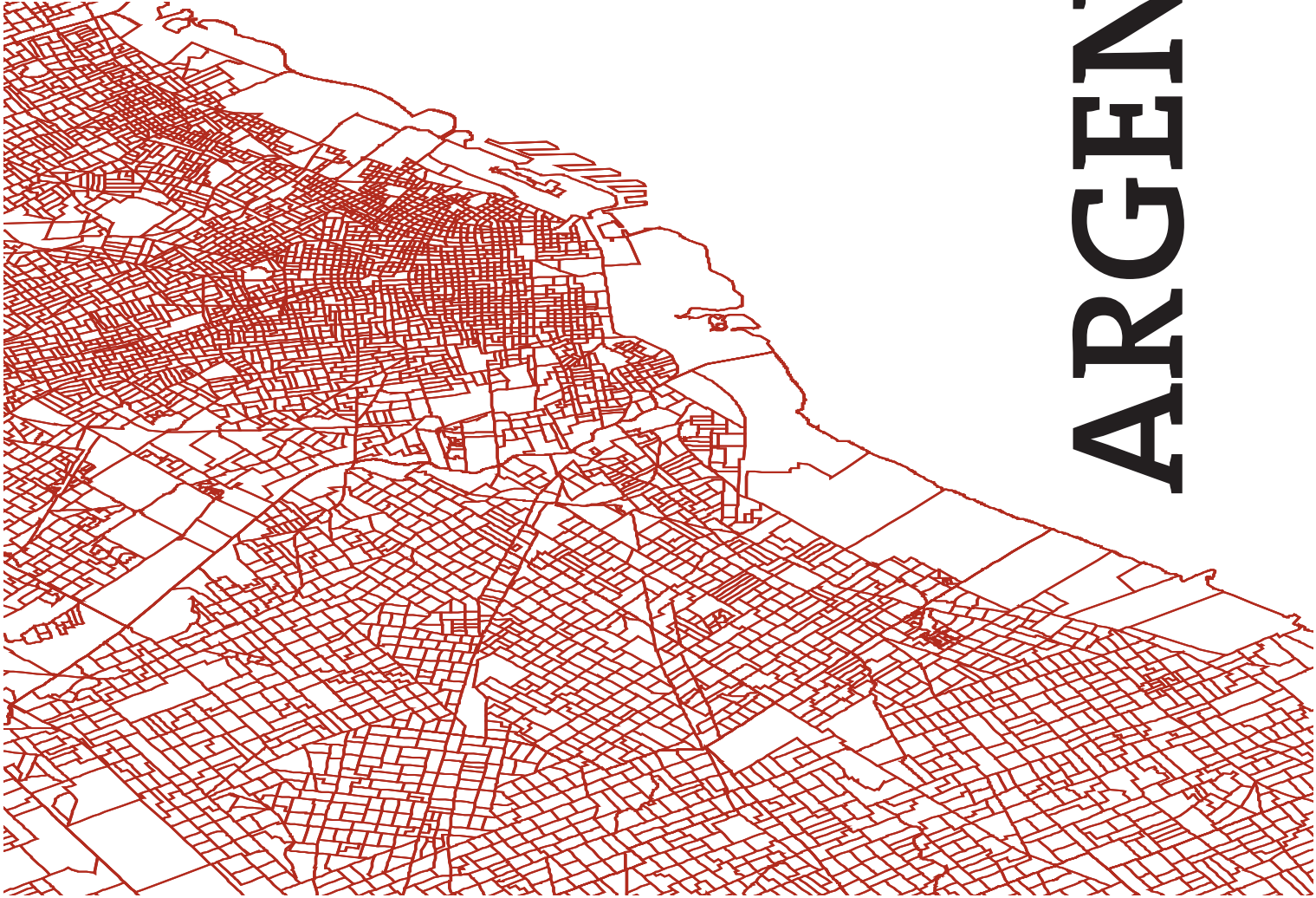


11.  
Pobreza en América Latina, Aglomerados Principales.  
CEPAL, Anuario Estadístico 2007

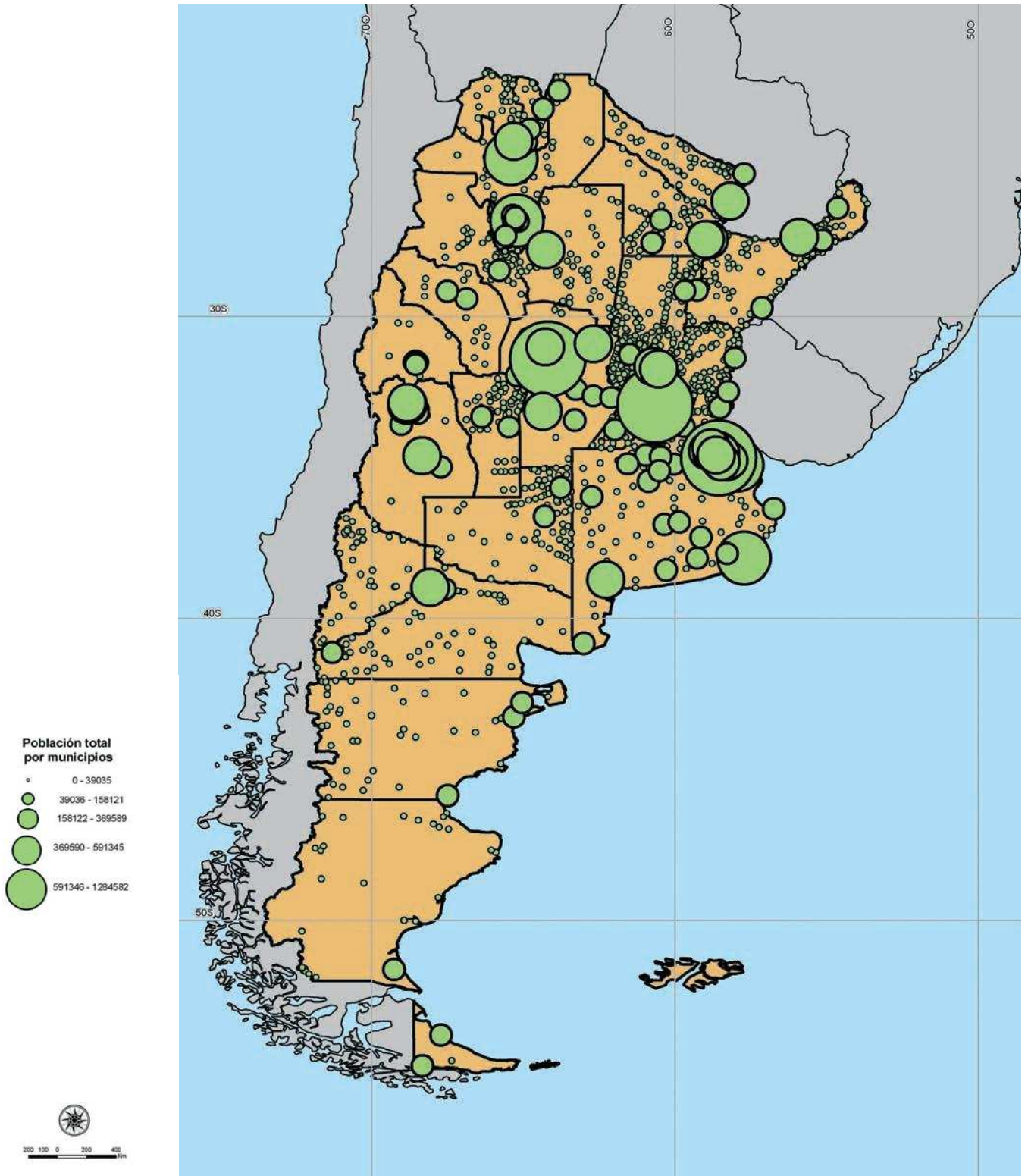


12. Indigencia en América Latina, Aglomerados Principales. CEPAL, Anuario Estadístico 2007

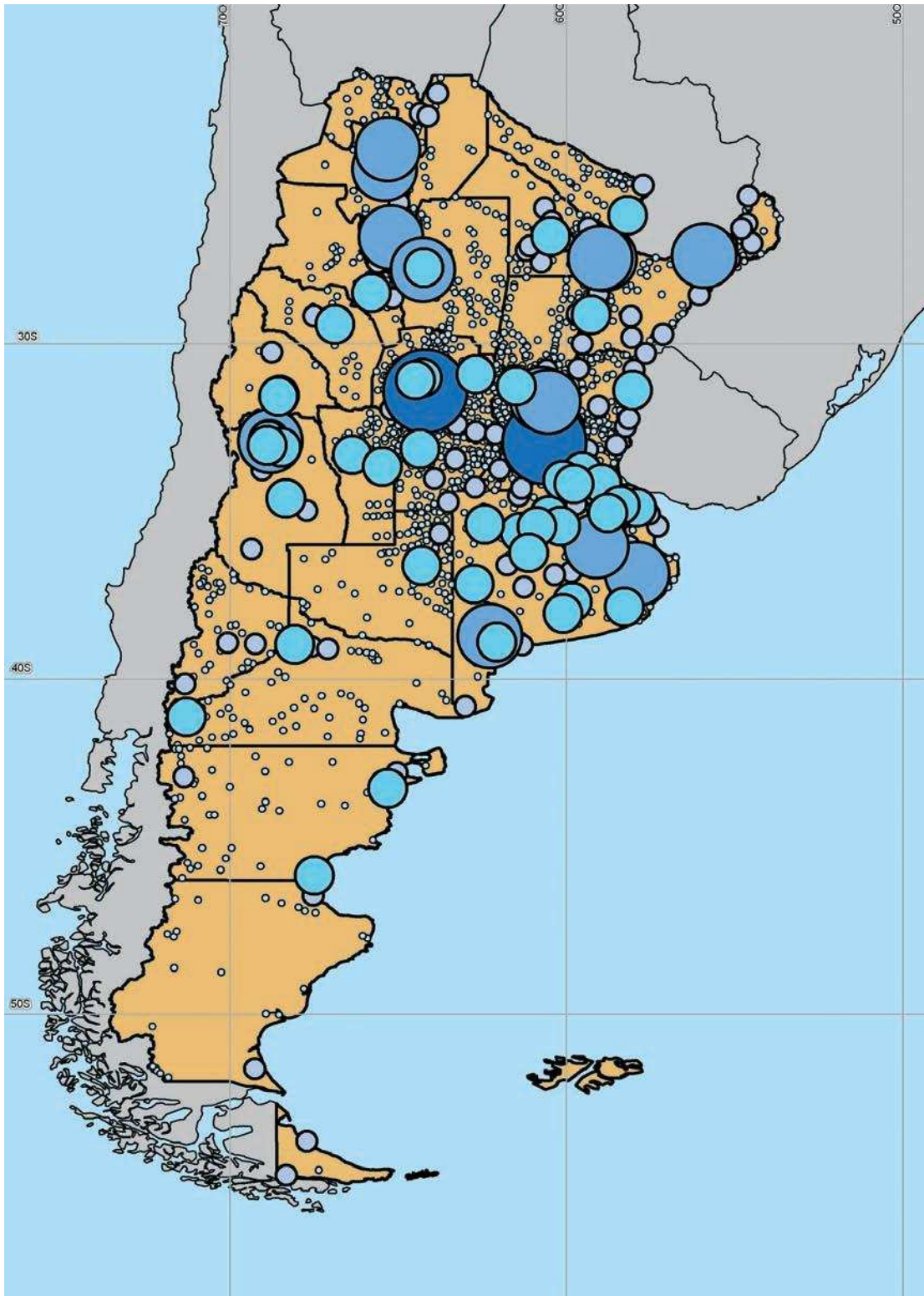




# ARGENTINA



01. Población Total, INDEC, Censo 2001

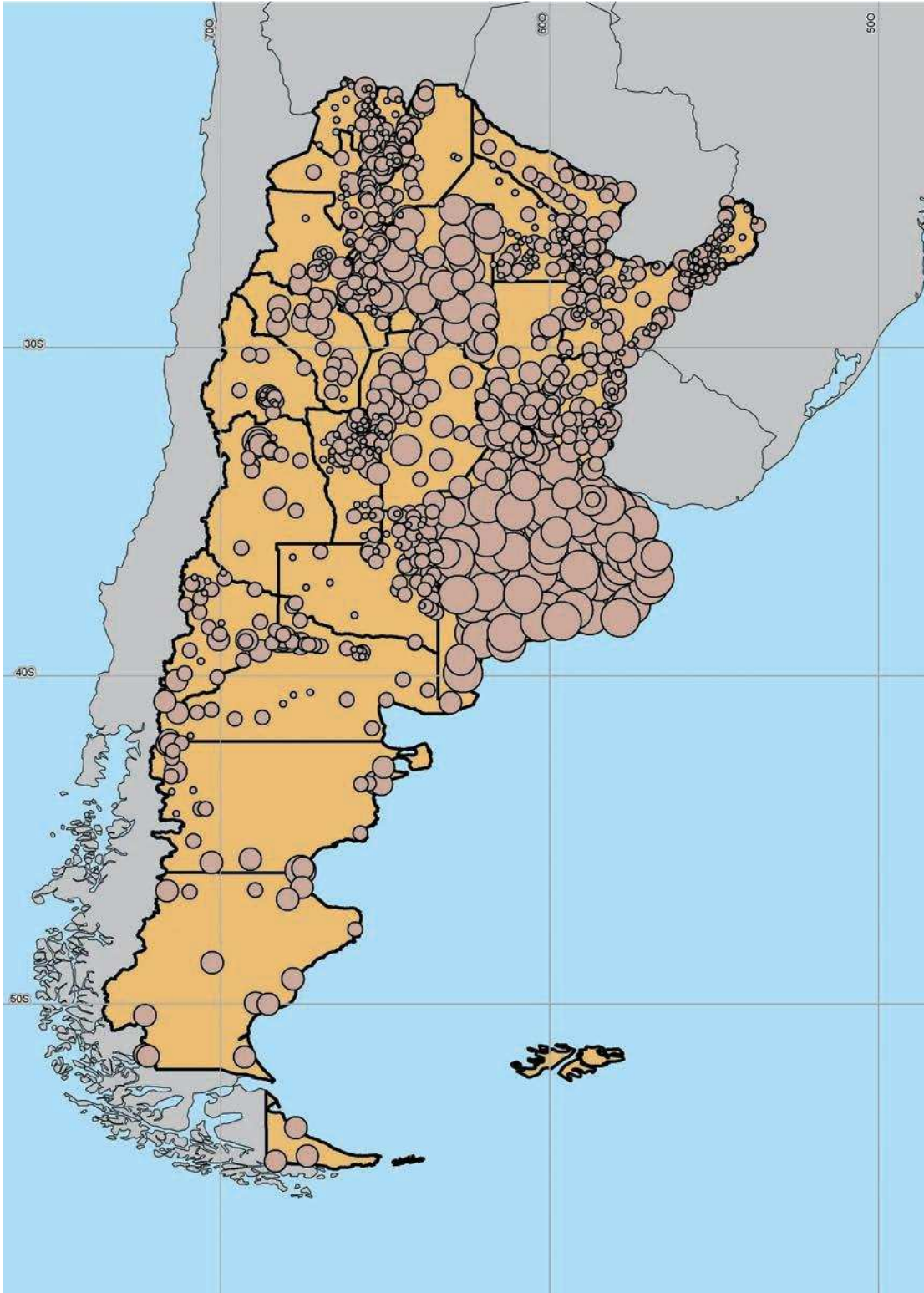


02.Población Económicamente Activa, INDEC, Censo 2001





03. Población con Primario Completo, INDEC, Censo 2001

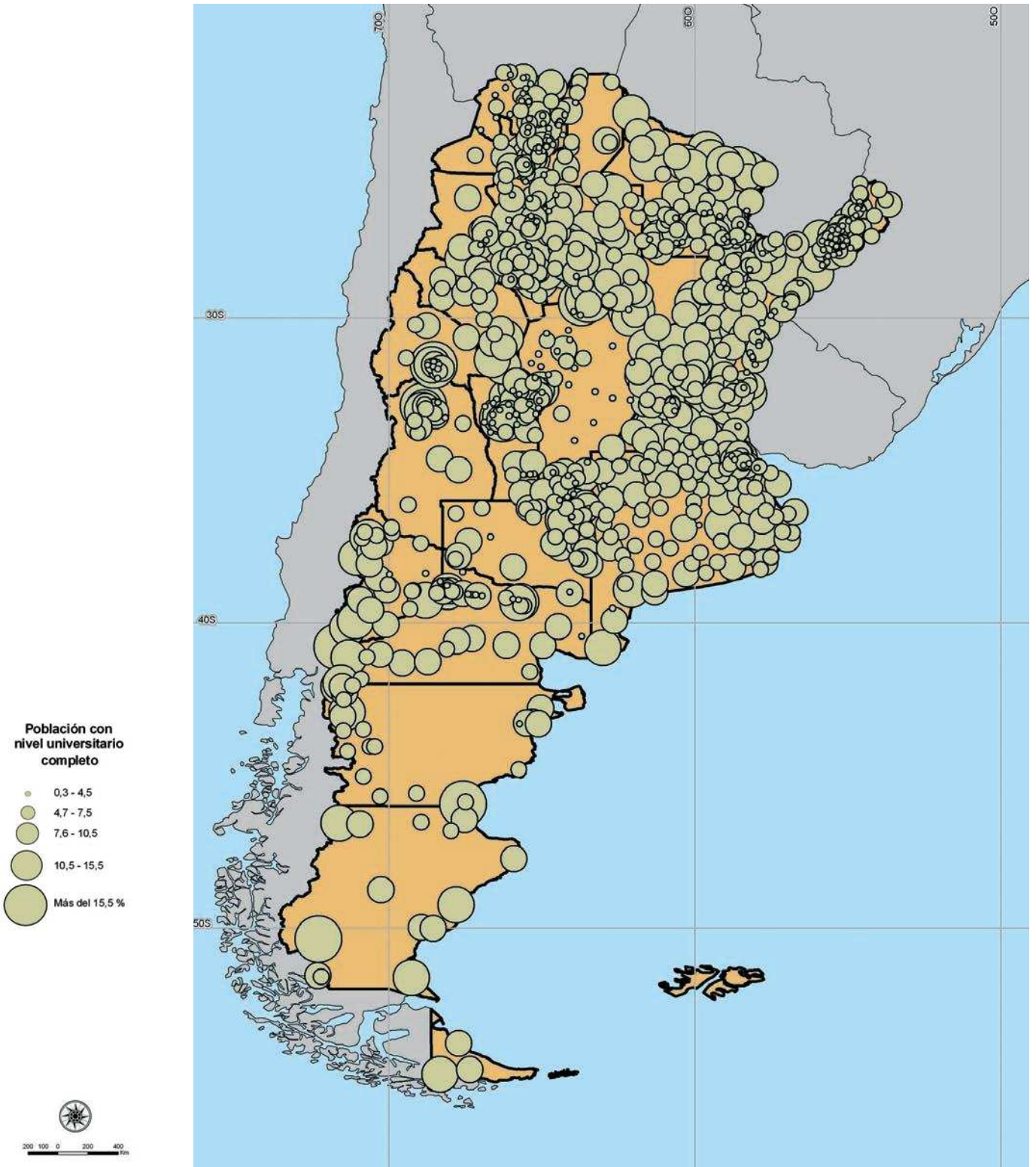


**Población con nivel secundario completo**

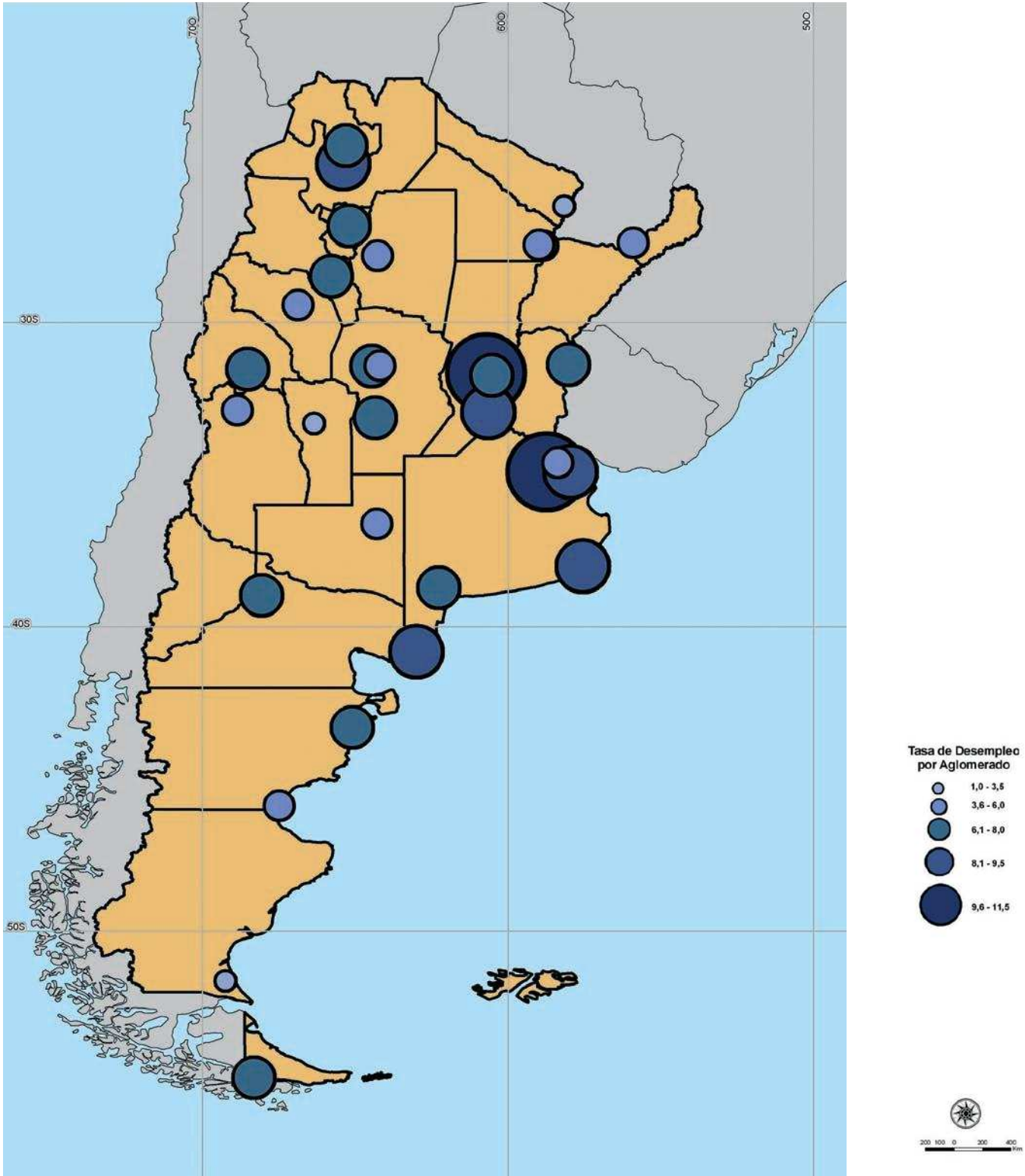
- 1,4 - 14
- 14,1 - 23
- 23,1 - 38
- 38,1 - 58
- Con más del 58 %



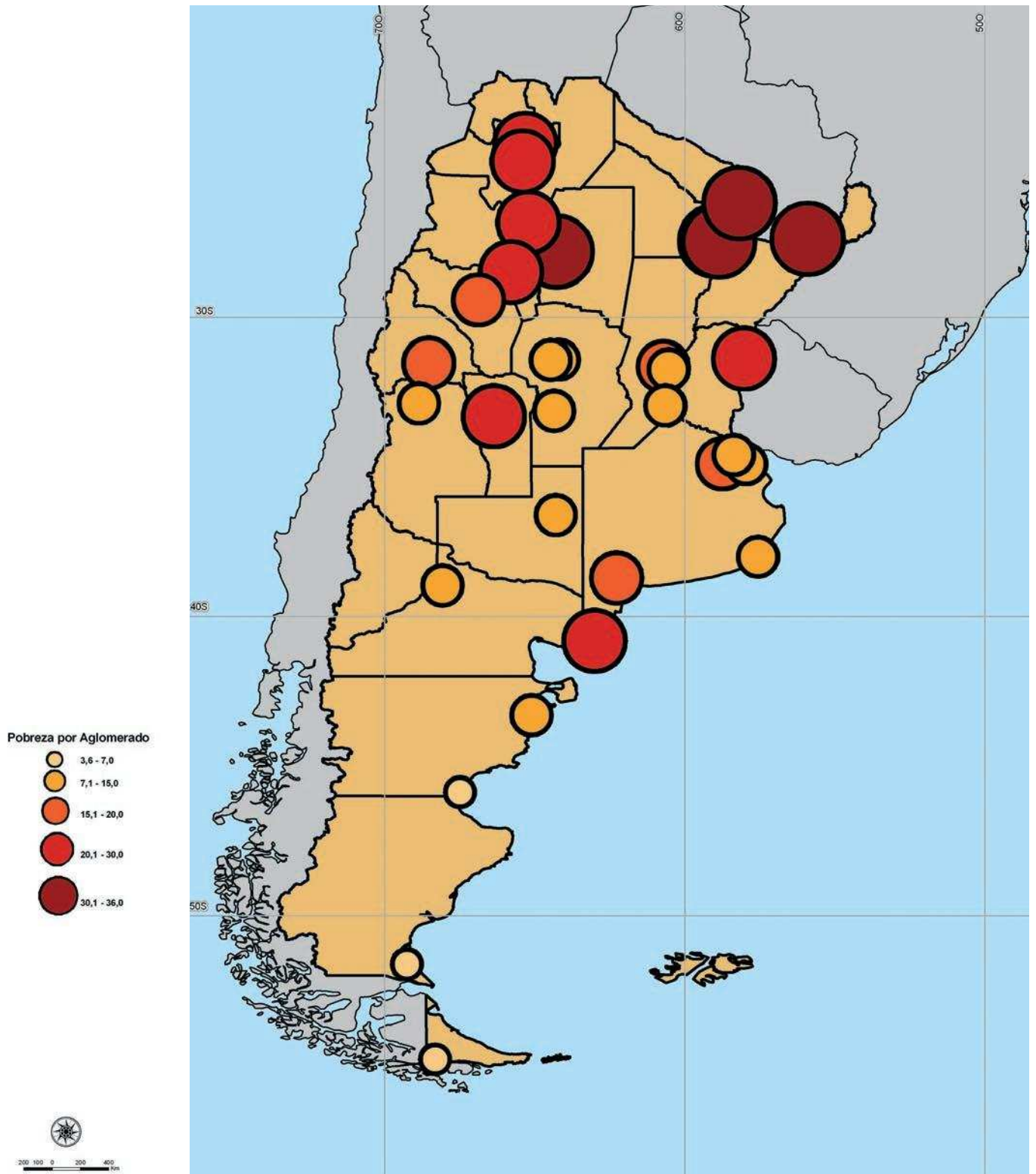
04. Población con Secundario Completo, INDEC, Censo 2001



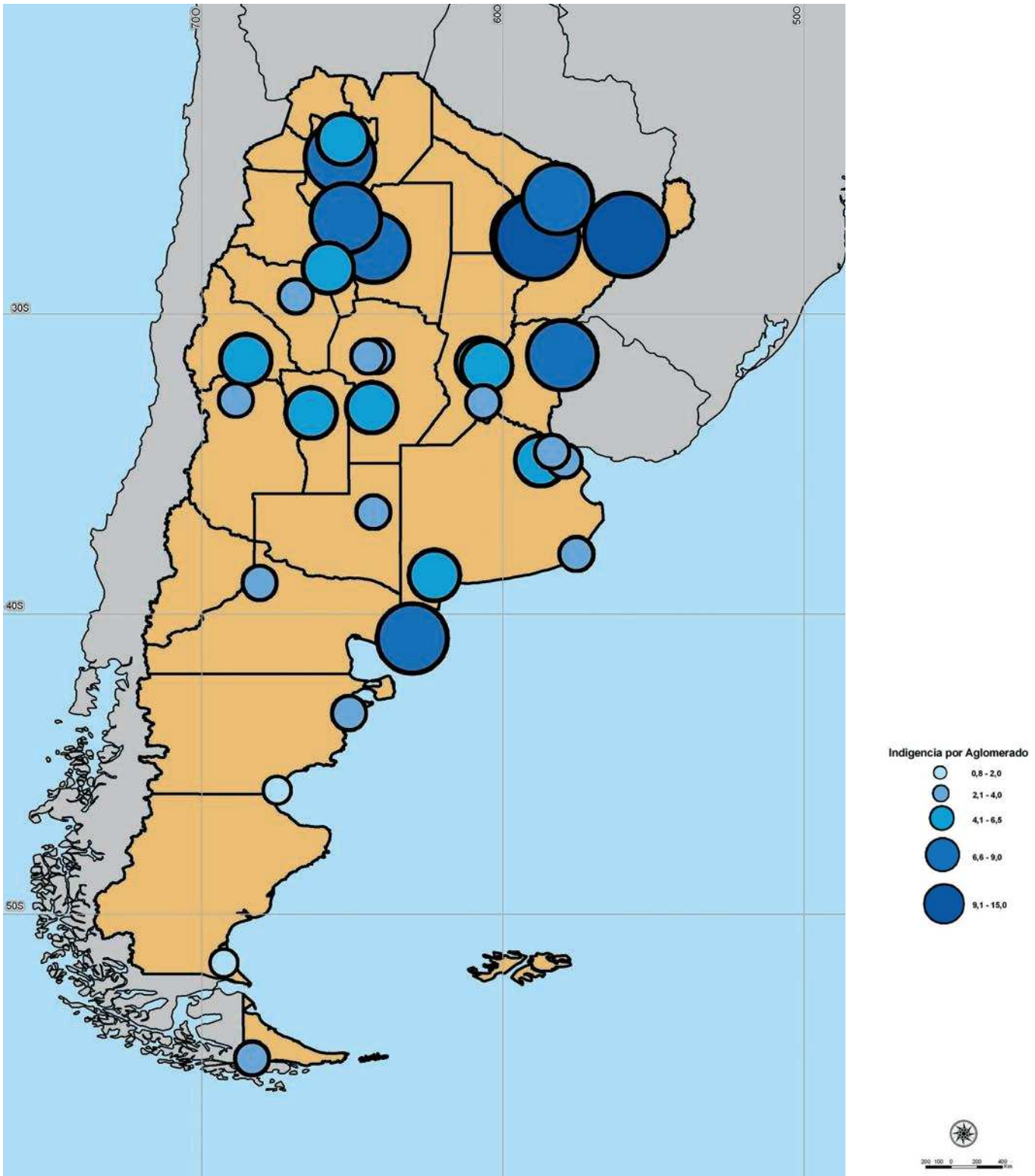
05. Población con Universitario Completo, INDEC, Censo 2001



o6. Tasa de Desocupación por Aglomerado, EPH, III Trimestre 2008

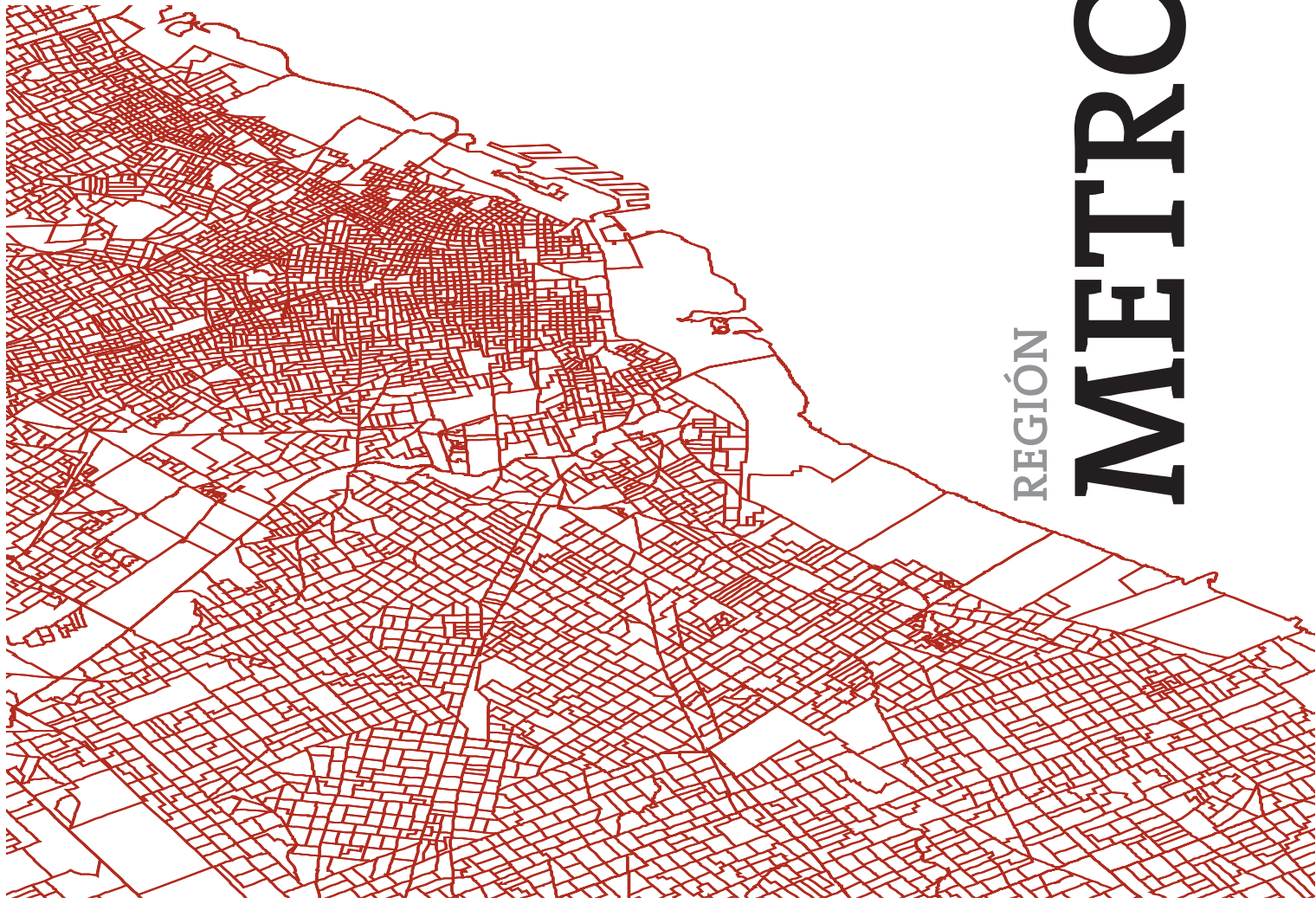


07. Pobreza por Aglomerado, EPH, III Trimestre 2008



o8. Indigencia por Aglomerados, EPH, III Trimestre 2008



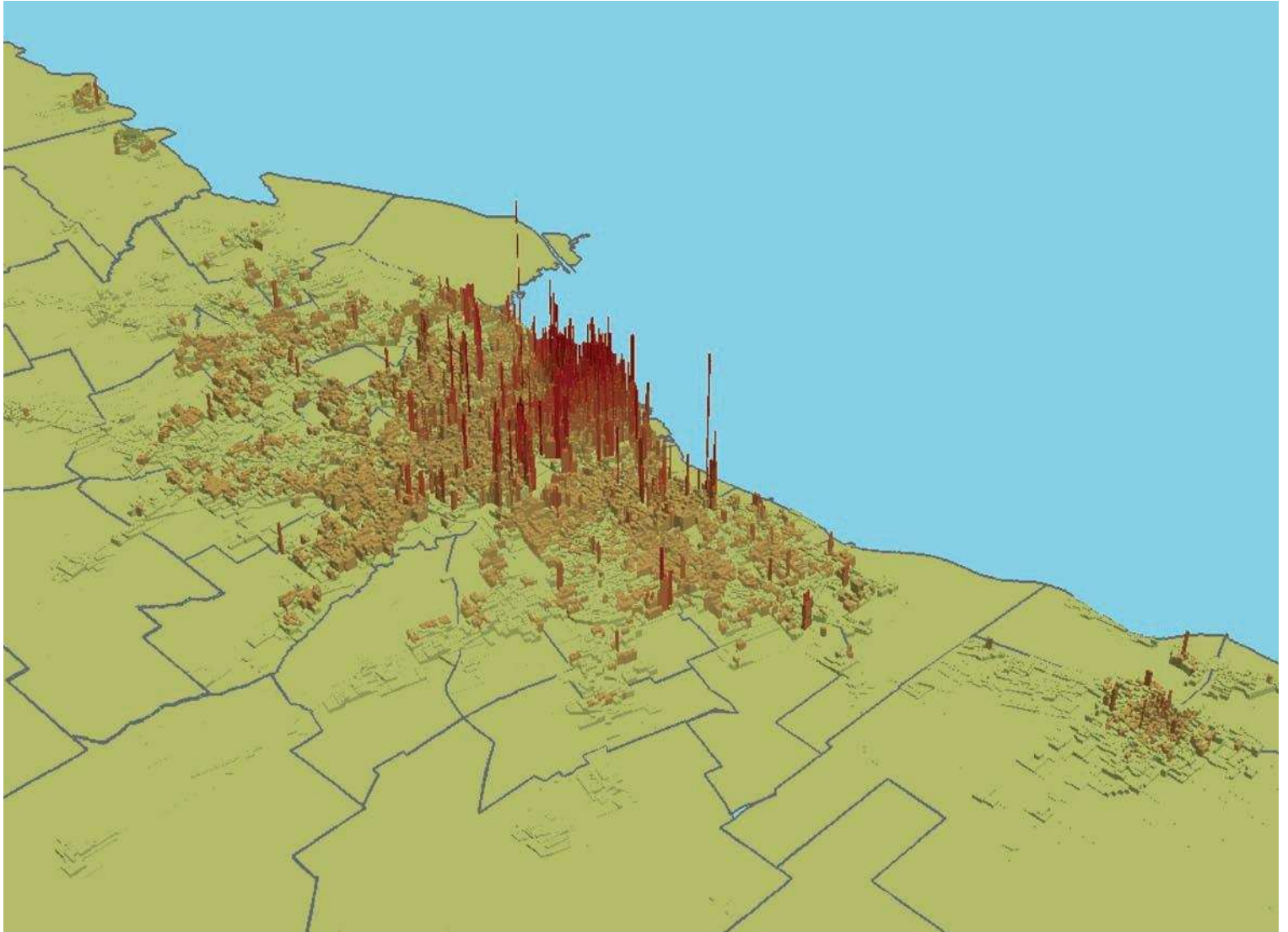


REGIÓN

# METROPOLITANA





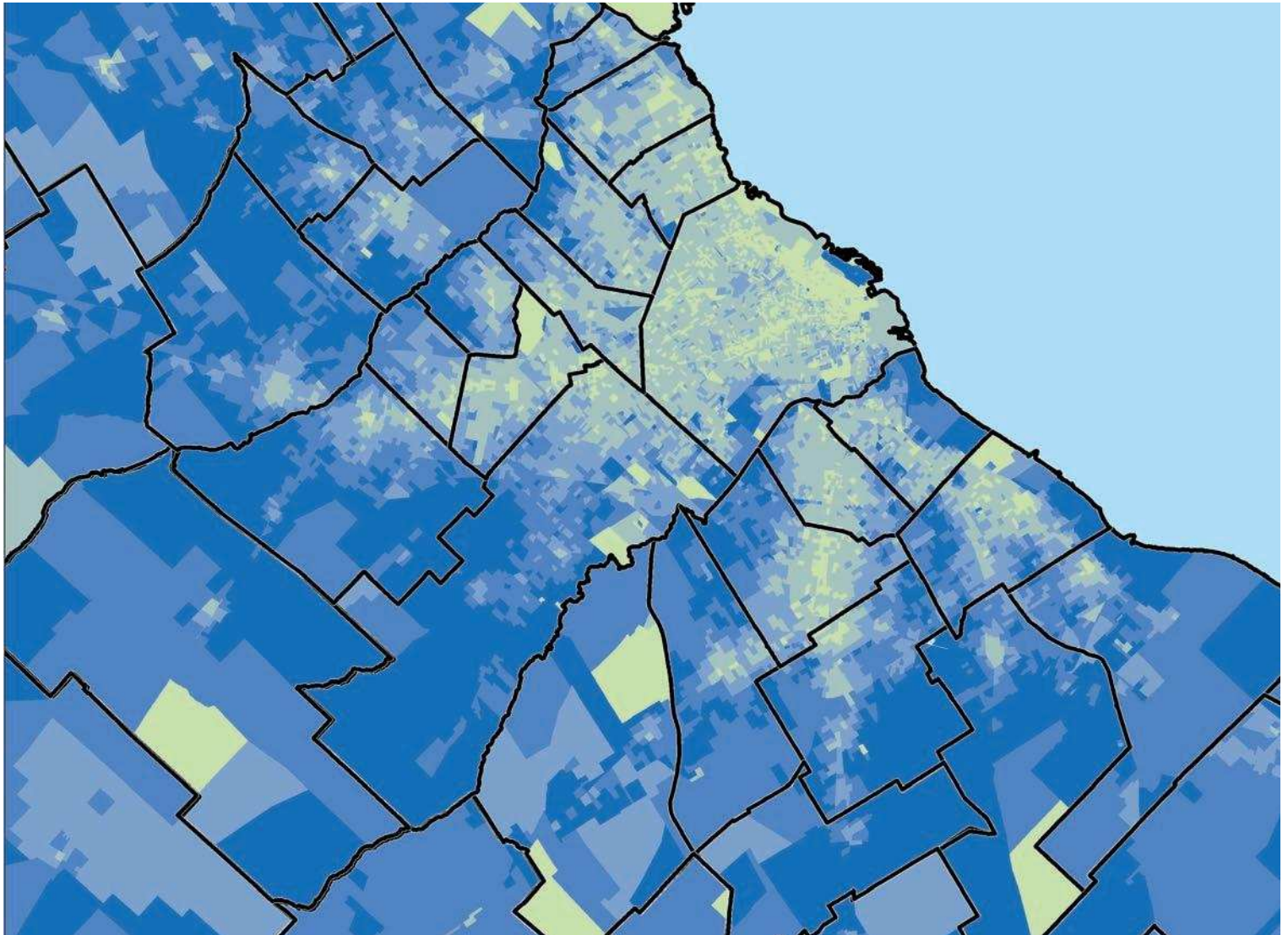


**Densidad de Población**



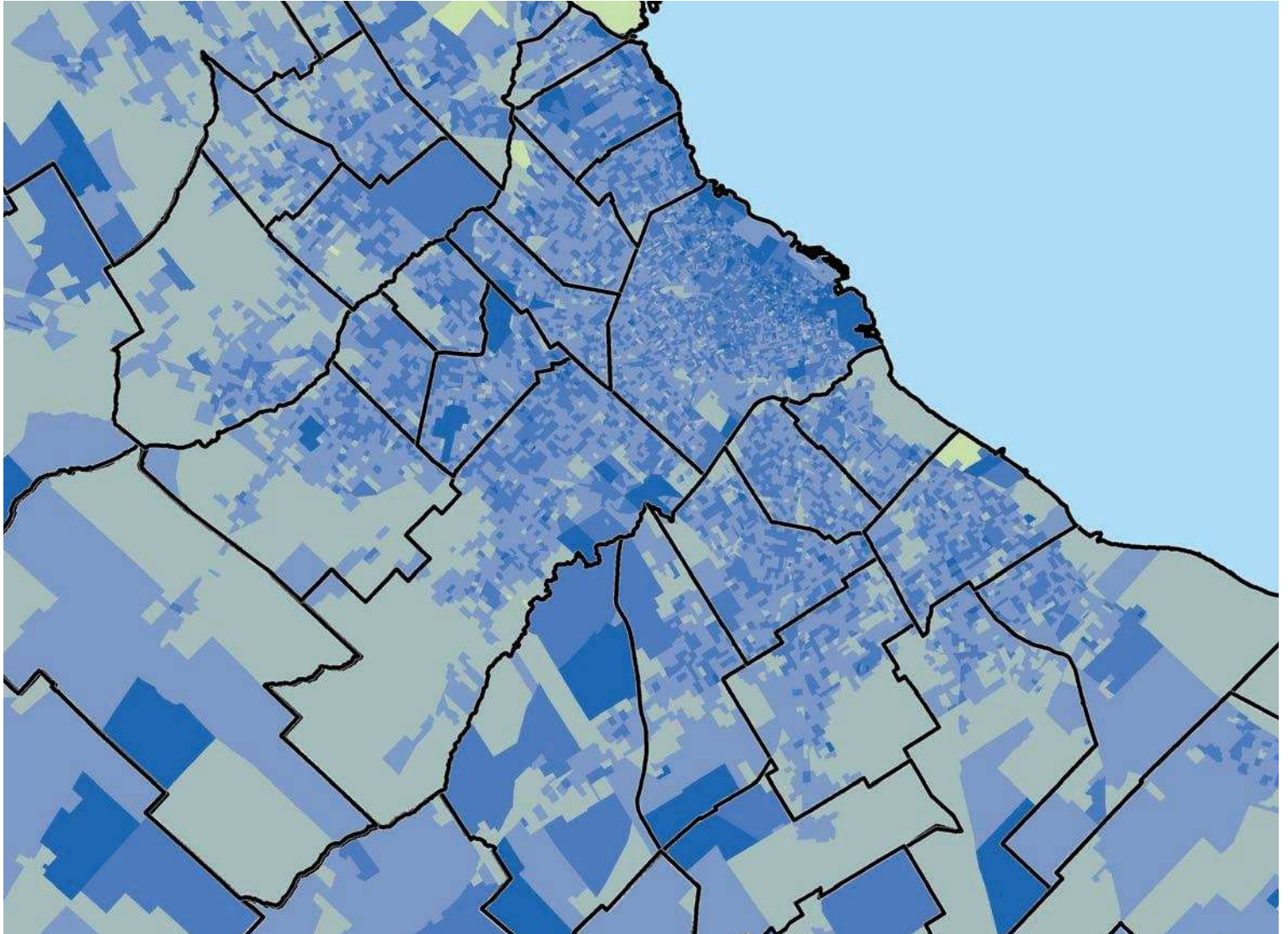
O1.  
Densidad de Población,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



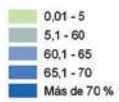


O2.  
De Población o a 14 años,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



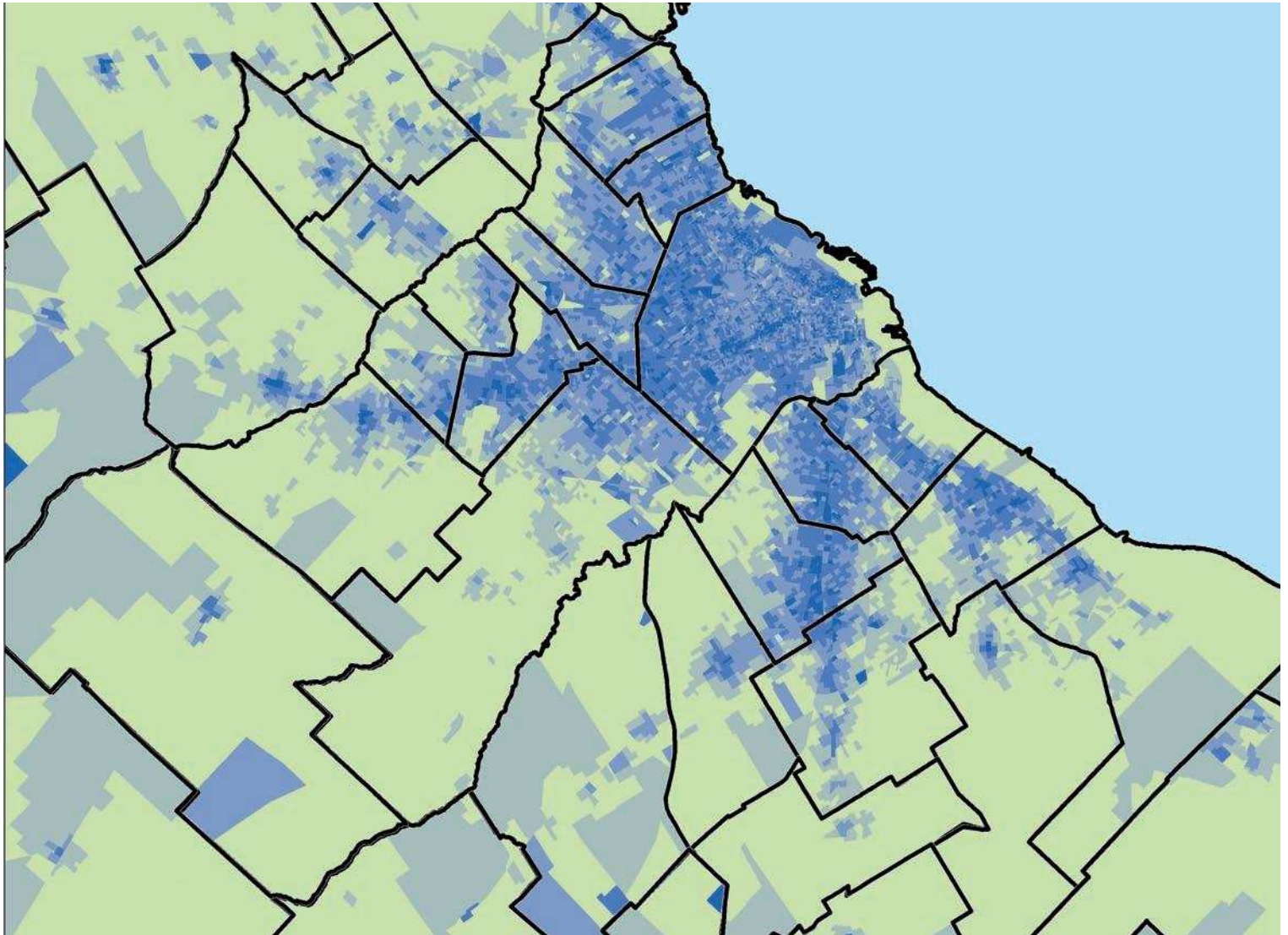


Porcentaje de población de 15 a 64 años



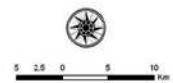
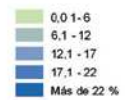
03.  
De Población 15 a 64 años,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

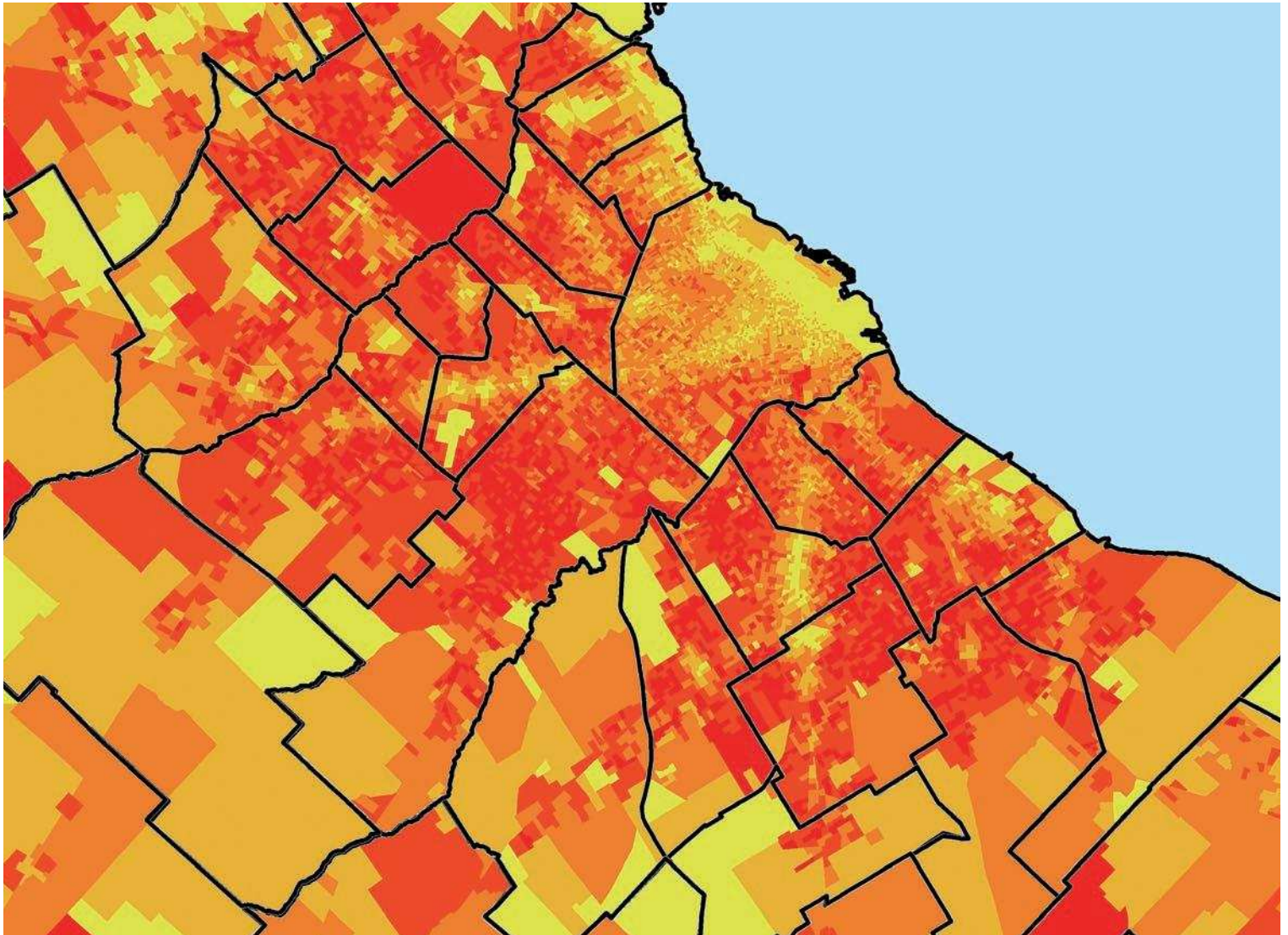




O4.  
De Población 65 y más años,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

Porcentaje de población  
de más de 65 años



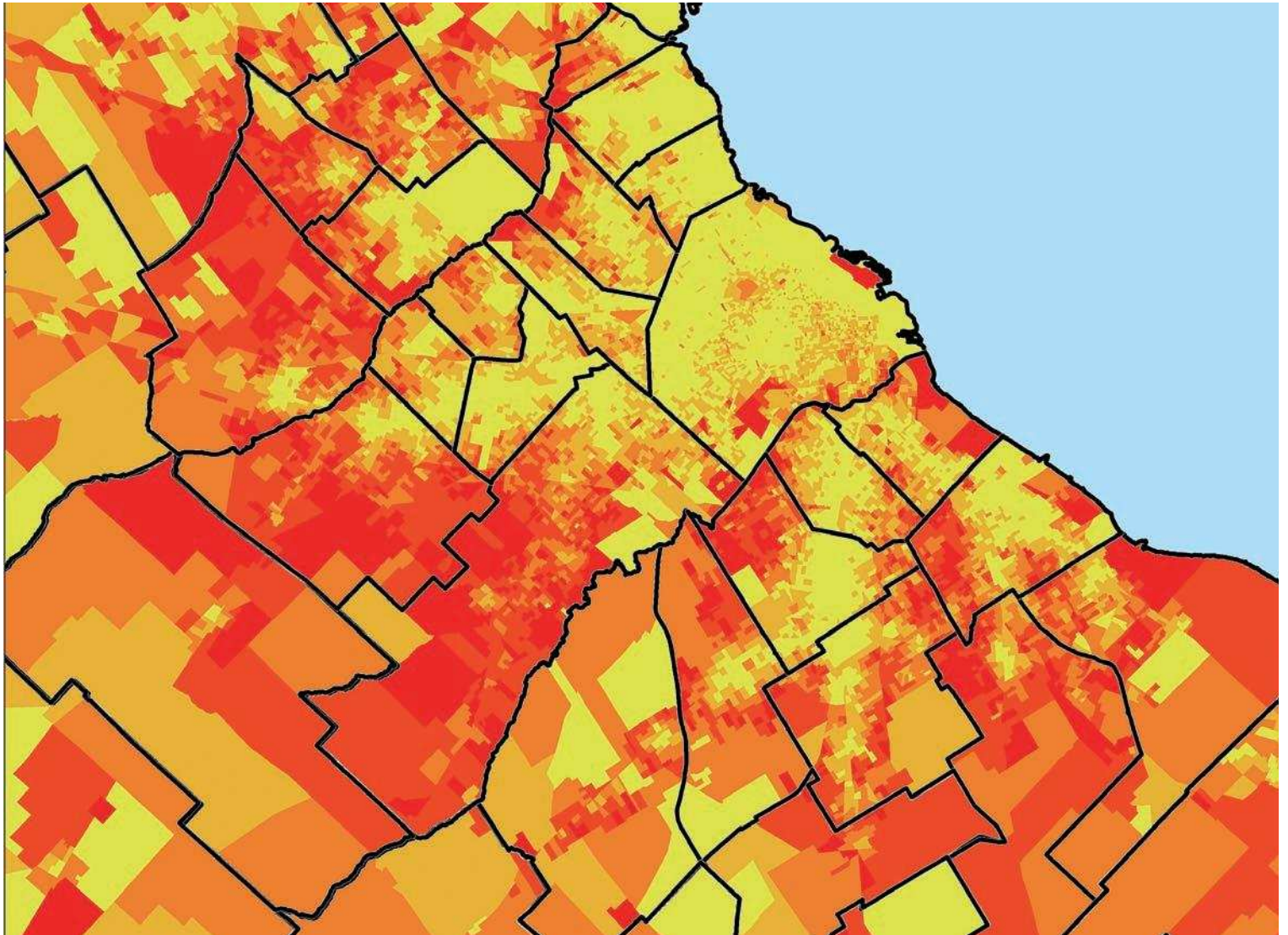


**Hogares con NBI**  
**Hacinamiento agrupado**  
**Hasta 1,5 personas por cuarto**

|              |
|--------------|
| 0,01 - 6     |
| 6,1 - 10     |
| 10,1 - 14    |
| 14,1 - 18    |
| Más del 18 % |

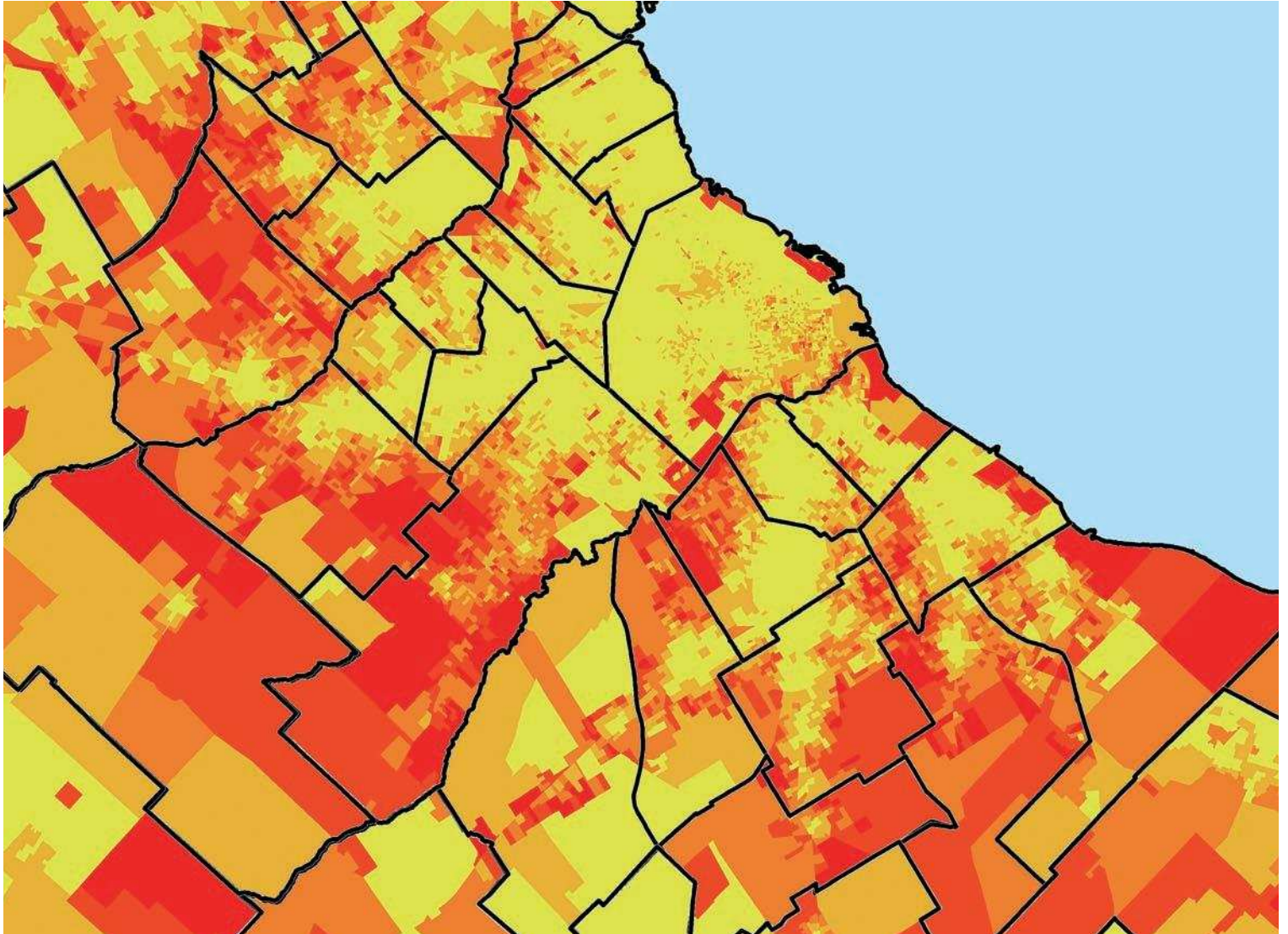
05.  
 NBI. Hacinamiento Agrupado: hasta 1,5 Personas por Cuarto,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





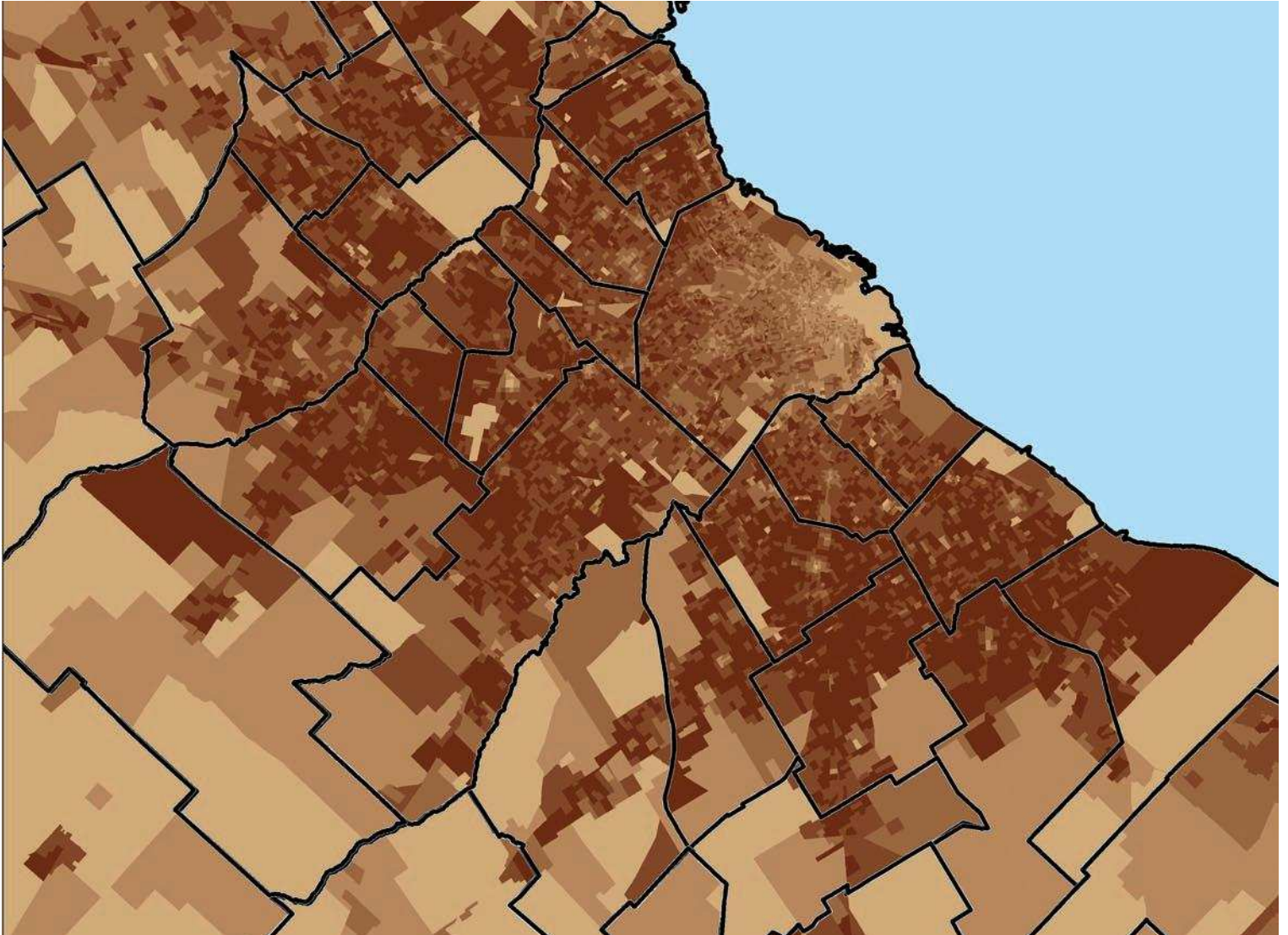
06.  
 NBI. Hacinamiento Agrupado: hasta 3 Personas por Cuarto,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





07.  
NBI. Hacinamiento Agrupado: más de 3 Personas por Cuarto (Hacinamiento Crítico), por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



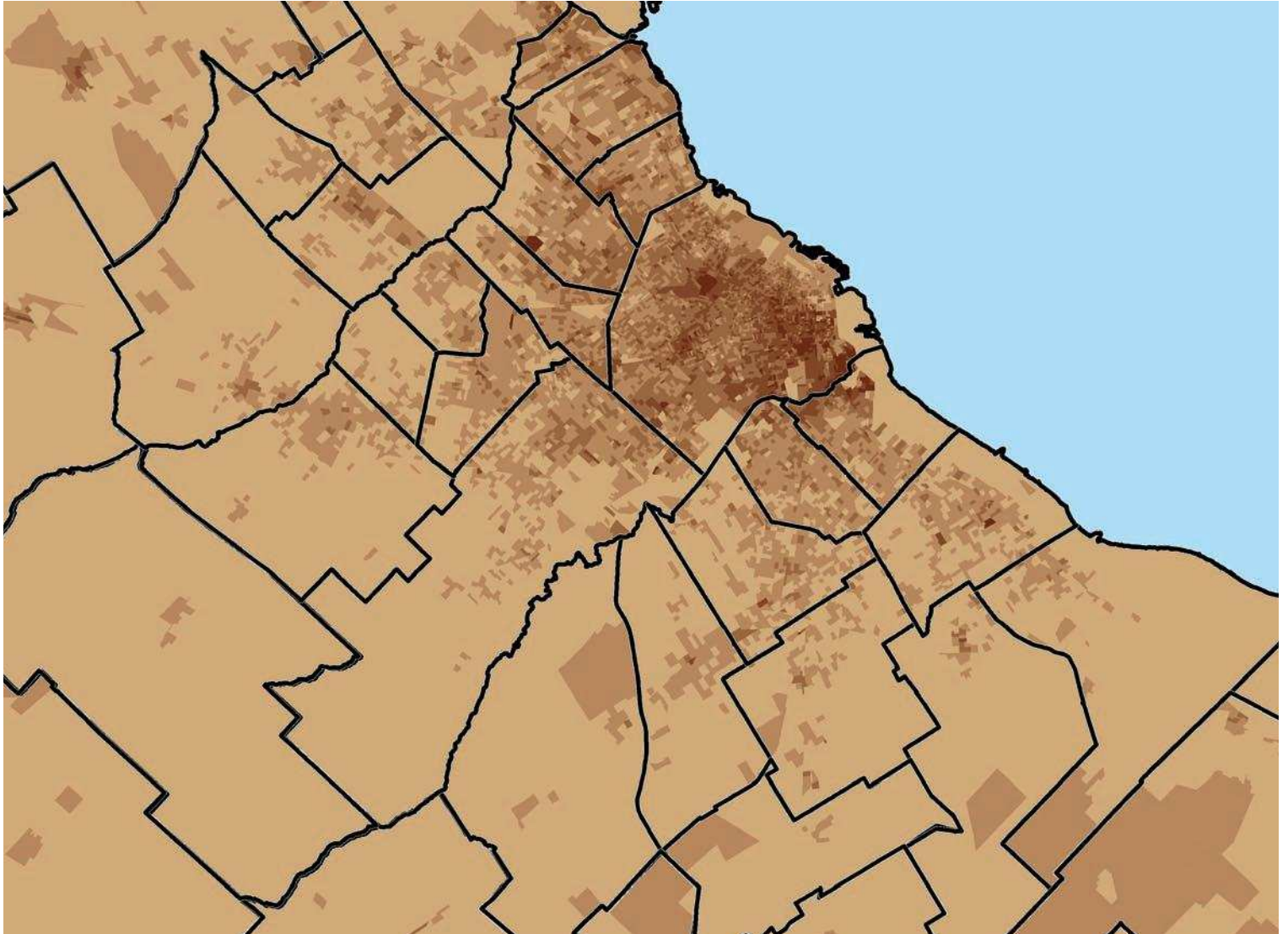


08.  
Tenencia de la Vivienda: Propietario,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

Tenencia de hogares

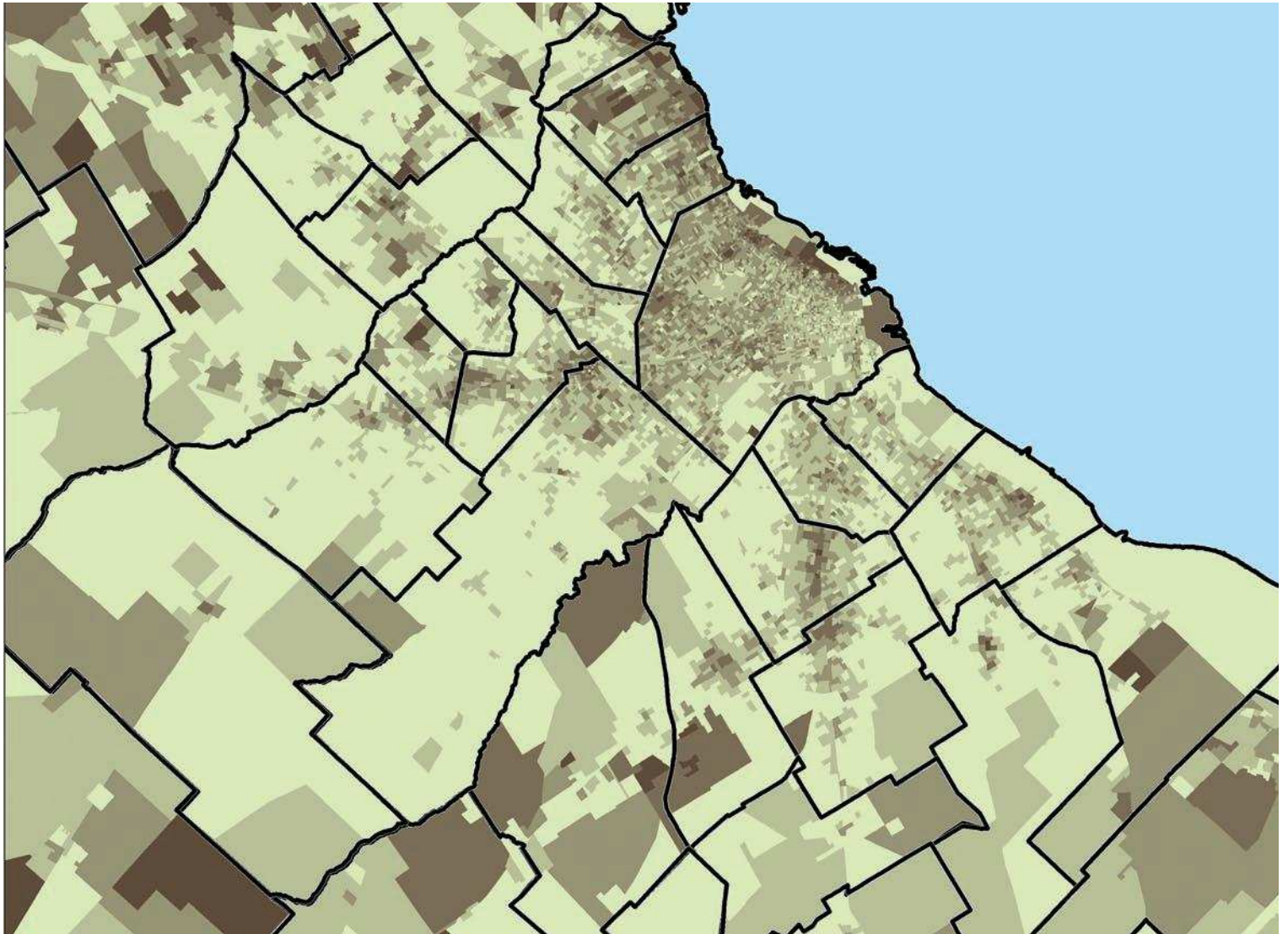






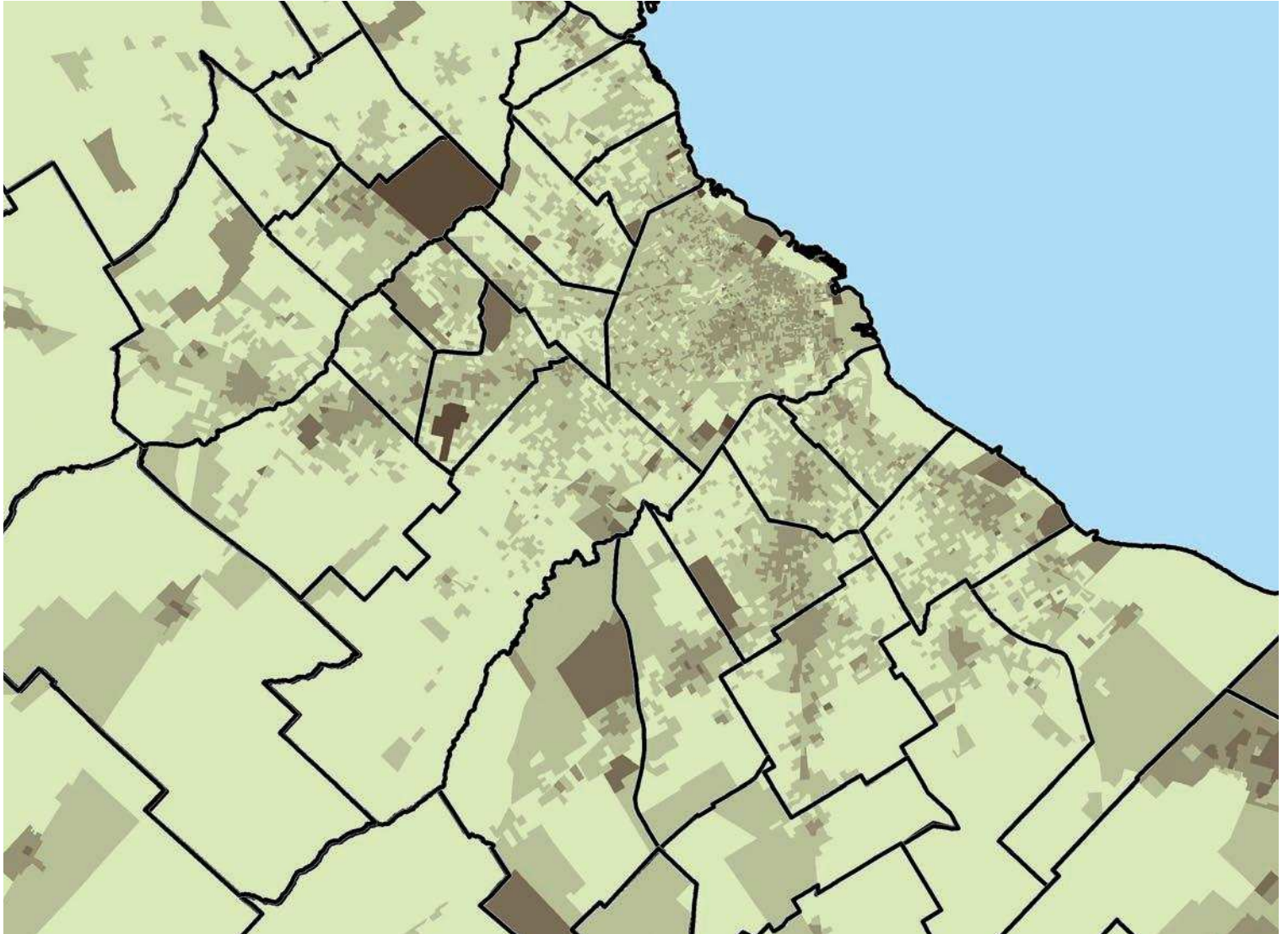
09.  
Tenencia de la Vivienda: Inquilino,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001.





10.  
 Categoría Ocupacional Patrón o Empleador,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



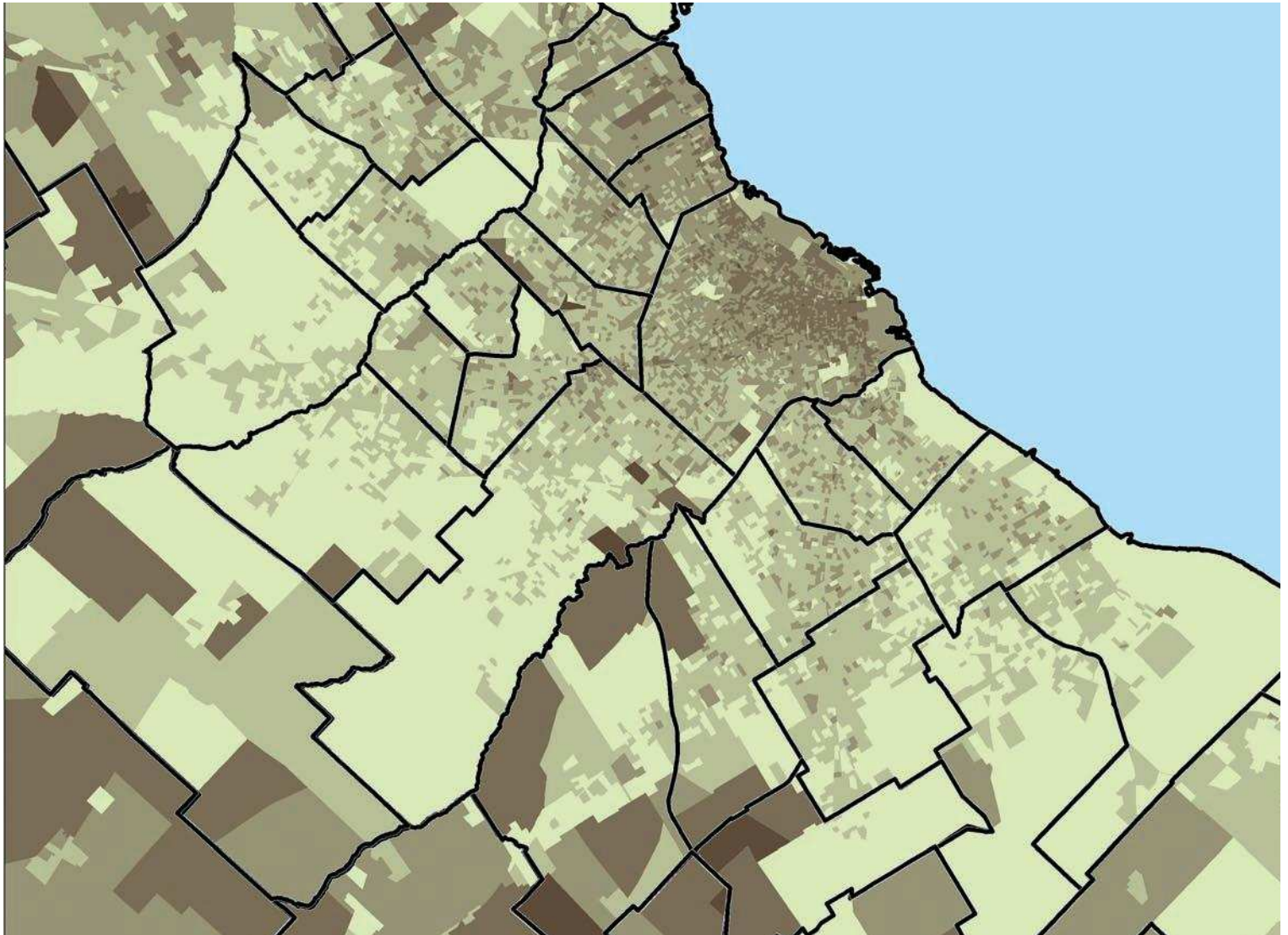


**Categoría ocupacional**



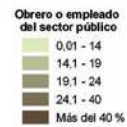
11. Categoría Ocupacional Obrero o Empleado del Sector Público, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

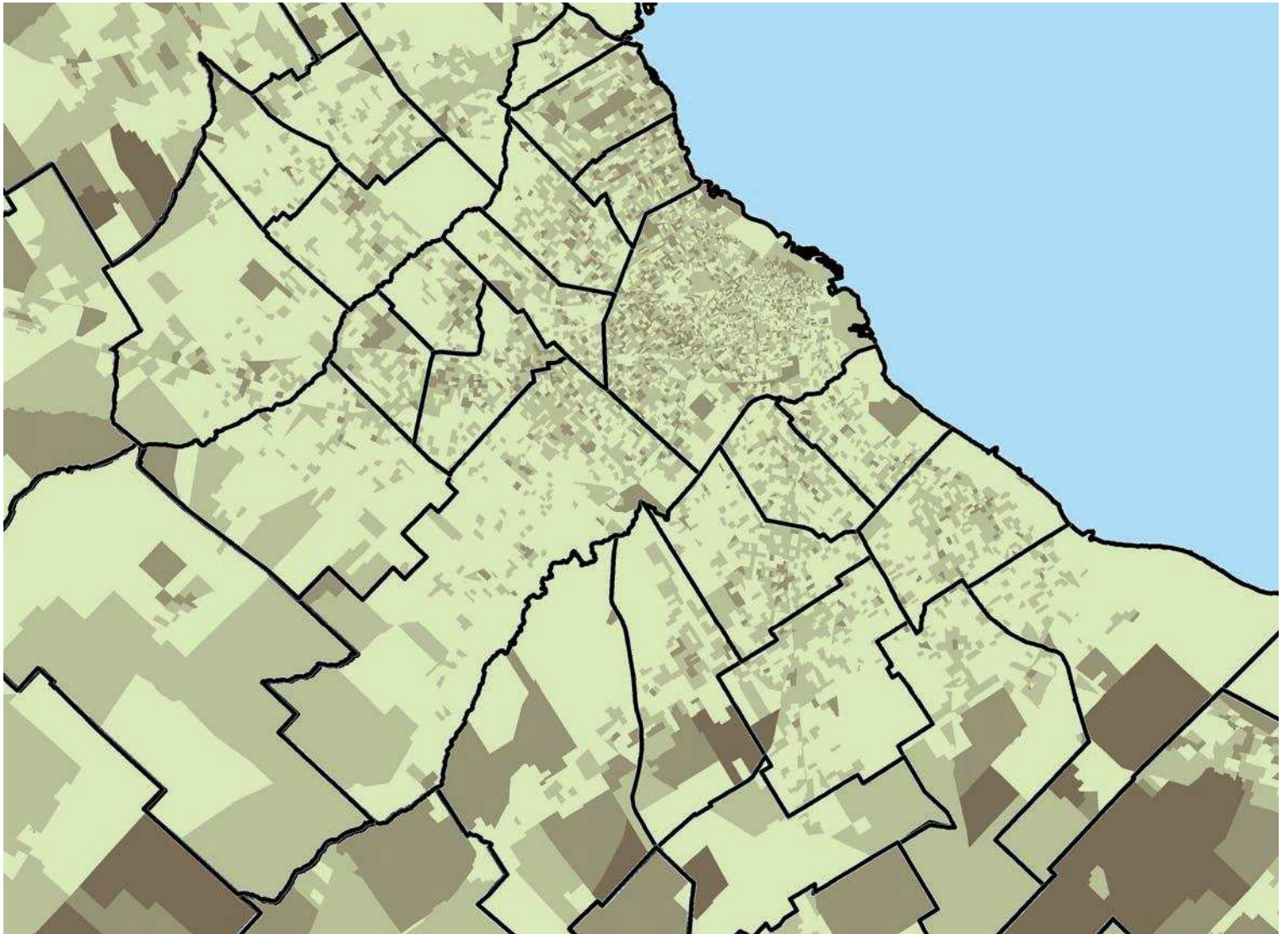




12.  
 Categoría Ocupacional Obrero o Empleado del Sector Privado,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

**Categoría ocupacional**



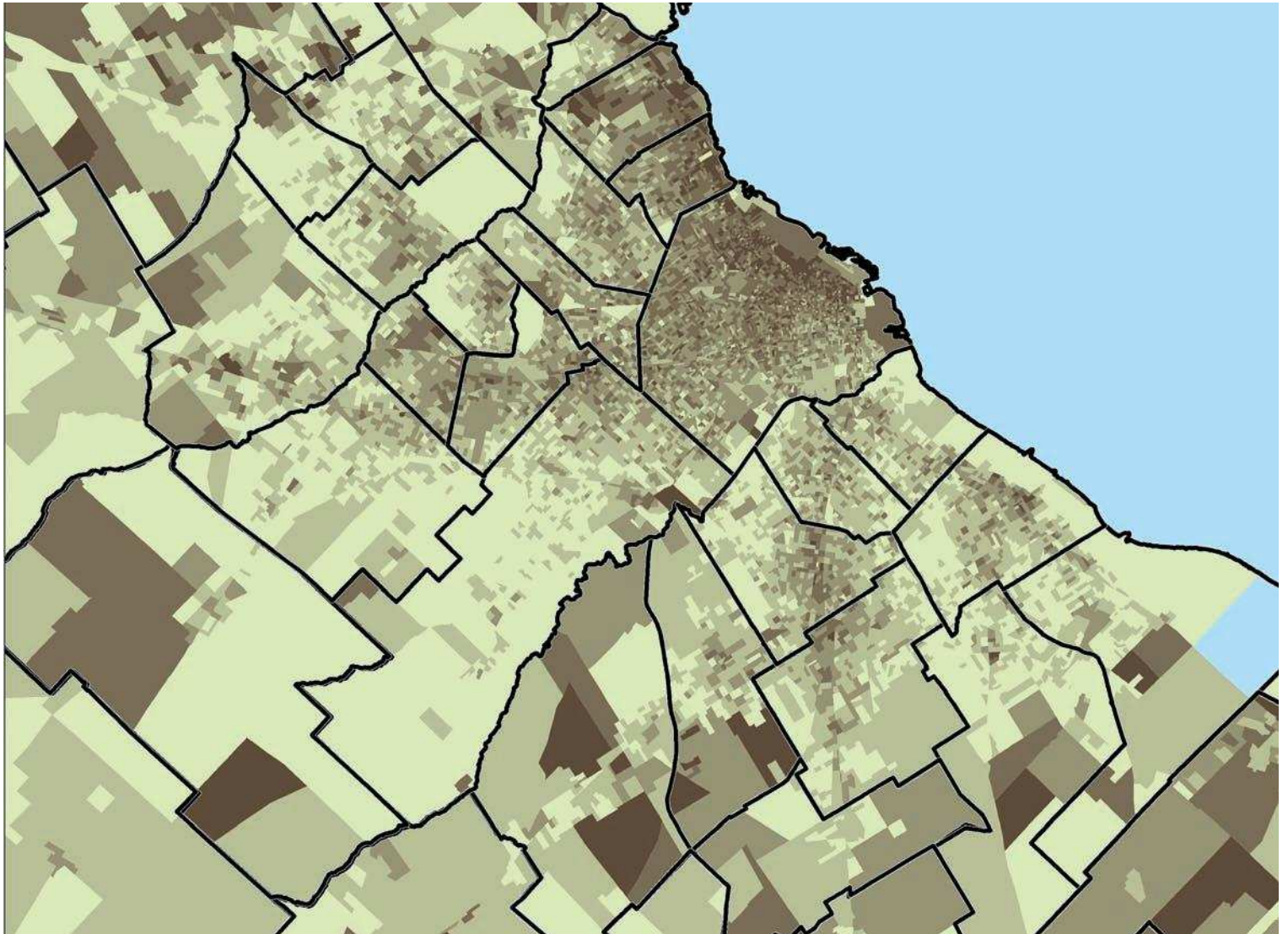


**Categoría ocupacional**



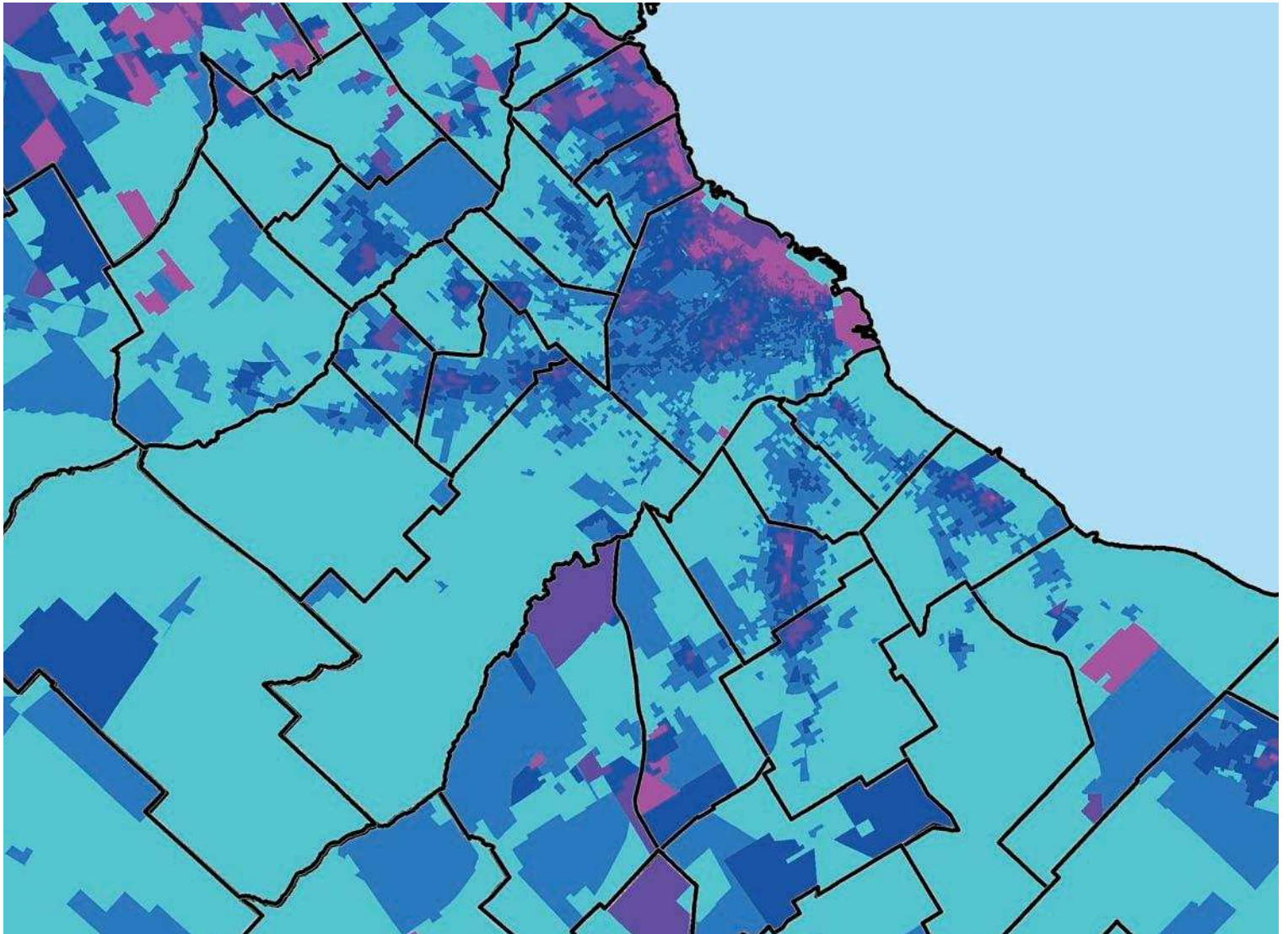
13.  
Categoría Ocupacional Trabajador Familiar,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





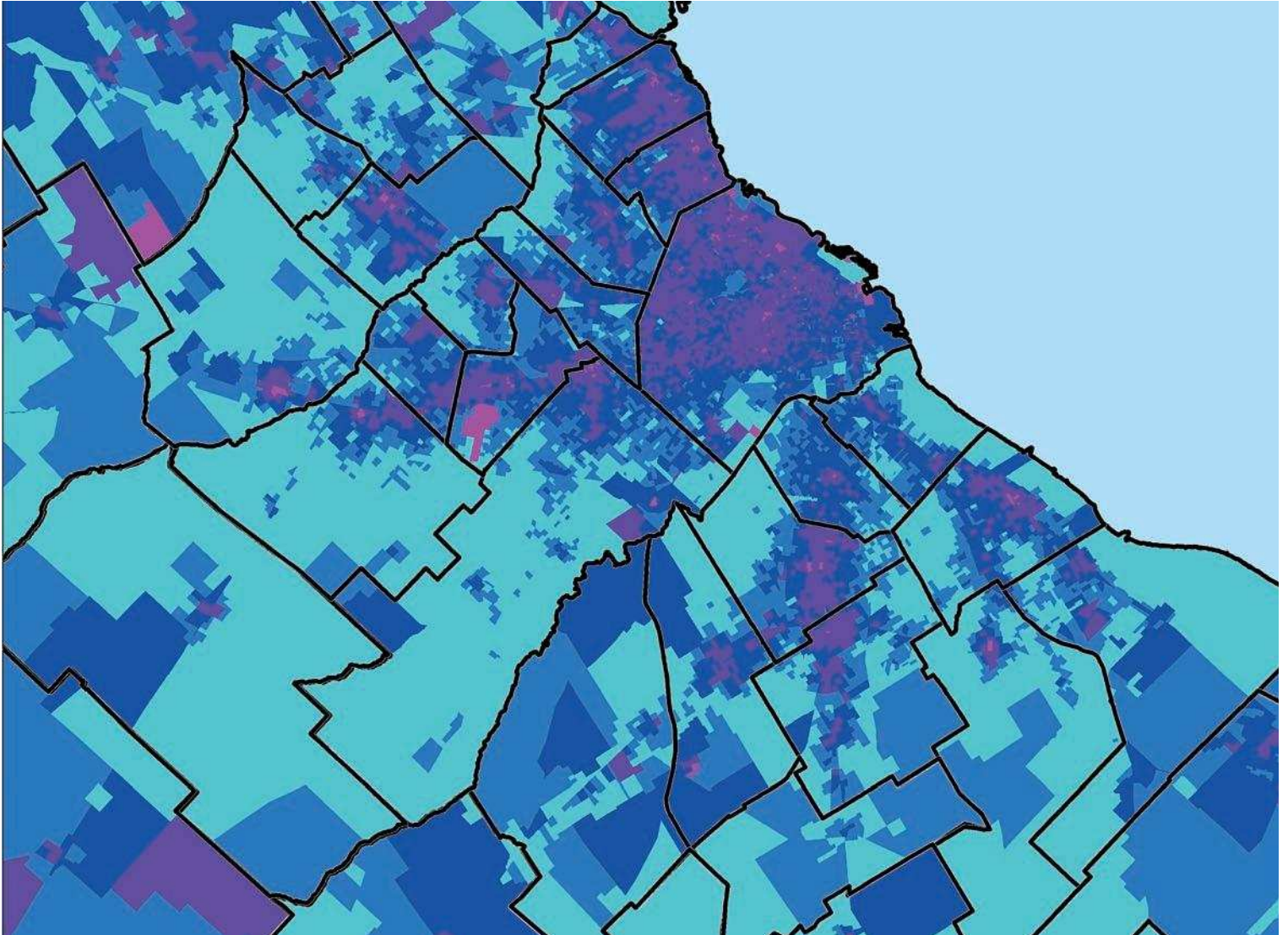
14.  
 Categoría Ocupacional Trabajador por Cuenta Propia,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





15.  
Calificación Laboral Profesional,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

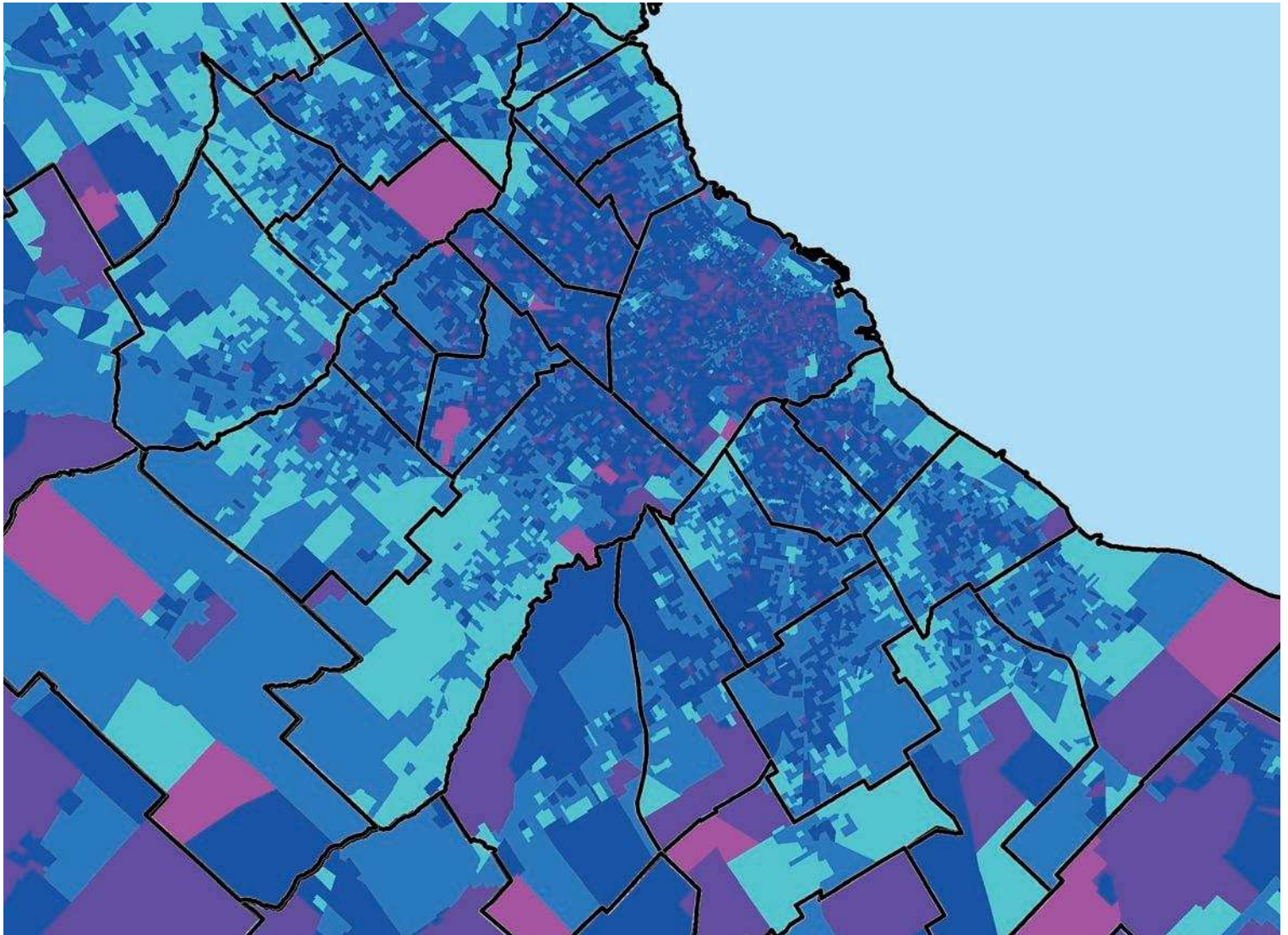




16.  
Calificación Laboral Técnica,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

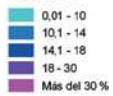






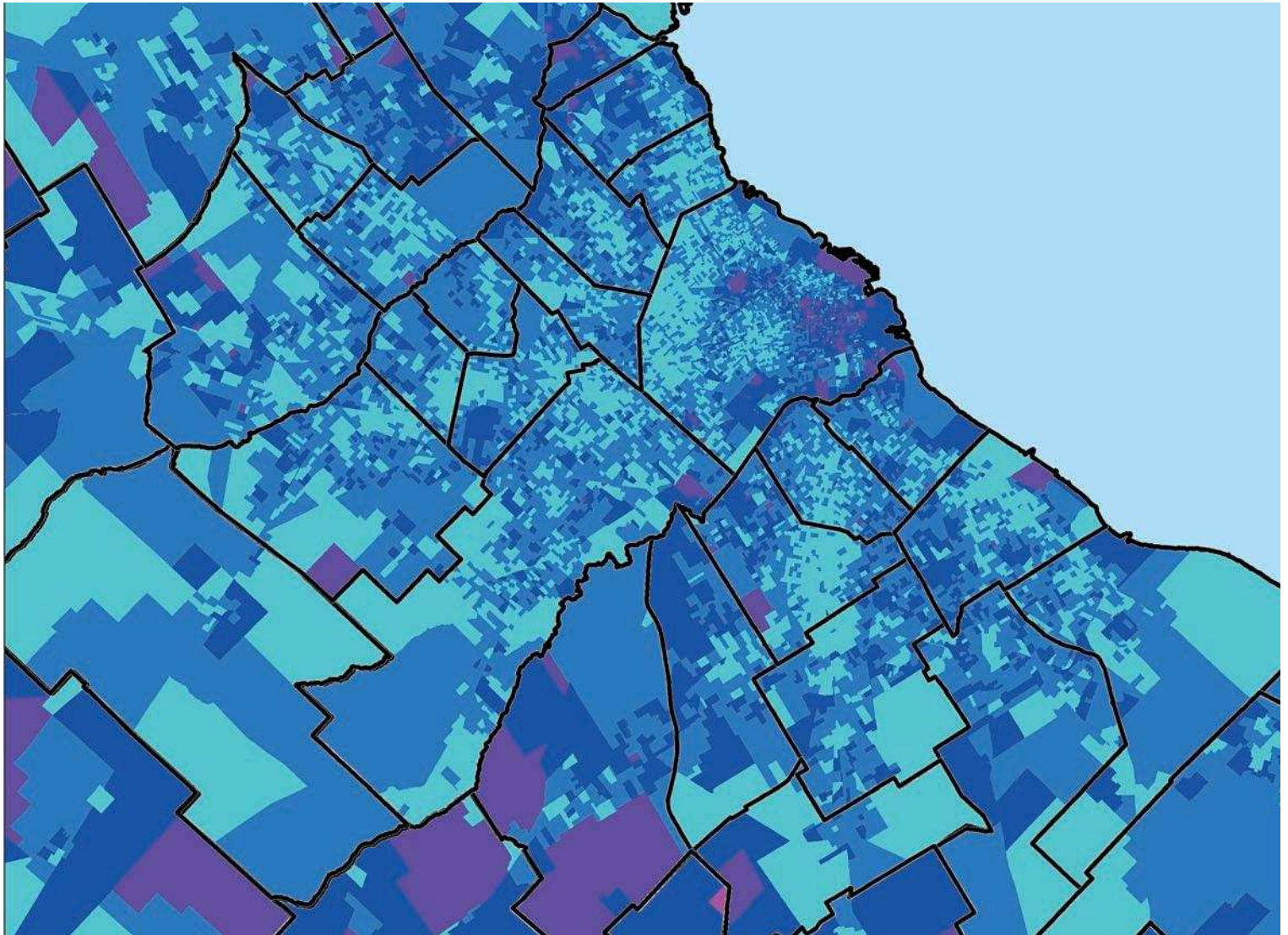
**Calificación ocupacional**

**Operativa**



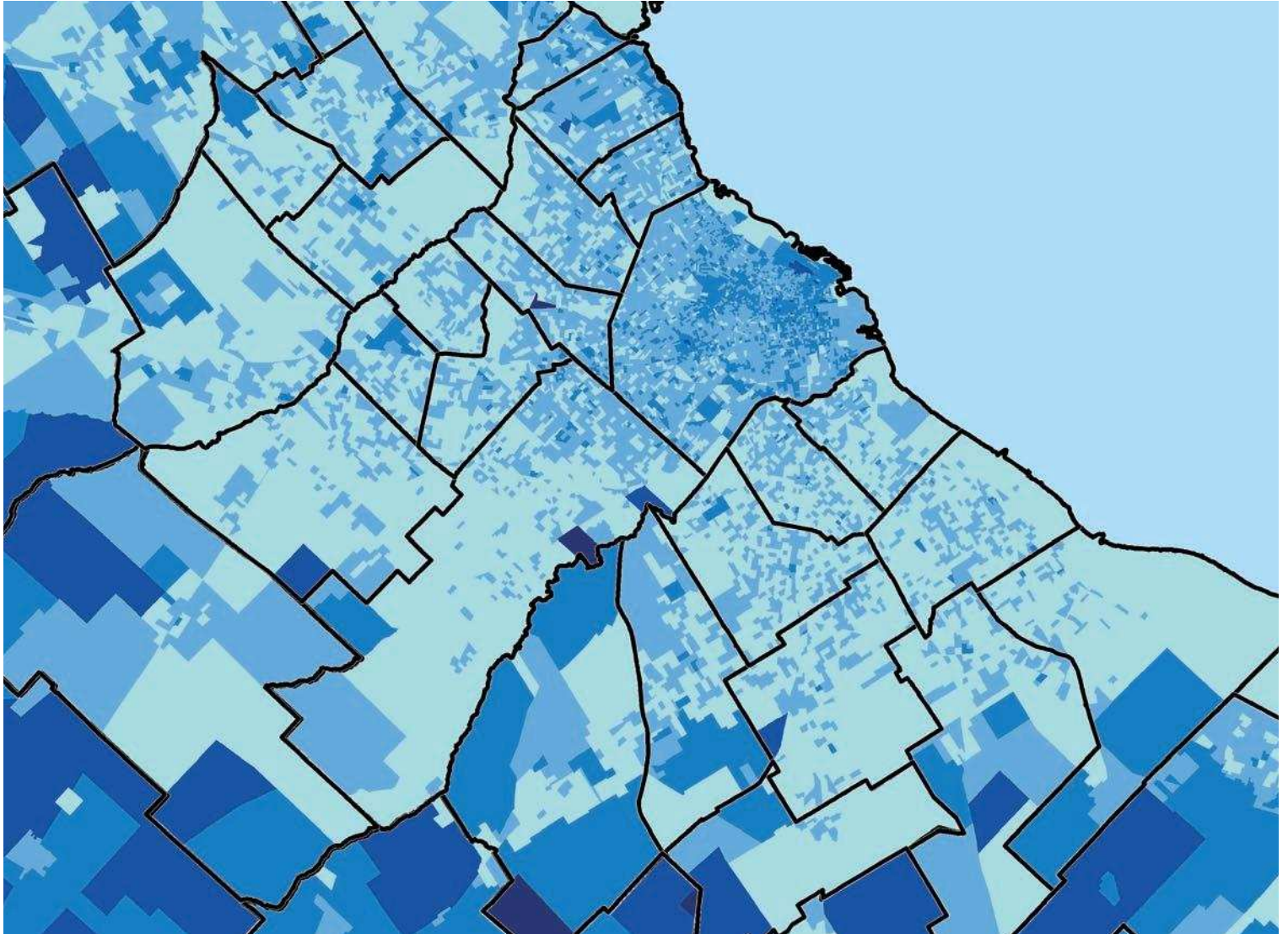
17.  
Calificación Laboral Operativa,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





18.  
Calificación Laboral Insuficiente, No Calificada y Otras  
(Ignorada e Insuficiente Información), por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





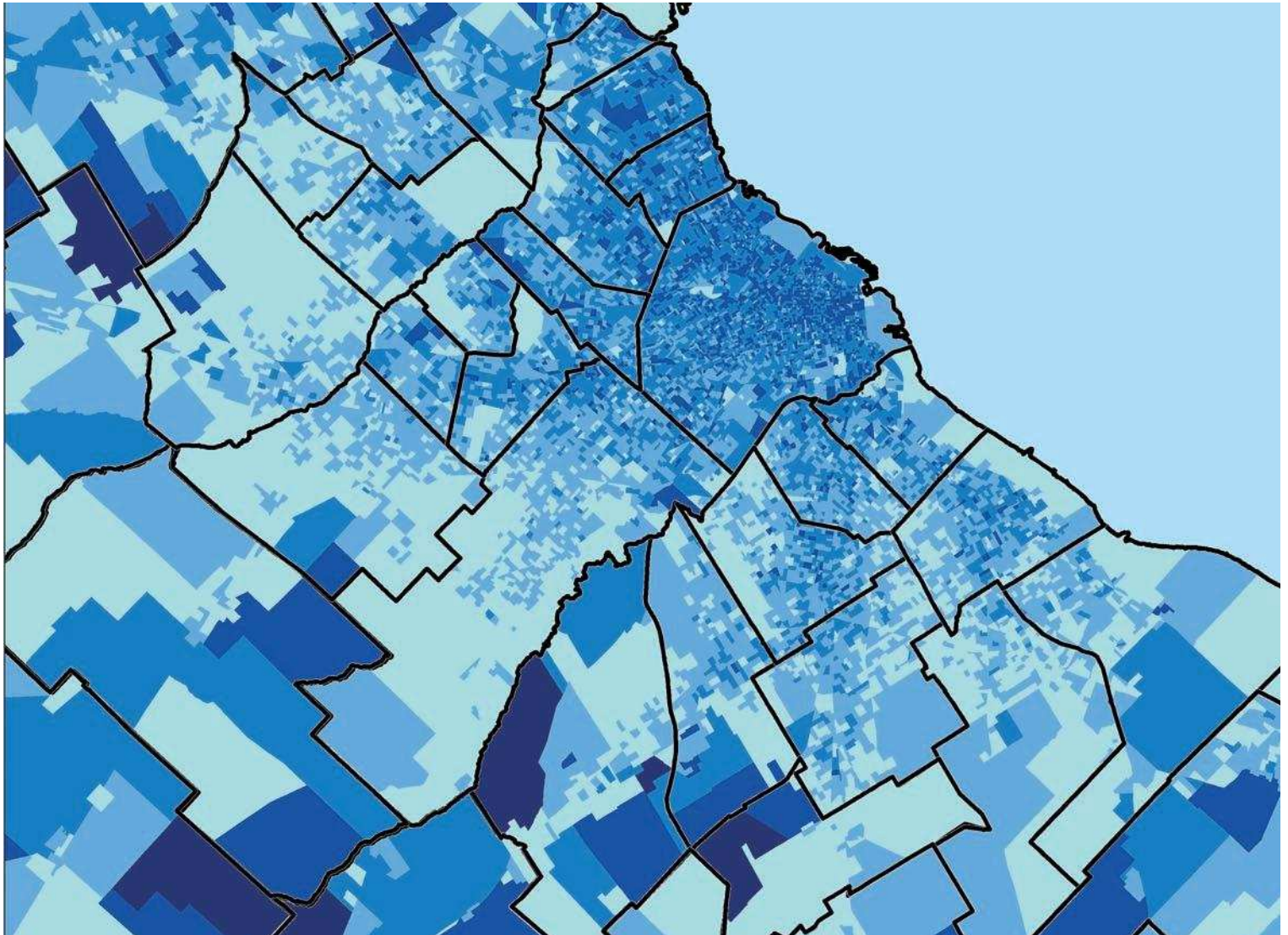
**Tamaño de los establecimientos**

- 1 a 5 empleados
- 0,01 - 8
- 8,1 - 11
- 11,1 - 19
- 19,1 - 39
- Más del 39 %

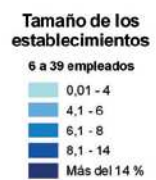
19.

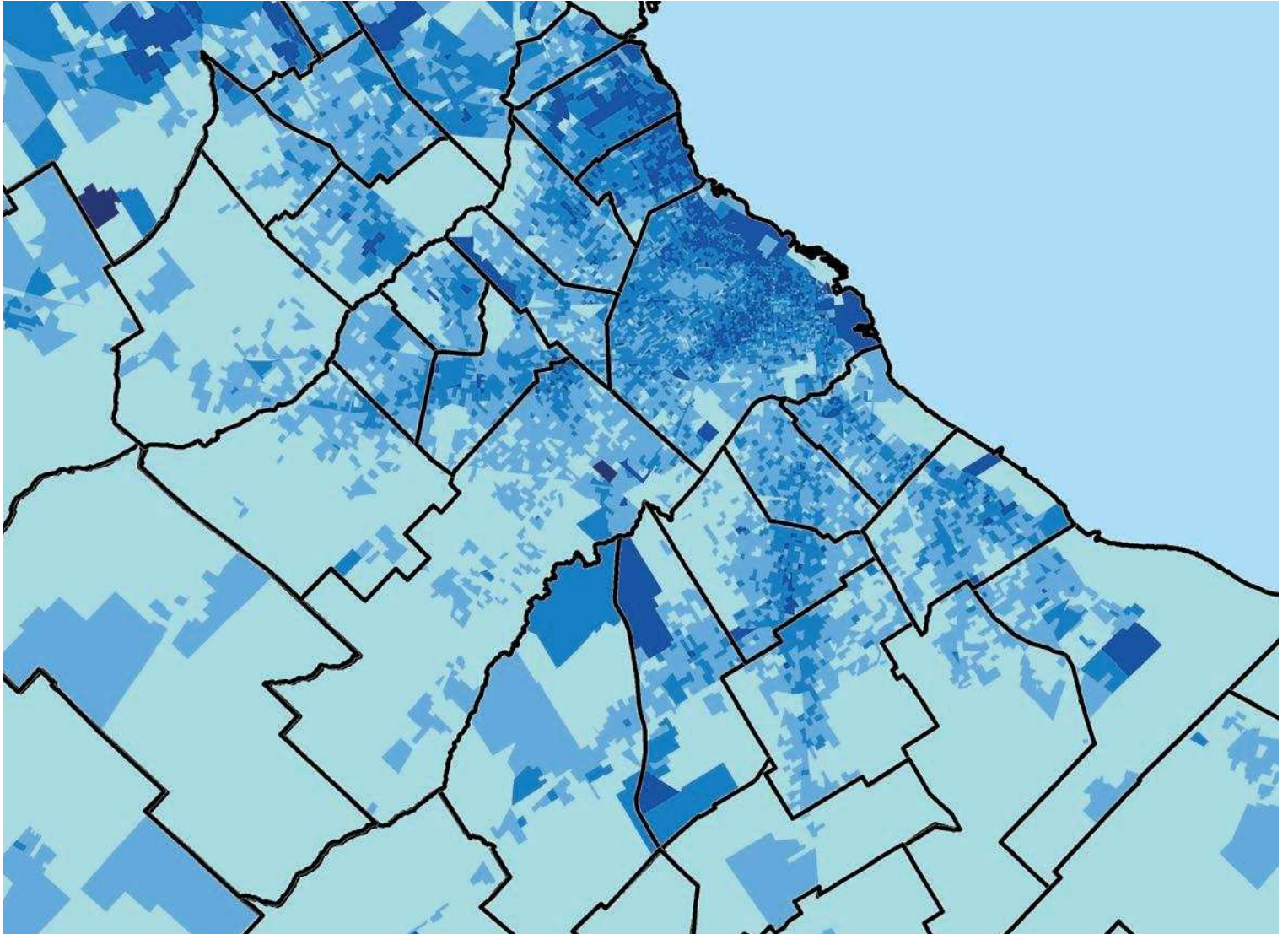
Tamaño de Establecimientos Productivos: de 1 a 5 Empleados, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





20.  
Tamaño de Establecimientos Productivos: de 6 a 39 Empleados,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



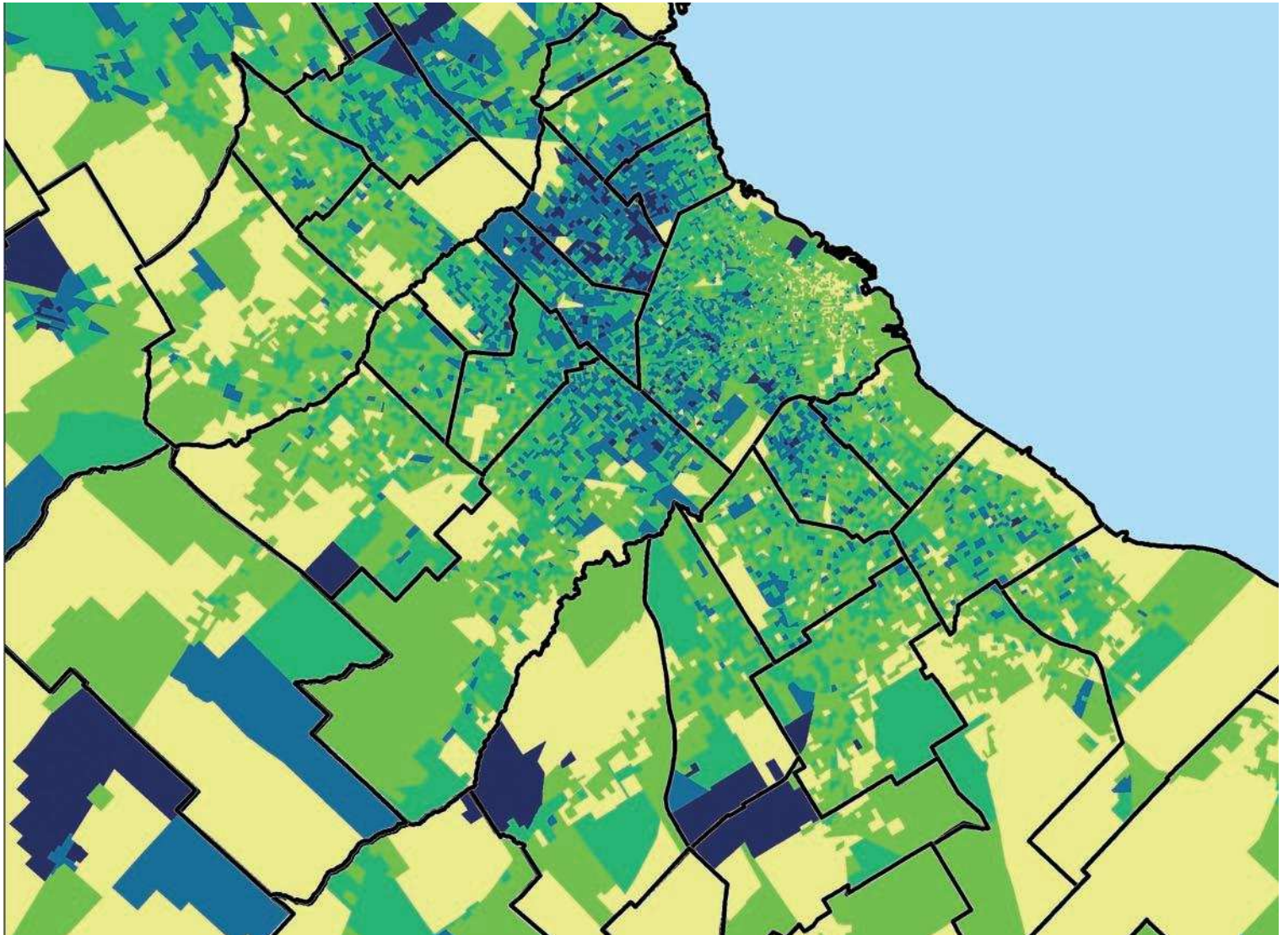


**Tamaño de los establecimientos**  
**40 o más empleados**

|              |
|--------------|
| 0,01 - 4     |
| 4,1 - 7      |
| 7,1 - 10     |
| 10,1 - 23    |
| Más del 23 % |

21. Tamaño de Establecimientos Productivos: de 40 y más Empleados, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

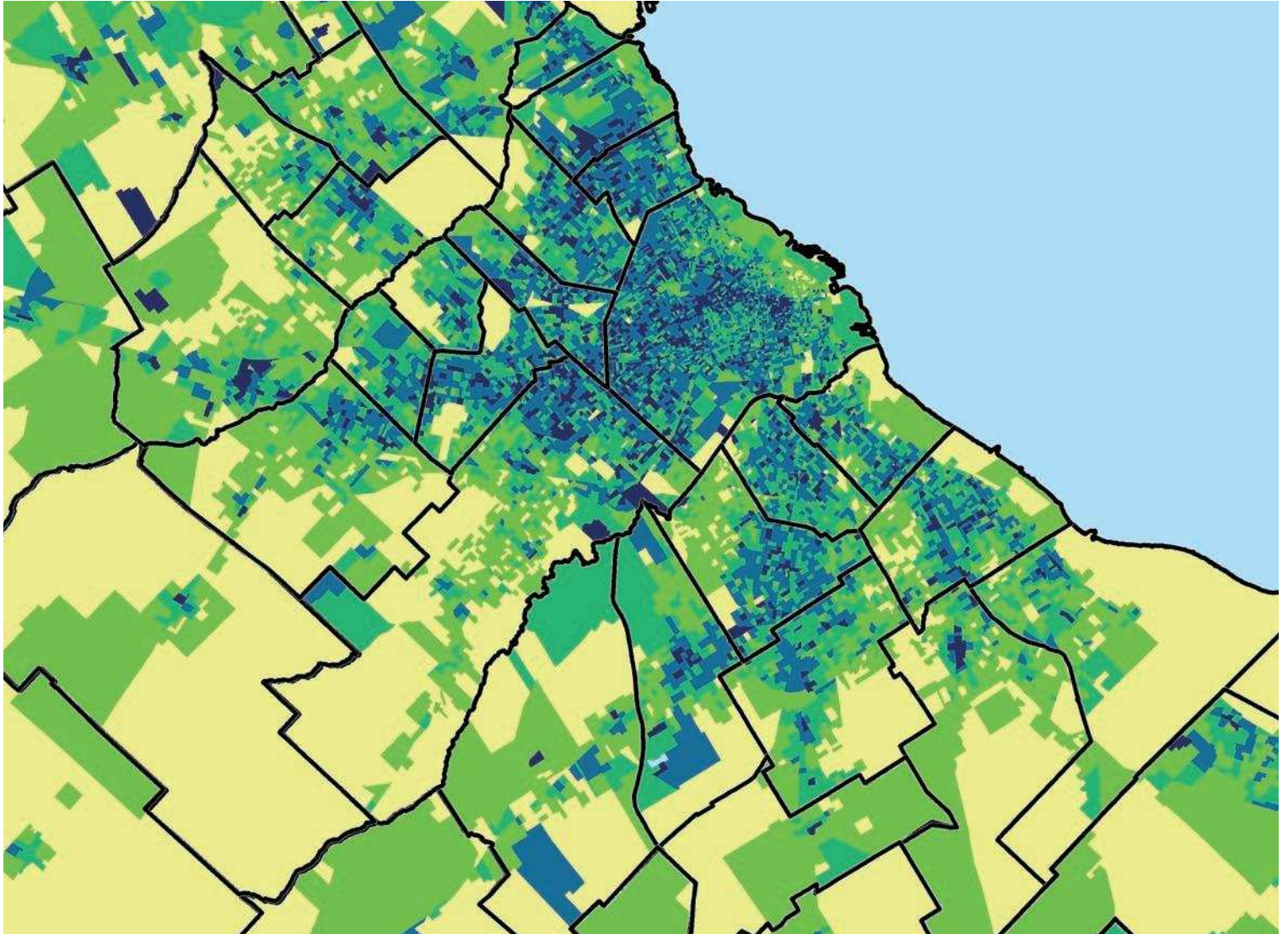




22.

Rama de Actividad Económica: Industria Manufacturera,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

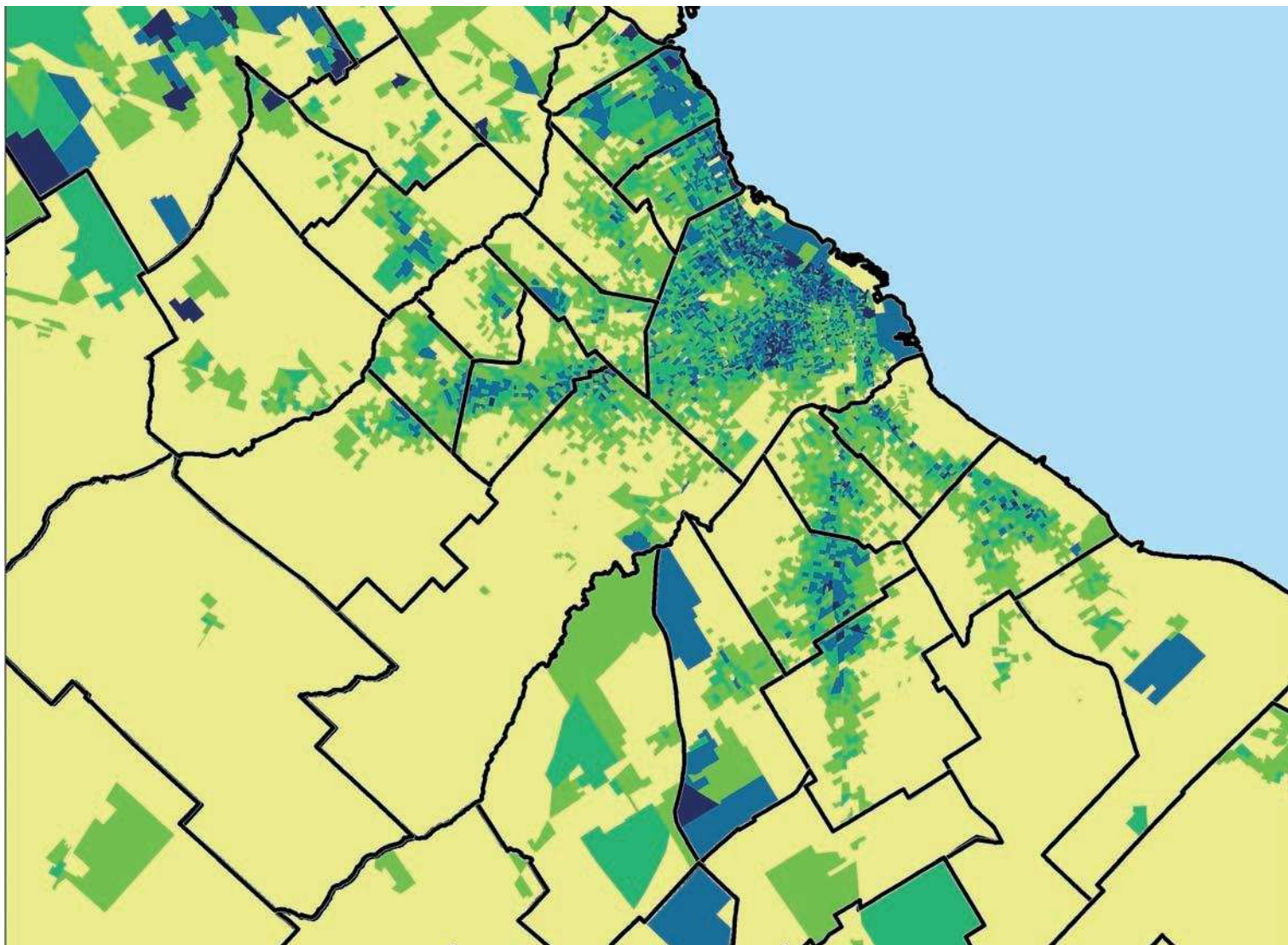




**Ocupación**  
 Categoría: Comercio  
 0,01 - 3  
 3,1 - 5  
 5,1 - 6  
 6,1 - 8  
 Más del 8 %

23.  
 Rama de Actividad Económica: Comercio,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

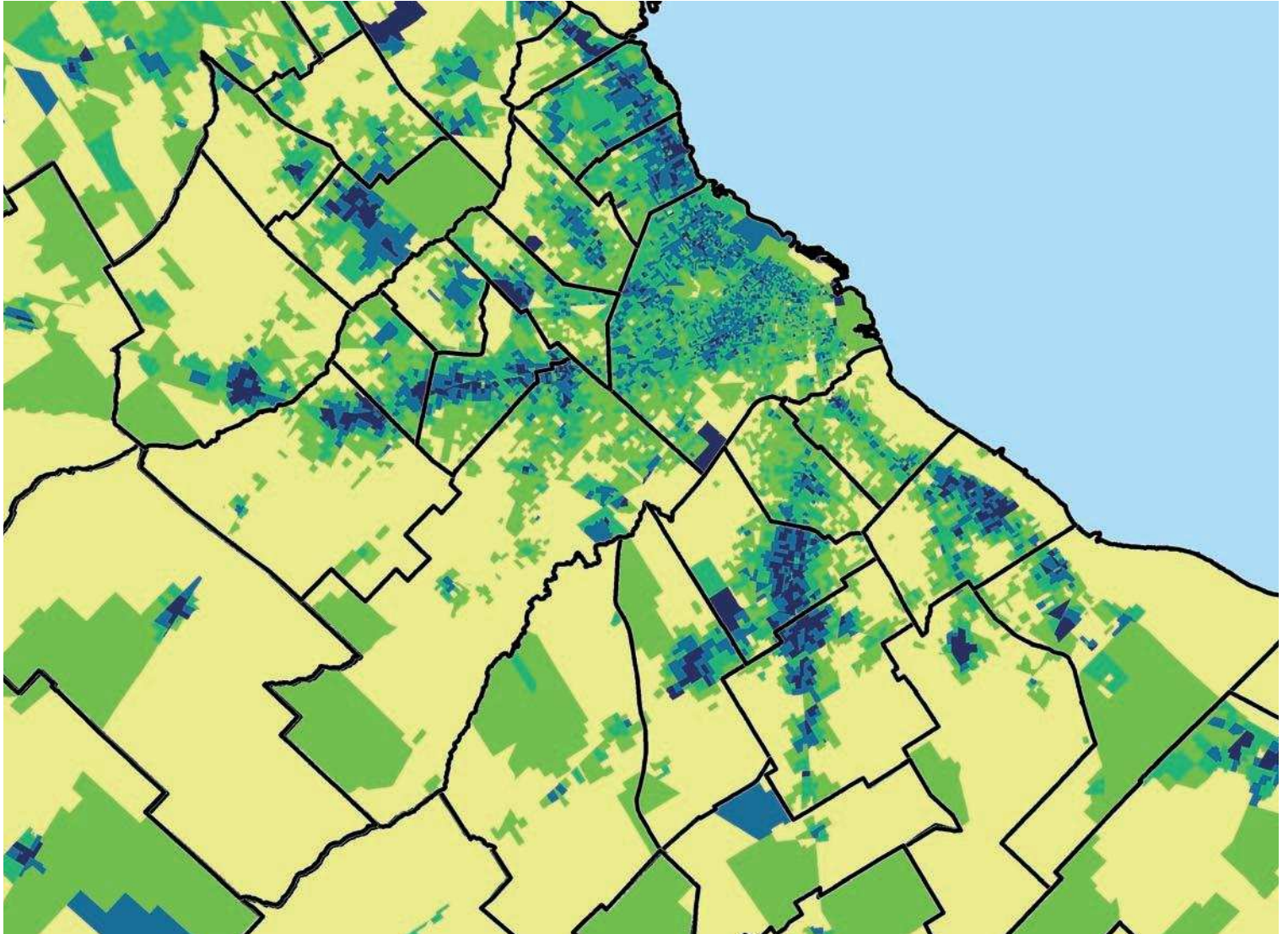




24.  
 Rama de Actividad Económica: Servicios Financieros,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

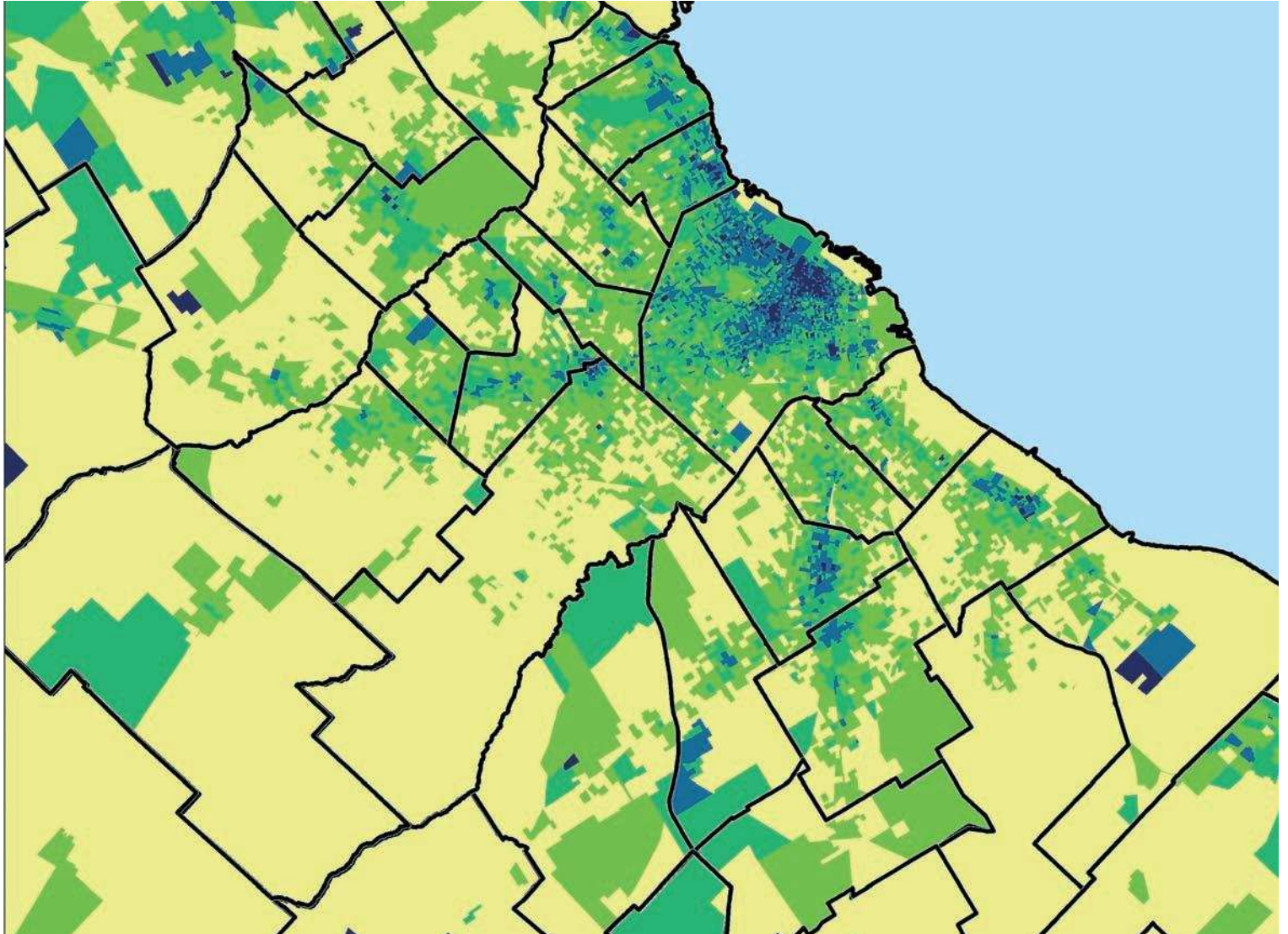






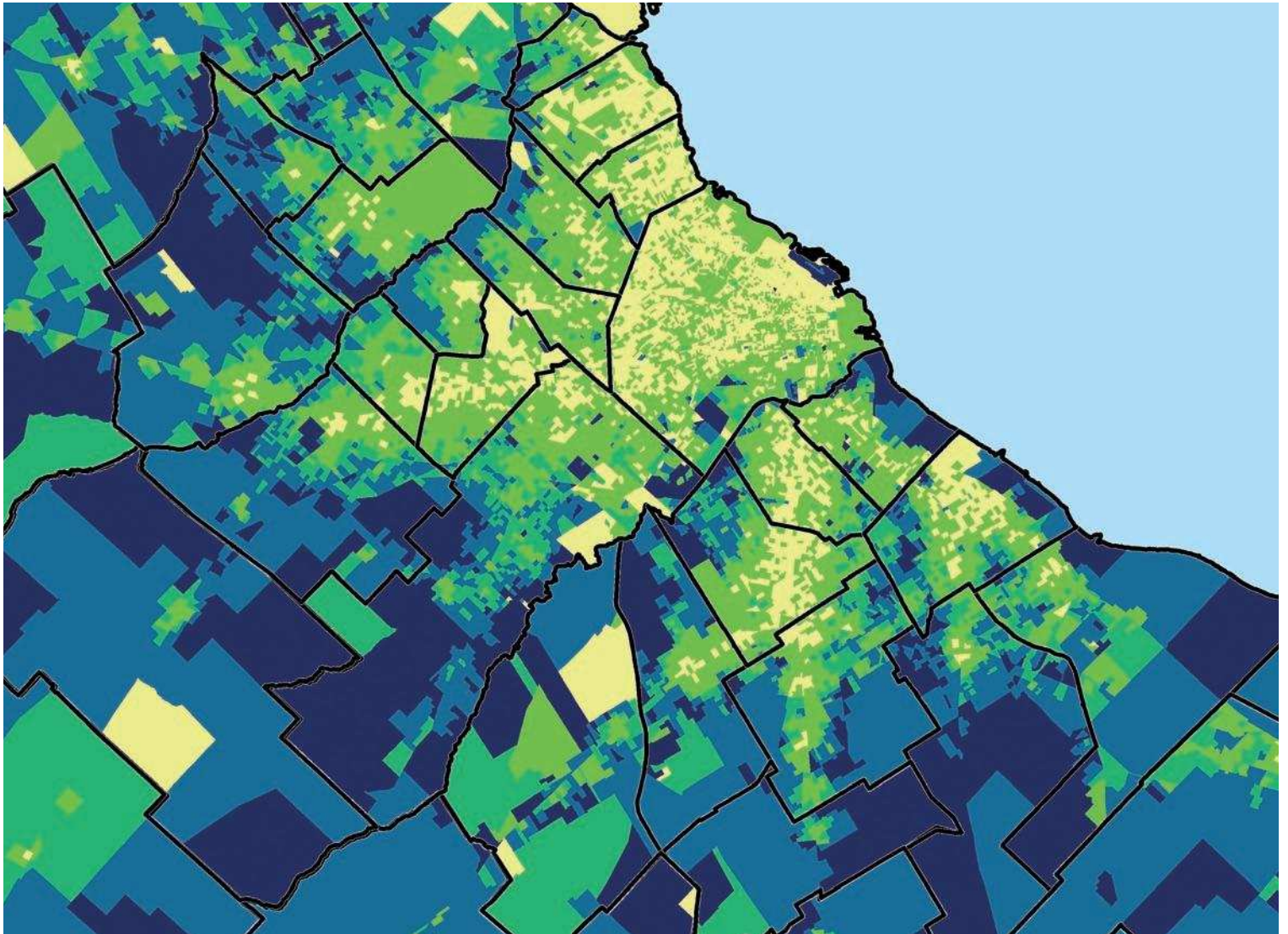
25.  
Rama de Actividad Económica: Enseñanza,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





26.  
 Rama de Actividad Económica: Servicios Sociales y de Salud,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





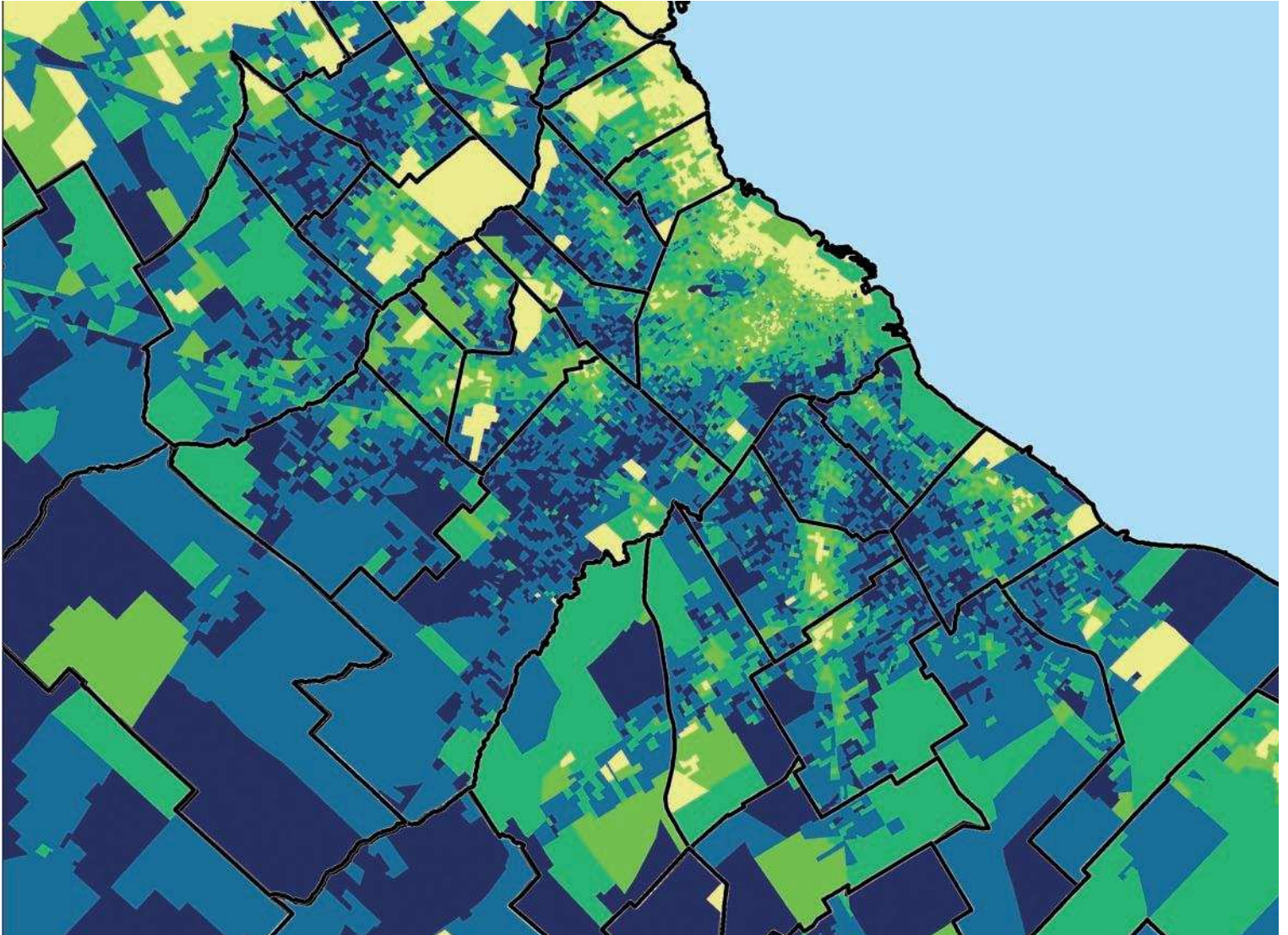
**Escolaridad**

**No lee ni escribe**



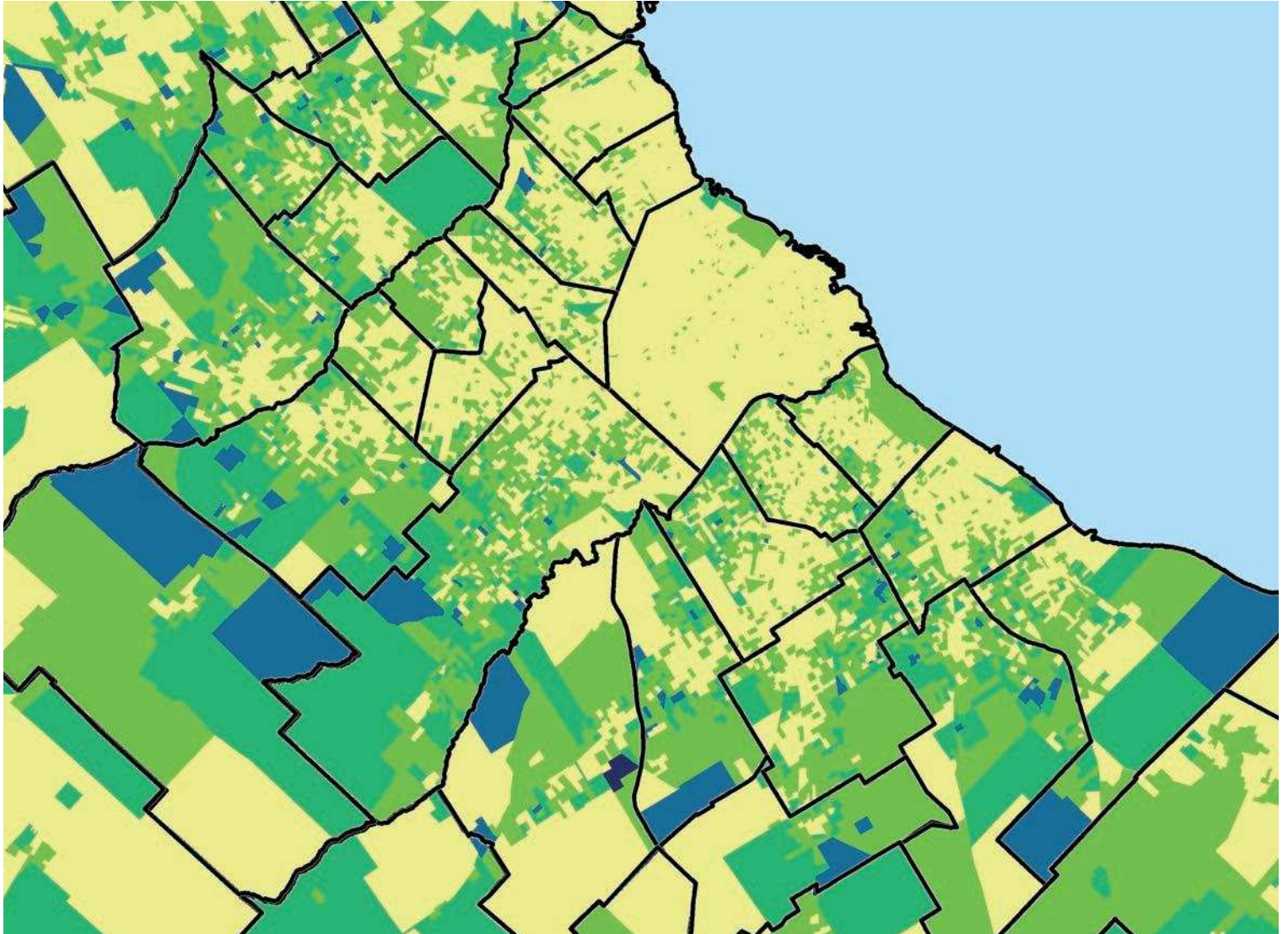
27.  
Población que No lee Ni escribe,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





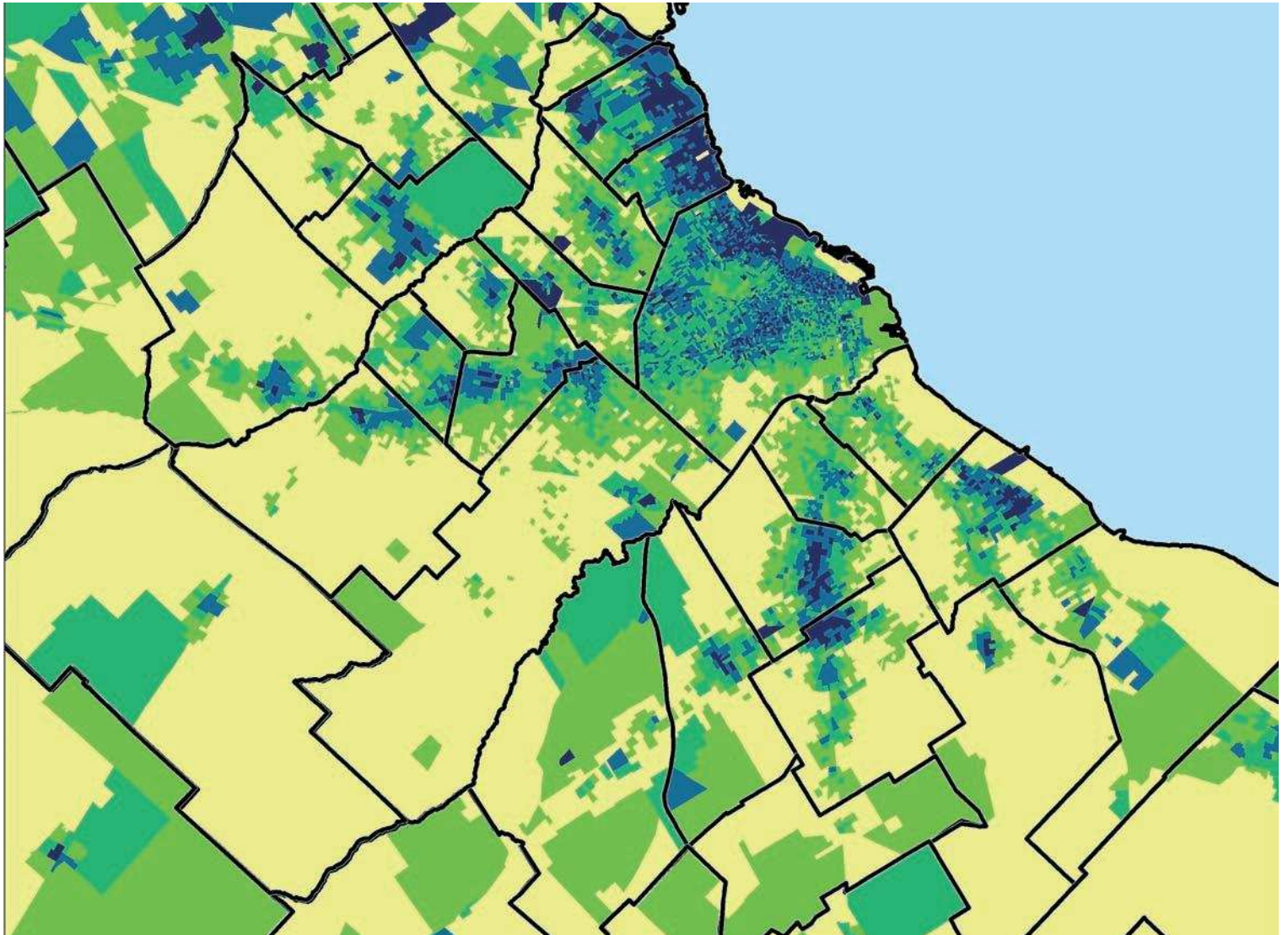
28.  
 Situación Educativa: Primario Completo,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





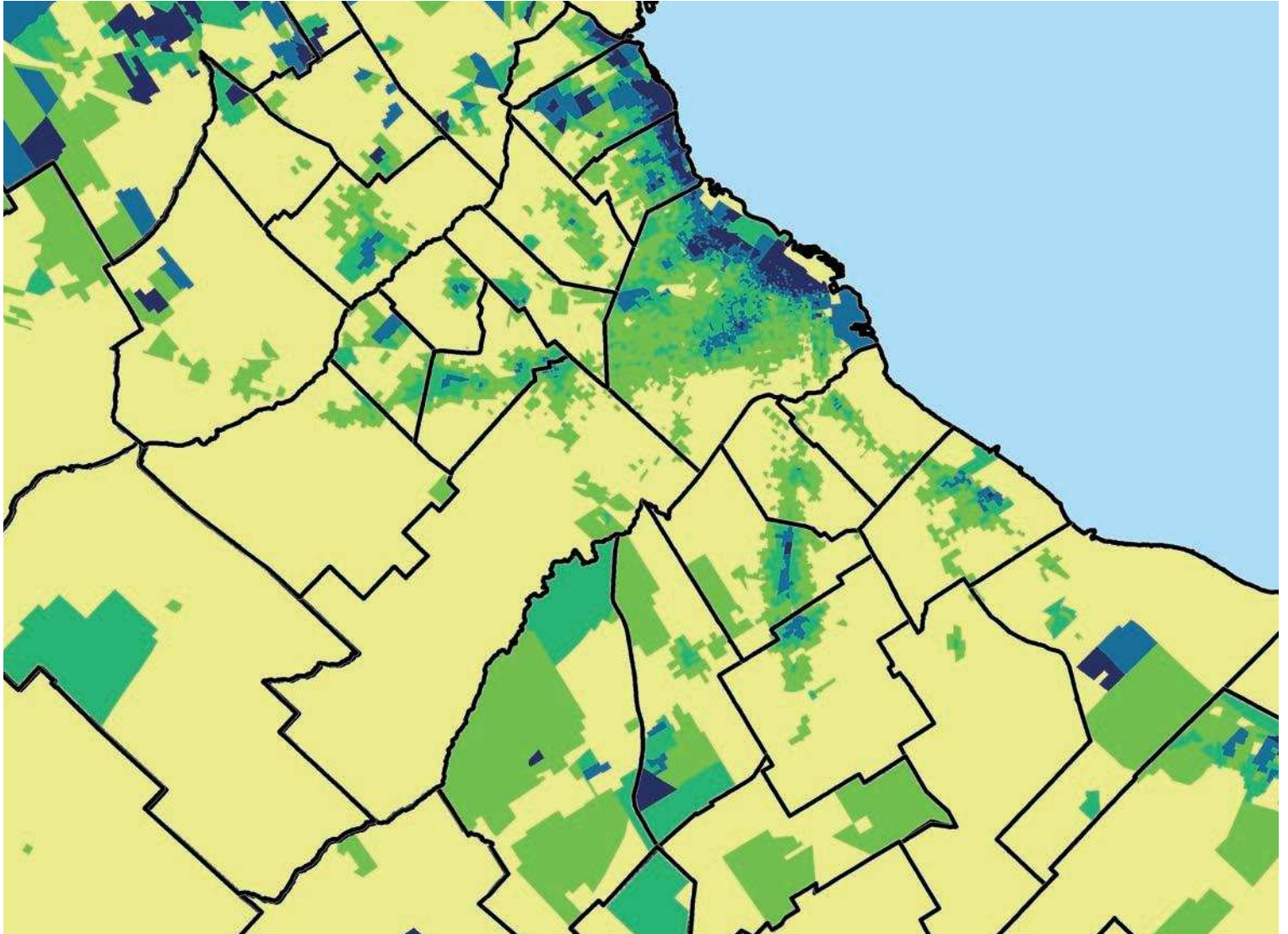
29. Situación Educativa: Educación General Básica (EGB) Completo, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





30.  
 Situación Educativa: Terciario Completo,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





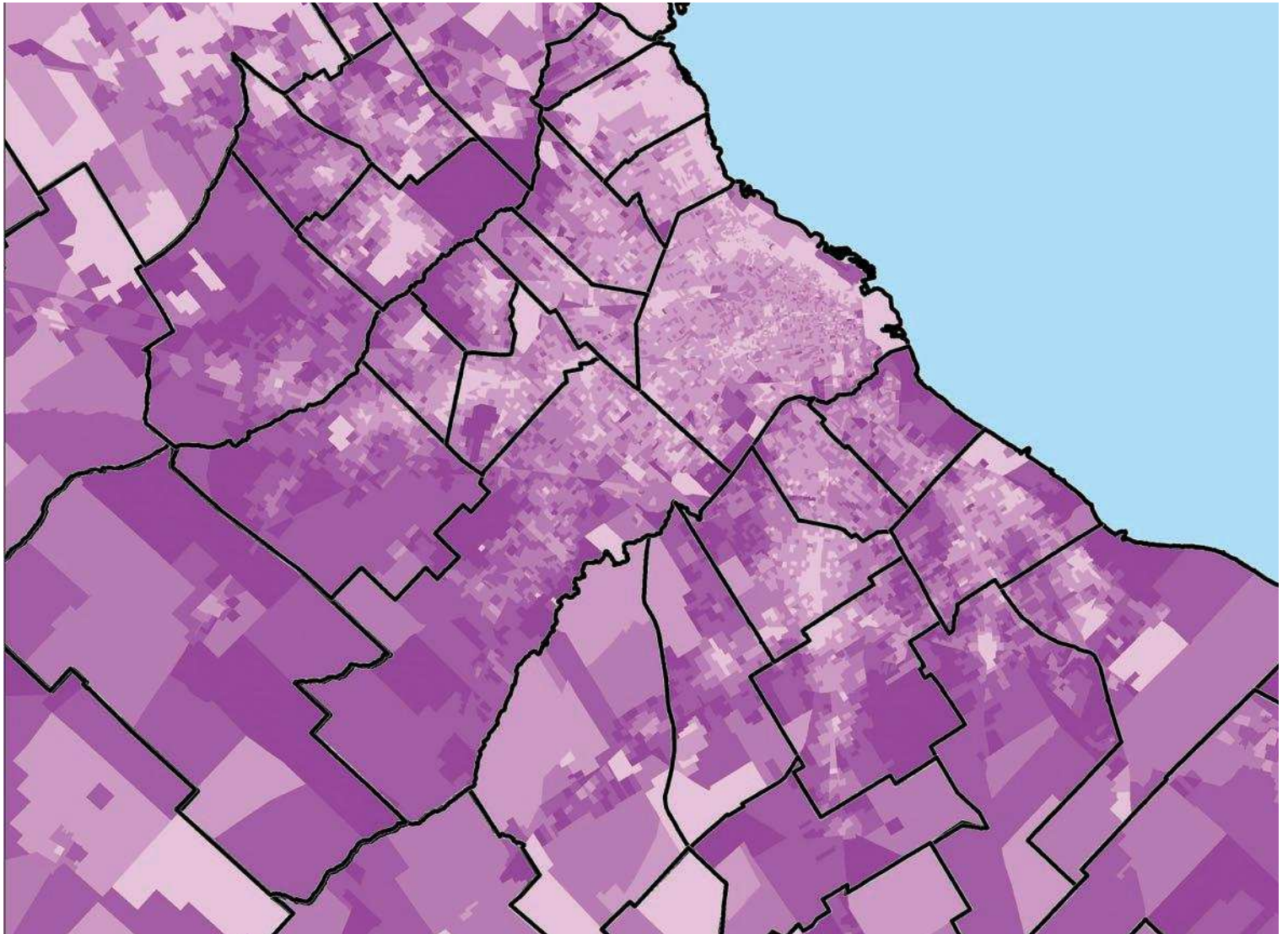
**Situación educacional**

Universitario completo



31.  
Situación Educacional: Universitario Completo,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

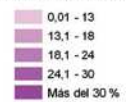




32.  
Asistencia al Sistema Educativo: Sistema Público,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

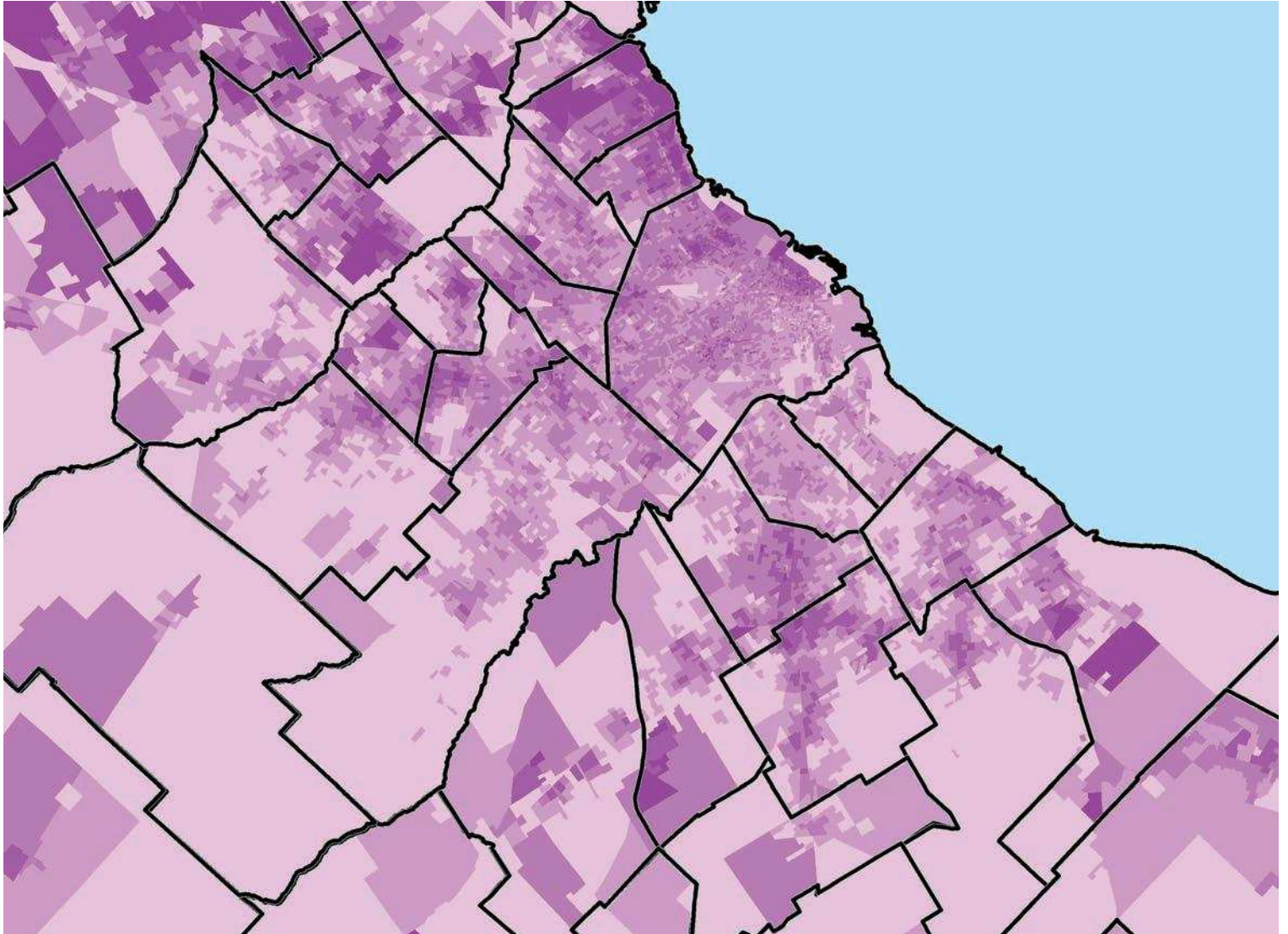
**Situación educacional**

**Asiste a escuela pública**



5 25 0 5 10





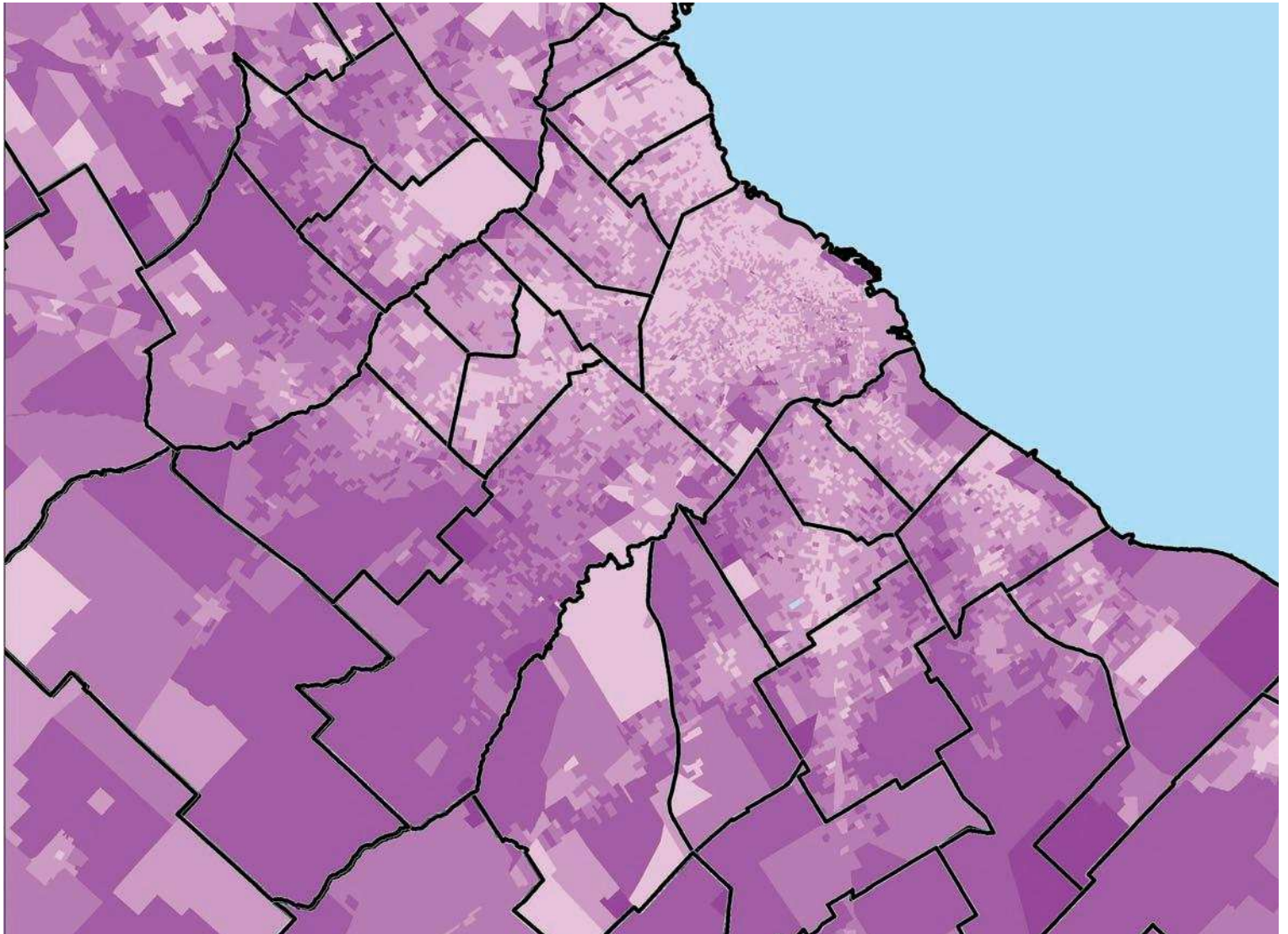
**Situación educacional**

**Asiste a escuela privada**



33.  
Asistencia al Sistema Educativo: Sistema Privado,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

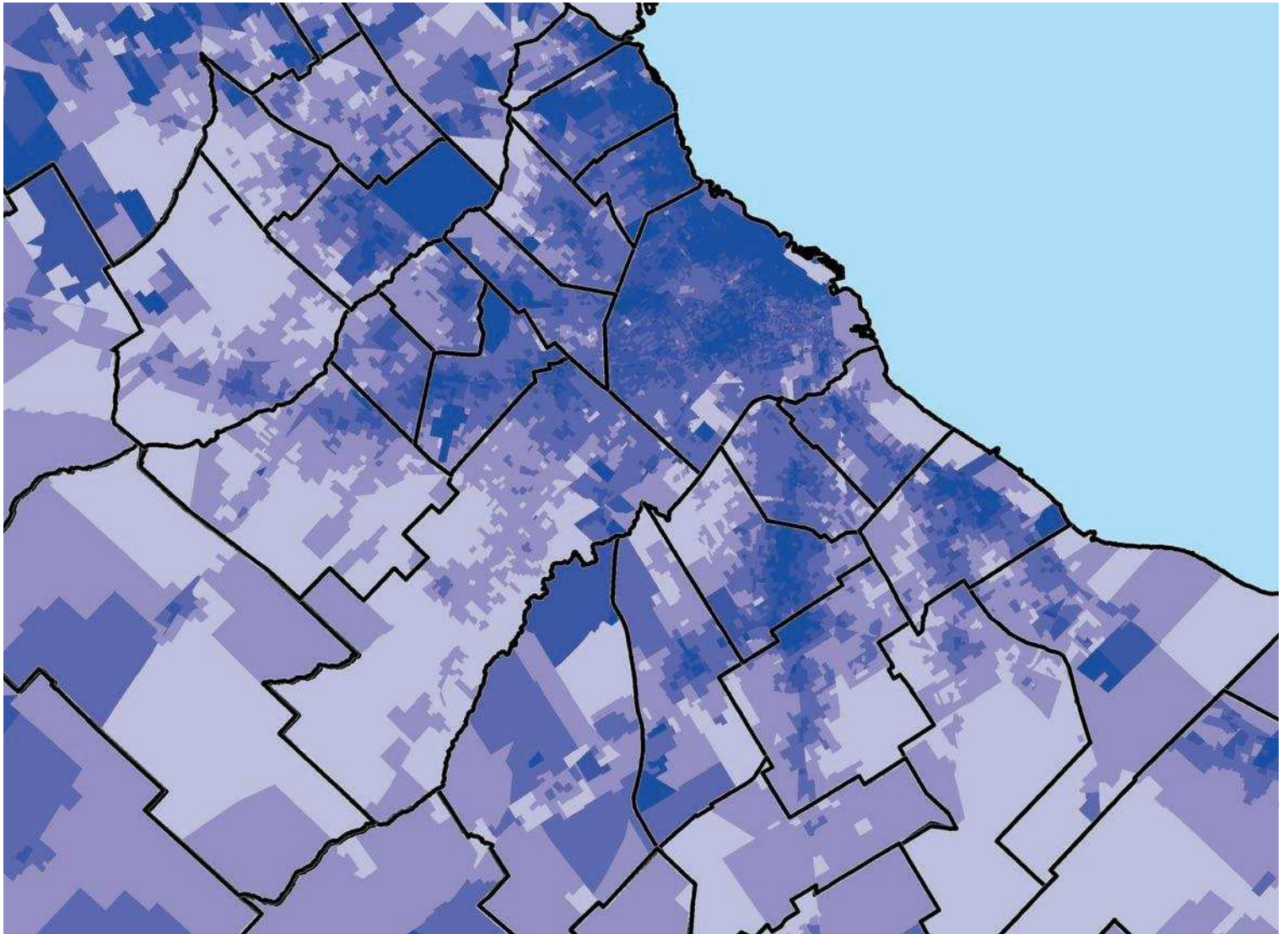




34.  
Asistencia al Sistema Educativo: Población que Nunca Asistió,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

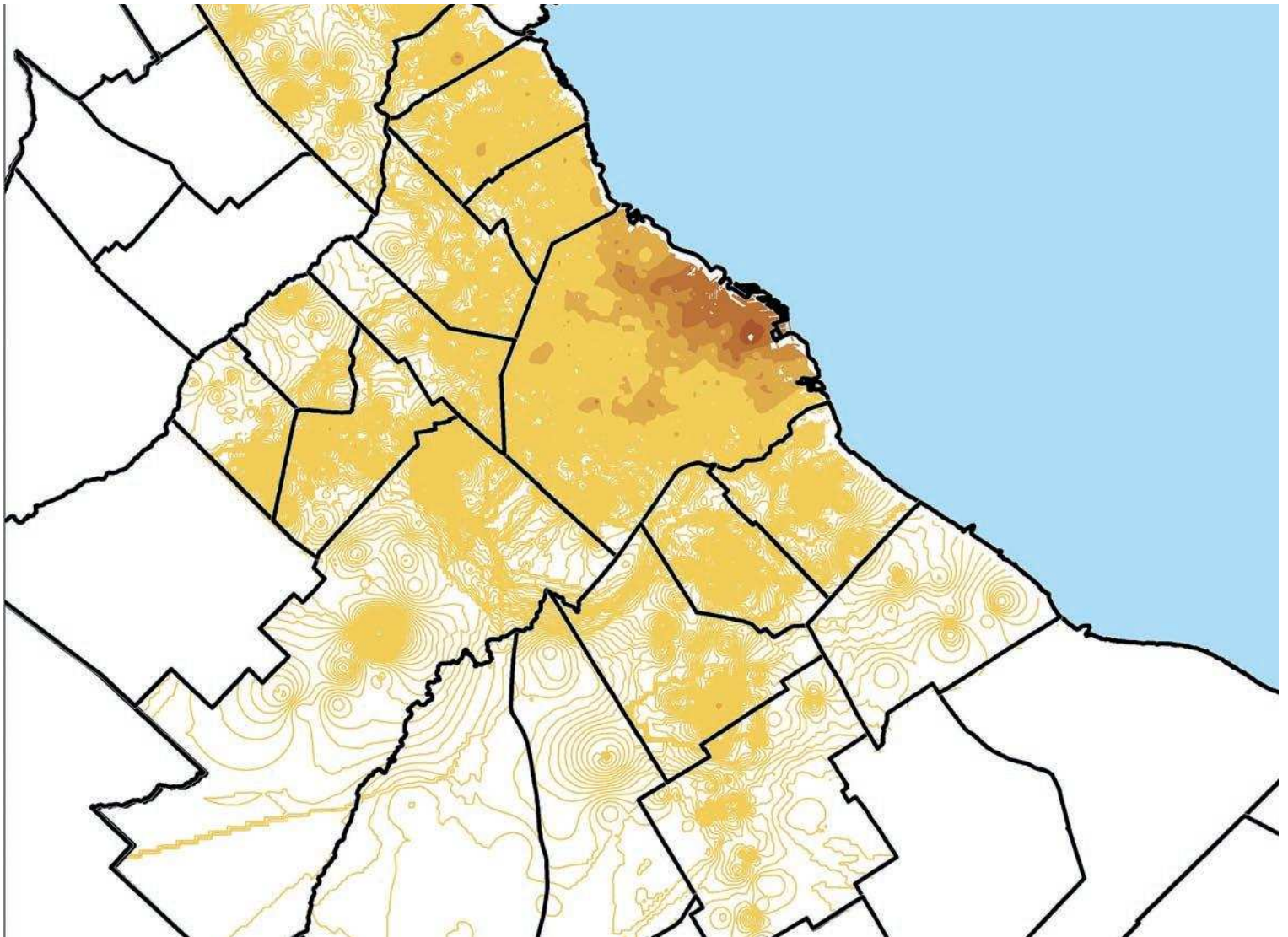
Situación educacional





35- Población con Acceso a Plan Médico u Obra Social, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



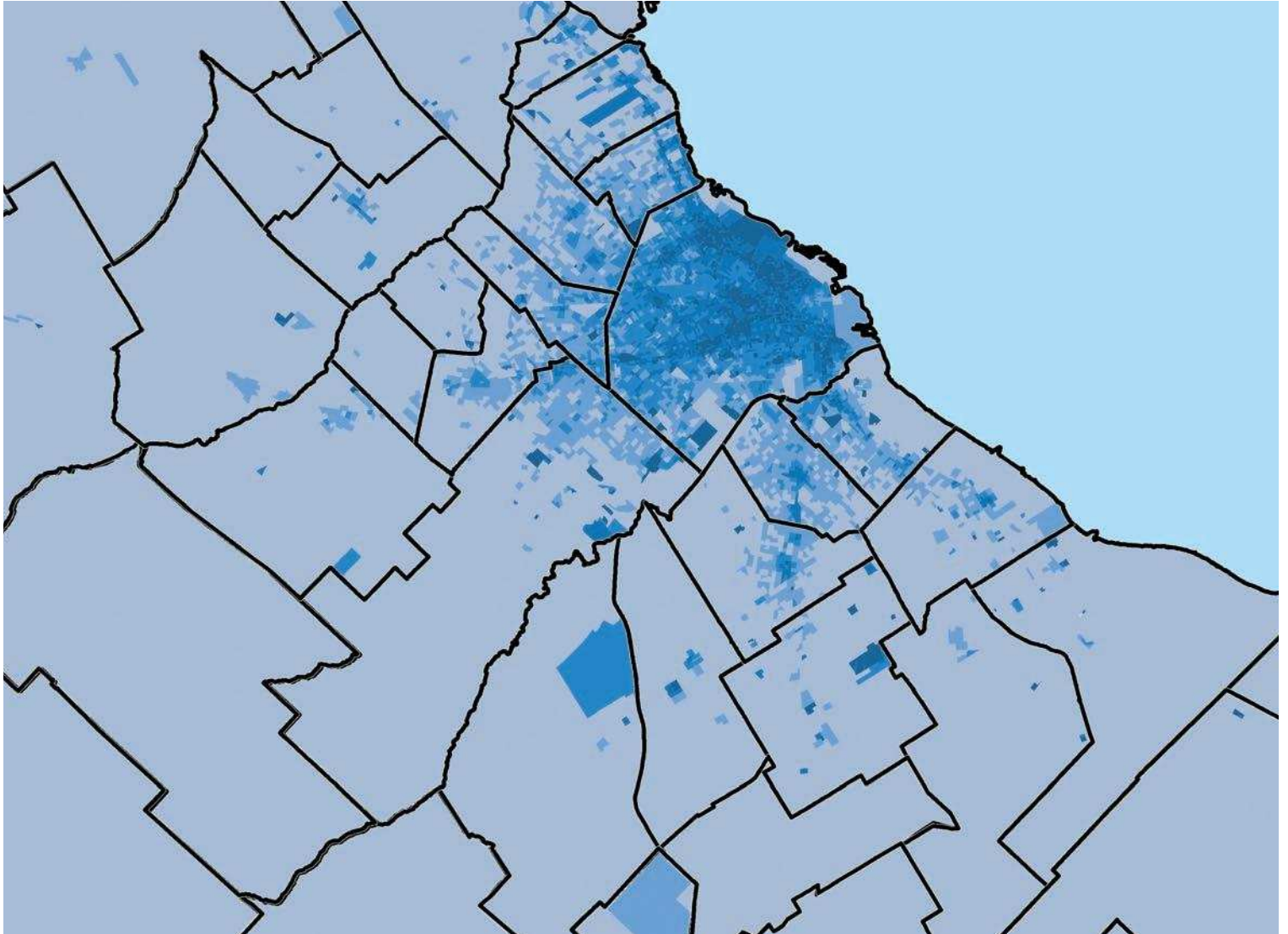


36.  
 Valor del Suelo: Isolíneas de Precios de Oferta de Terrenos,  
 USIT - SSP - MDU, Diciembre 2008

**Precio del suelo**  
 Isolíneas de valor del suelo  
 (US\$/M<sup>2</sup>)

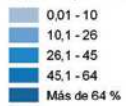
- 20 - 1100
- 1101 - 2050
- 2051 - 3300
- 3301 - 4950
- 4951 - 7700





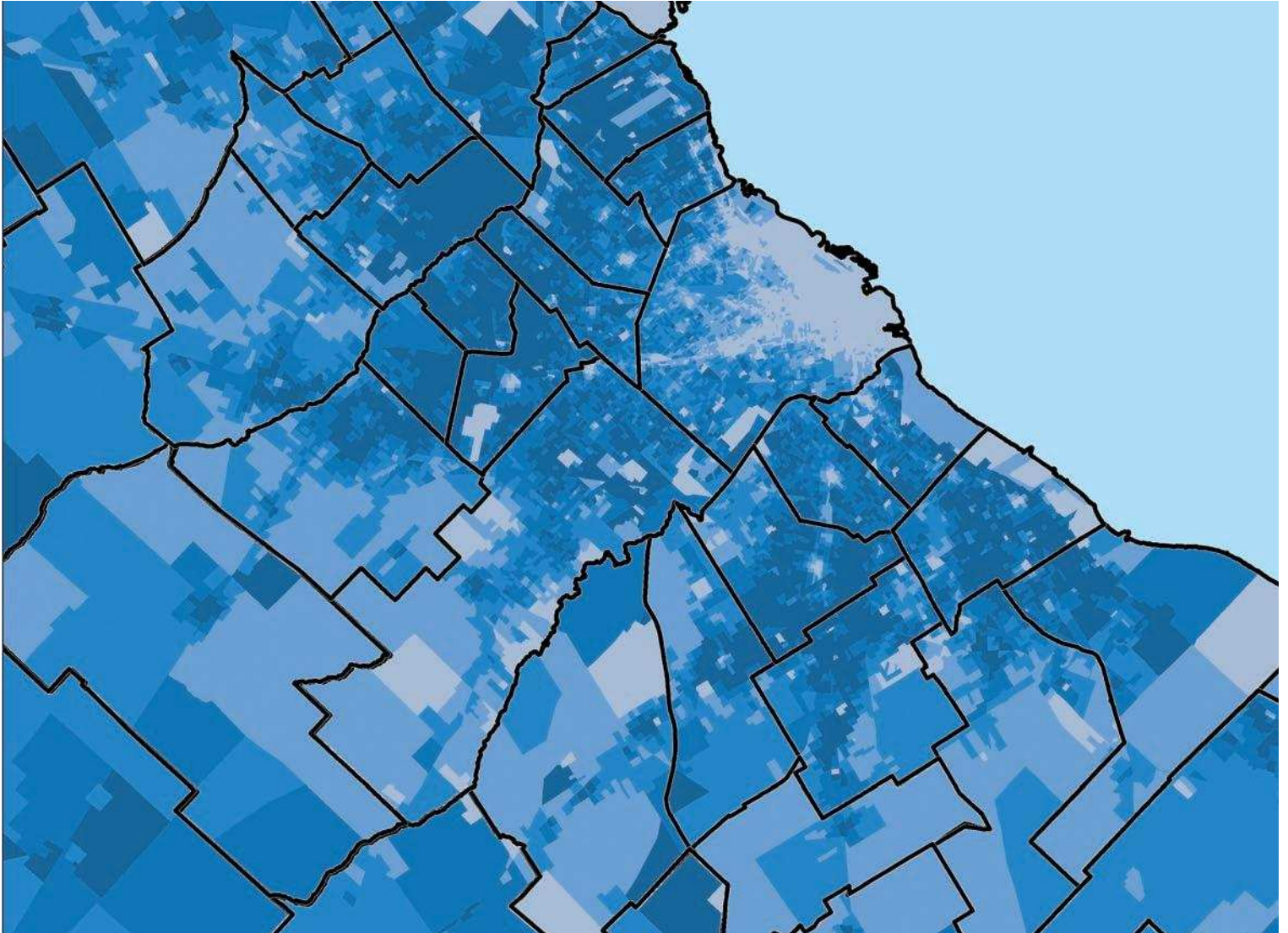
**Tipo de vivienda**

Porcentaje de Departamentos



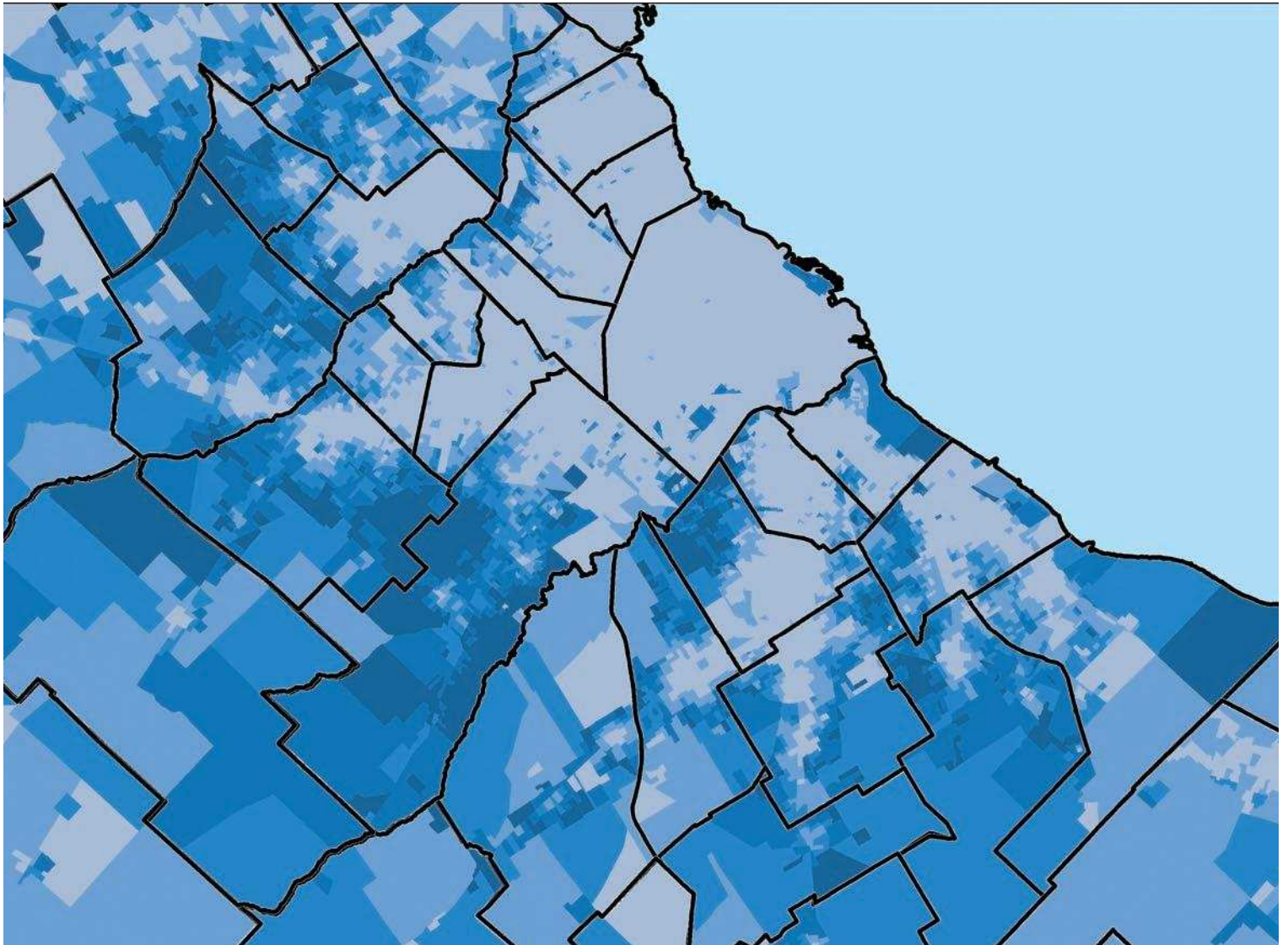
37.  
Tipo de Vivienda: Departamentos,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





38.  
 Tipo de Vivienda: Casas Tipo A,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



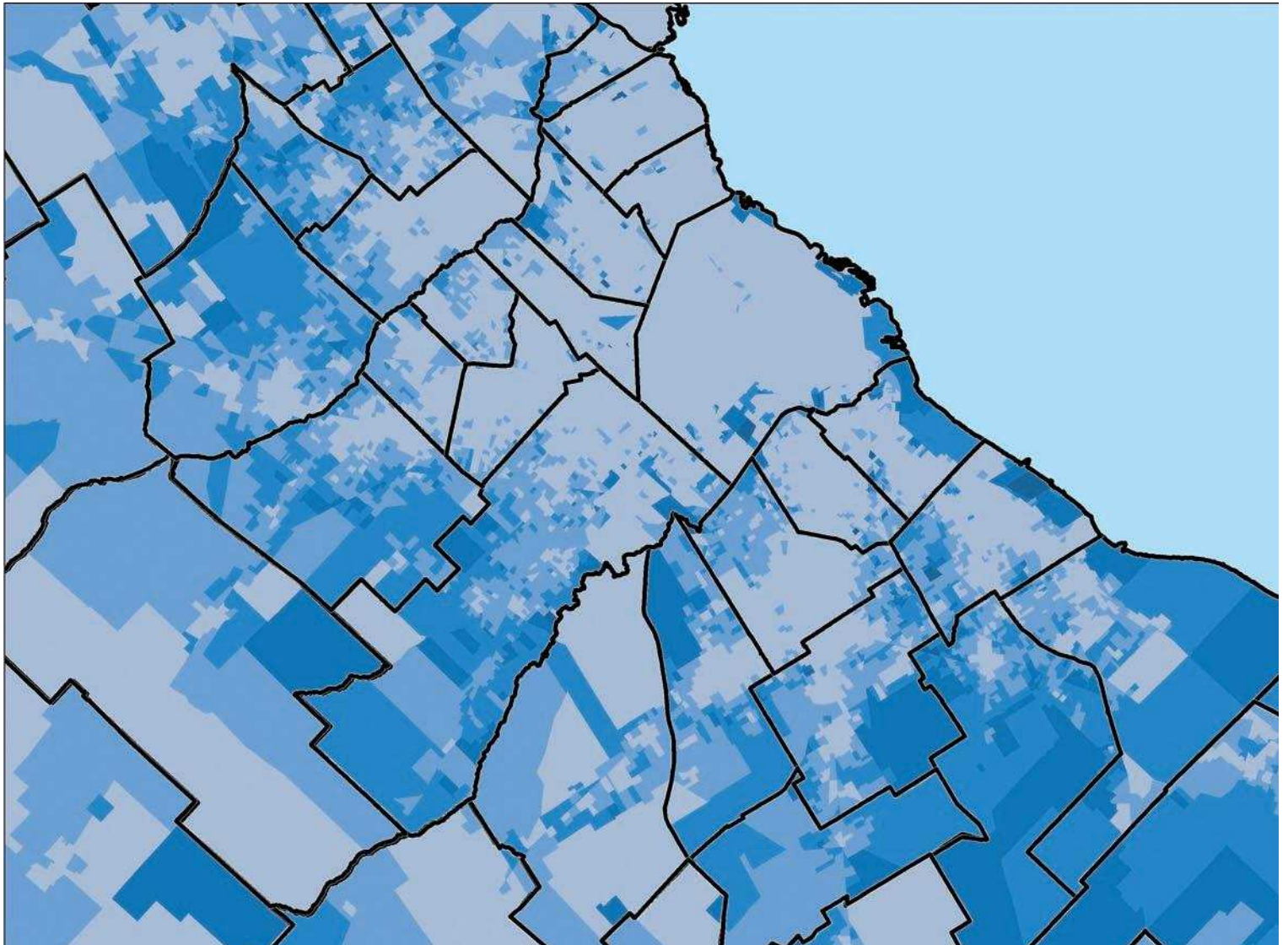


**Tipo de vivienda**  
**Porcentaje de Casas Tipo B**

|              |
|--------------|
| 0,01 - 5     |
| 5,1 - 15     |
| 15,1 - 27    |
| 27,1 - 41    |
| Más del 41 % |

39.  
 Tipo de Vivienda: Casas Tipo B,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

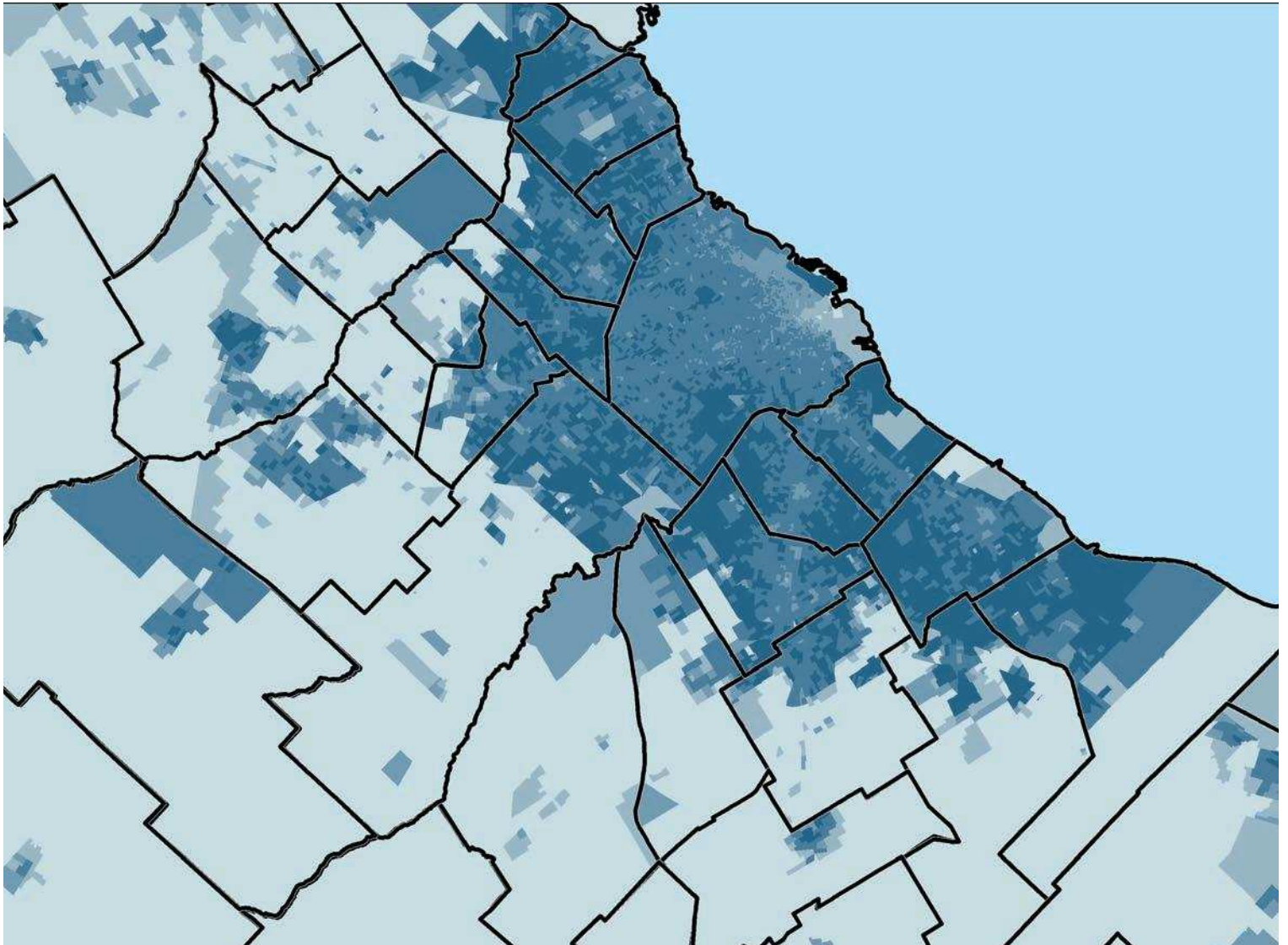




40 .  
 Tipo de Vivienda: Ranchos y Casillas,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

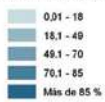






**Procedencia del agua**

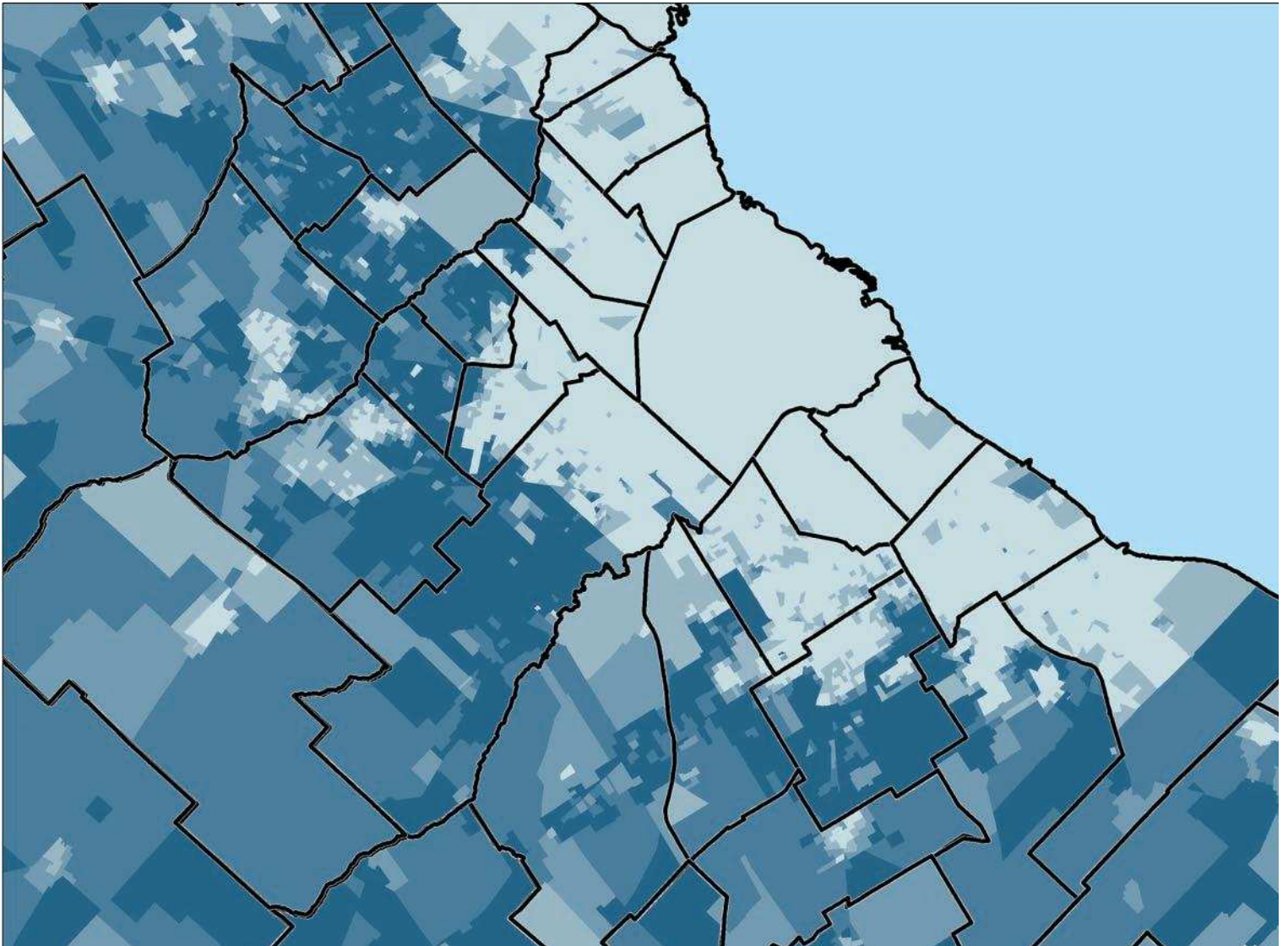
Porcentaje de viviendas servidas por la red pública



41.

Procedencia de Agua en Vivienda: Red Pública,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



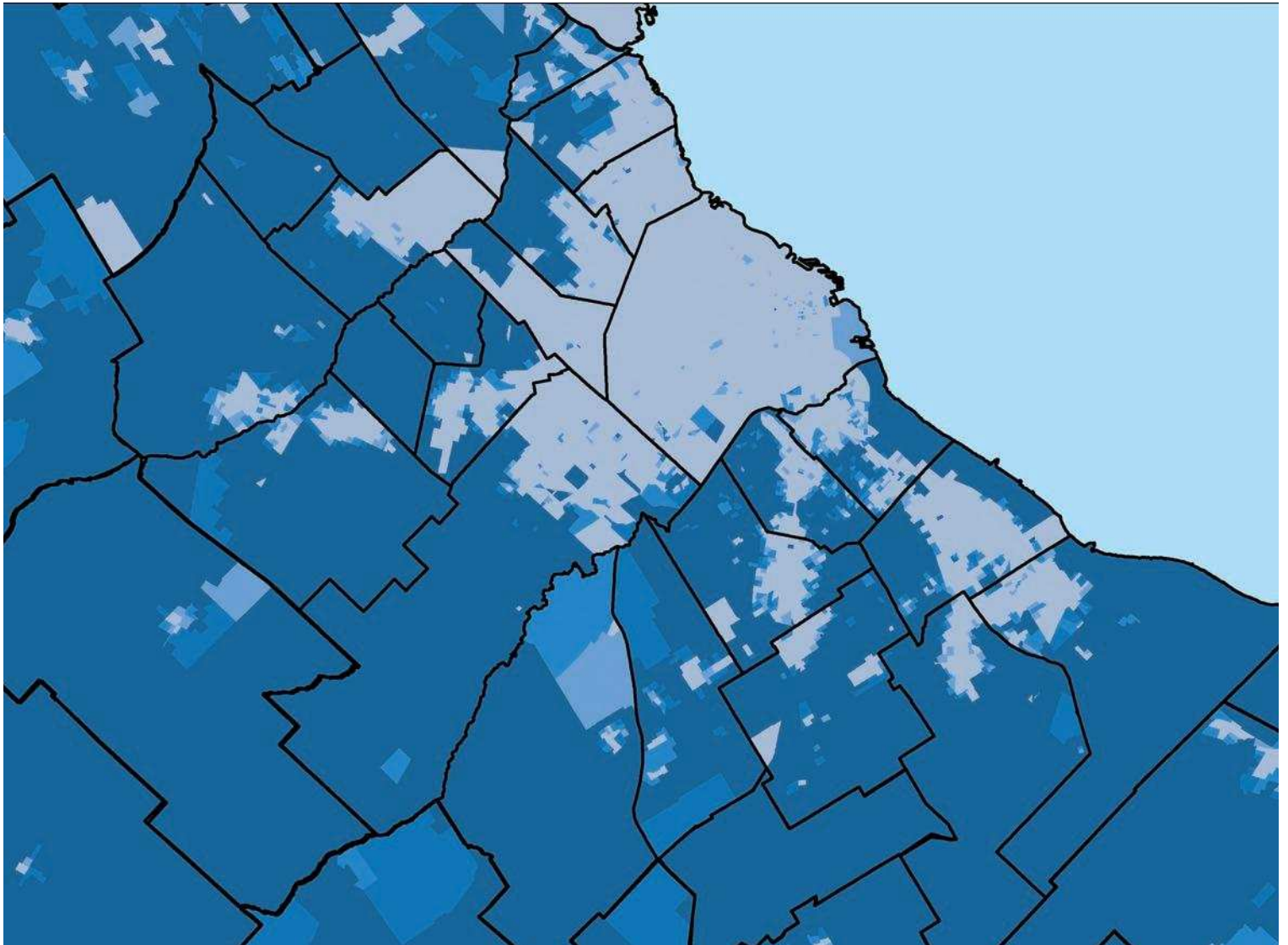


42.  
 Procedencia de Agua en Vivienda: Pozo ,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

**Procedencia del agua**

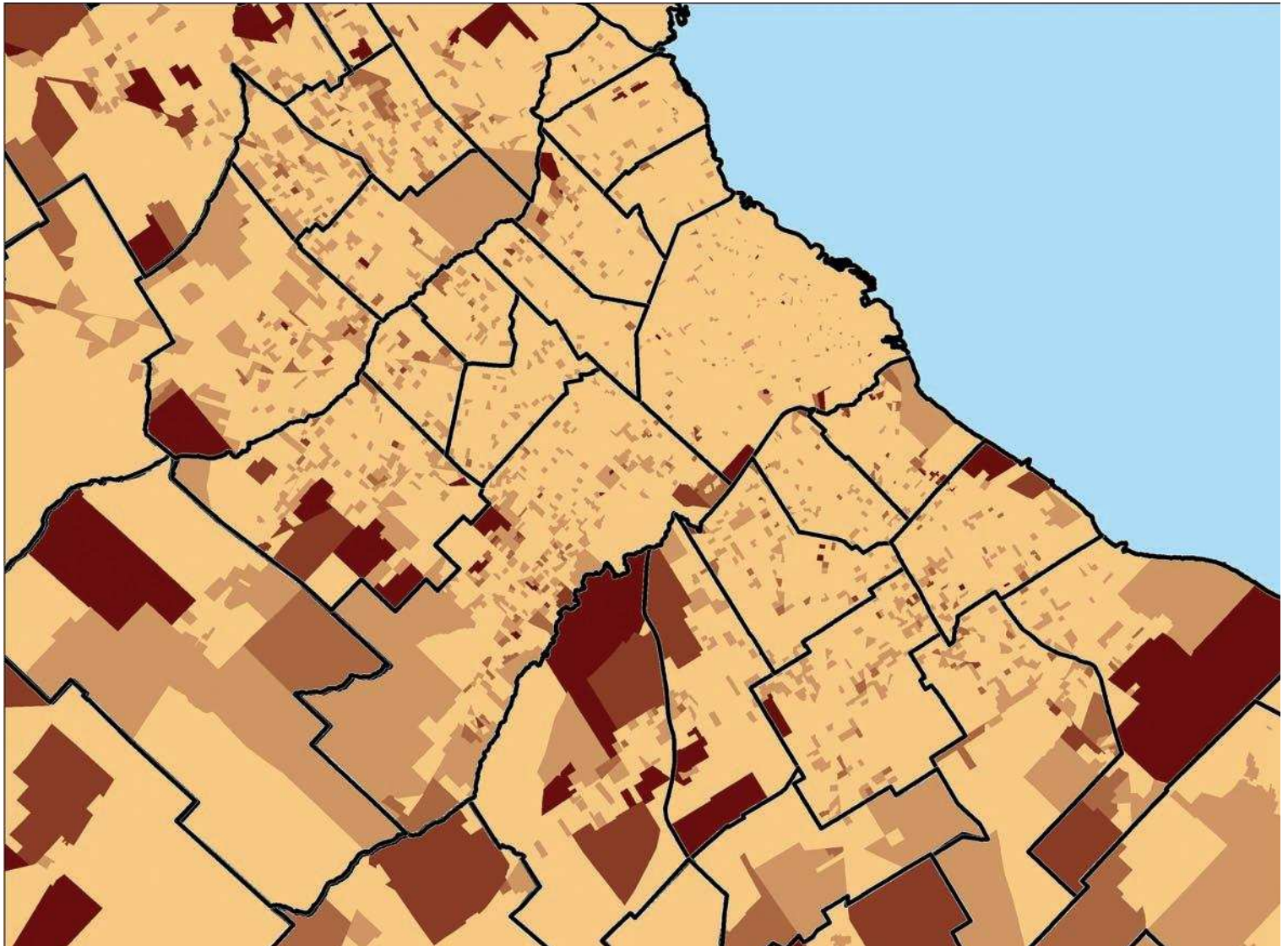
Porcentaje de viviendas  
 que utilizan agua de pozo





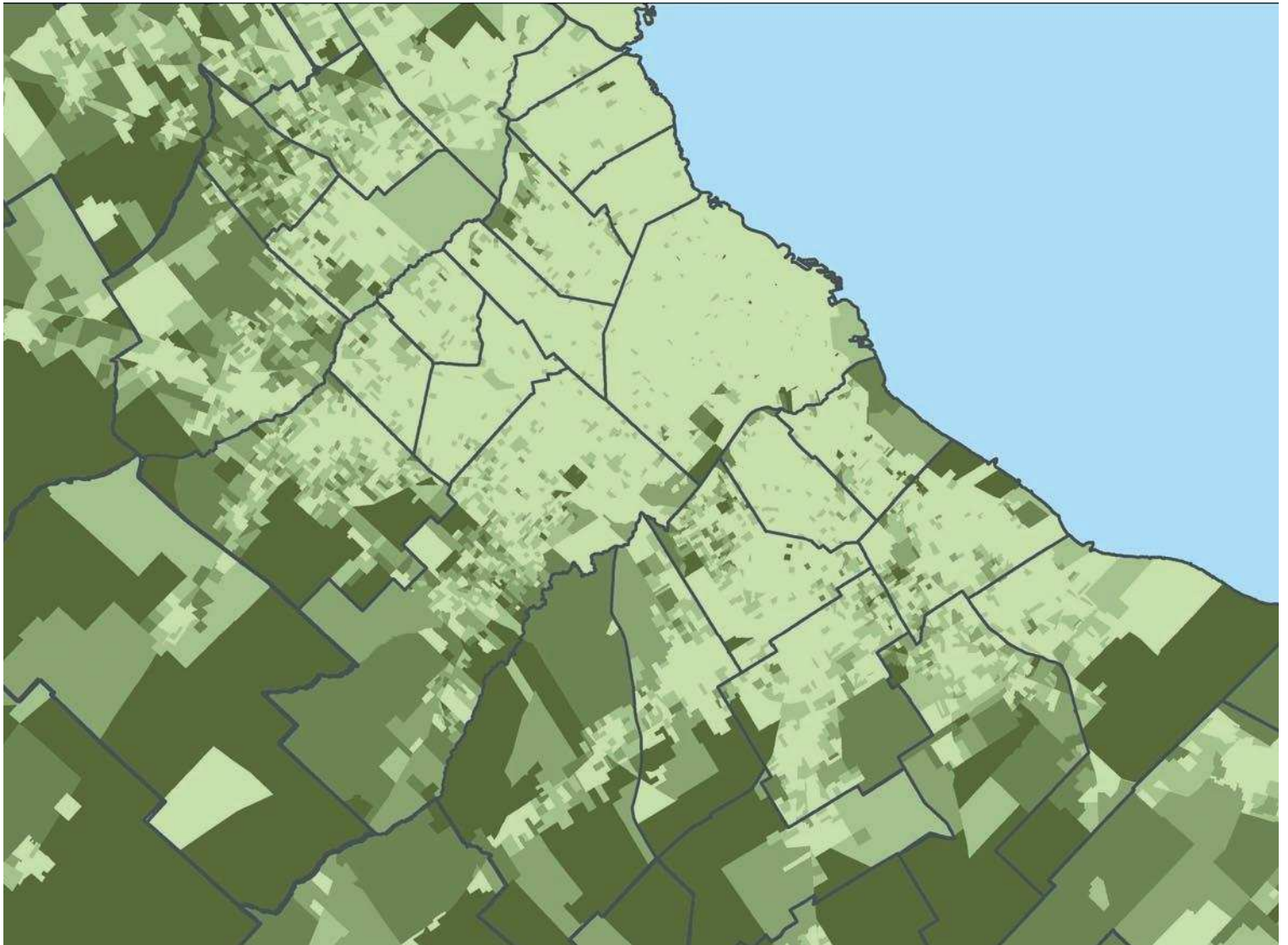
43.  
 Viviendas Sin Conexión a Cloacas,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





44.  
Viviendas Sin Servicio de Electricidad por Red,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



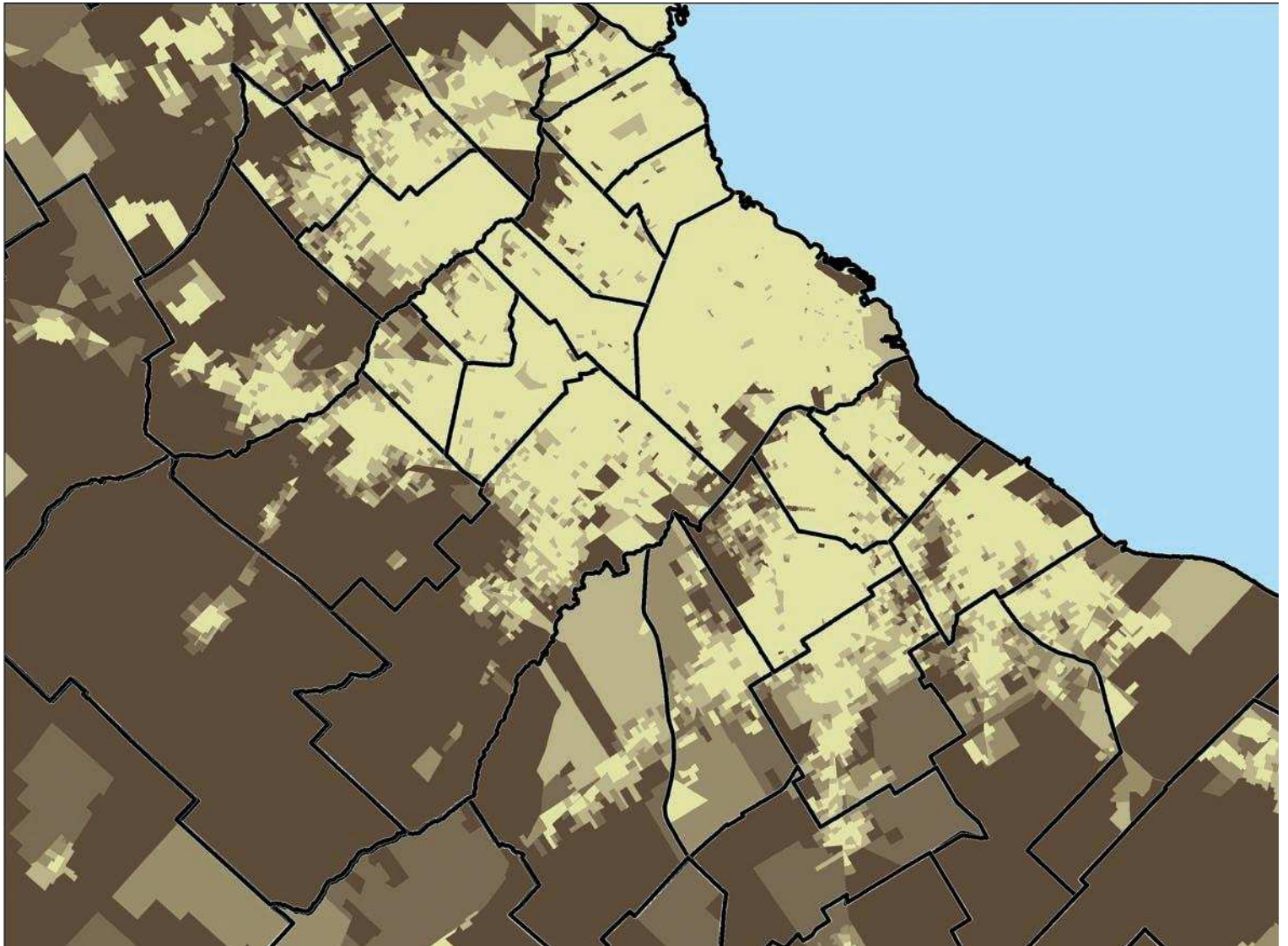


**Alumbrado público**  
 Porcentajes de viviendas  
 sin alumbrado público

|             |
|-------------|
| 0,01 - 7    |
| 7,1 - 22    |
| 22,1 - 47   |
| 47,1 - 80   |
| Más de 80 % |

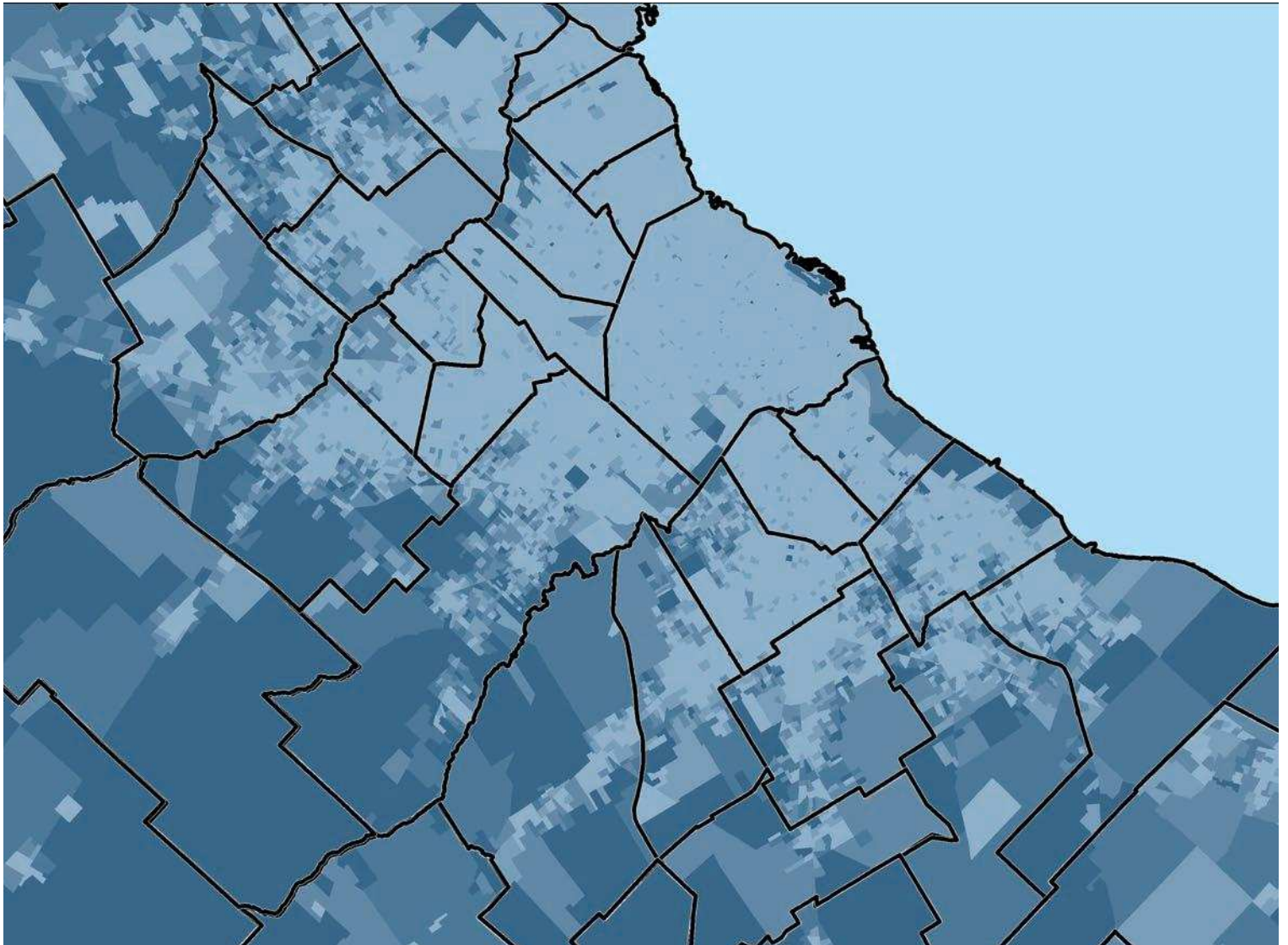
45-  
 Viviendas Sin Servicio de Alumbrado,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





46.  
Viviendas Sin Servicio de Gas Natural por Red,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



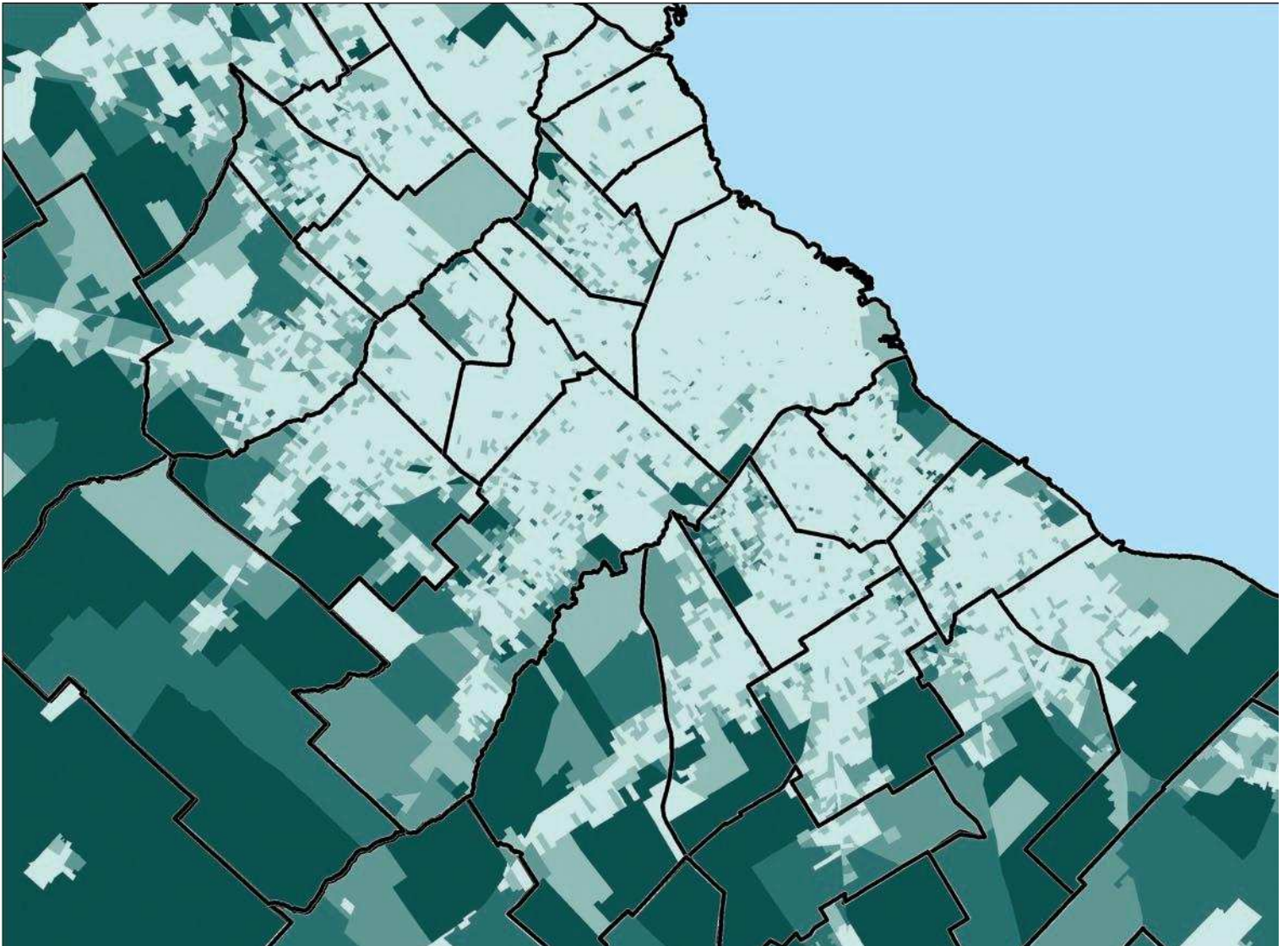


**Calles pavimentadas**



47.  
Viviendas Sin Calles Pavimentadas,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

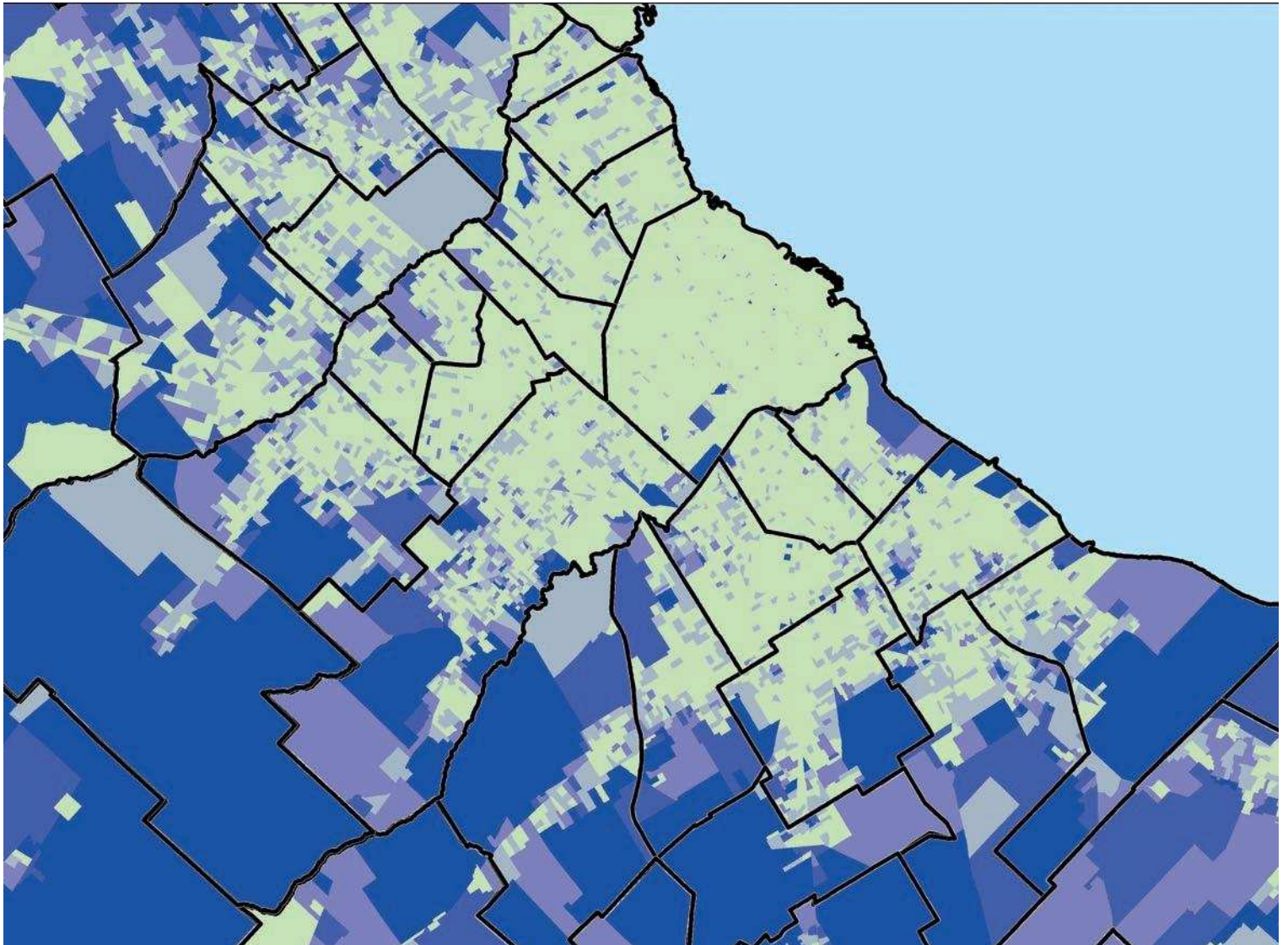




48.  
 Viviendas Sin Servicio de Recolección Residuos,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001







**Transporte Público**  
 Porcentaje de viviendas no servidas por el transporte público

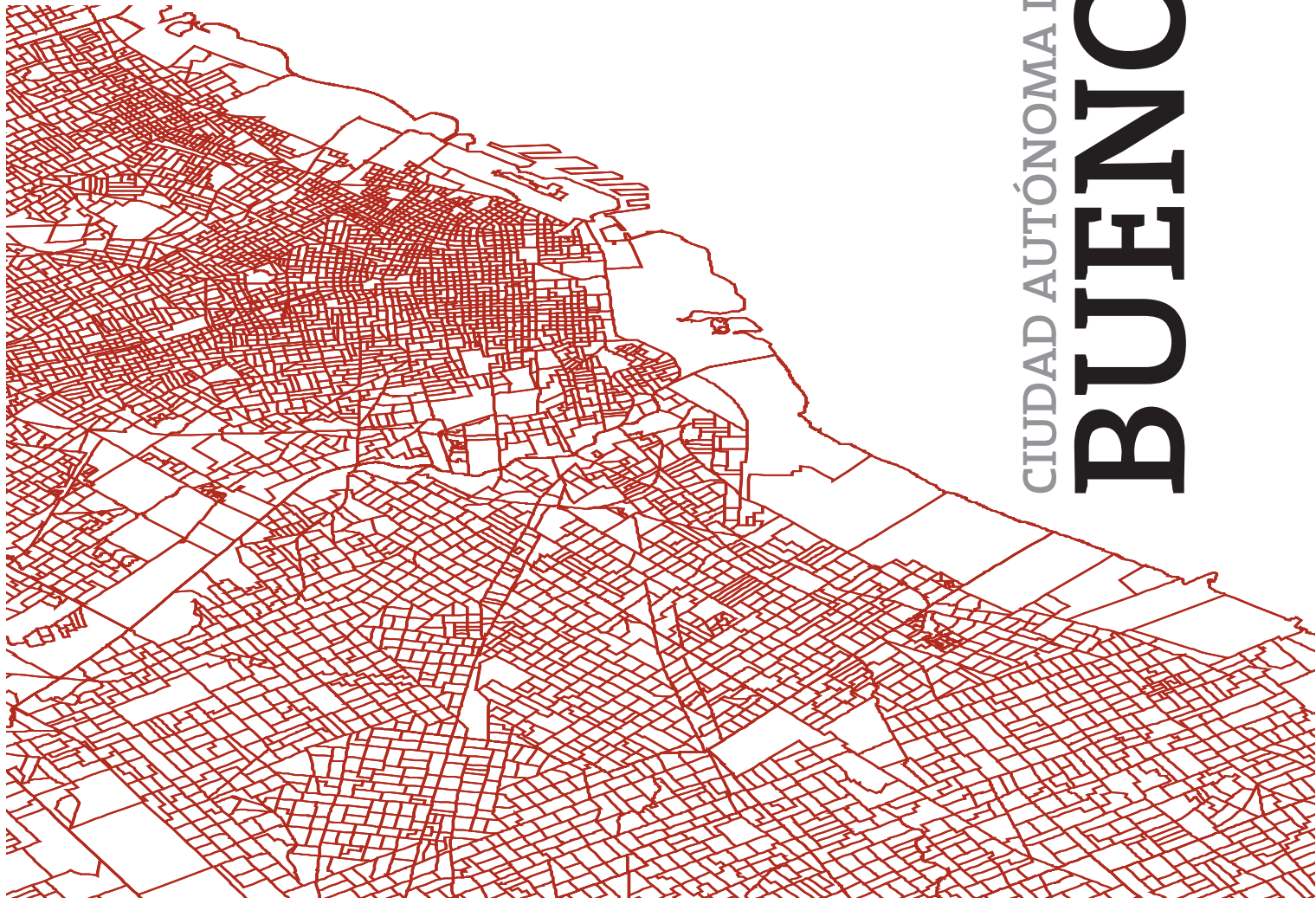
|             |
|-------------|
| 0,01 - 5    |
| 5,1 - 25    |
| 25,1 - 50   |
| 50,1 - 75   |
| Más de 75 % |

49. Viviendas Sin Acceso a Transporte Público, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



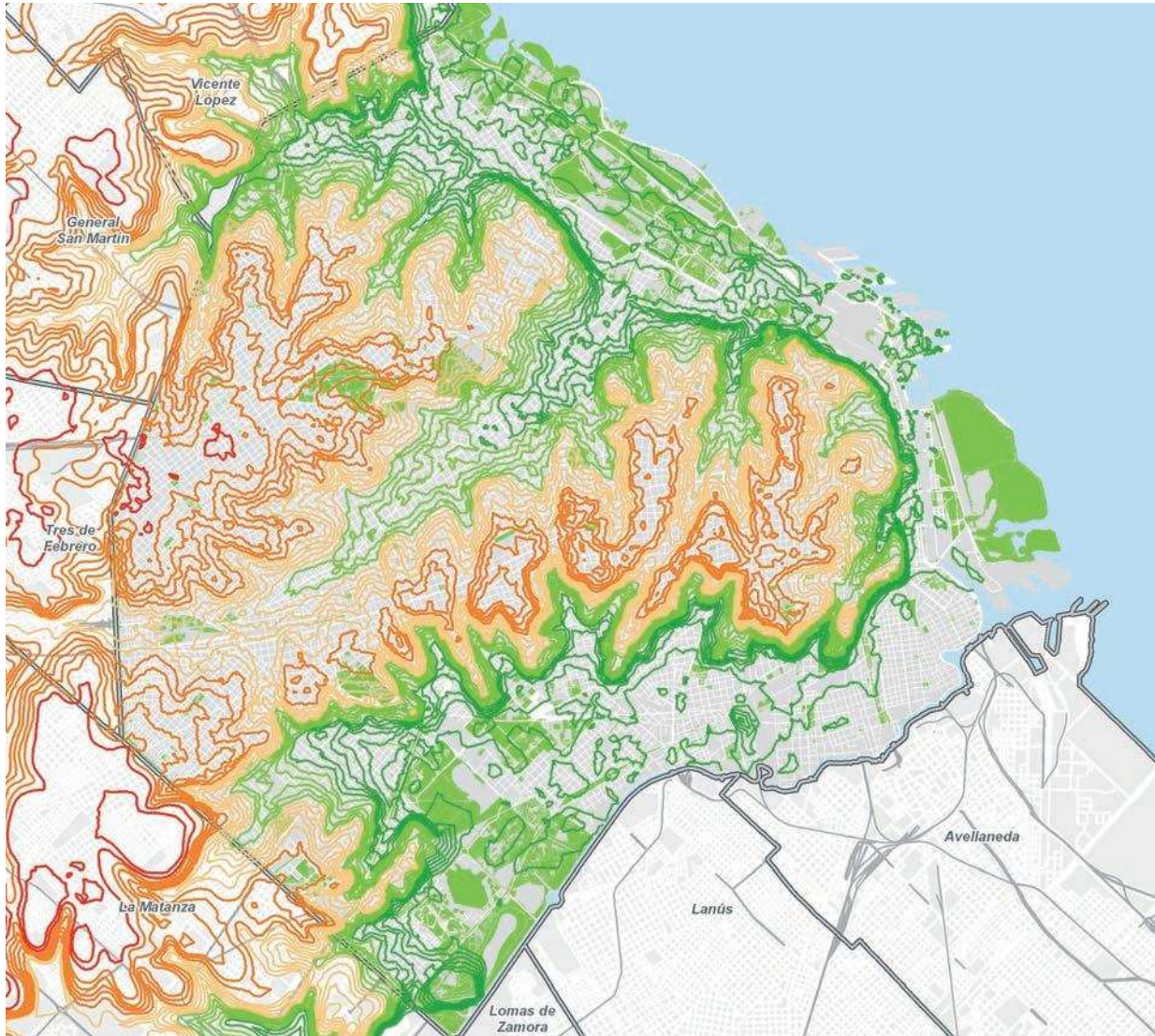






CIUDAD AUTÓNOMA DE

# BUENOS AIRES

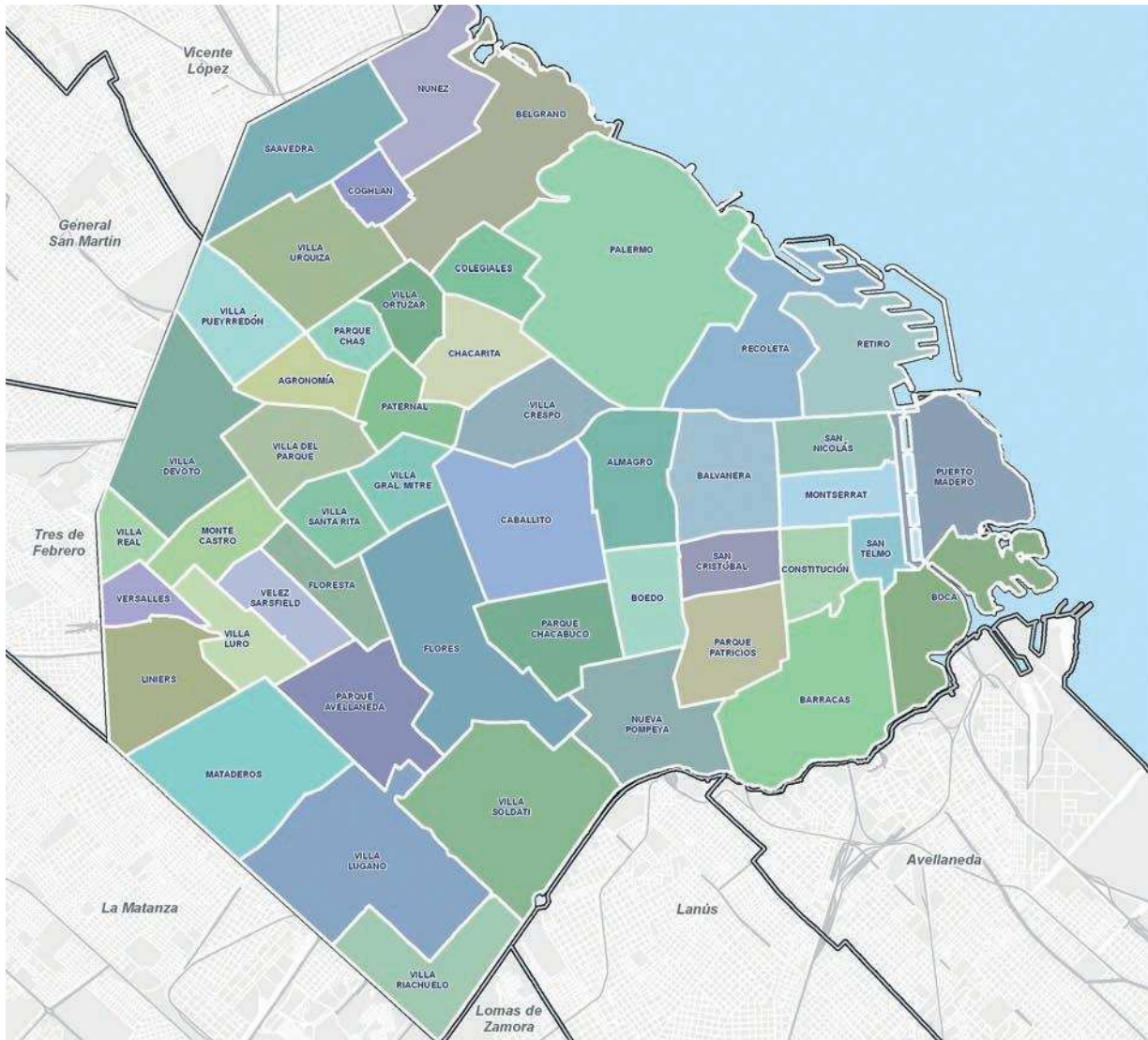


**Estructura Física**



O1.

Topografía de la Ciudad: Curvas de Nivel,  
Subunidad de Protección Contra Emergencias - SUPCE, GCABA, 2000

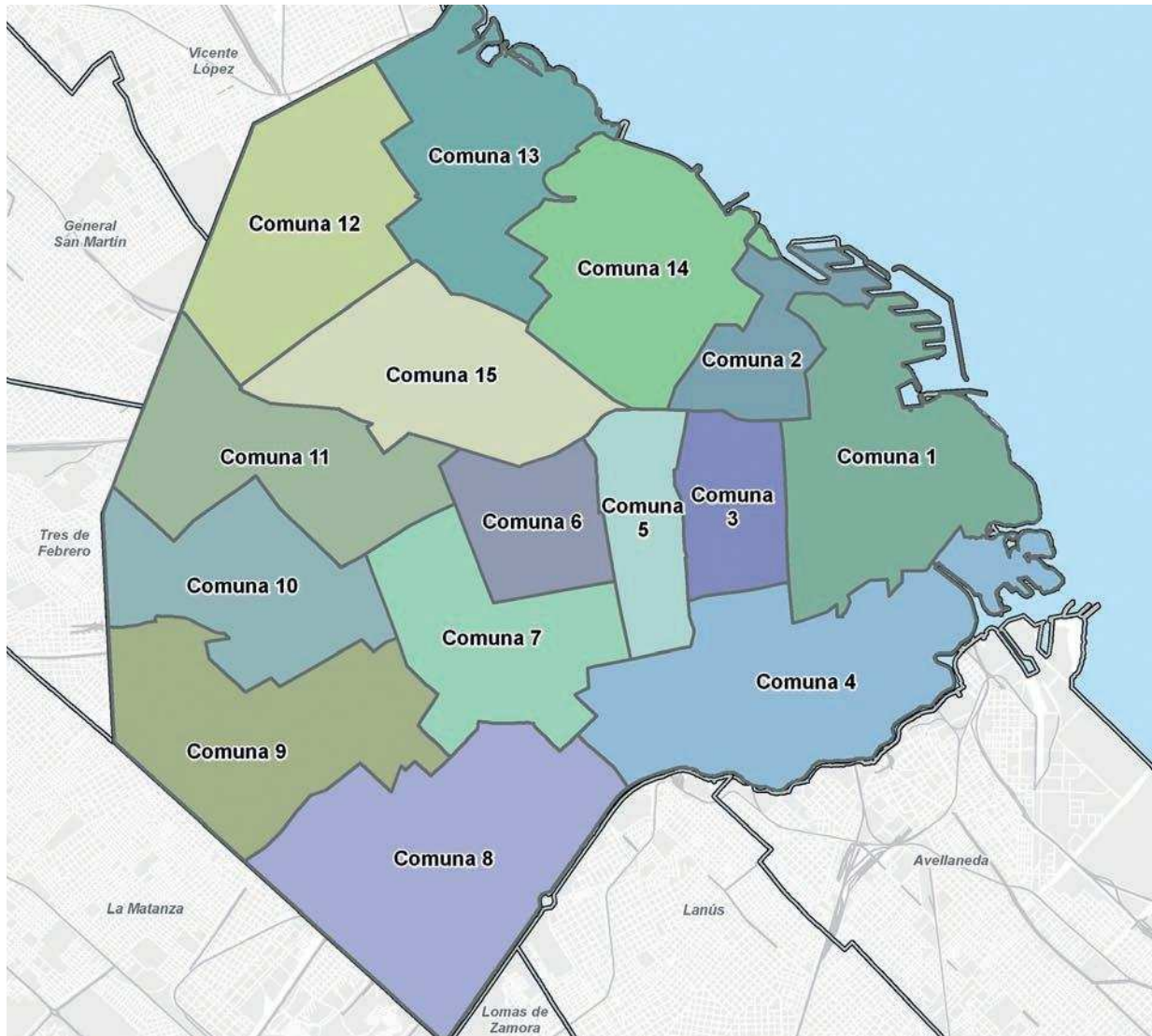


02. **Limites de Barrios**

Limites de Barrios,  
Tribunal Electoral de la Nación, 2008



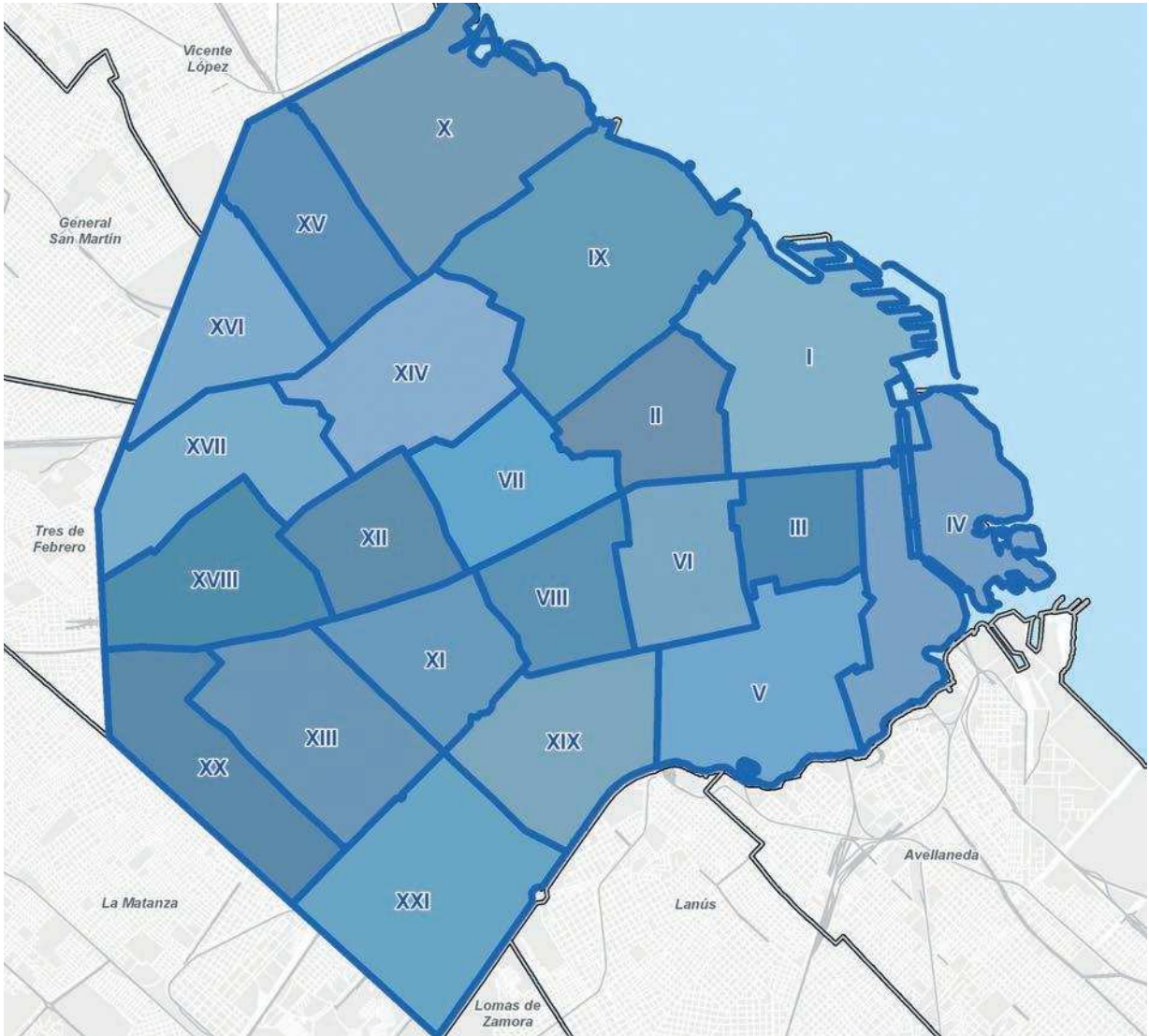
0 0.5 1 2 3 Km



Limites de Comunas

03.  
 Limites de Comunas,  
 Tribunal Electoral de la Nación, 2008



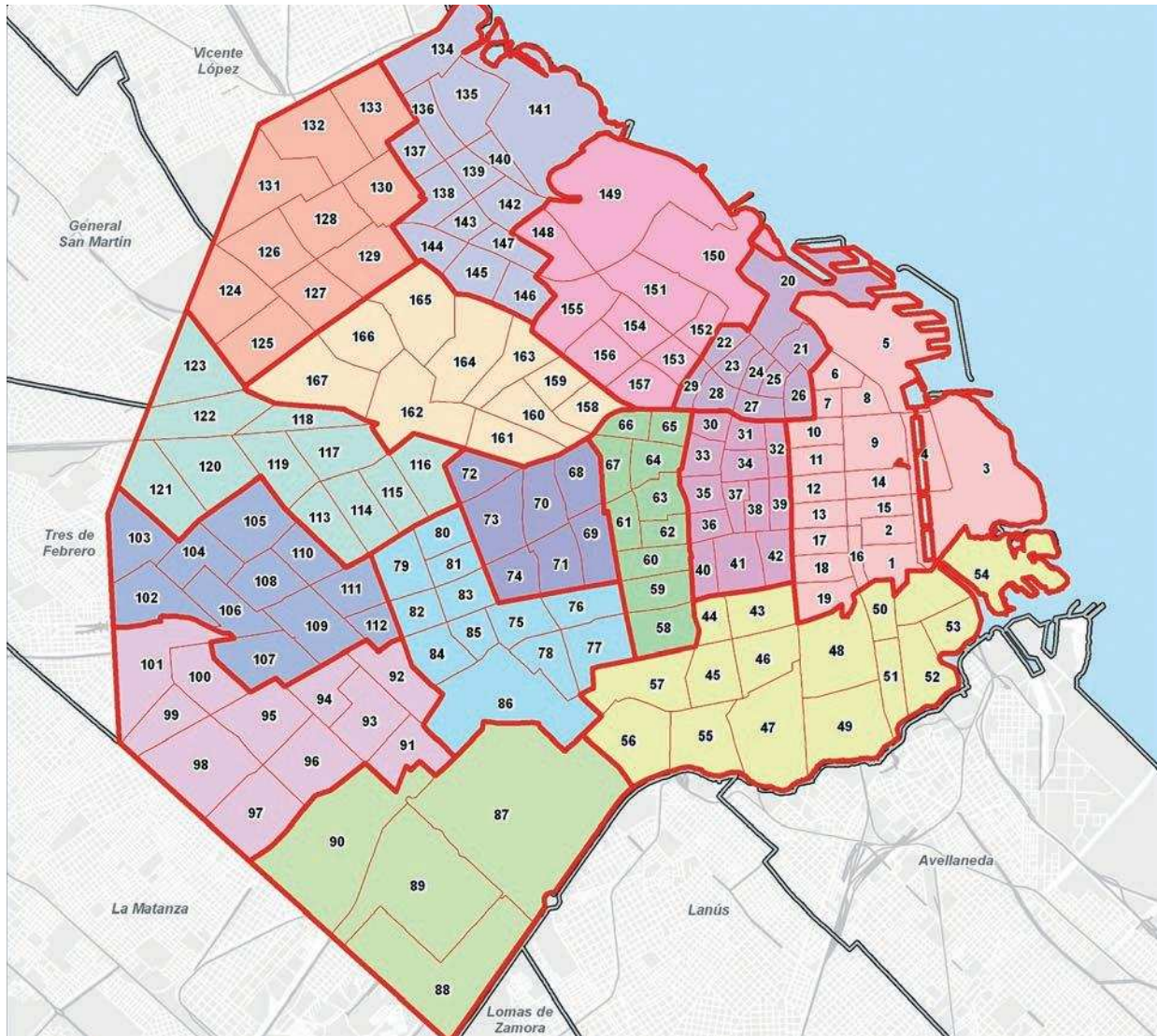


O4.  
 Límites de Distritos Escolares,  
 Carta Escolar - ME, 2007

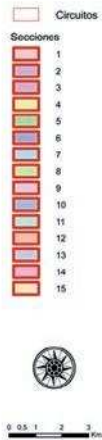
Límites de  
 Distritos Escolares



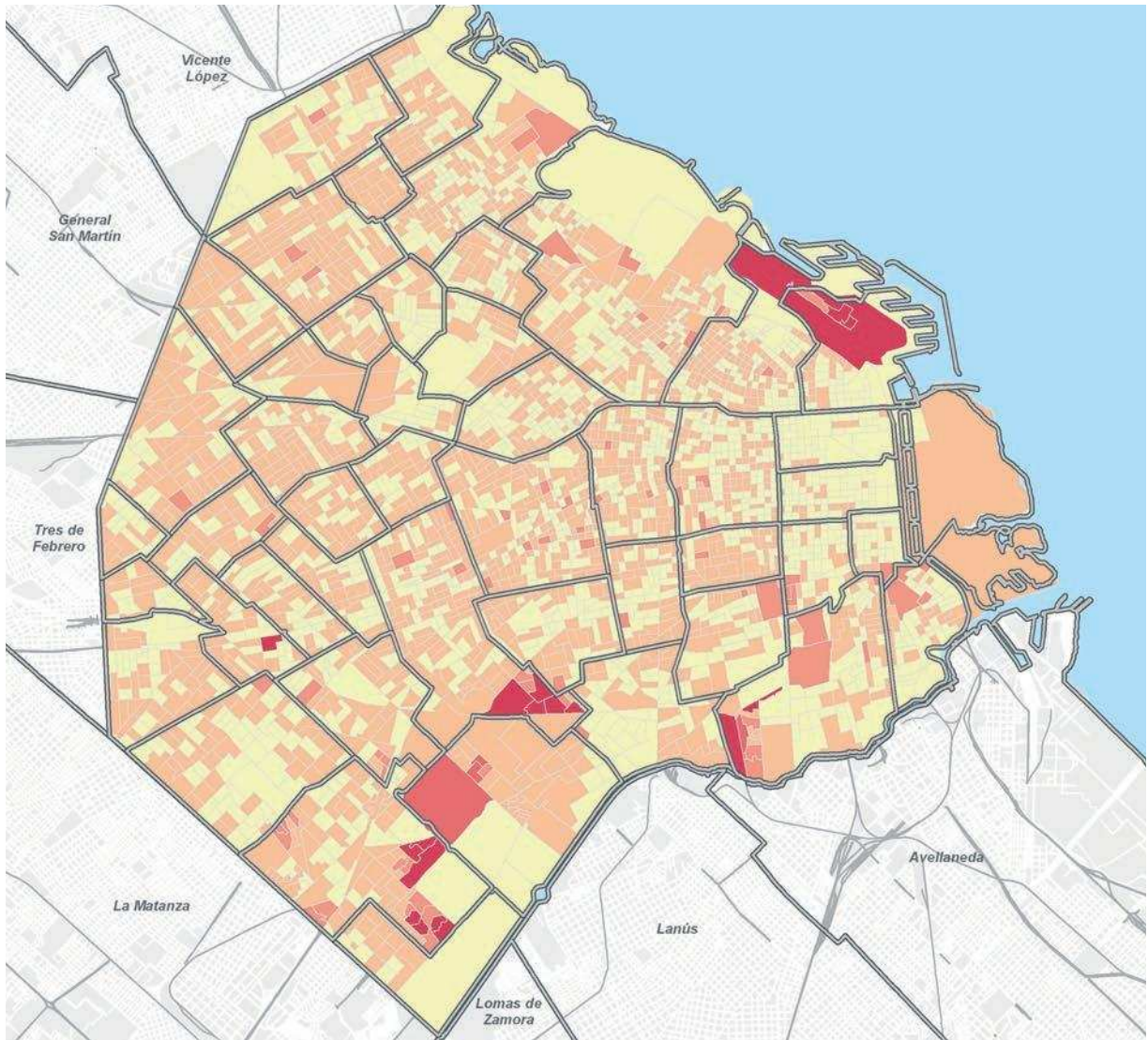




Límites electorales

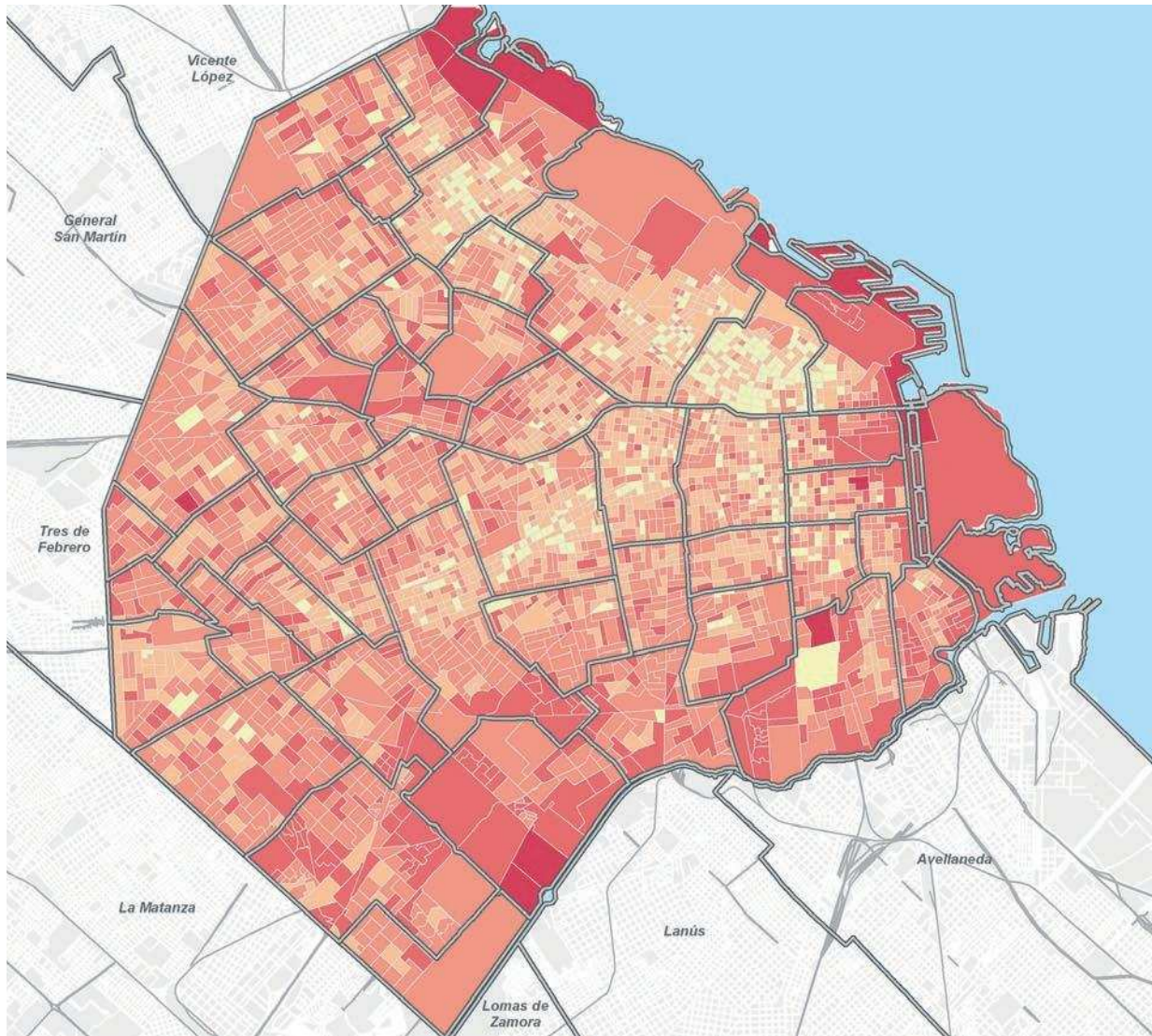


05.  
Límites de Secciones y Circuitos Electorales,  
Tribunal Electoral de la Nación, 2008



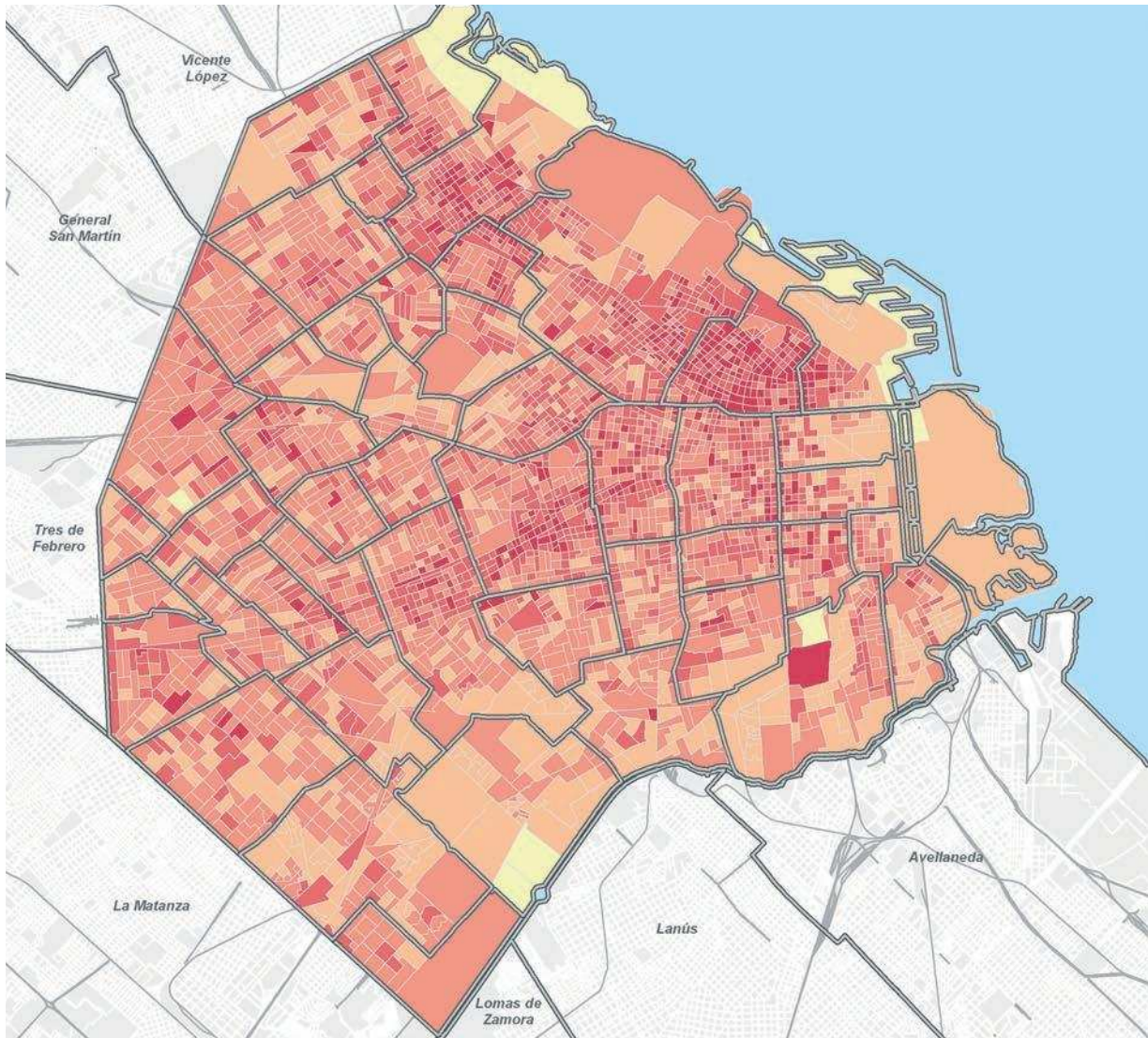
06.  
Población Total por Radio Censal,  
INDEC, Censo 2001





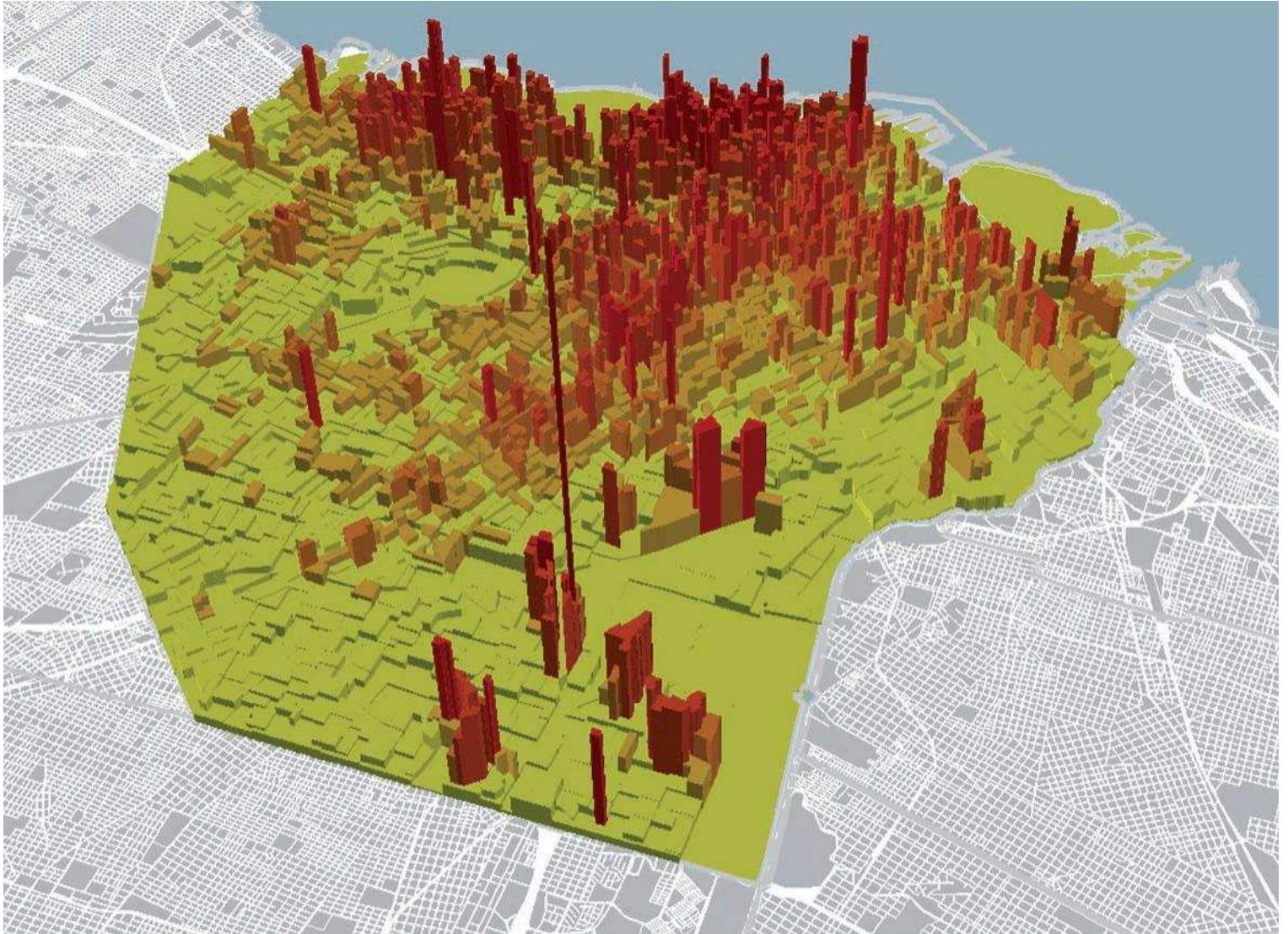
07.  
Población Masculina,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





08.  
Población Femenina,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





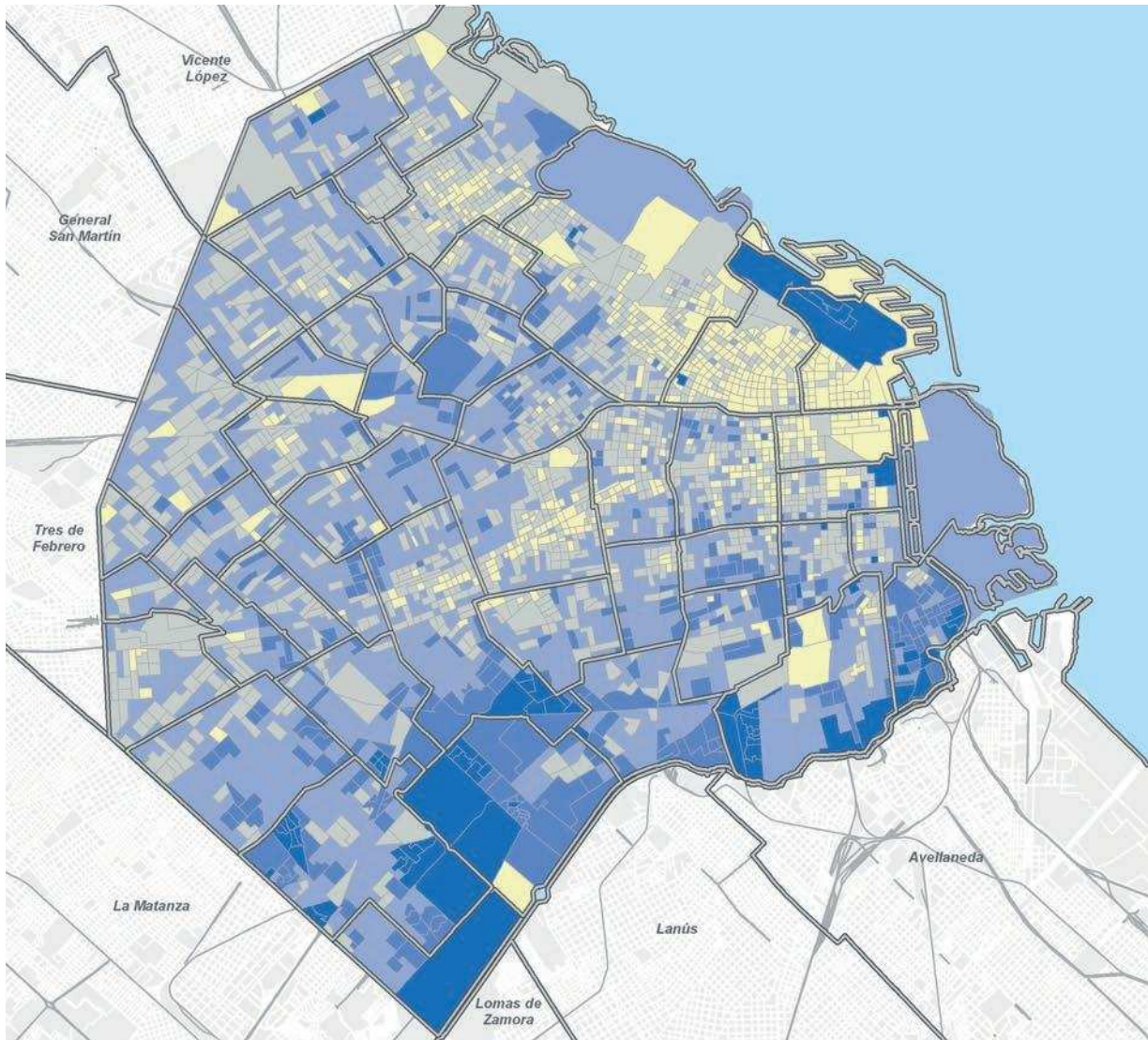
**Densidad de población**

Habitantes por Ha.



09.

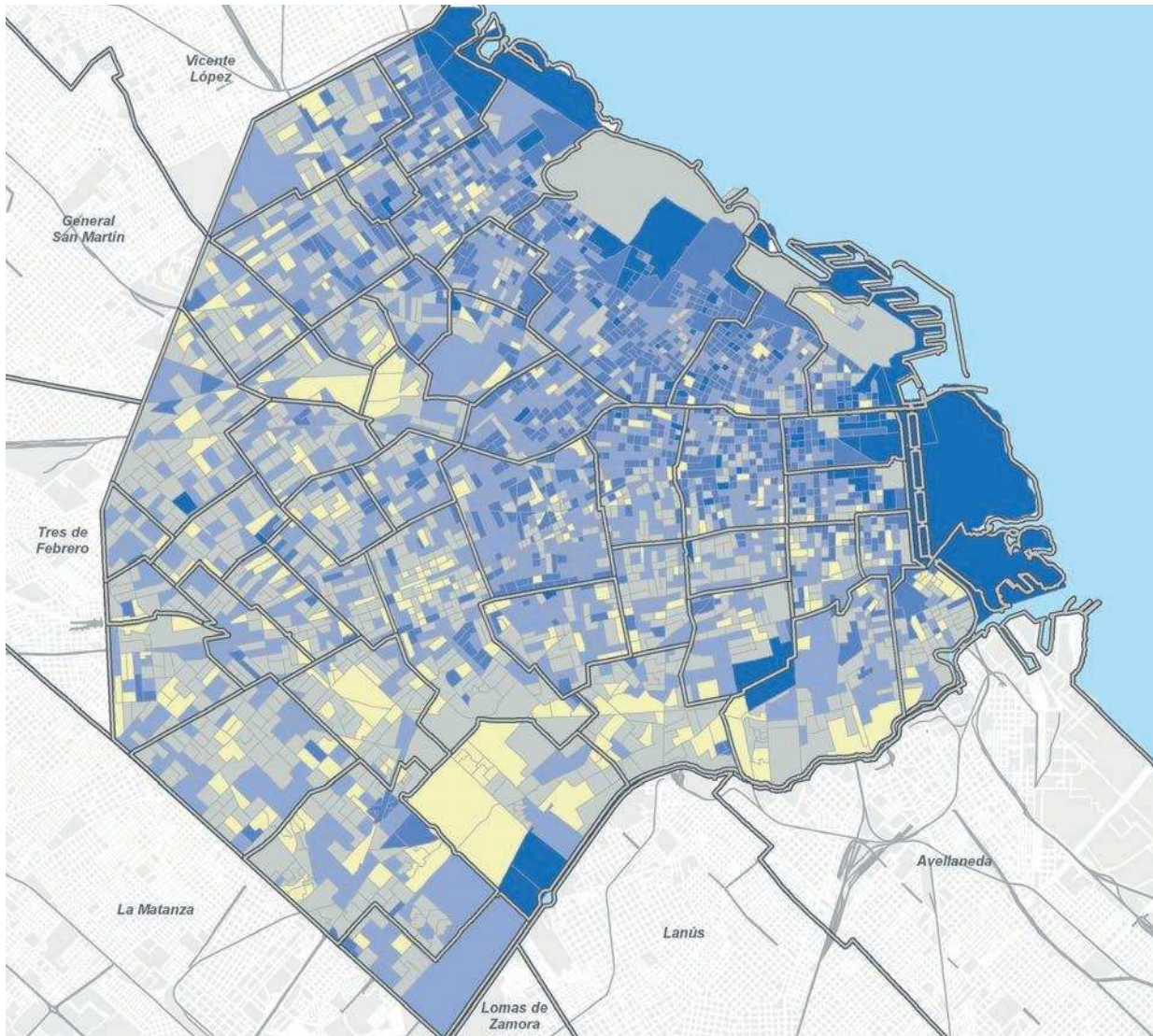
Densidad de Población,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



10.  
Población 0 a 14 Años,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



1:65 0 1 2 Km

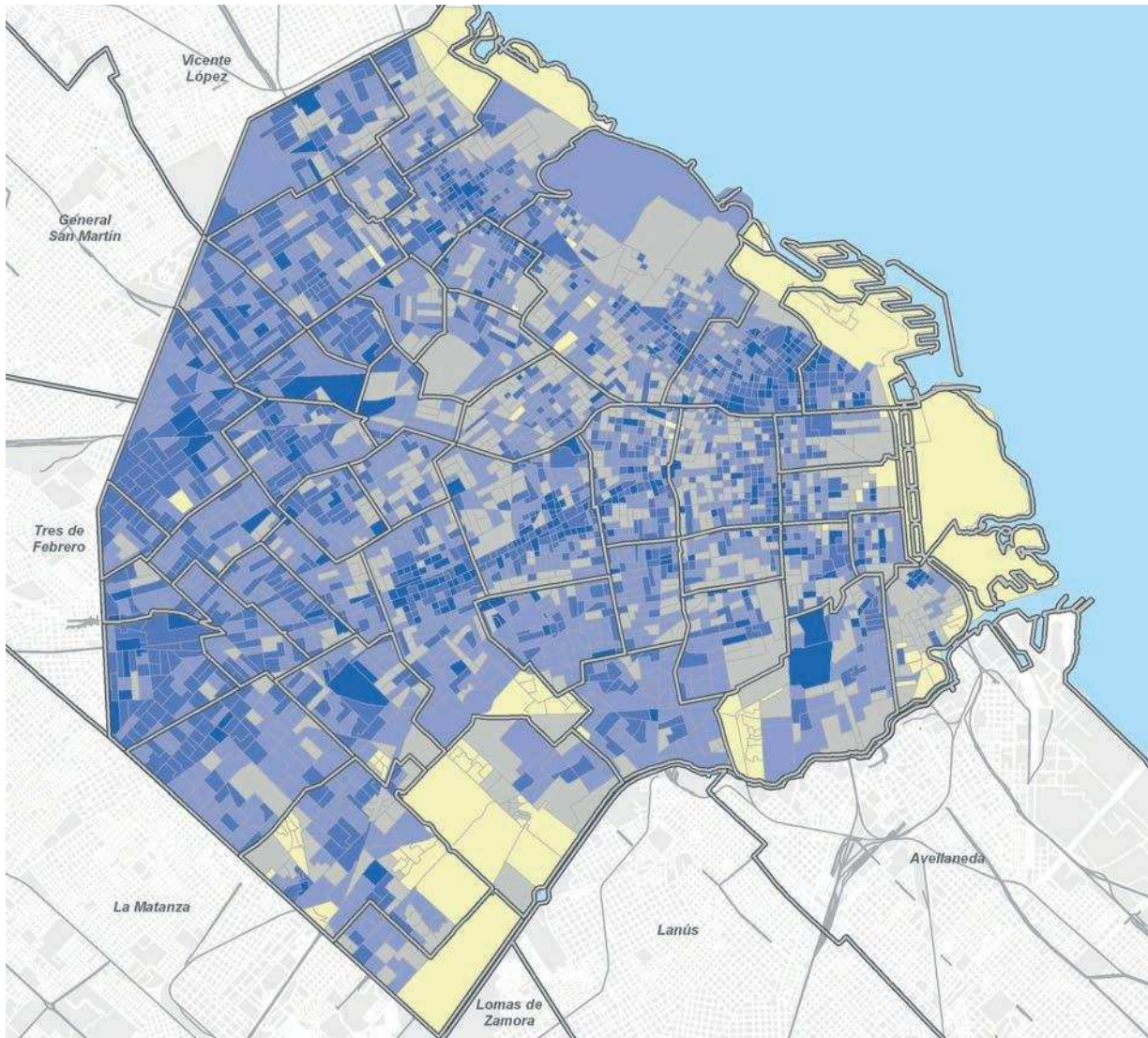


Porcentaje de población de 15 a 64 años



11. Población 15 a 64 Años, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



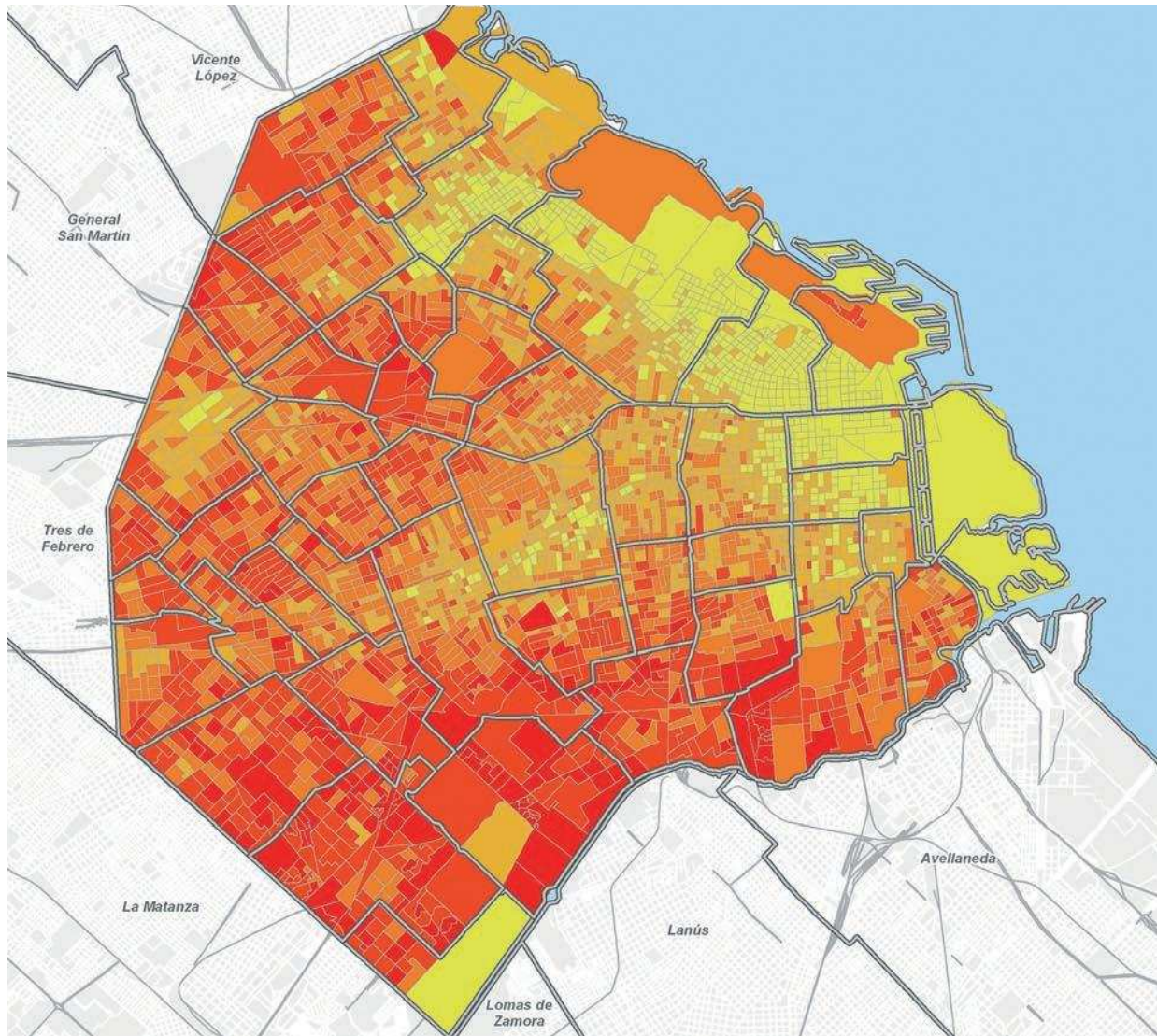


12.  
Población 65 y más años,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

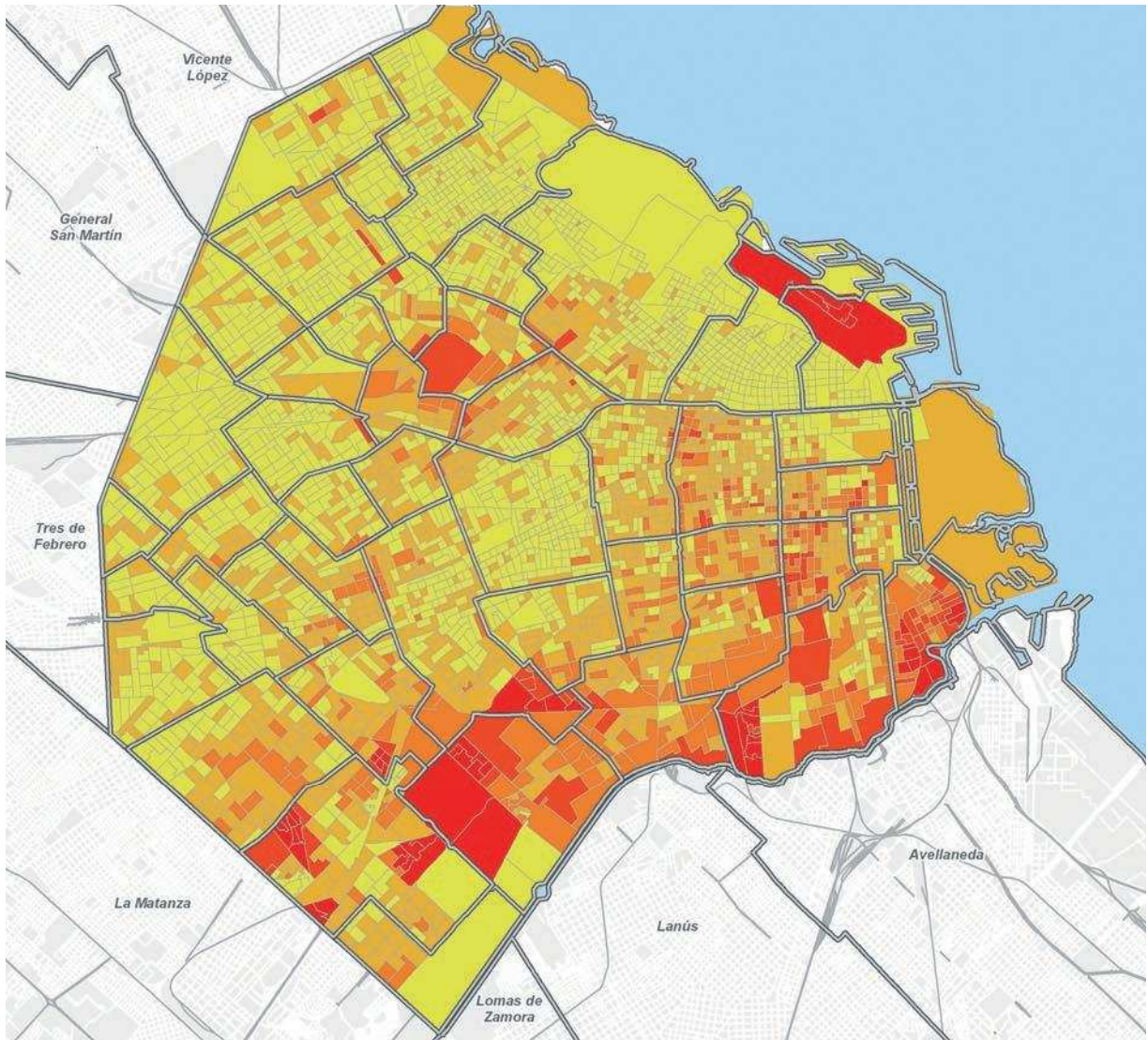
Porcentaje de población  
de más de 65 años







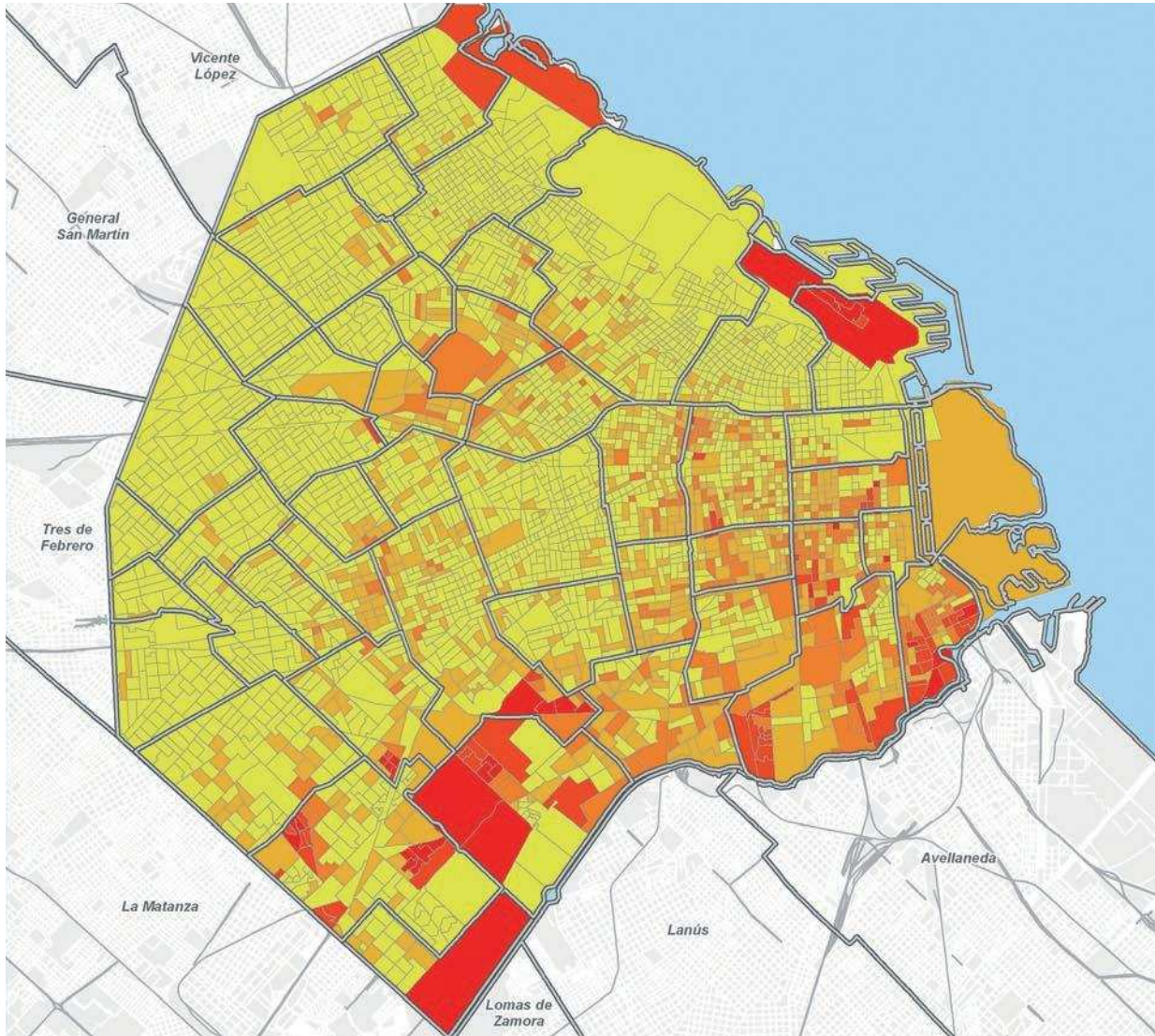
13. NBI Hacinamiento Agrupado: Hasta 1,5 Personas por Cuarto, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



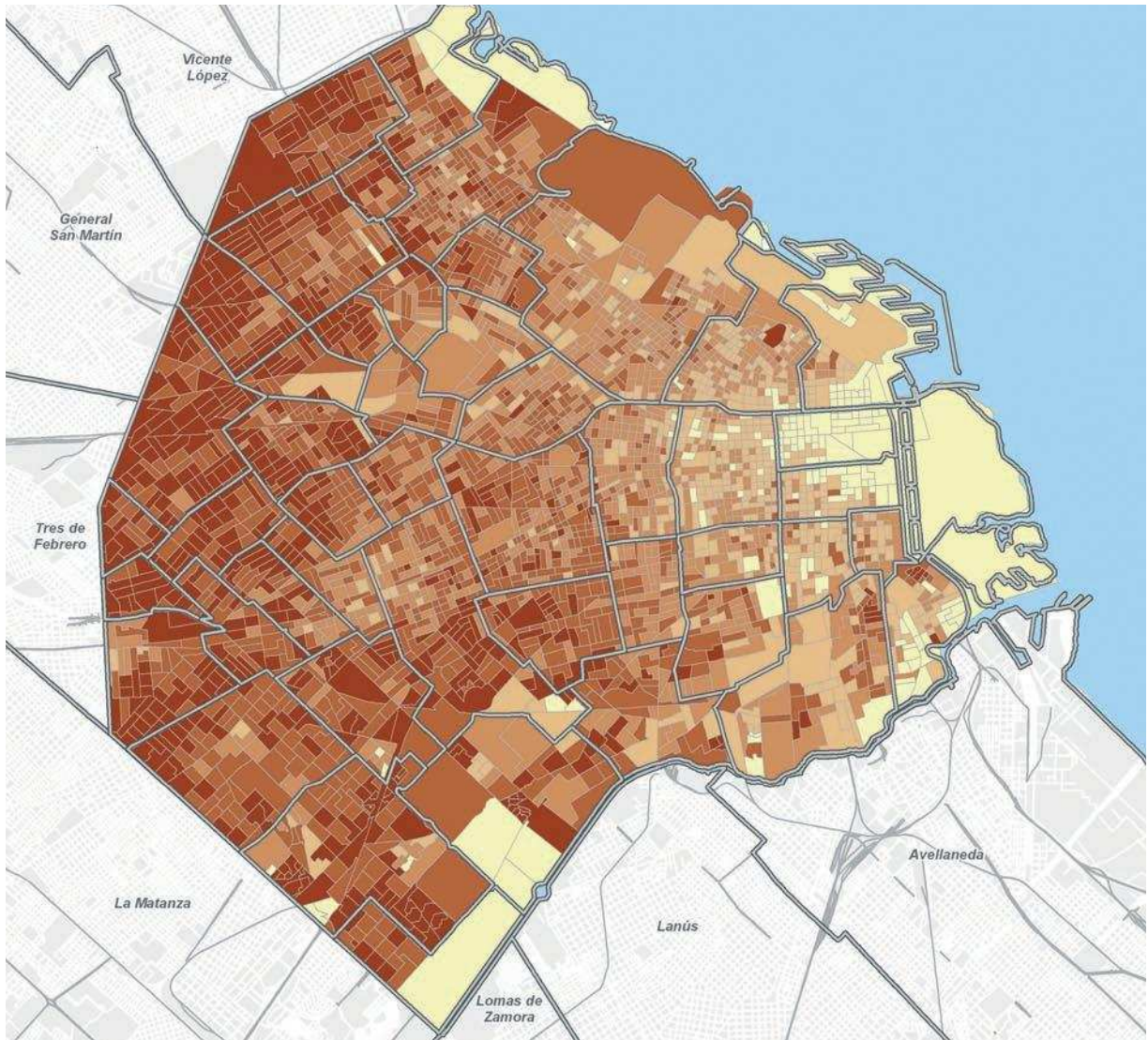
14.  
 NBI Hacinamiento Agrupado: Hasta 3 Personas por Cuarto,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



1 0.5 0 1 2 Km

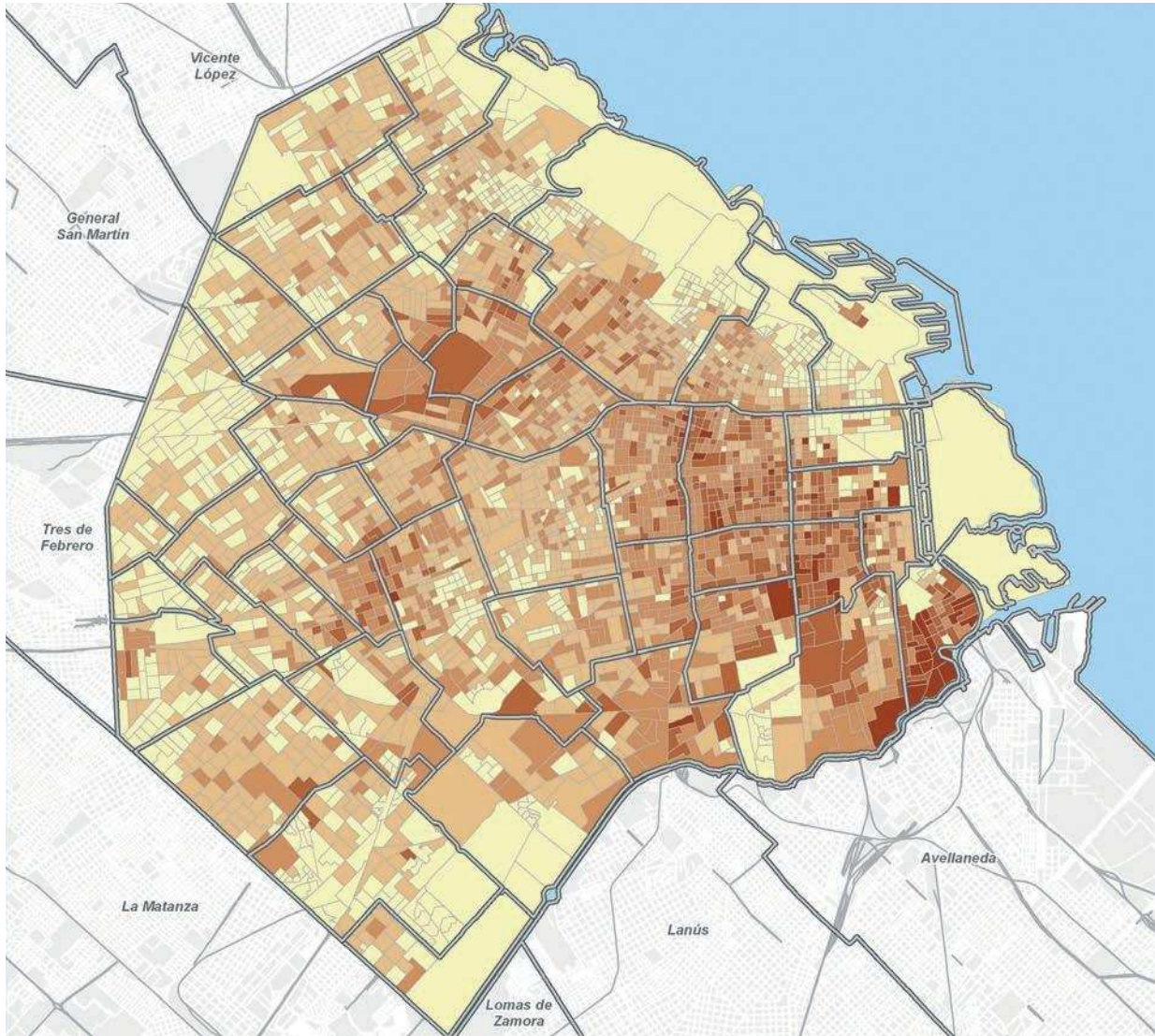


15. NBI Hacinamiento Agrupado: Más de 3 Personas por Cuarto (Hacinamiento Crítico), por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

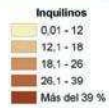


16.  
 Tenencia de Vivienda: Propietario,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

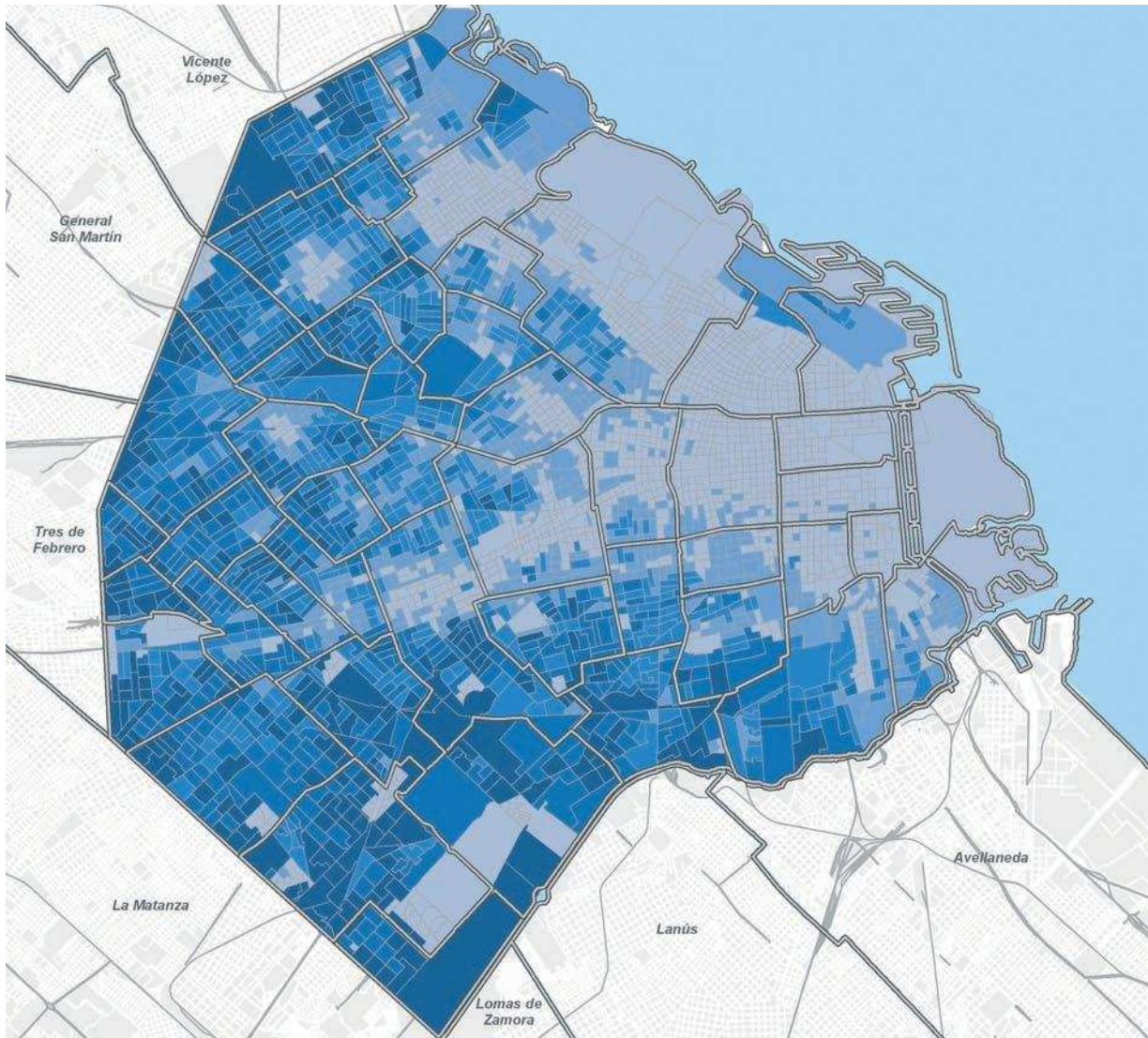




**Tenencia de hogares**

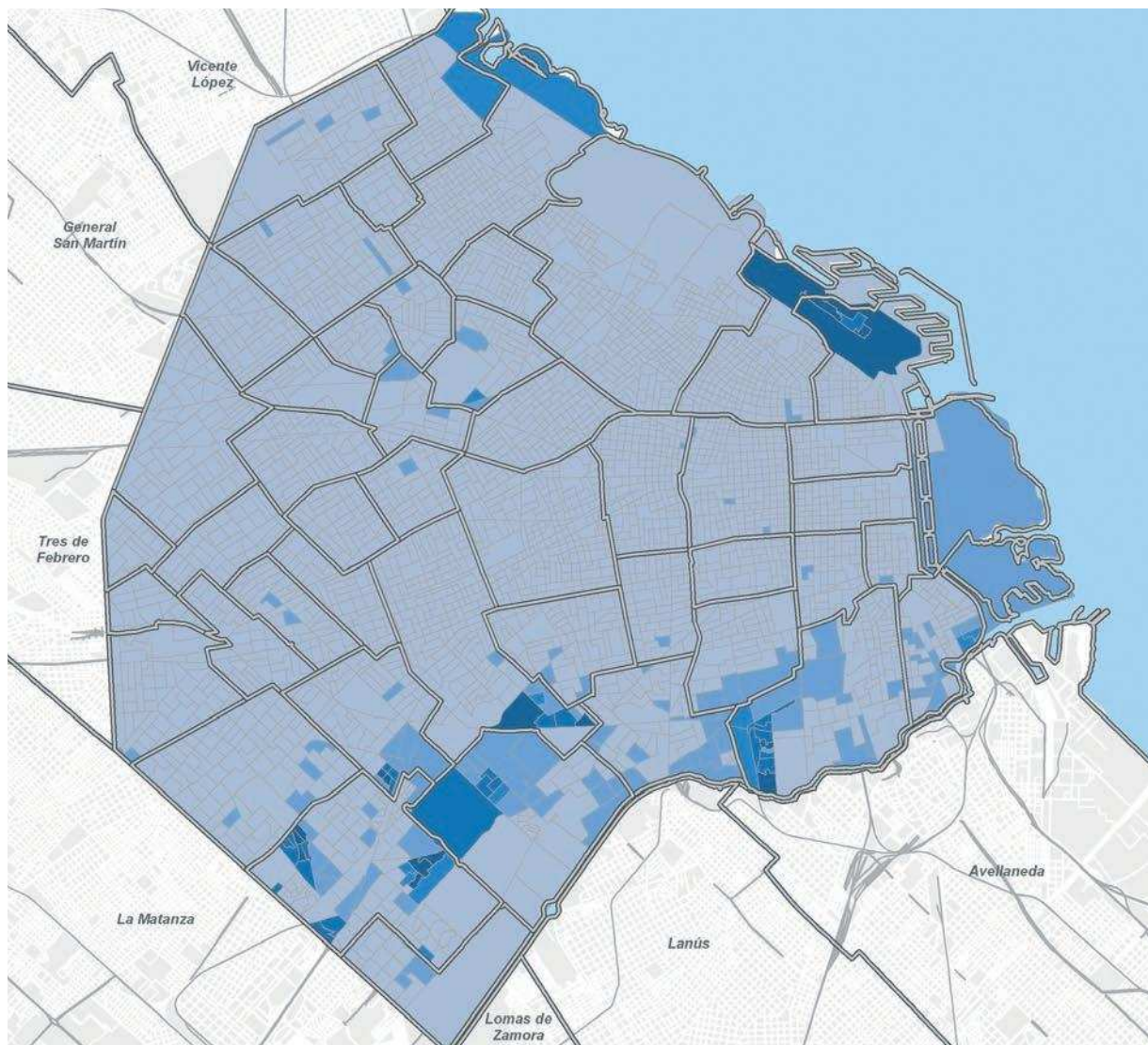


17.  
Tenencia de Vivienda: Inquilino,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



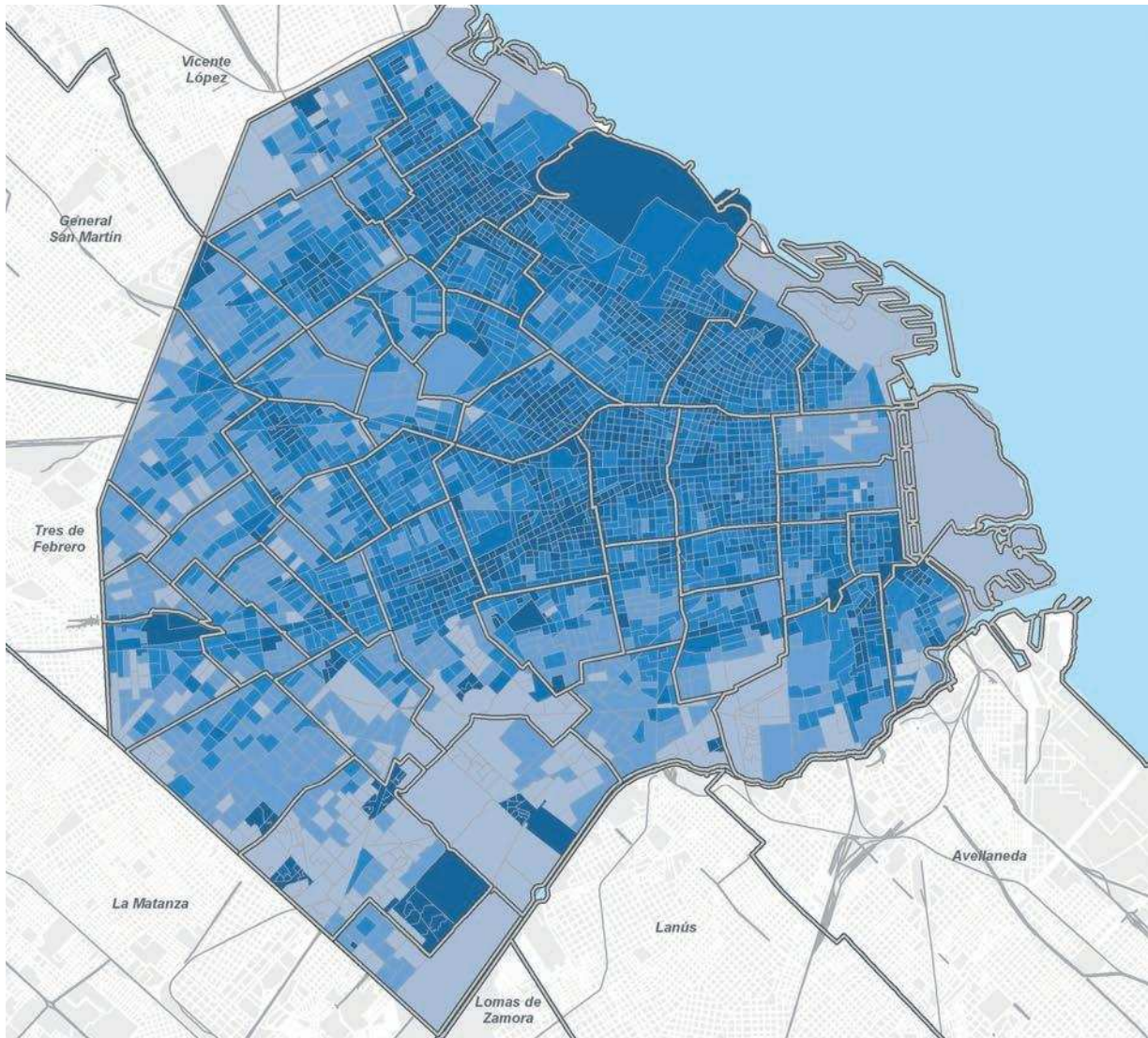
18.  
 Tipo de Vivienda: Casas Tipo A,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





19.  
 Tipo de Vivienda: Casas Tipo B,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





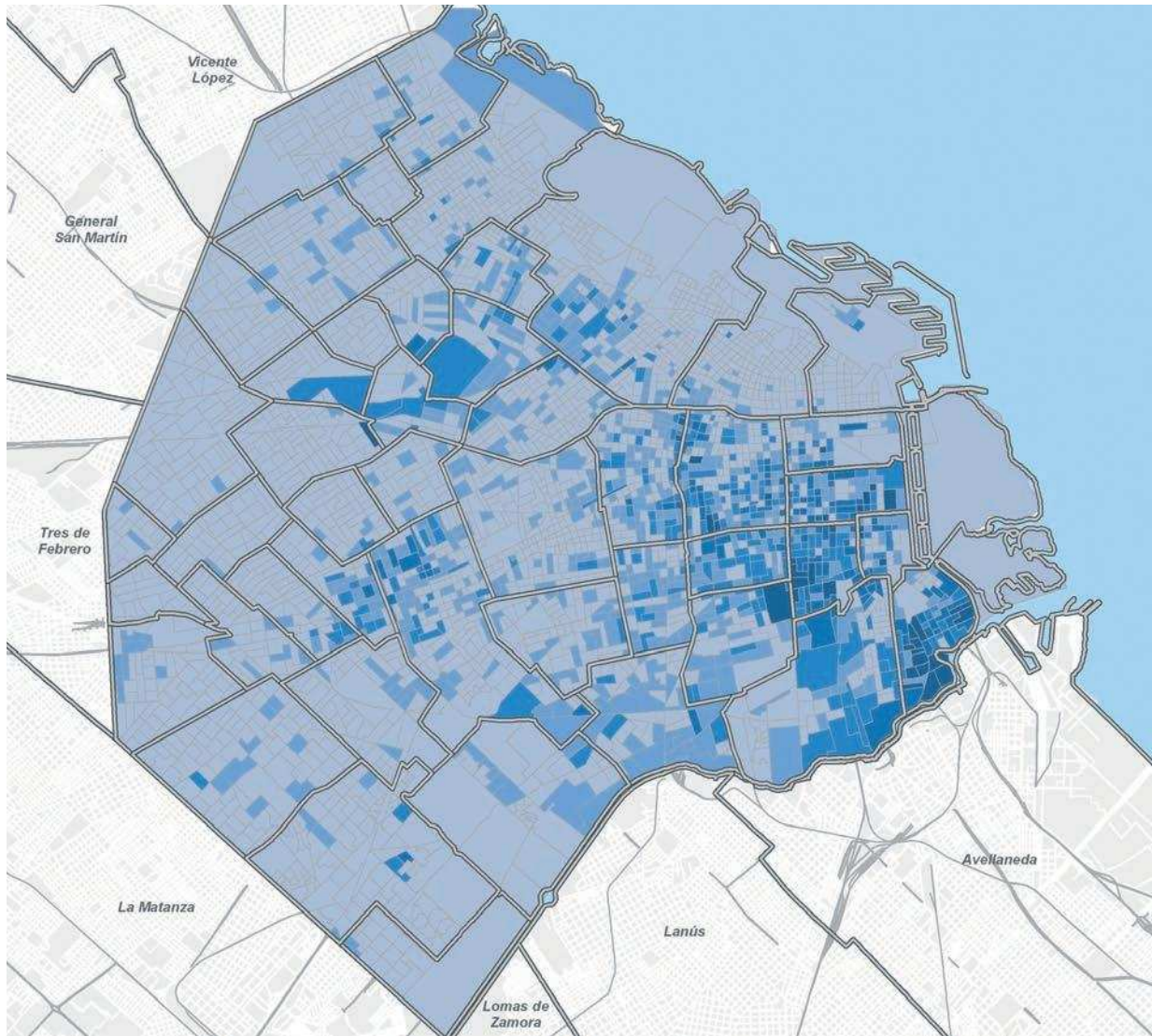
20.  
 Tipo de Vivienda: Departamentos,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

**Tipo de vivienda**

| Departamento |                 |
|--------------|-----------------|
| 0,1 - 21     | (lightest blue) |
| 21,1 - 39    | (light blue)    |
| 39,1 - 54    | (medium blue)   |
| 54,1 - 68    | (dark blue)     |
| Más del 68 % | (darkest blue)  |

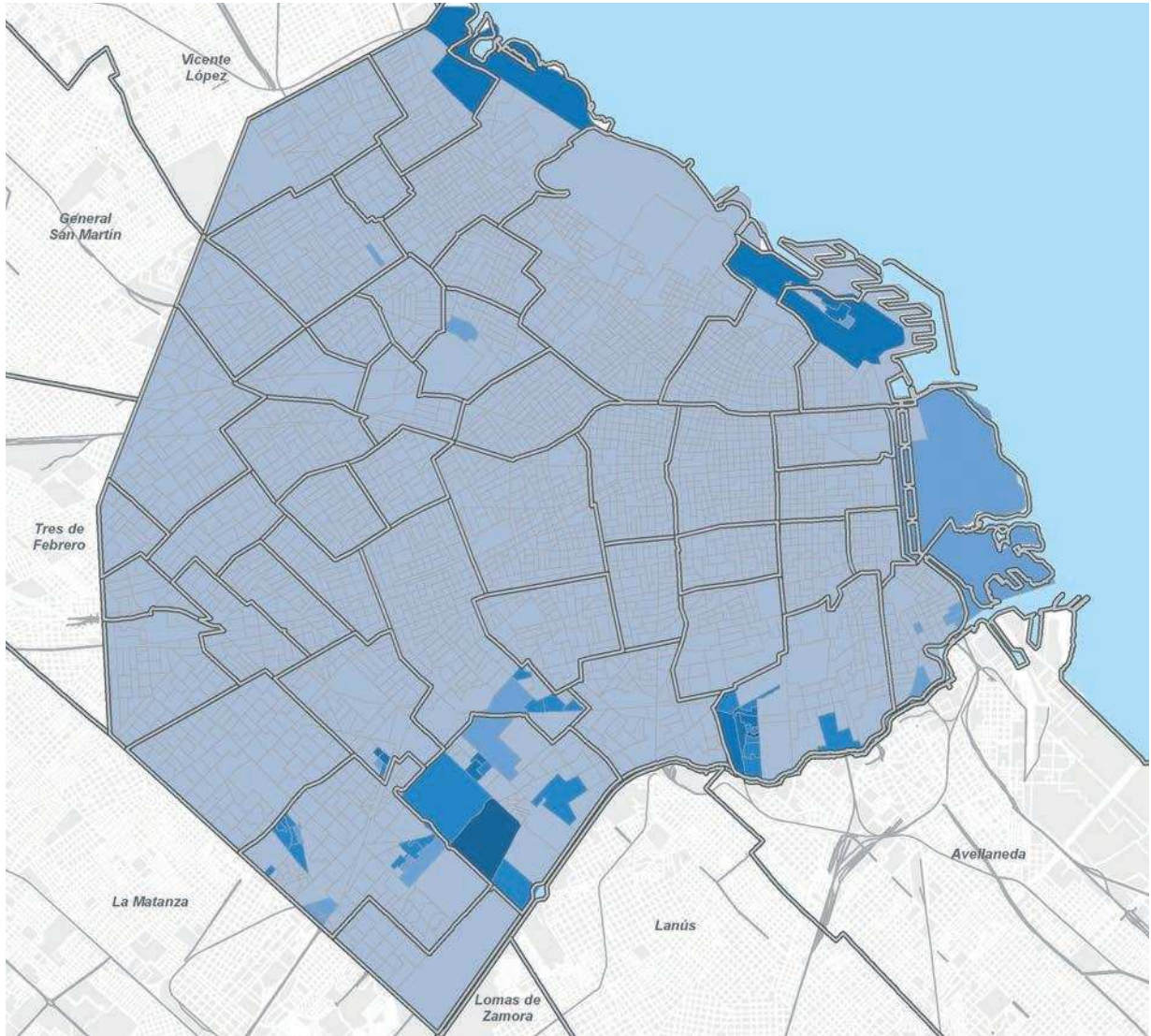






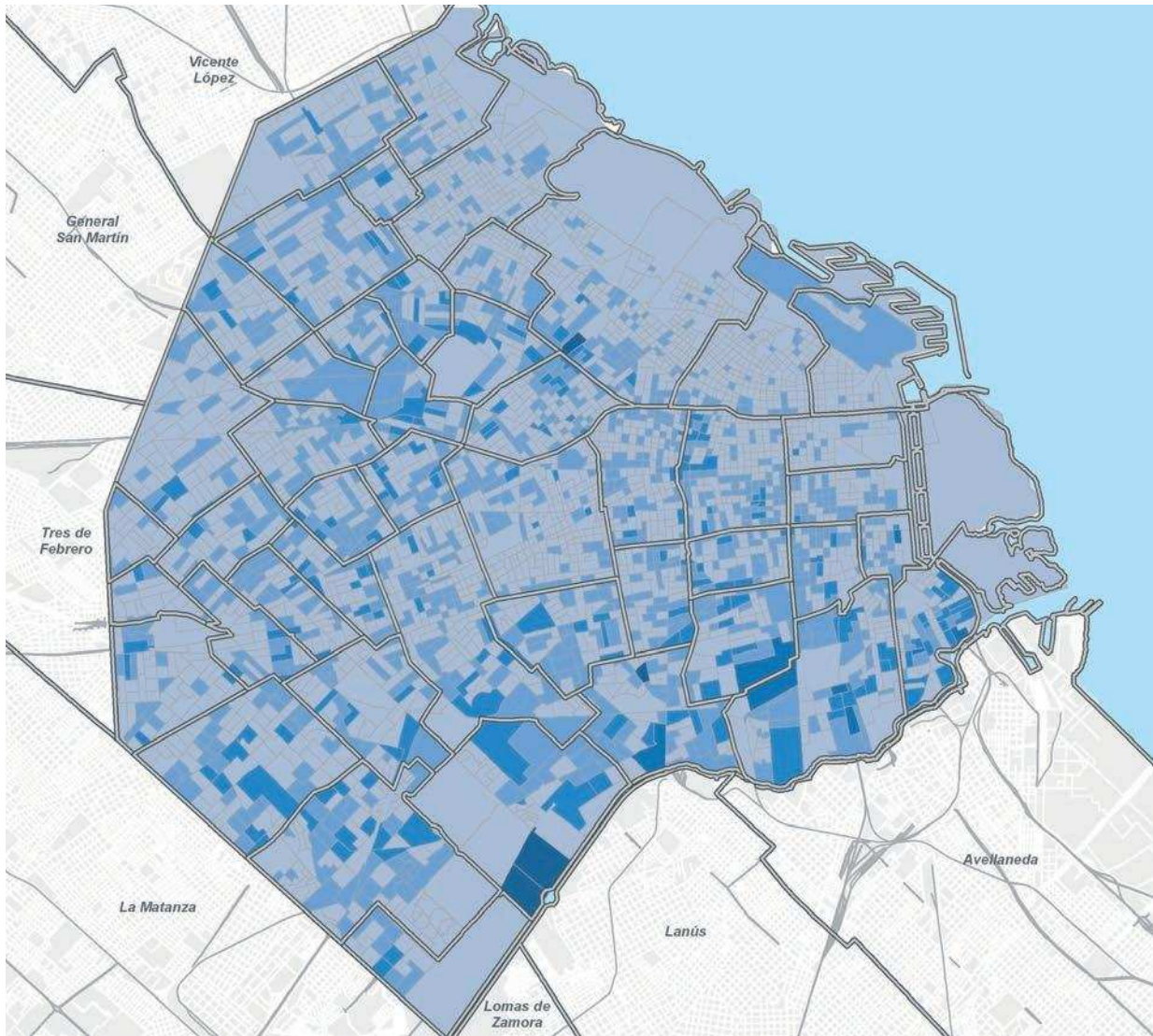
21. Tipo de Vivienda: Piezas en Hotel, Pensión o Inquilinato, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



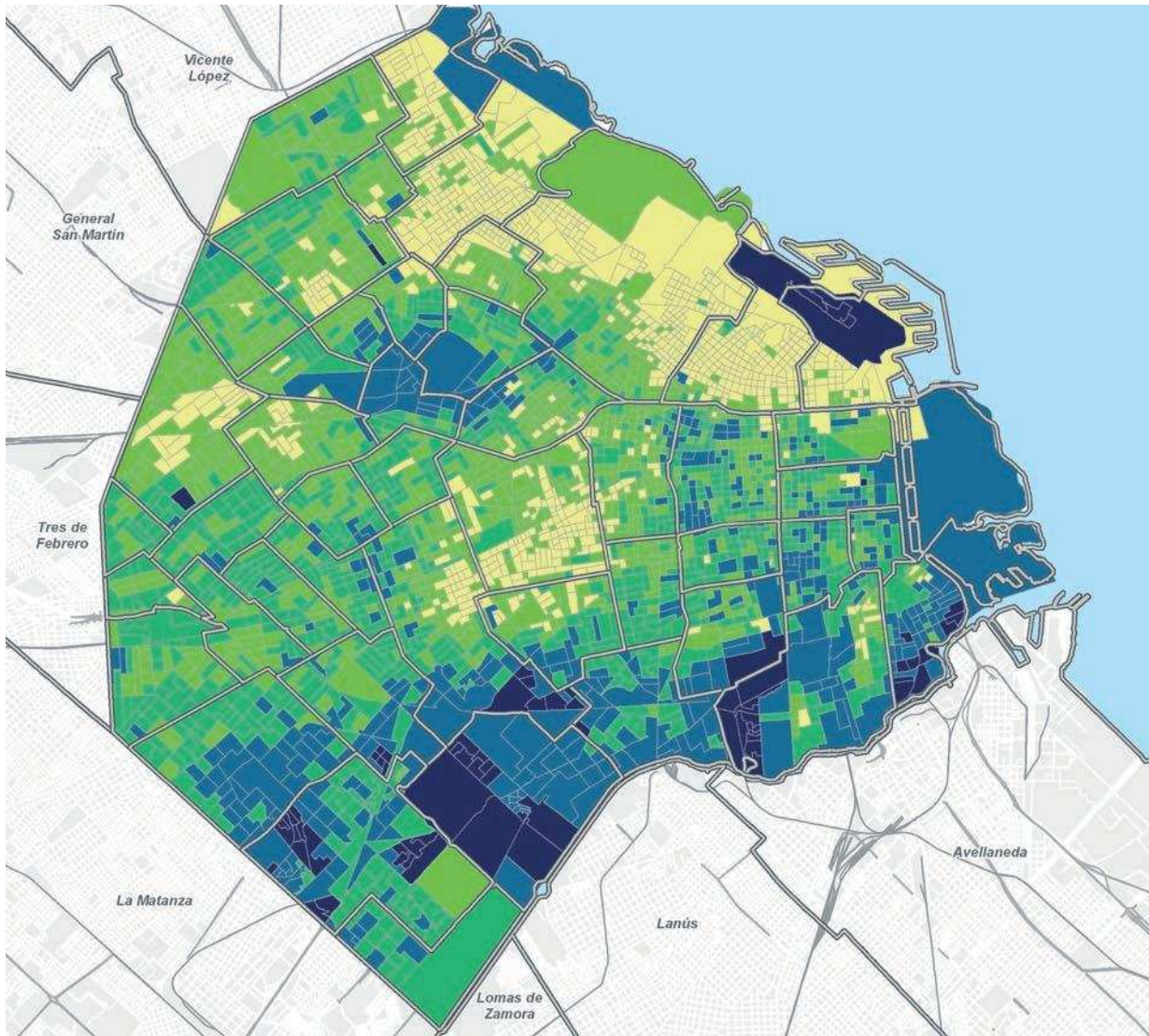


22.  
 Tipo de Vivienda: Ranchos o Casillas,  
 por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



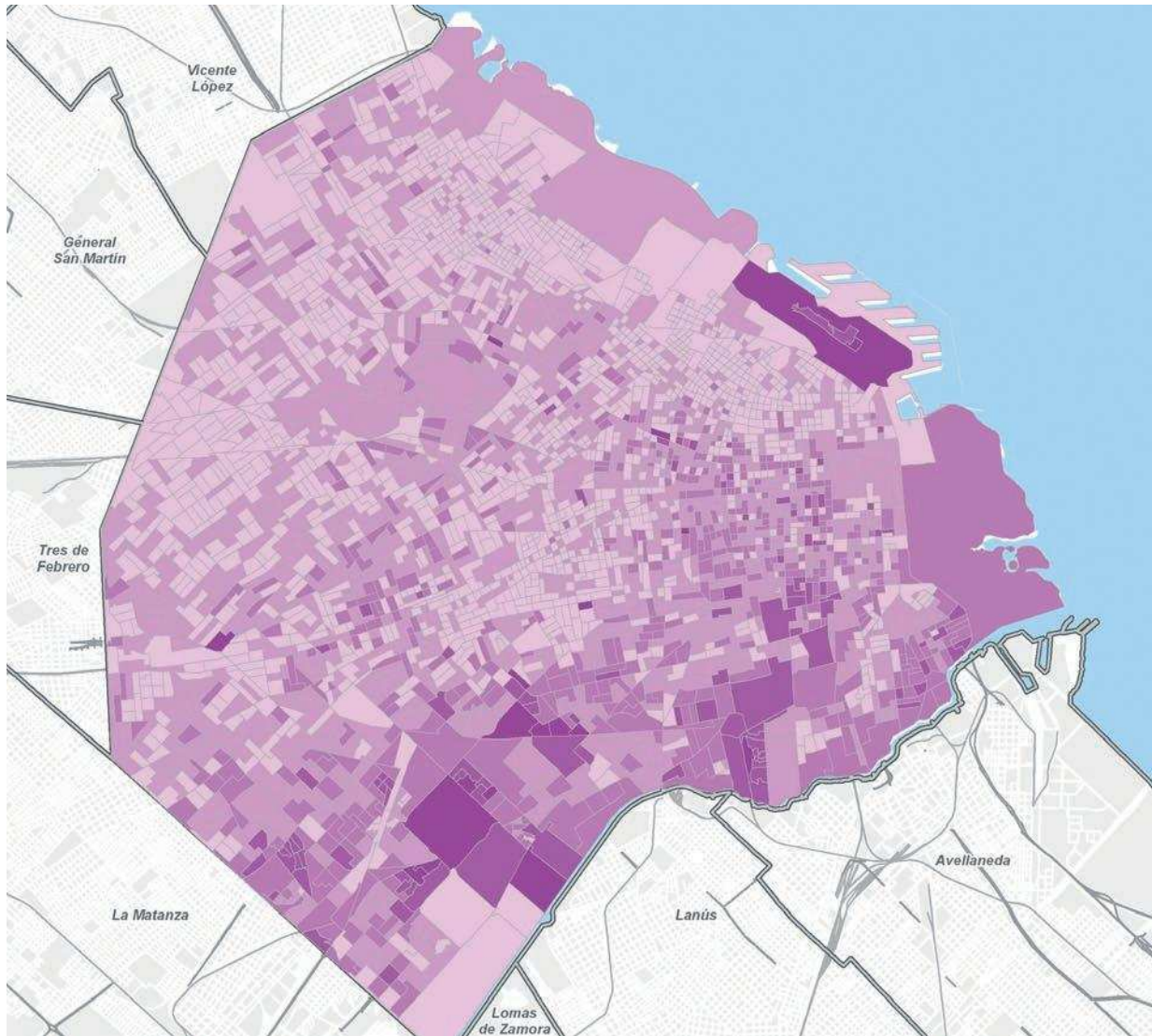


23.  
Tipo de Vivienda: Local No Construido para Habitación,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



24.  
Población Sin Acceso a Plan de Salud Ni Obra Social,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001





**Situación Educacional**

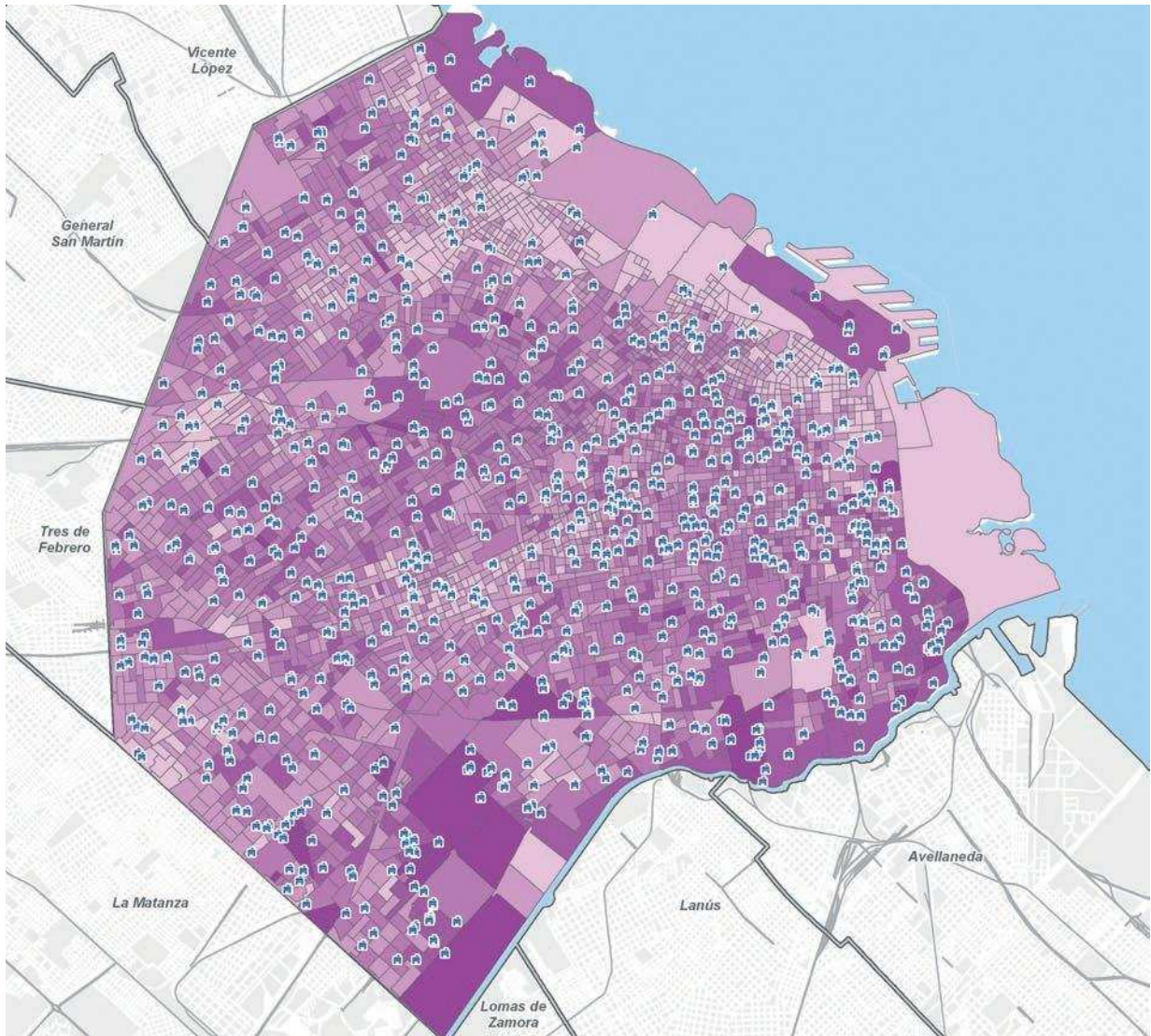
**Nunca asistió**



25.

Población que Nunca Asistió a Establecimiento Educativo alguno, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

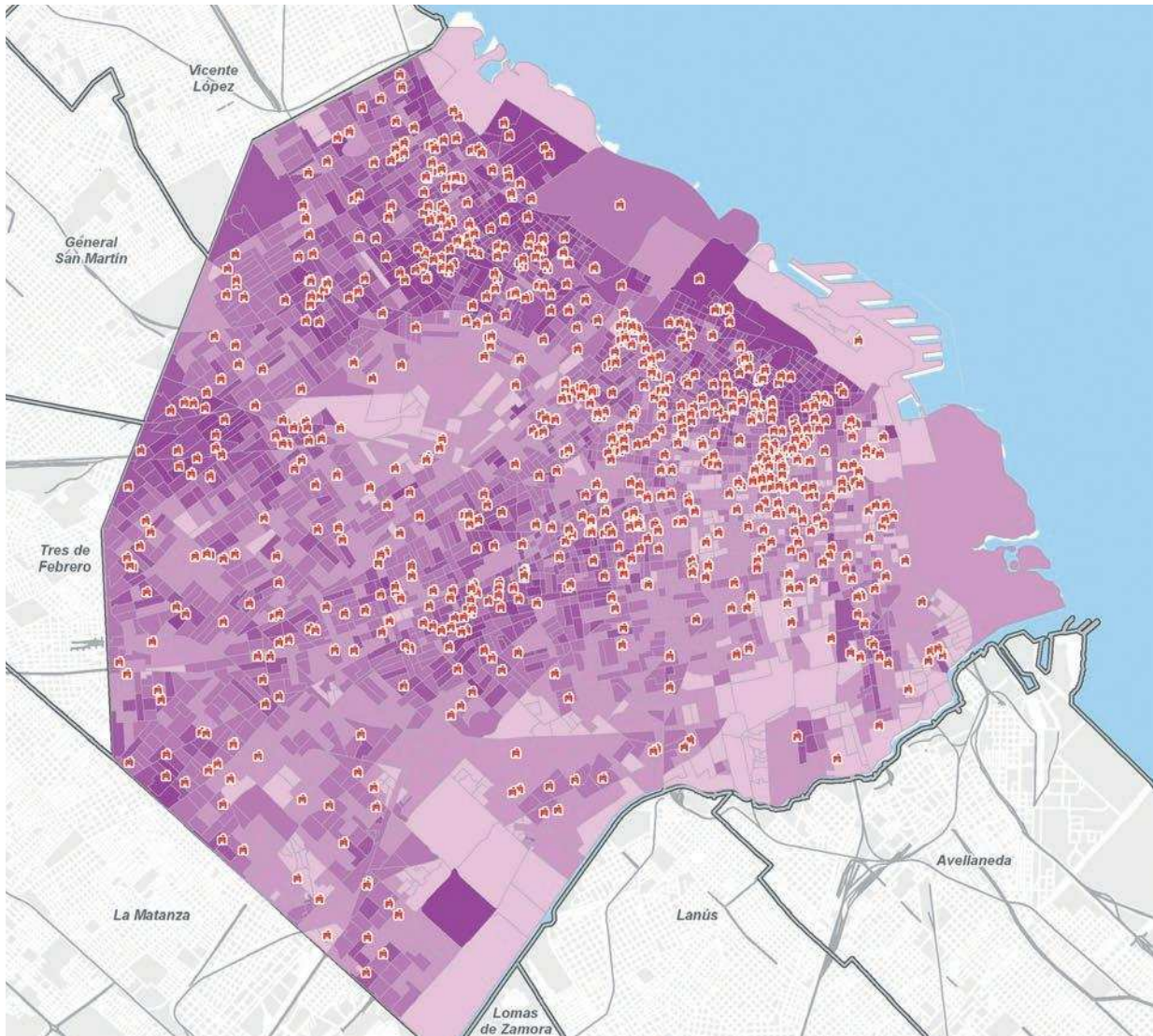




26.  
Población que Asiste a Establecimiento Educativo Público,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001

**Situación Educativa**

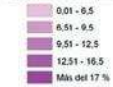




**Situación Educativa**

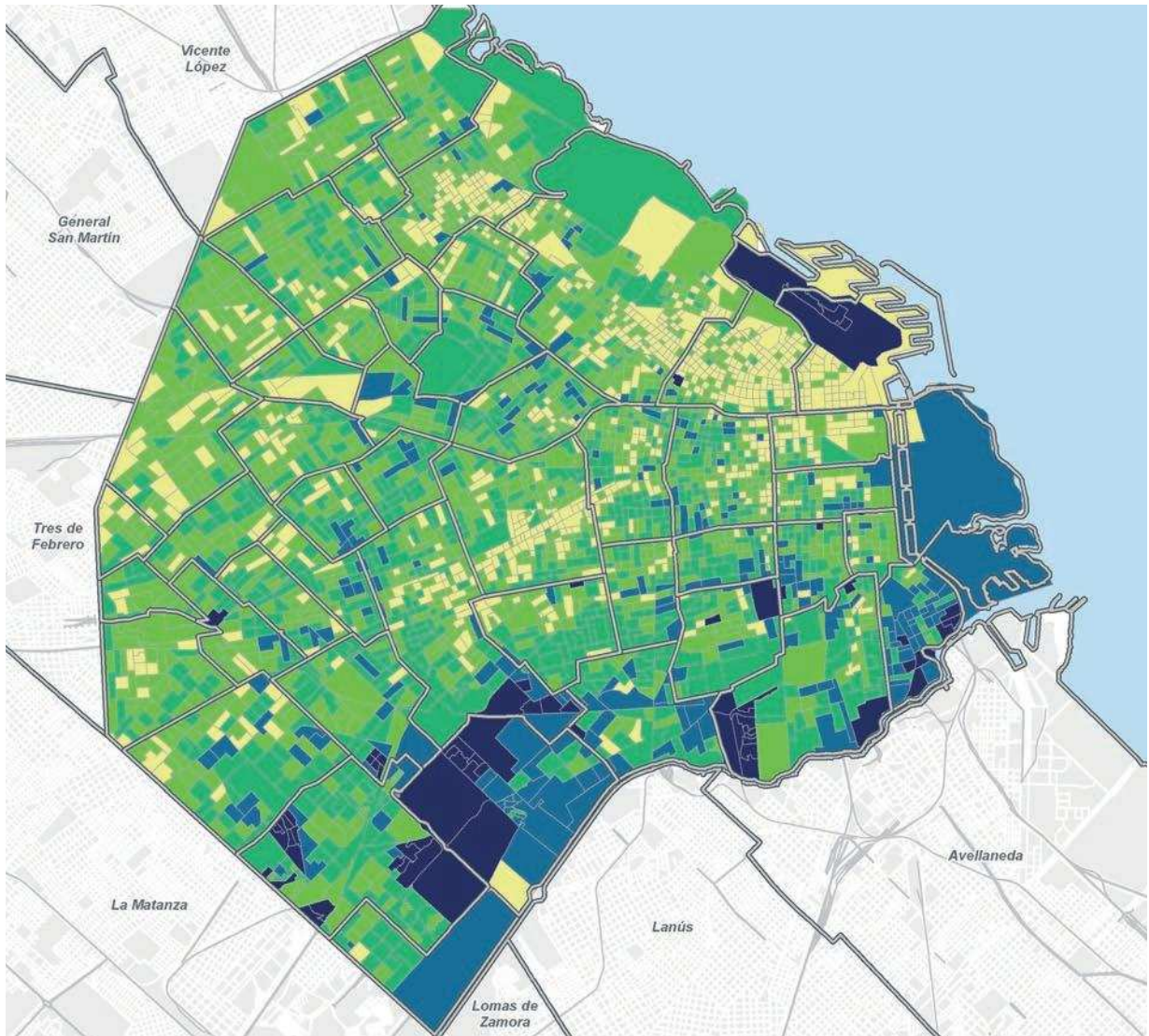
Escuelas Privadas

Asiste a escuela privada



27.

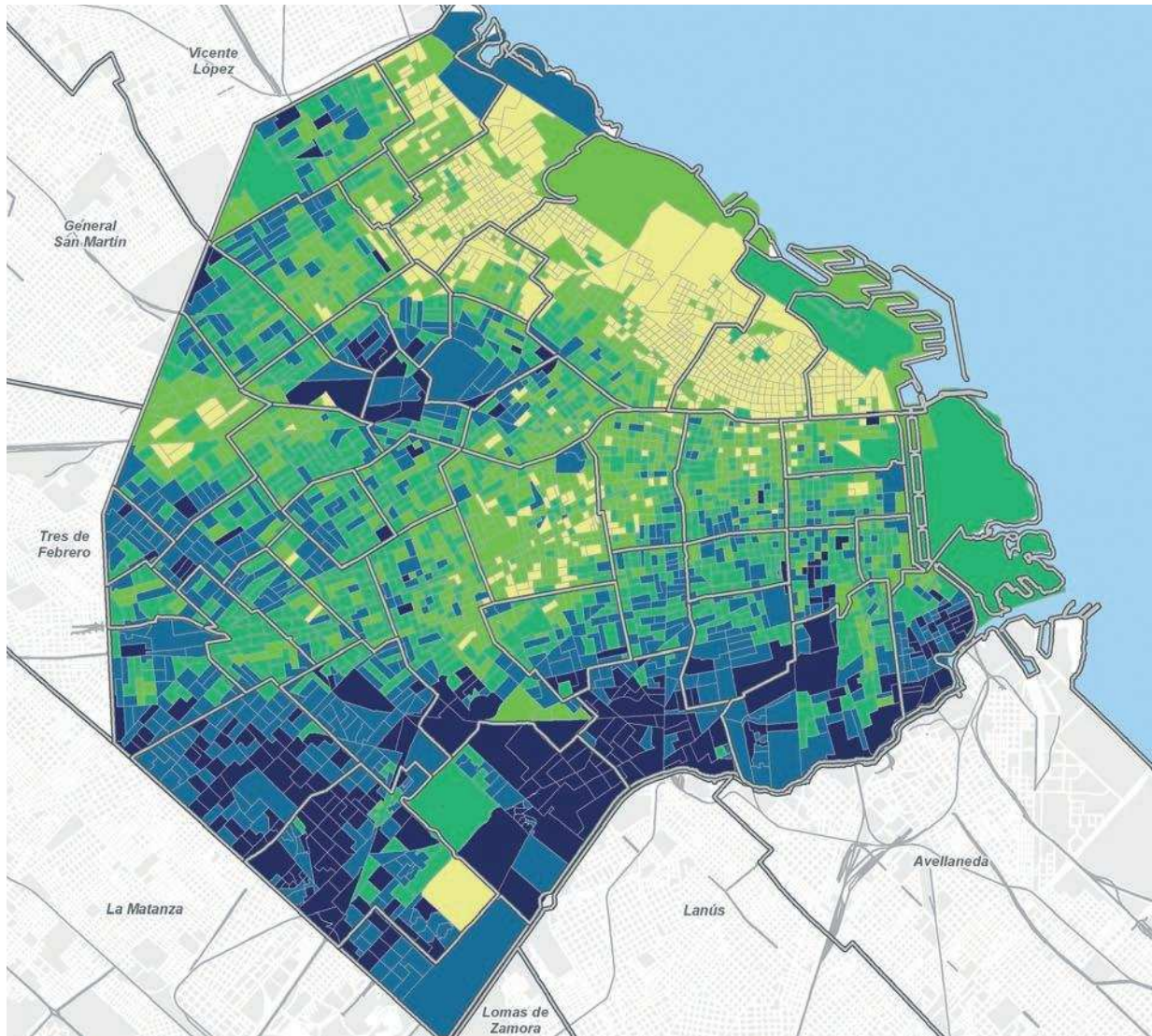
Población que Asiste a Establecimiento Educativo Privado,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



28.  
Población que No lee Ni escribe,  
por Radio Censal, INDEC, Censo 2001







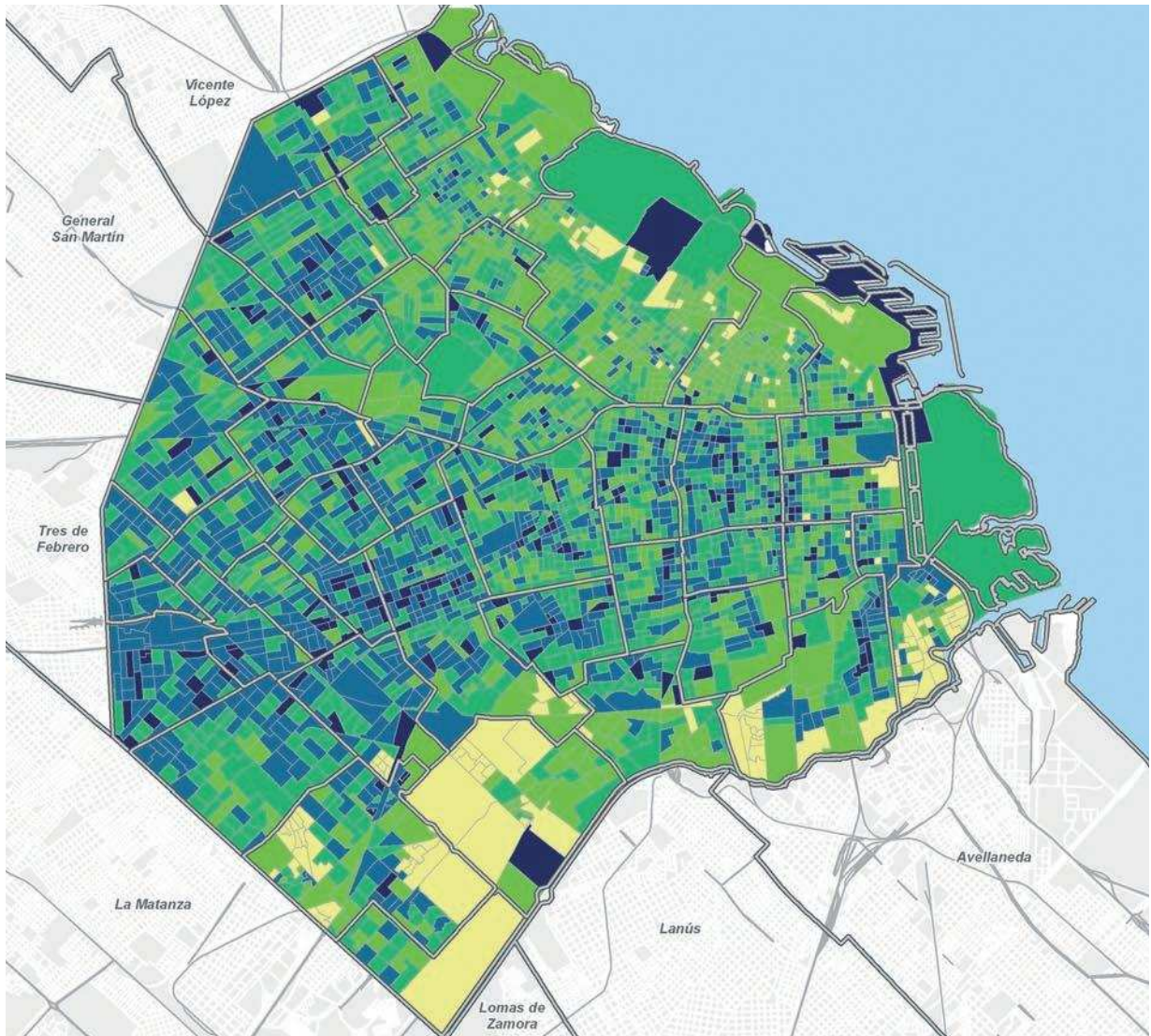
**Situación Educativa**



29.

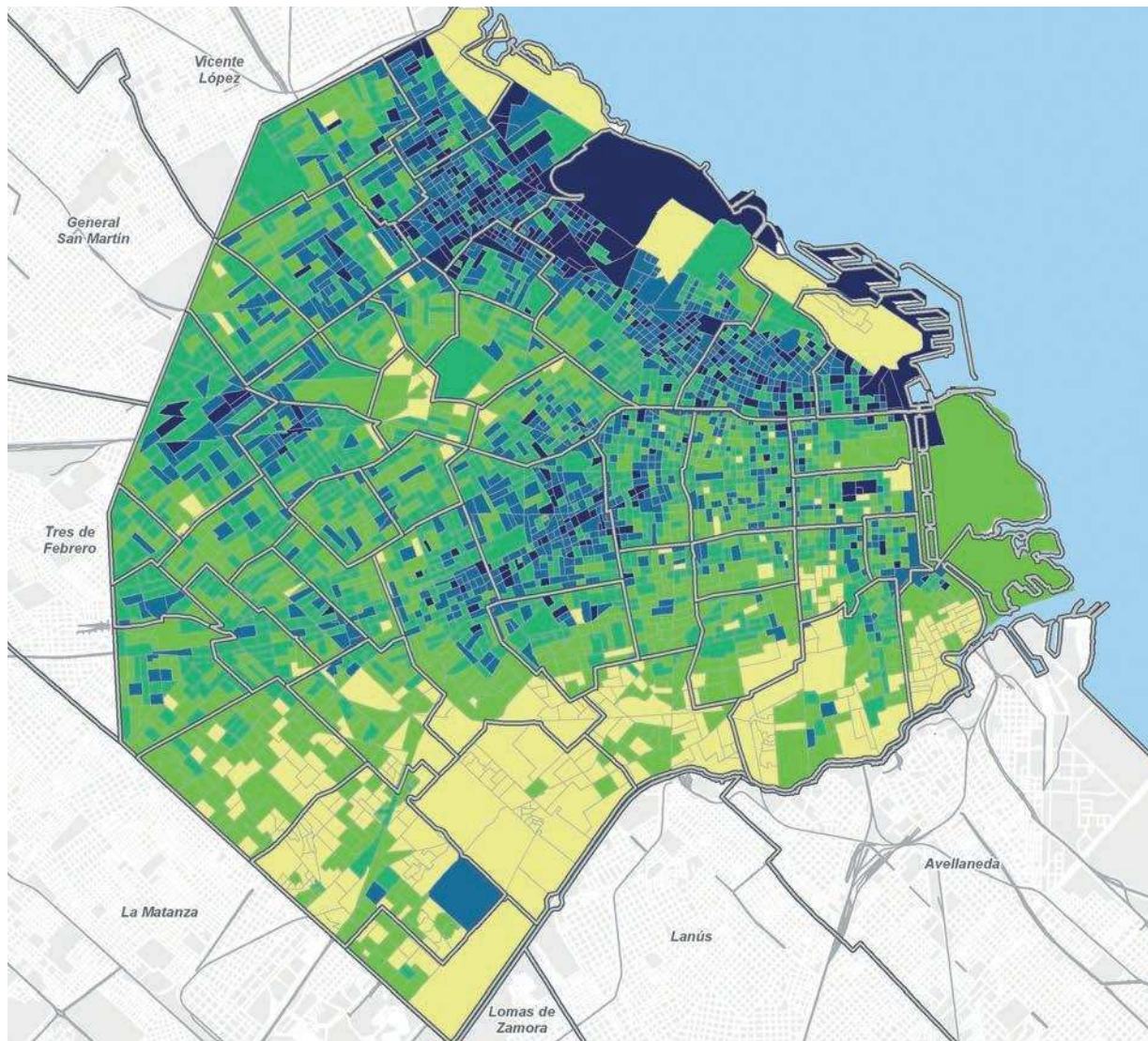
Situación Educativa: Población con Nivel Primario Completo, por Radio Censal, INDEC, 2001





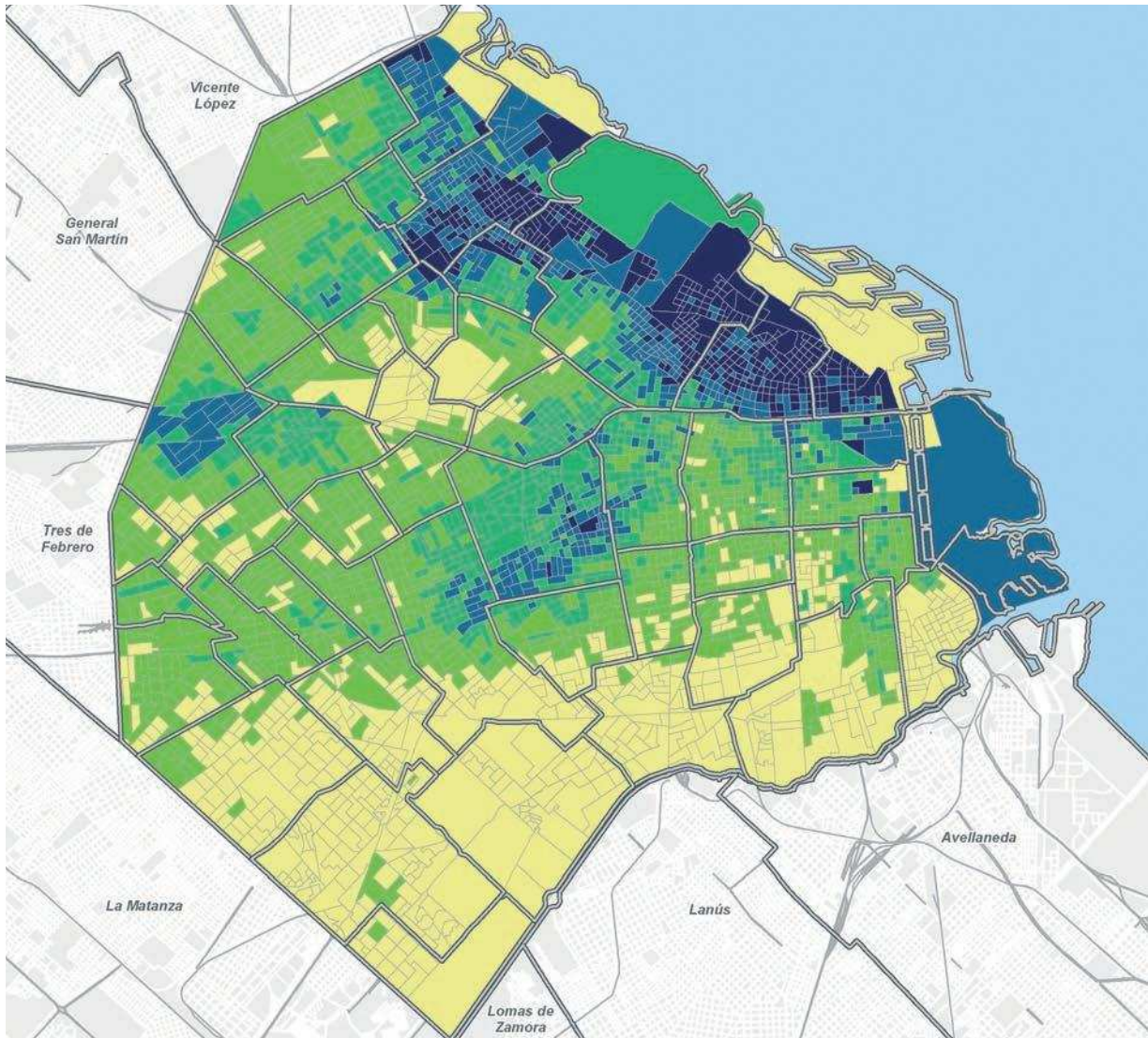
30.  
 Situación Educativa: Población con Nivel Secundario Completo,  
 por Radio Censal, INDEC, 2001





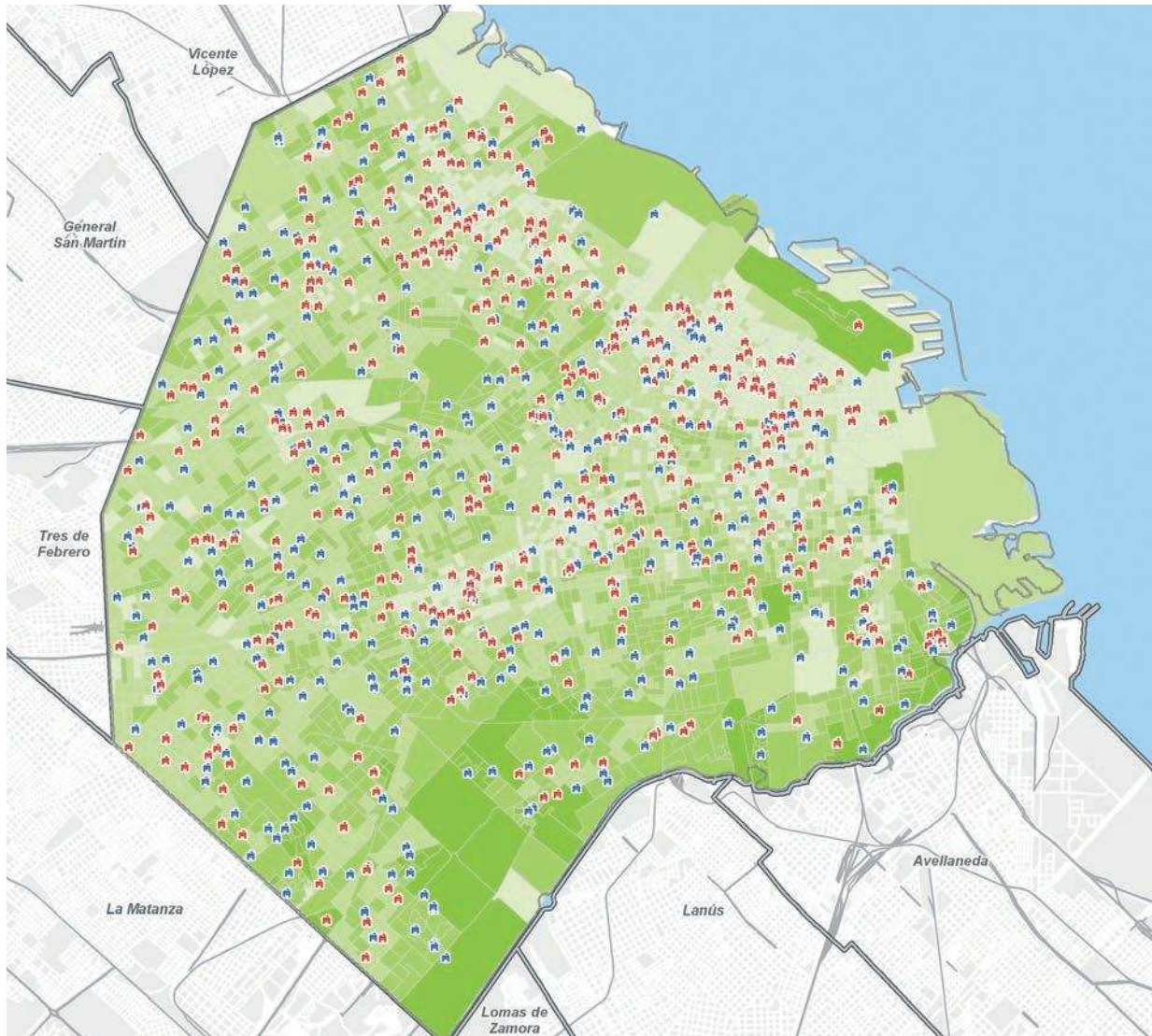
31. Situación Educativa: Población con Nivel Terciario Completo, por Radio Censal, INDEC, 2001





32.  
 Situación Educativa: Población con Nivel Universitario Completo,  
 por Radio Censal, INDEC, 2001

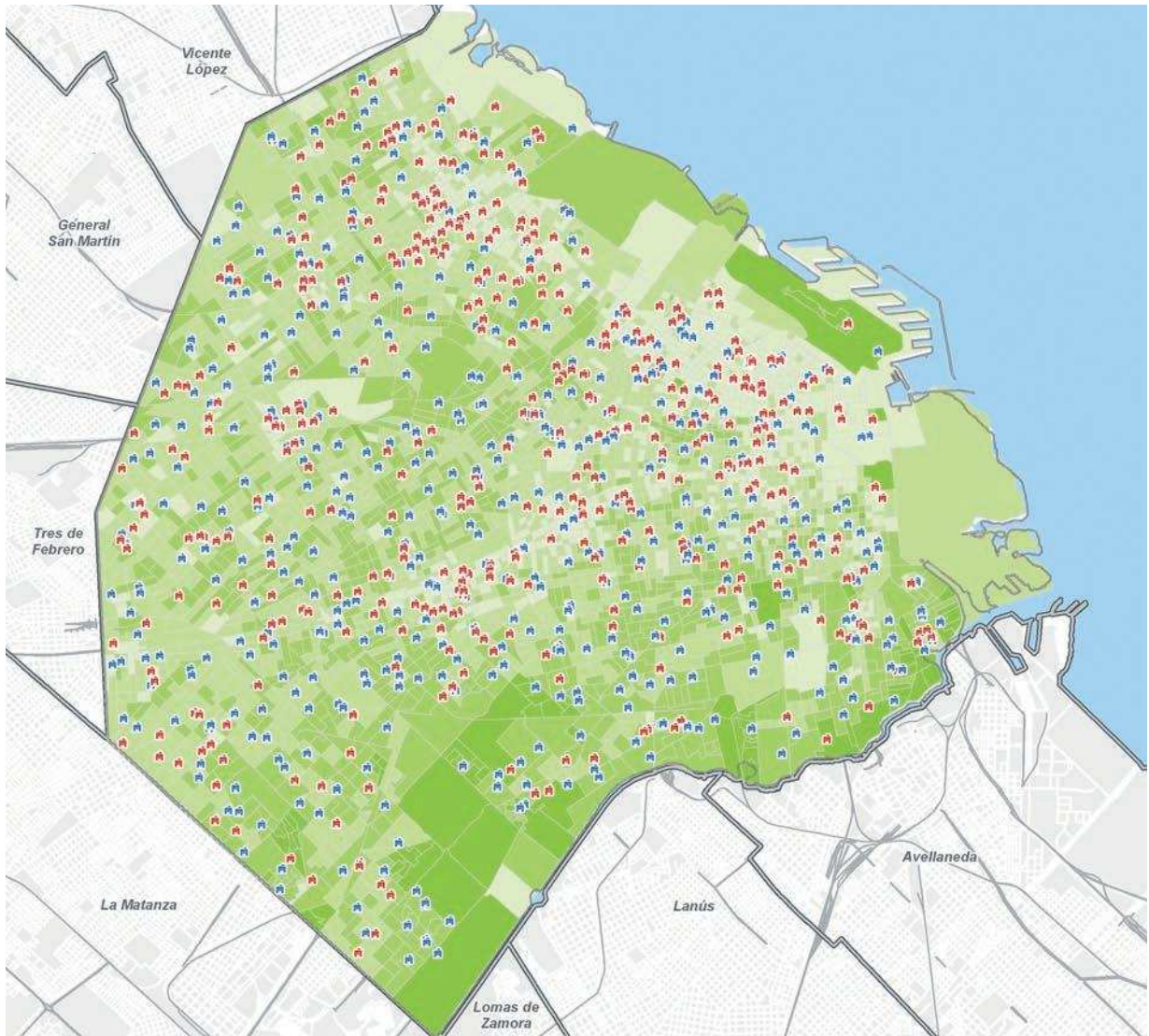




**Establecimientos educativos**  
**Escuelas iniciales**  
 ● Públicas  
 ● Privadas  
**Porcentaje de población de 0 a 14 años**  
 0,01 - 13,5  
 13,51 - 17,5  
 17,51 - 26,5  
 Max del 27 %



33- Establecimientos Educativos de Nivel Inicial (Carta Escolar, 2008) y Población de 0 a 15 años, por Radio Censal, INDEC, 2001



34.  
 Establecimientos Educativos de Nivel Primario (Carta Escolar, 2008) y  
 Población de 0 a 15 años, por Radio Censal, INDEC, 2001

**Establecimientos educativos**

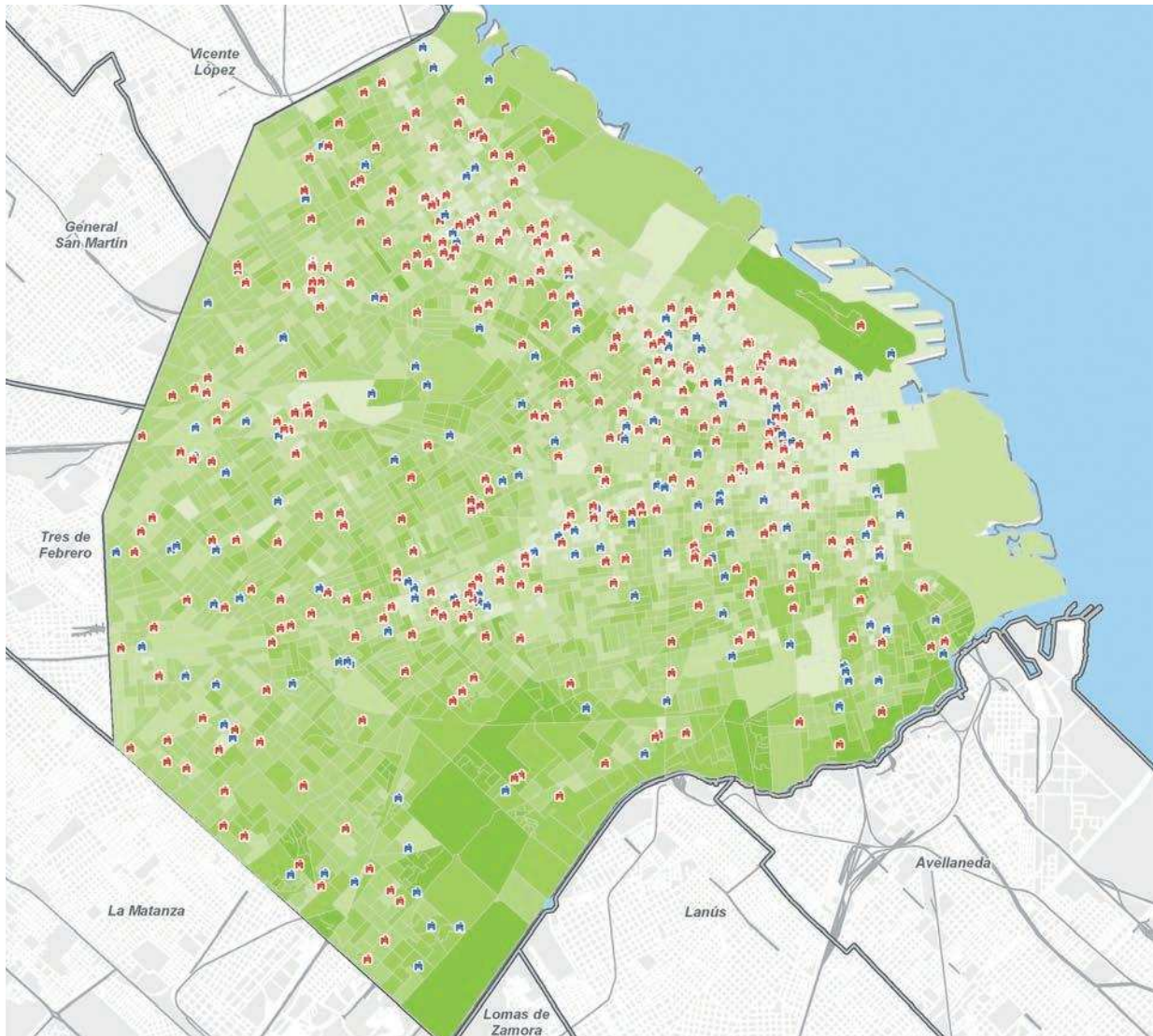
Escuelas primarias  
 + Públicas  
 + Privadas

Porcentaje de población de 0 a 14 años

- 0,01 - 13,6
- 13,61 - 17,5
- 17,51 - 26,5
- Más del 27 %



1 000 0 1 2 Km



**Establecimientos educativos**

**Escuelas medias**

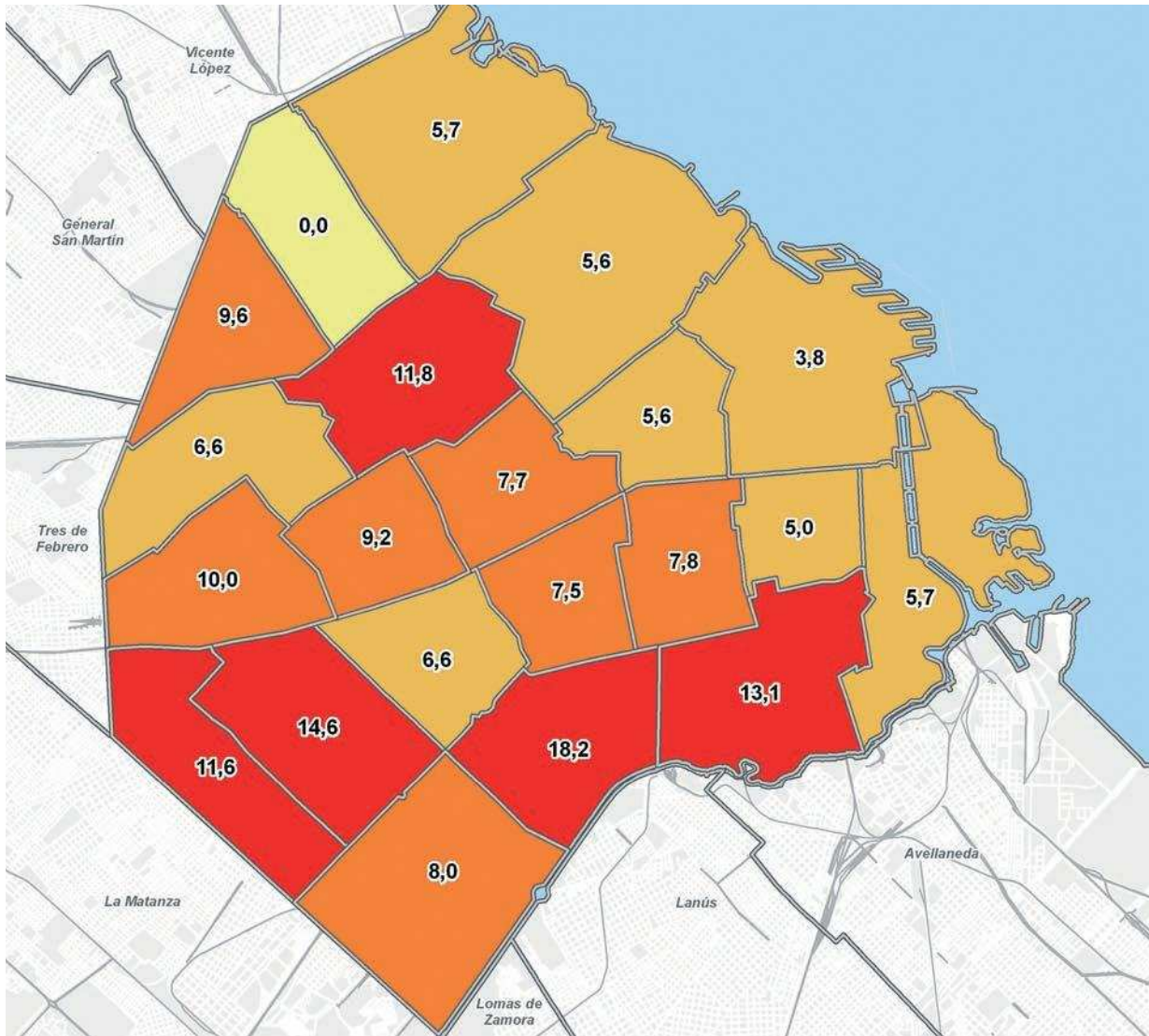
- Público
- Privado

**Porcentaje de población de 0 a 19 años**

- 0,01 - 18,5
- 18,51 - 21,5
- 21,51 - 26,5
- 26,51 - 36,5
- Más del 36 %



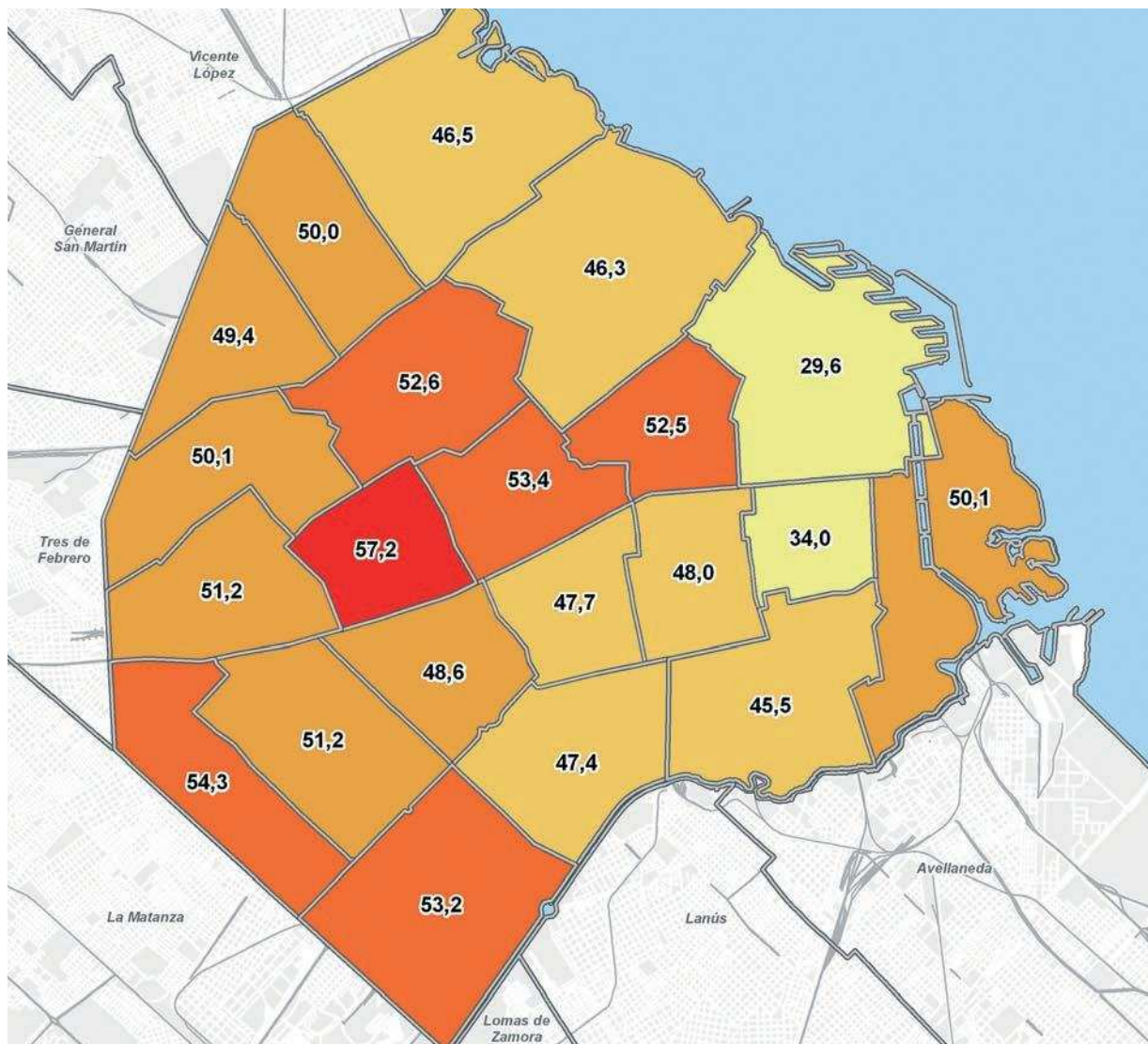
35- Establecimientos Educativos de Nivel Medio (Carta Escolar, 2008) y Población de 0 a 19 años, por Radio Censal, INDEC, 2001



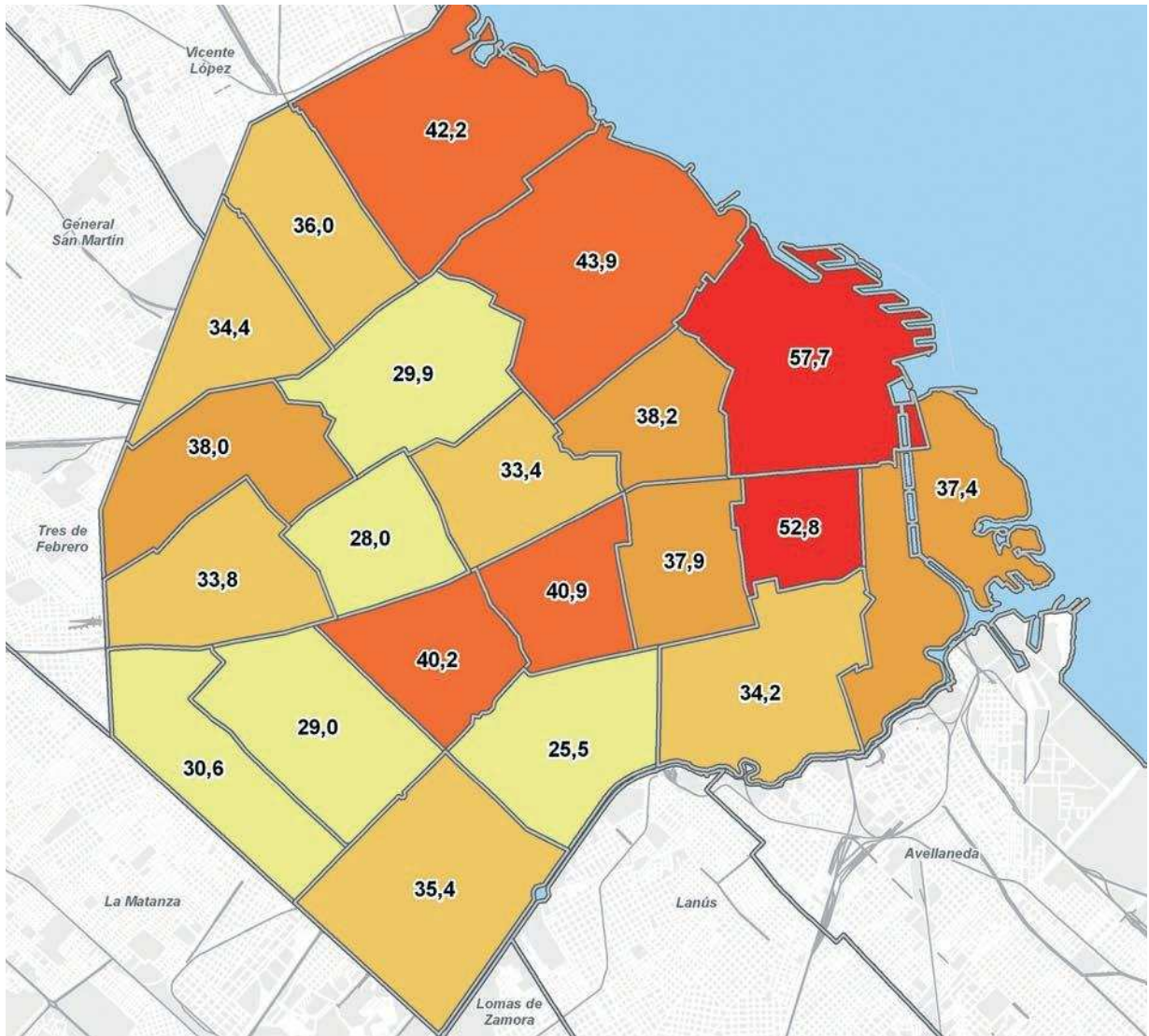
36. Actividad Económica por Unidad Censal: Industria, INDEC, Censo Económico 2004





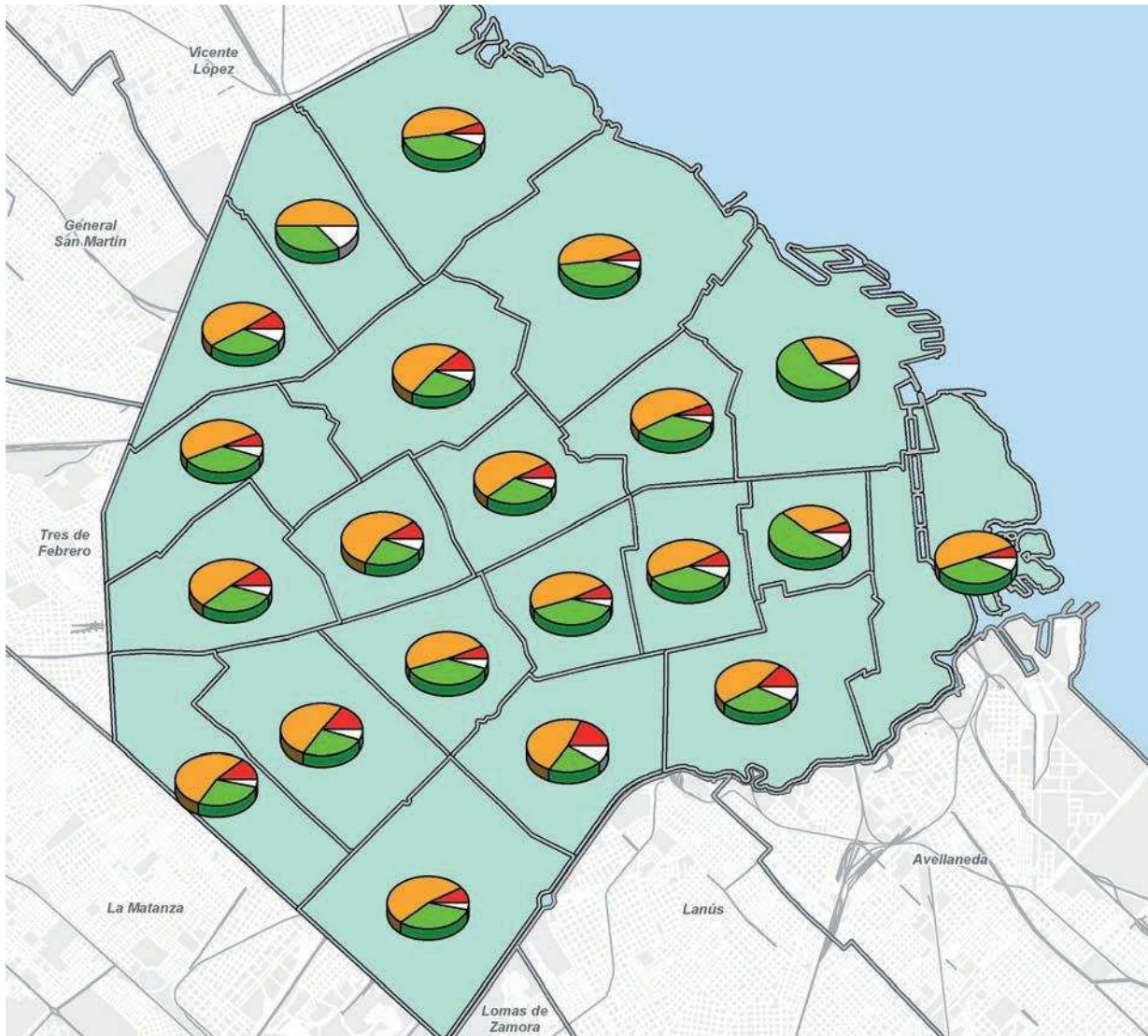


37. Actividad Económica por Unidad Censal: Comercio, INDEC, Censo Económico 2004

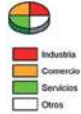


38.  
Actividad Económica por Unidad Censal: Servicios,  
INDEC, Censo Económico 2004

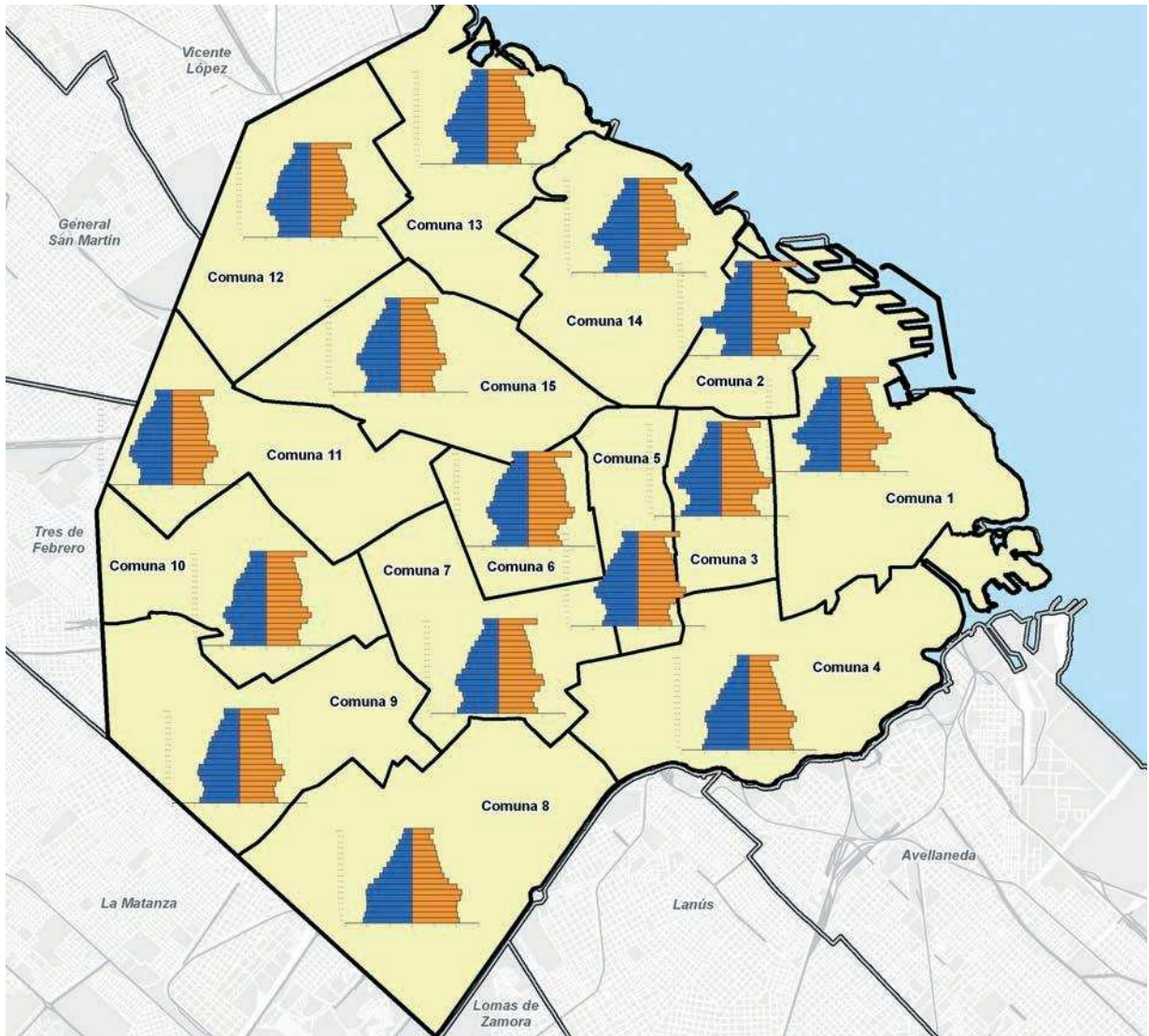




Actividad económica por Unidad Censal



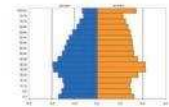
39. Actividad Económica por Unidad Censal: % por Rubro, INDEC, Censo Económico 2004

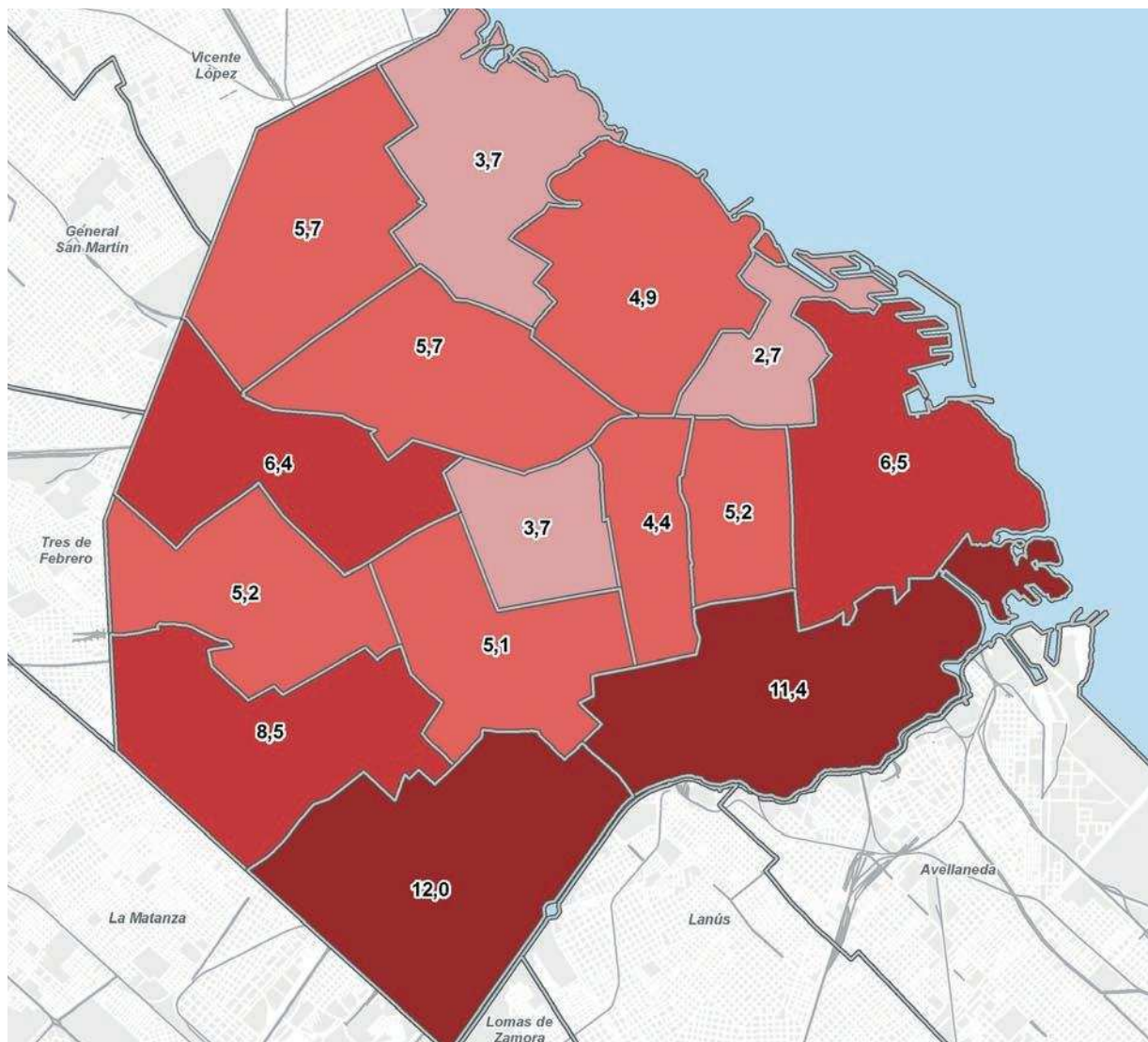


40.  
 Población por Comuna: Pirámides de Población,  
 DGEYC, GCABA, EAH 2008

Estructura de la población por género y edad

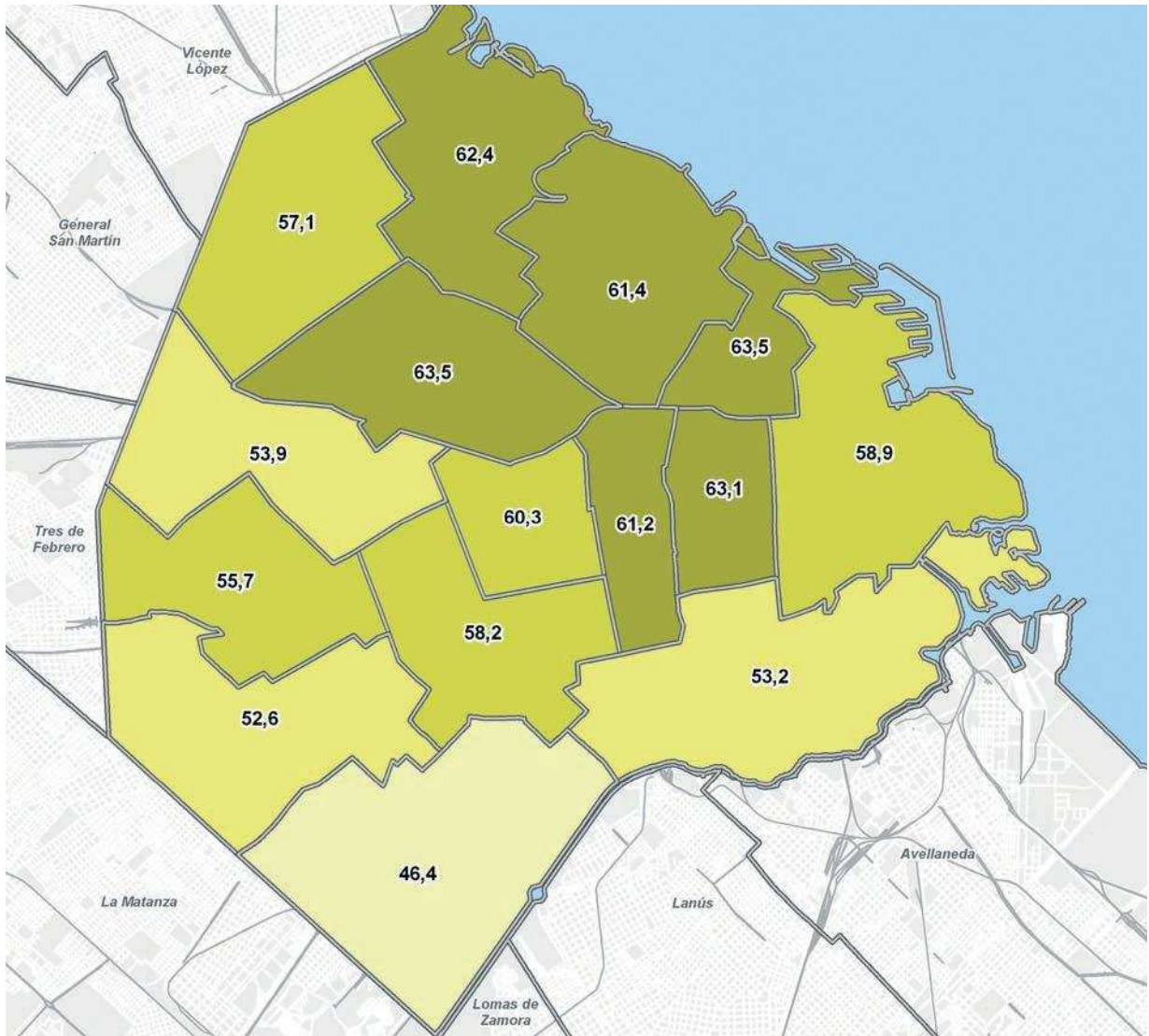
Total Ciudad 2001





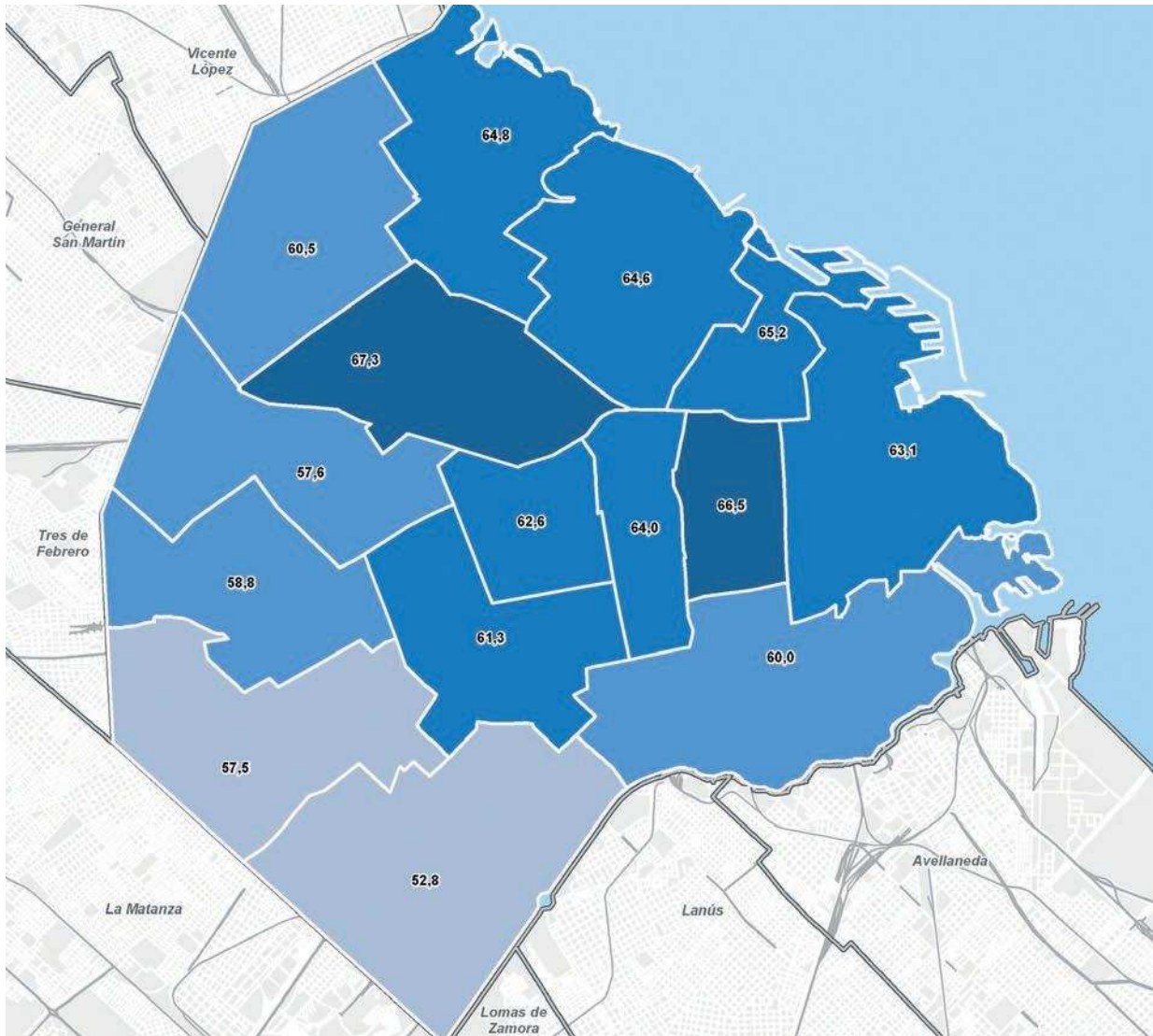
41.  
Tasa de Desempleo por Comuna,  
DGEYC, GCABA, EAH 2008





42.  
Tasa de Empleo por Comuna,  
DGEYC, GCABA, EAH 2008



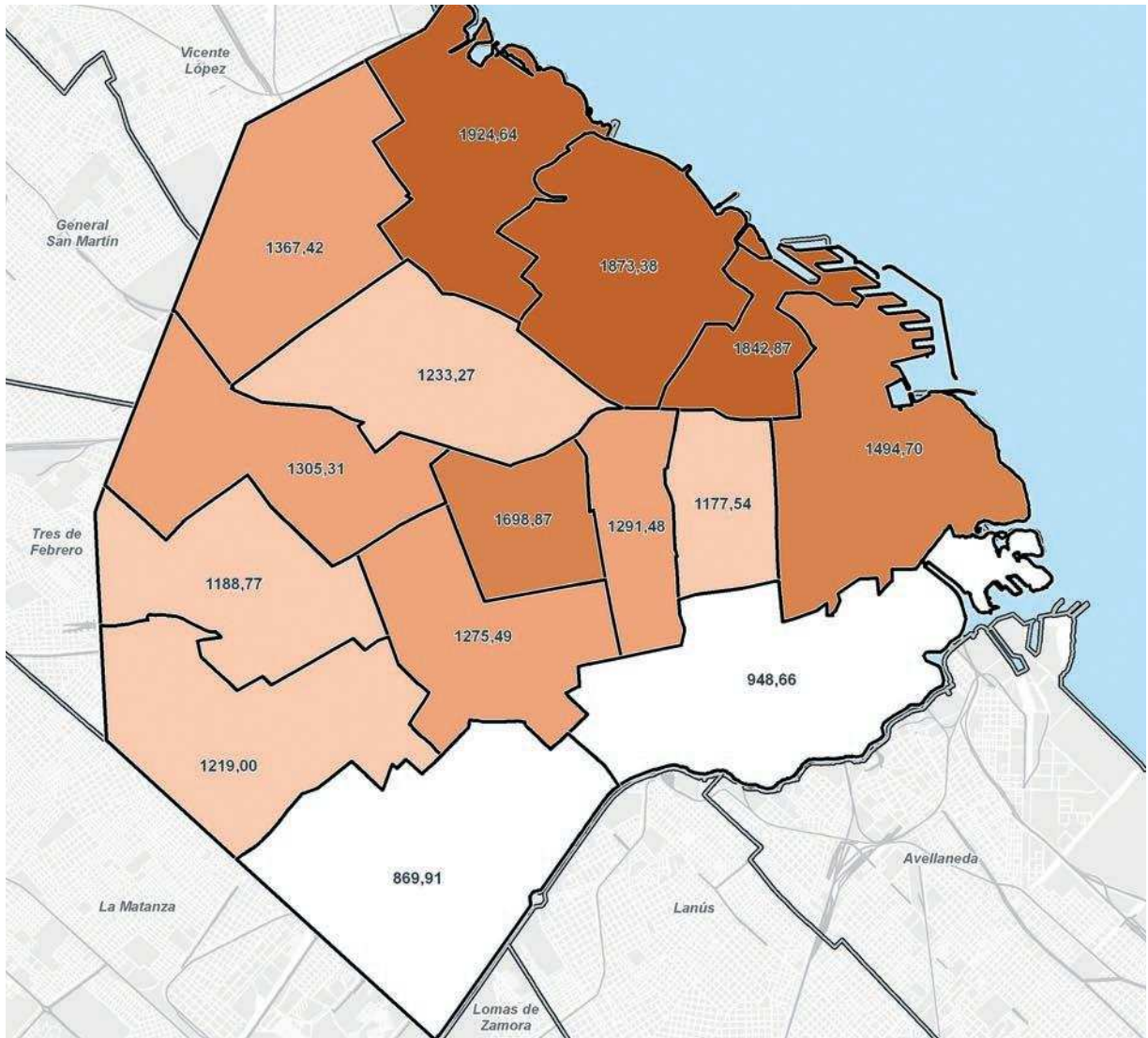


**Tasa de Actividad por Comuna**

- 52,8 - 57,5
- 57,6 - 60,5
- 60,6 - 65,5
- 65,6 - 67,3

43.  
Tasa de Actividad por Comuna,  
DGEYC, GCABA, EAH 2008

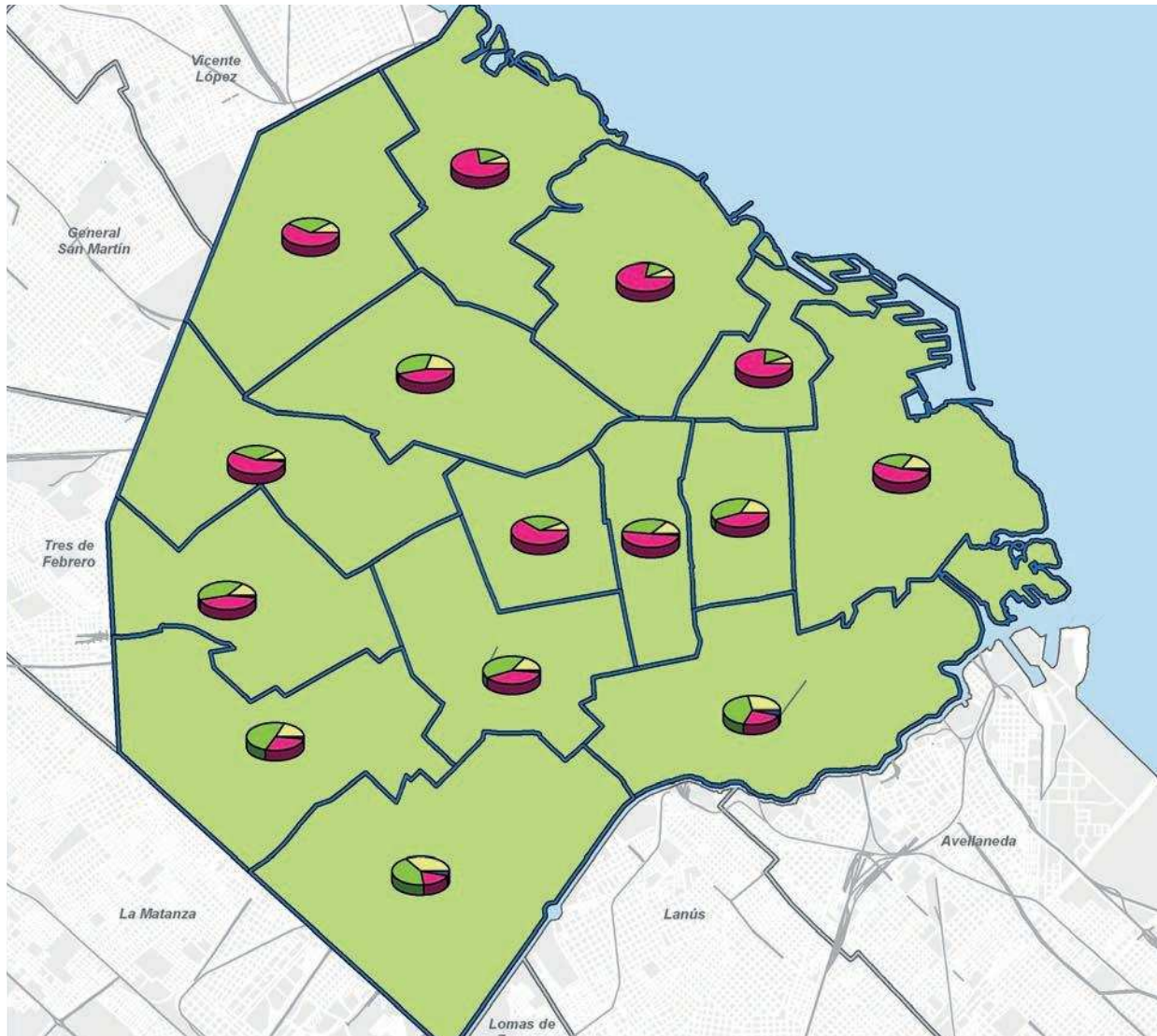




44.  
 Nivel de Ingreso por Comuna,  
 DGEYC, GCABA, EAH 2008





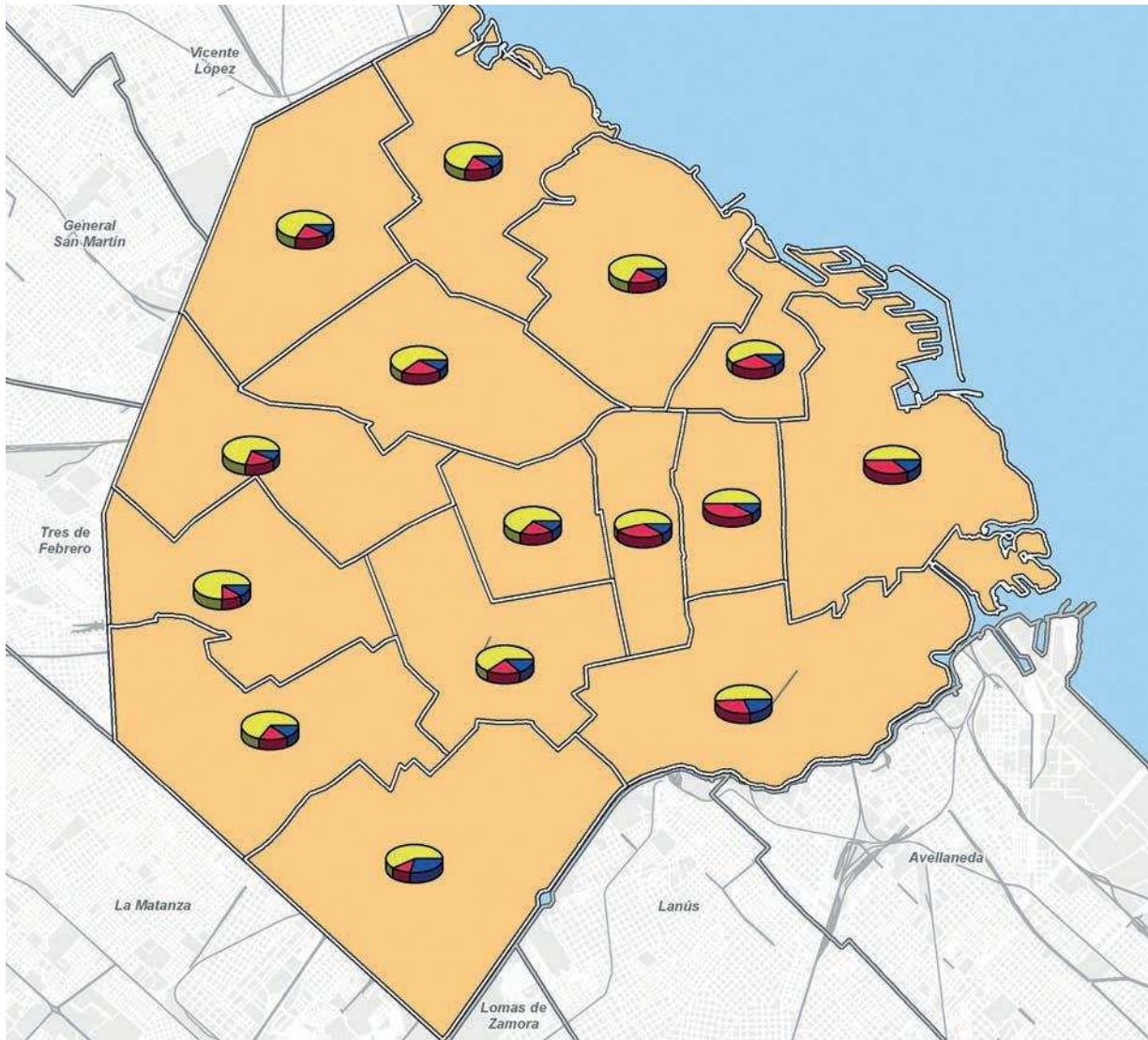


**Situación Educacional por Comunas**

- Primario completo
- Secundario completo
- Superior completo
- Nunca asistió



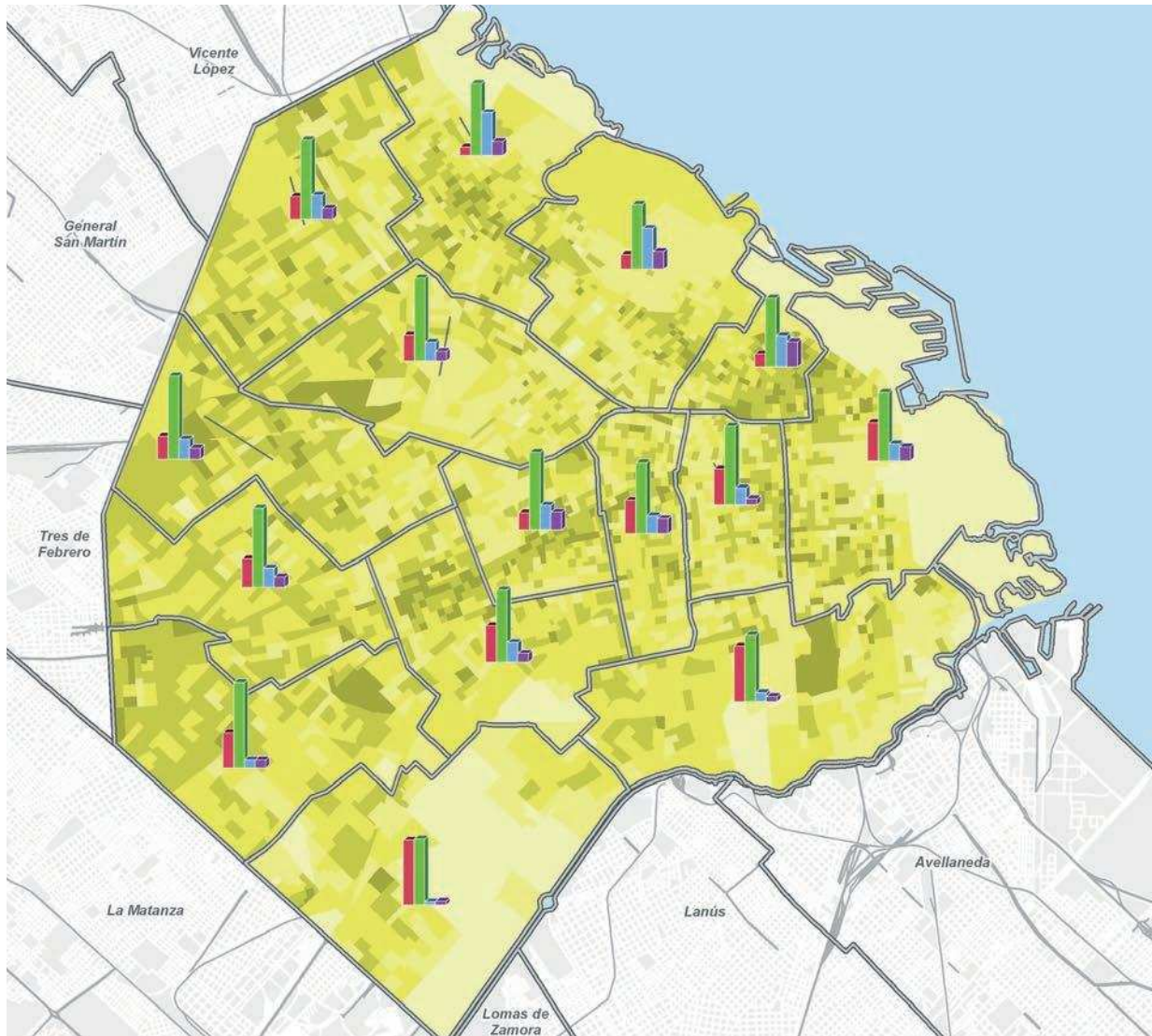
45. Nivel Educativo Alcanzado por Comuna, DGEYC, GCABA, EAH 2008



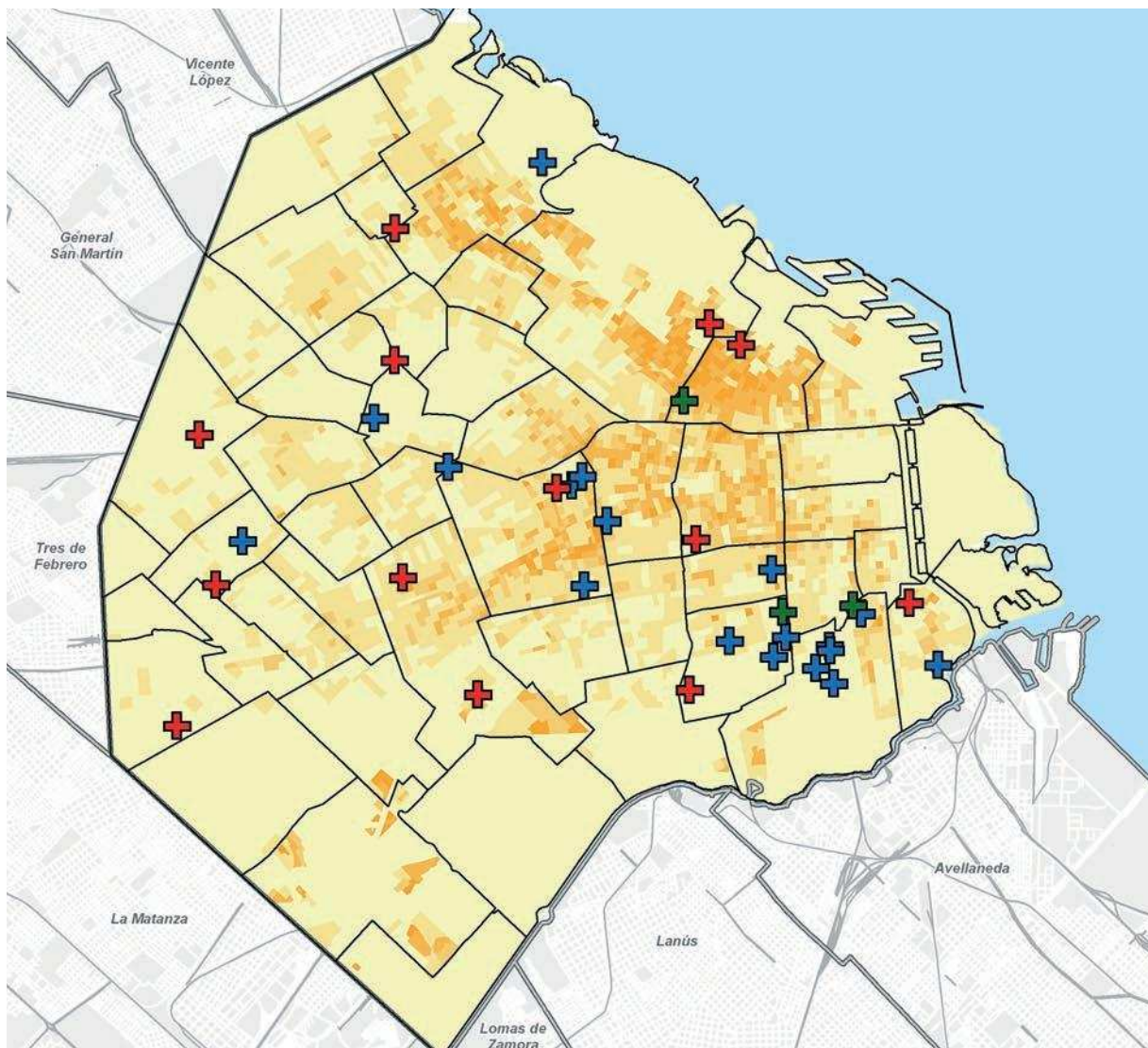
46.  
Tenencia de Vivienda por Comunas,  
DGEYC, GCABA, EAH 2008

Tenencia de hogares  
por Comuna



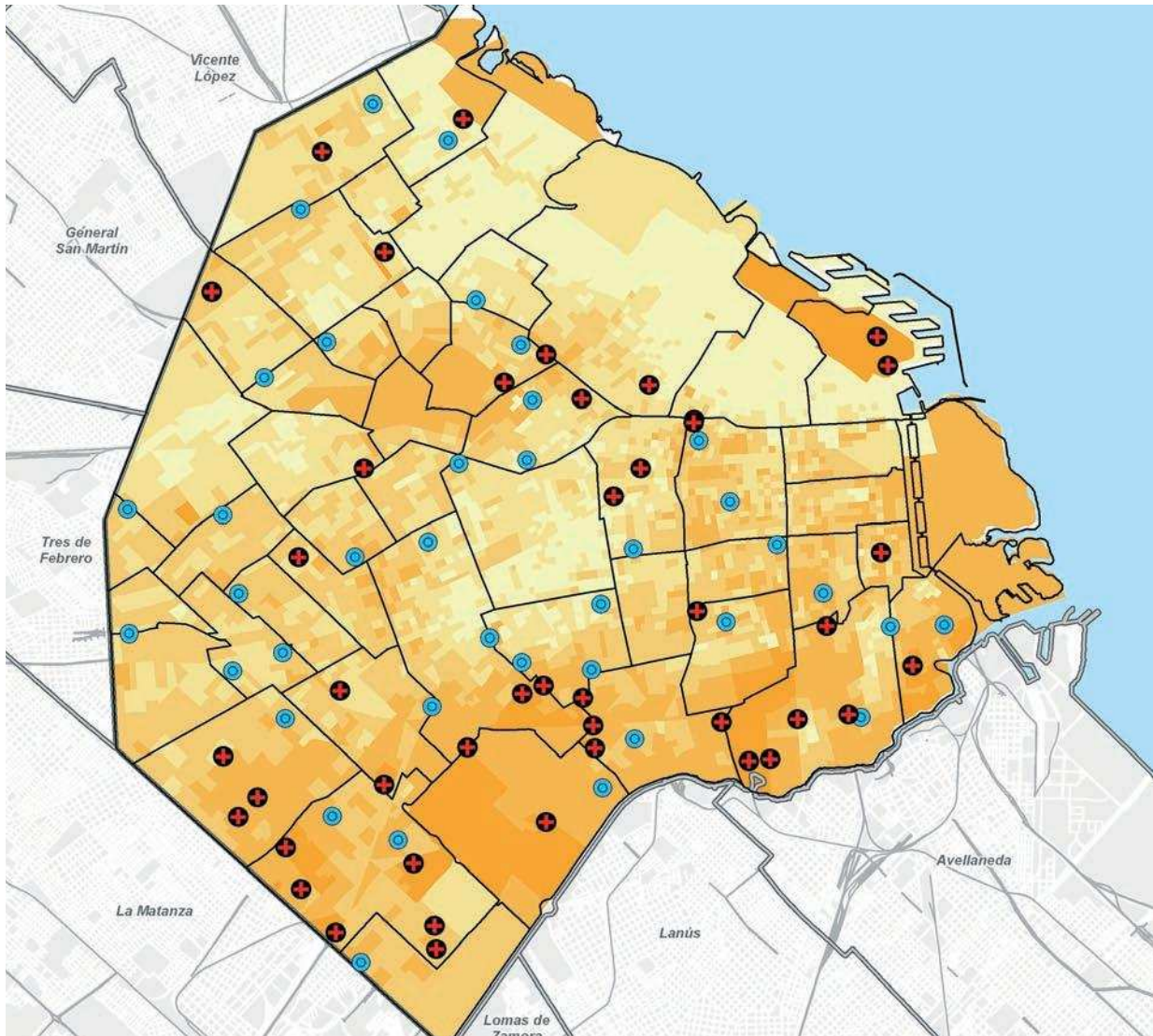


47. Tipos de Cobertura de Salud por Comunas, DGEYC, GCABA, EAH 2008  
Población Mayor a 65 años por Radio Censal, INDEC, 2001

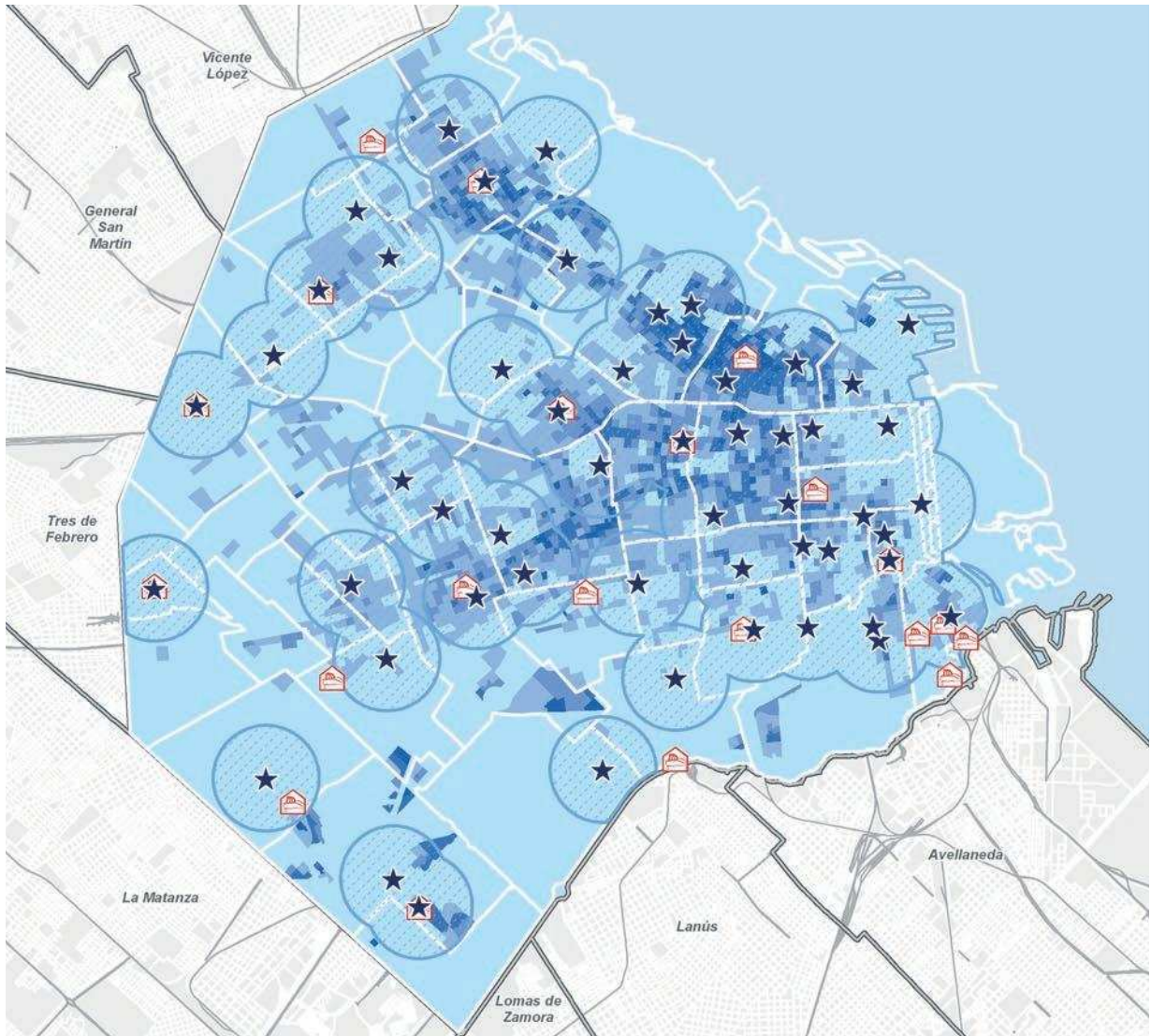


48.  
 Establecimientos de Salud: Hospitales,  
 SIG-Salud, GCABA, 2004  
 Densidad de Población por hectárea, INDEC, 2001





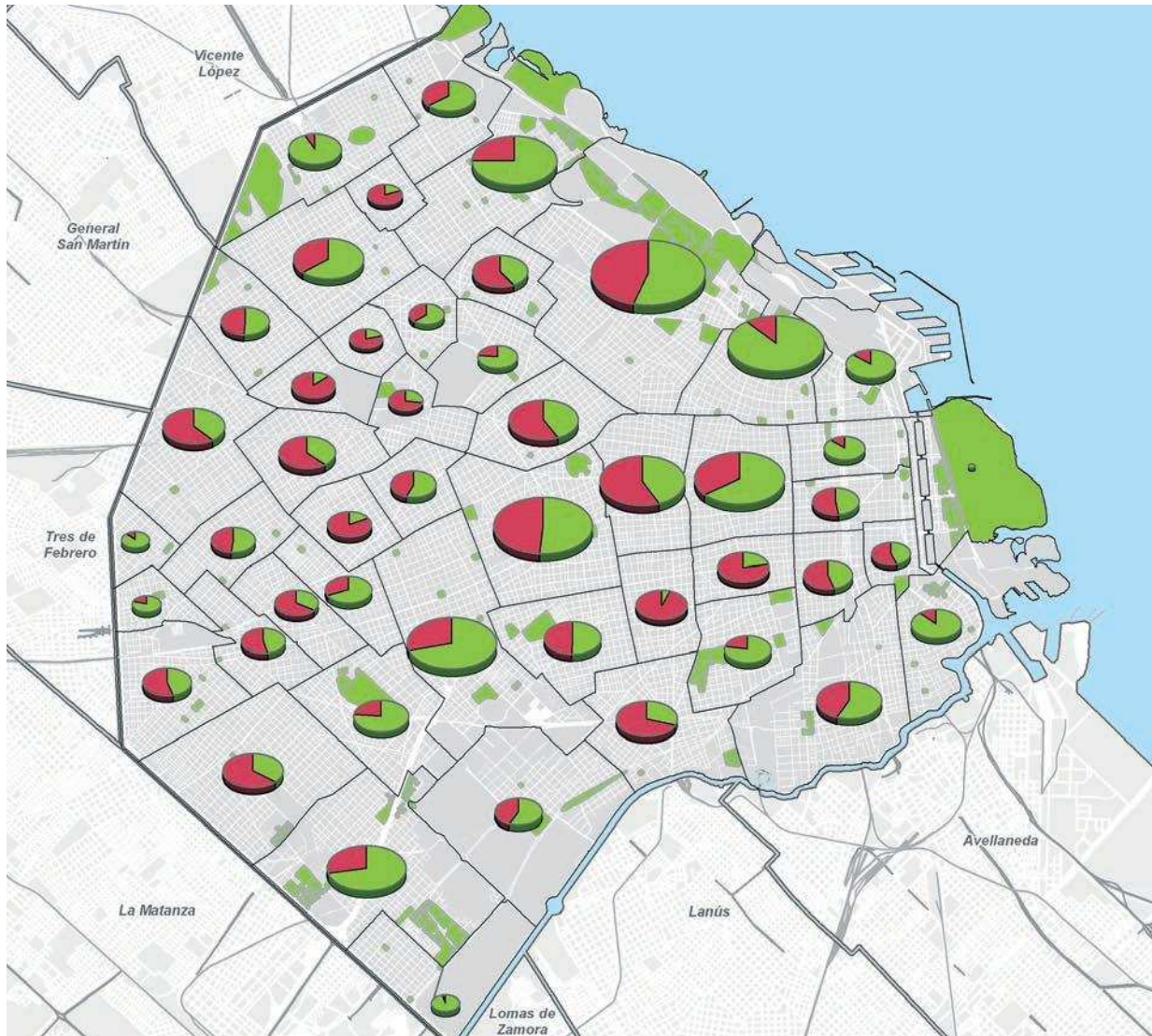
49. Establecimientos de Salud: CESAC - CMB, SIG-Salud, GCABA, 2007 / % de Población Sin Acceso a Plan Médico y Obra Social, por Radio Censal, INDEC, Censo 2001



50.  
 Seguridad: Comisarias, Cuarteles y Destacamentos de Bomberos,  
 DG Seguridad y Prevención del Delito, 2007  
 Densidad de Población por hectárea, INDEC, 2001



1 000 0 1 2 Km.

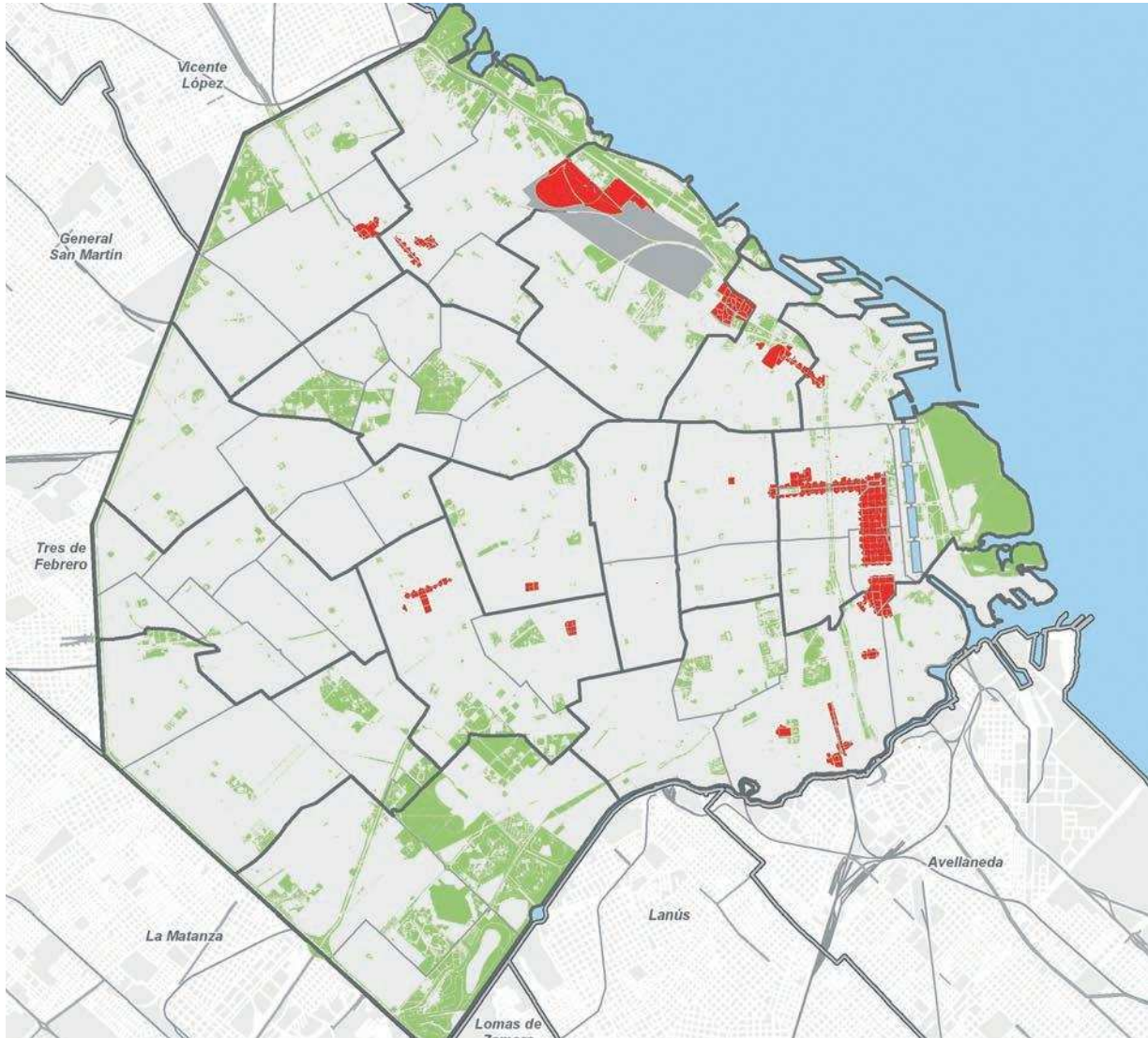


**Espacios Verdes por Barrio**

- Población a menos de 500 m
- Población a más de 500 m
- Espacios verdes útiles

51. Espacios Verdes Útiles y Accesibilidad: Población a más y menos de 500 metros, DCATASTRO – SSP - MDU, 2008





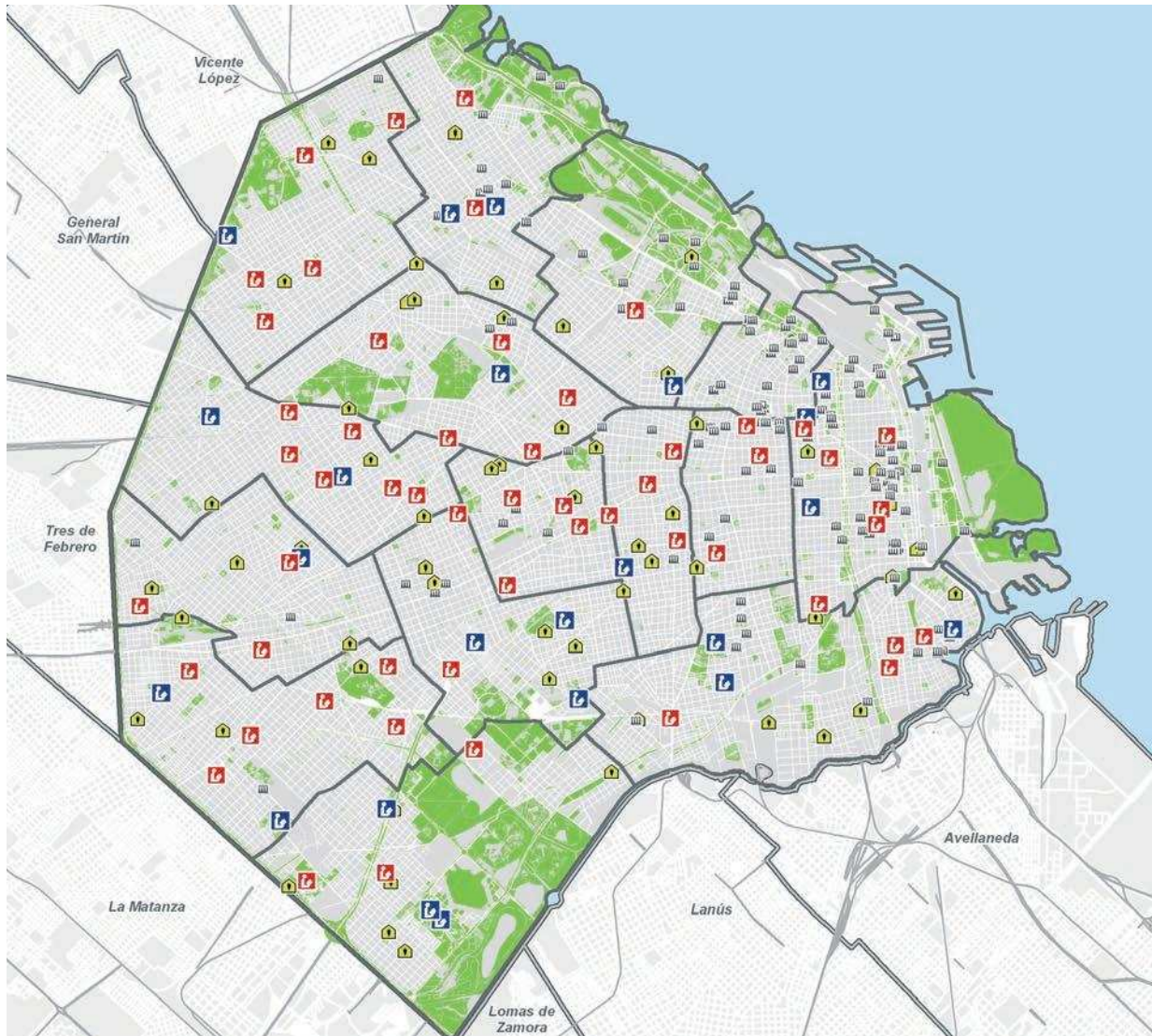
52.  
 Áreas de Protección Histórica,  
 DGIUR - SSP - MDU, 2009

**Áreas de protección histórica**

- Parcelas APH
- Distritos APH en el Código de Planeamiento Urbano
- Comunas







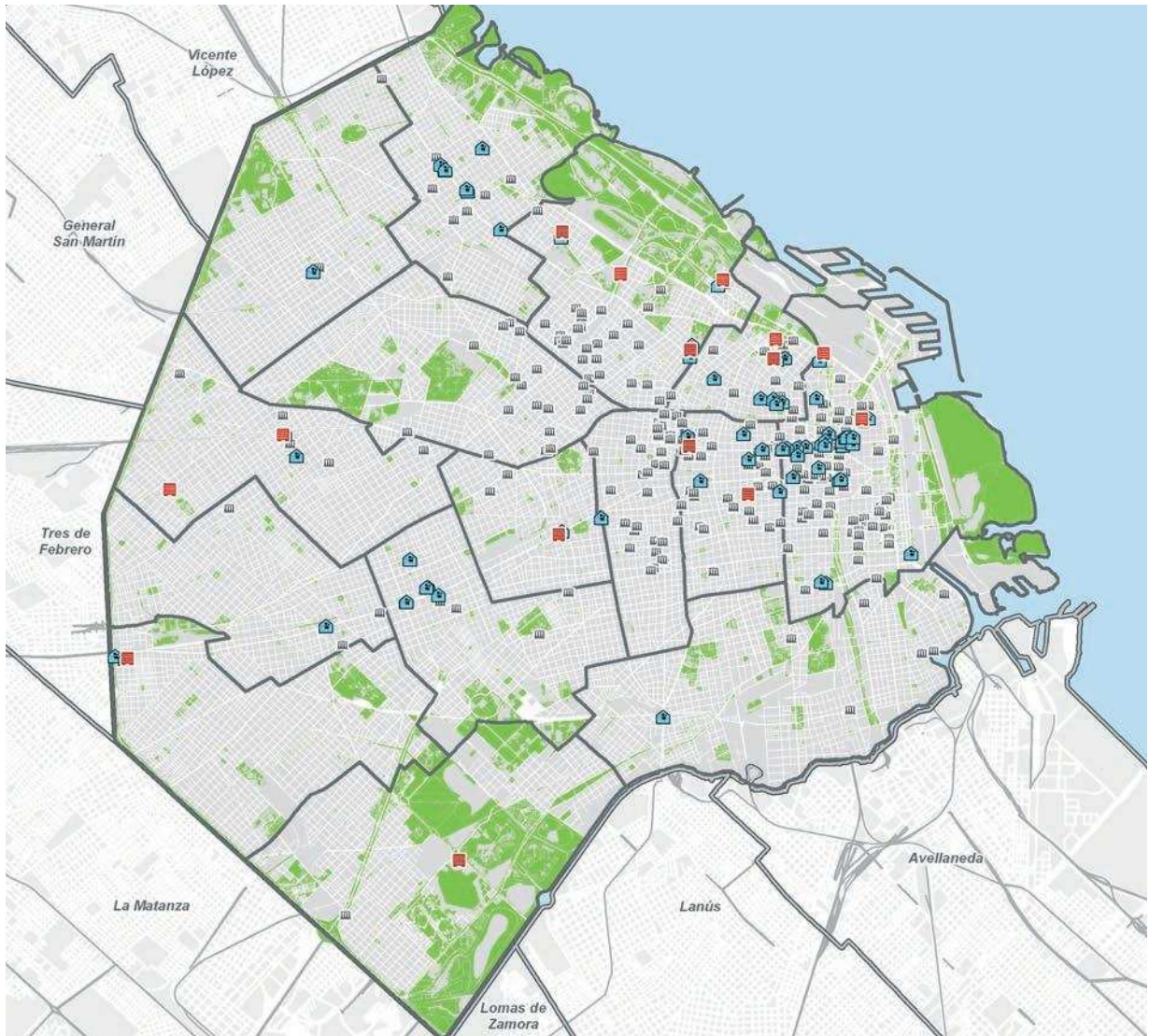
**Instituciones culturales**

-  Bibliotecas populares
-  Bibliotecas GCBA
-  Museos
-  Centros culturales
-  Comunas

53-  
Instituciones Culturales,  
DGEYC, 2007



1 0,5 0 1 2 Km



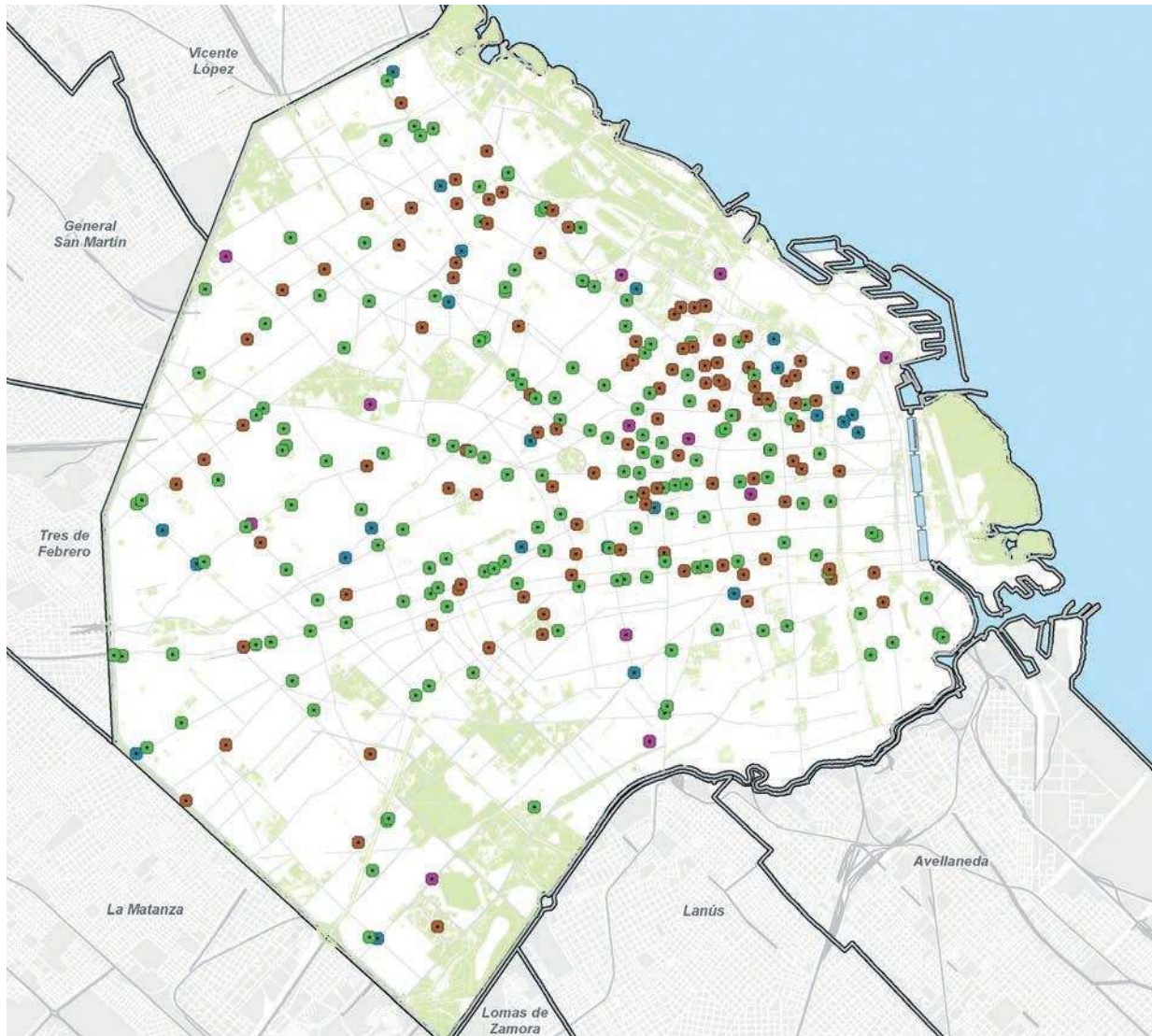
54.  
Cultura y Esparcimiento,  
DGEYC, 2007

**Cultura y esparcimiento**

- Shopping Centers
- 🏠 Cines
- 🏠 Teatros
- Comunas



1 05 0 1 2 Km

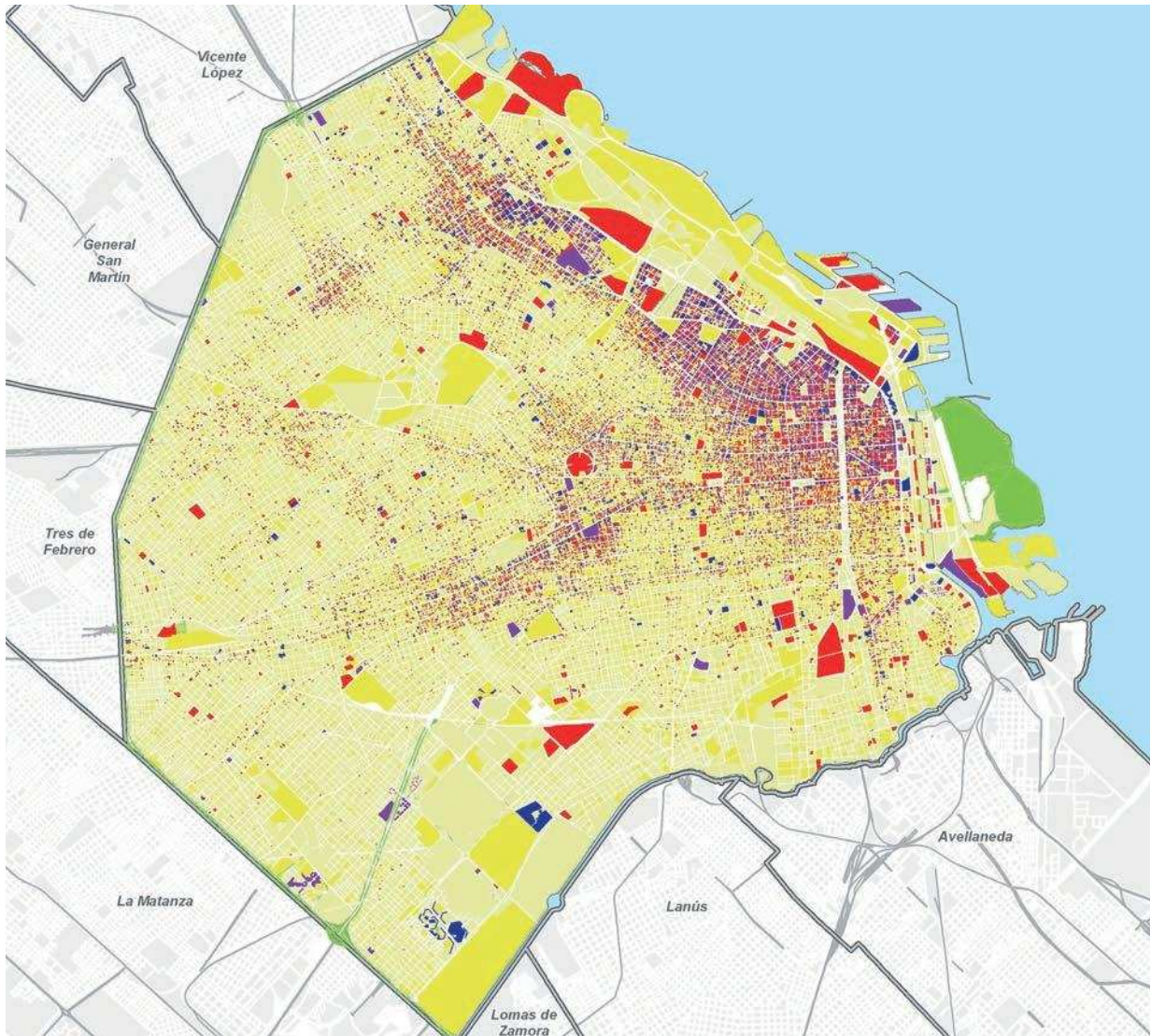


**Supermercados**

- Hard discount
- Hipermercado
- Minimercado
- Supermercado

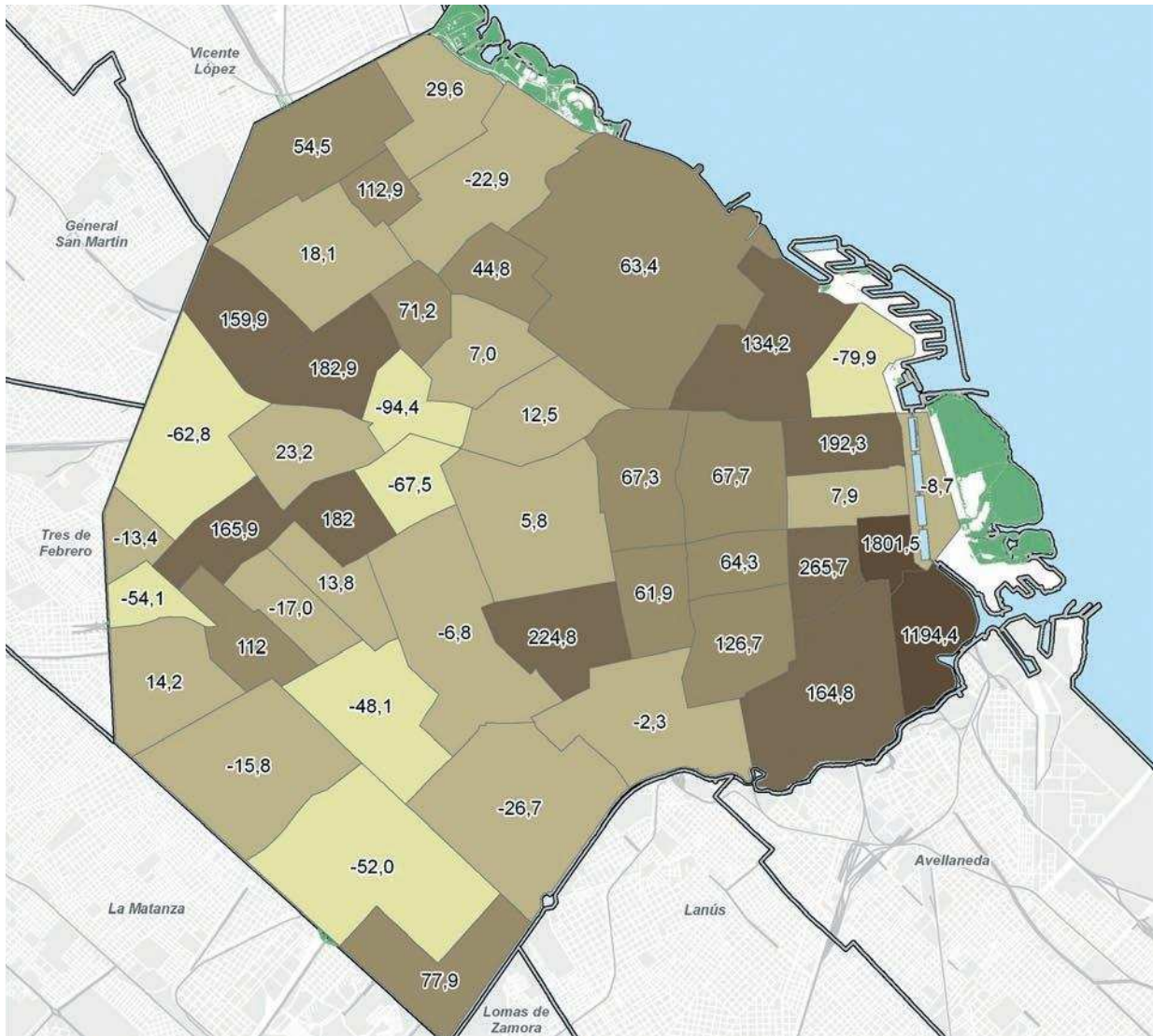
55-  
Supermercados,  
USIT - SSP - MDU, 2008





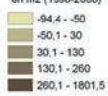
56.  
Edificación por Parcela,  
USIT - SSP - MDU, 2008



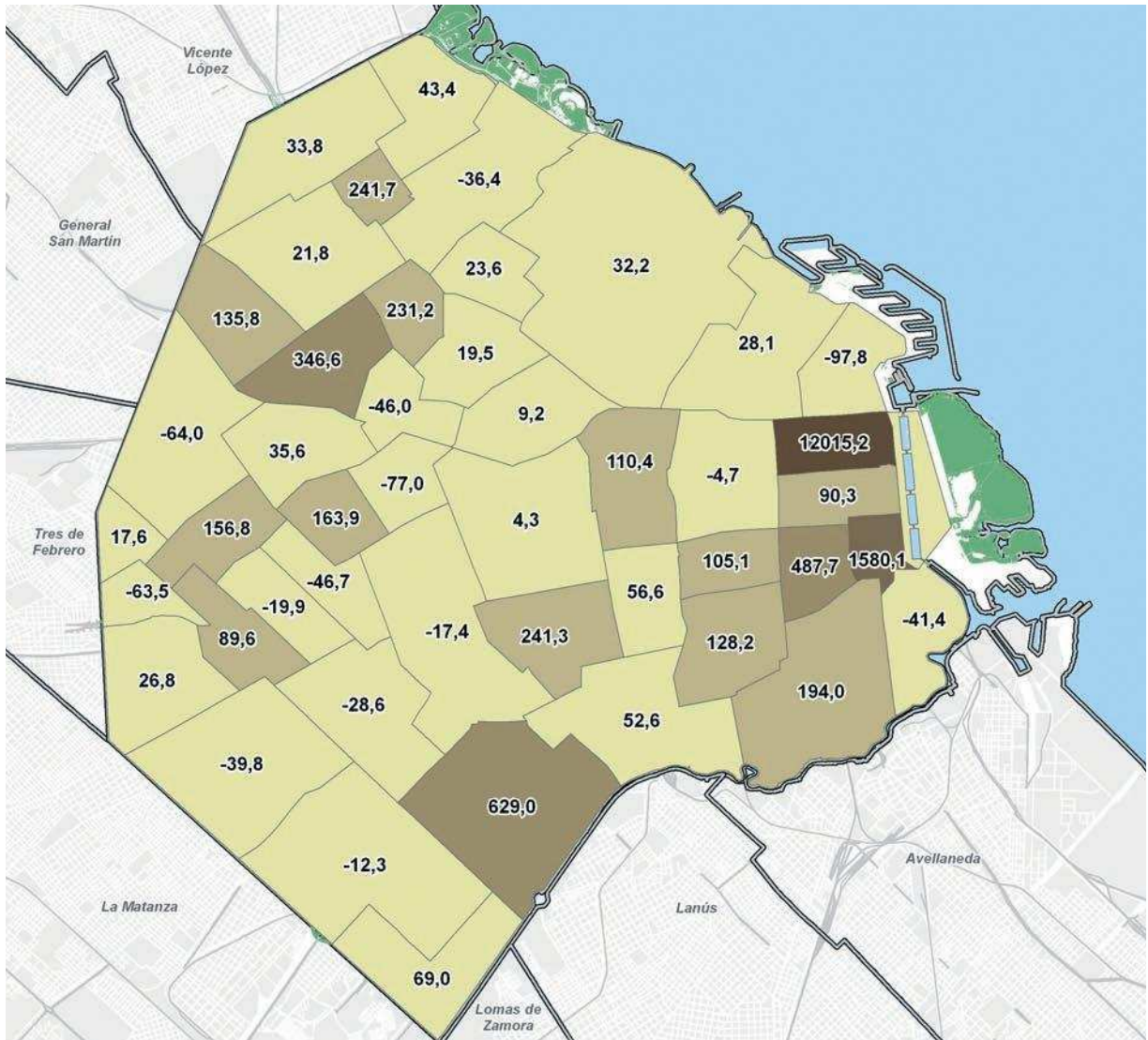


**Construcción Total**

Variación porcentual en m<sup>2</sup> (1998-2008)

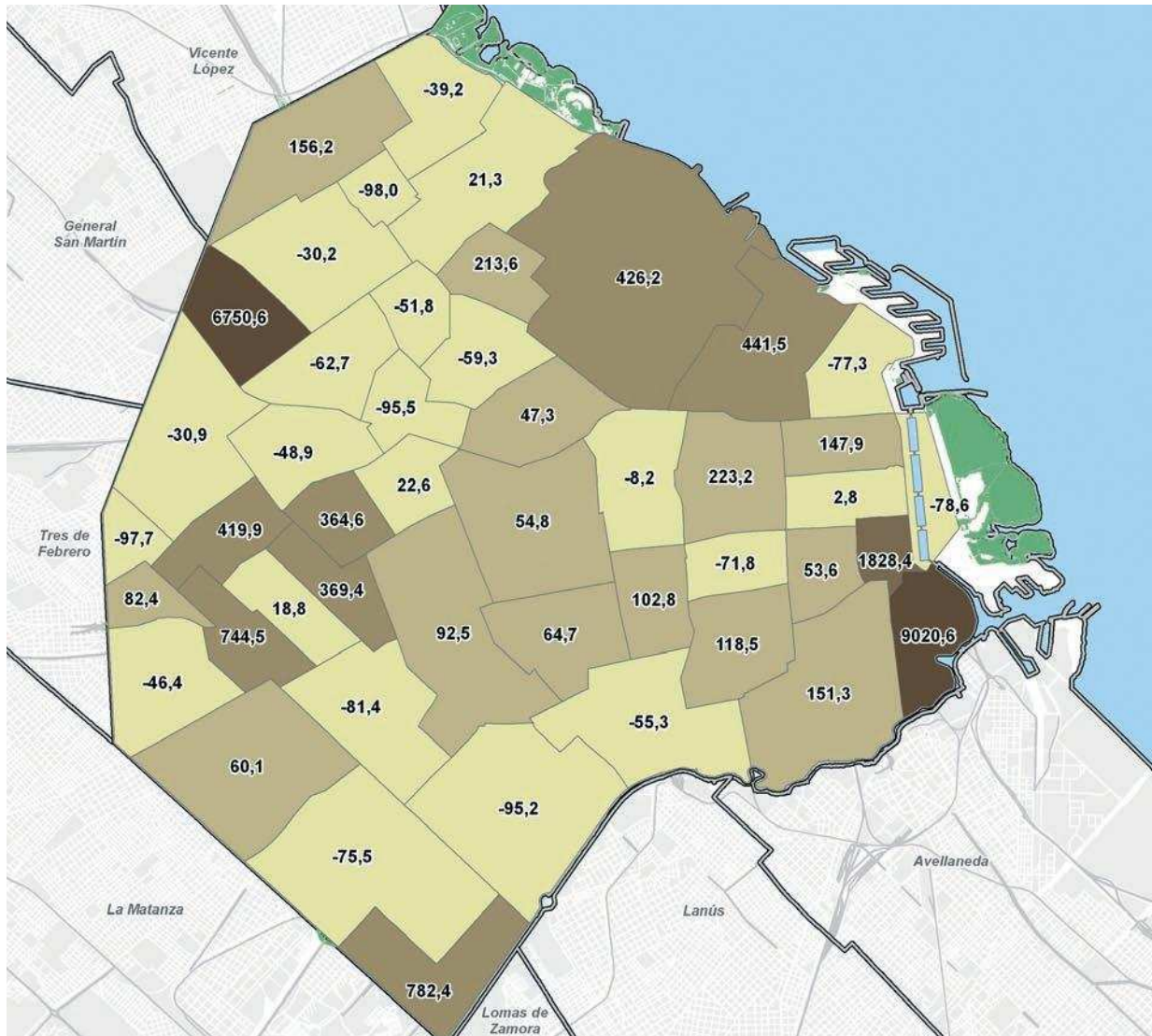


57. Variación de la Construcción Total (M<sup>2</sup>), USIT - SSP - MDU, 2008



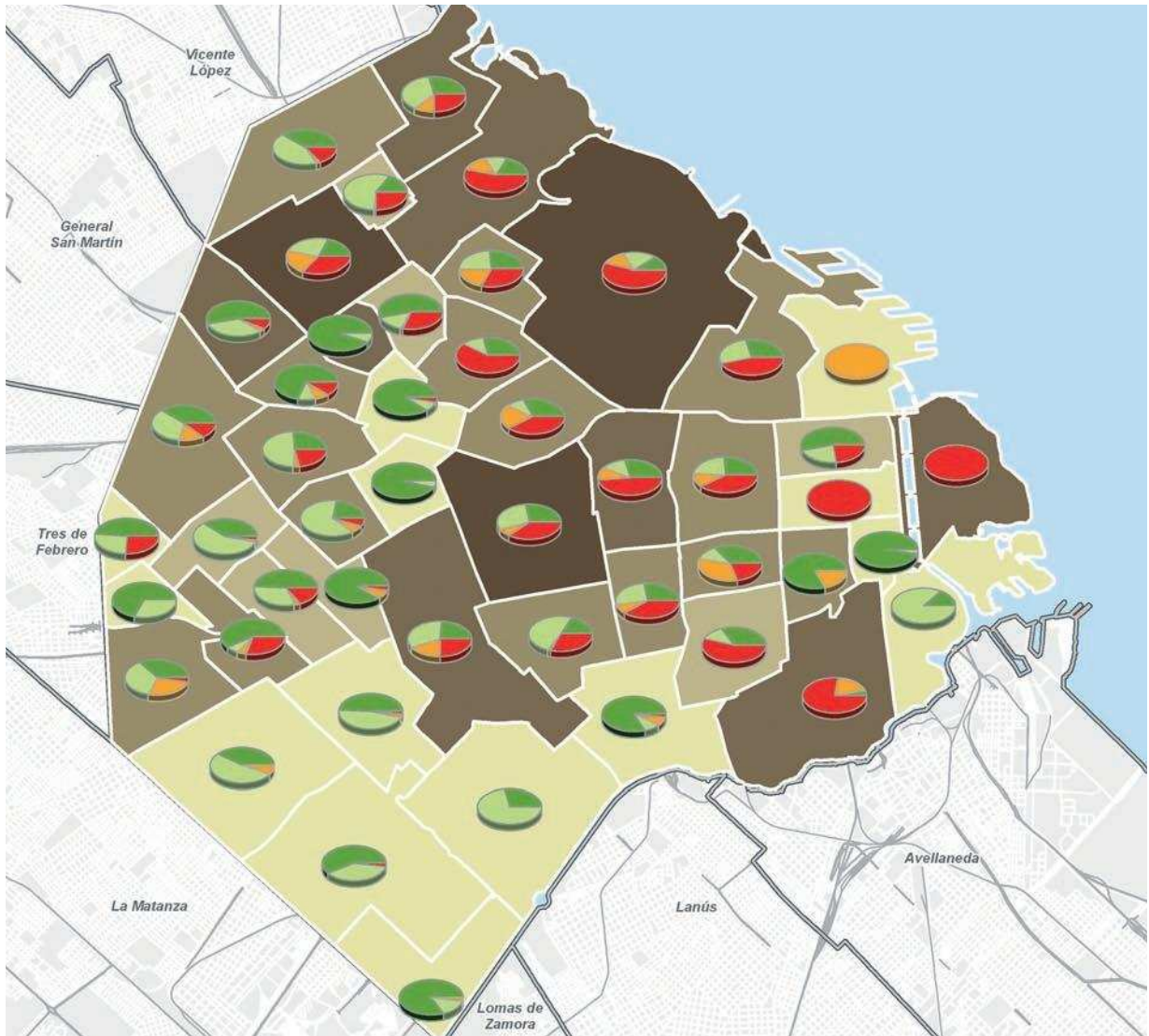
58.  
 Variación de la Construcción Residencial (M2),  
 USIT - SSP - MDU, 2008





59. Variación de la Construcción No Residencial (M2), USIT - SSP - MDU, 2008





60.  
Casas Nuevas,  
USIT - SSP - MDU, 2008

**Categoría de la vivienda**

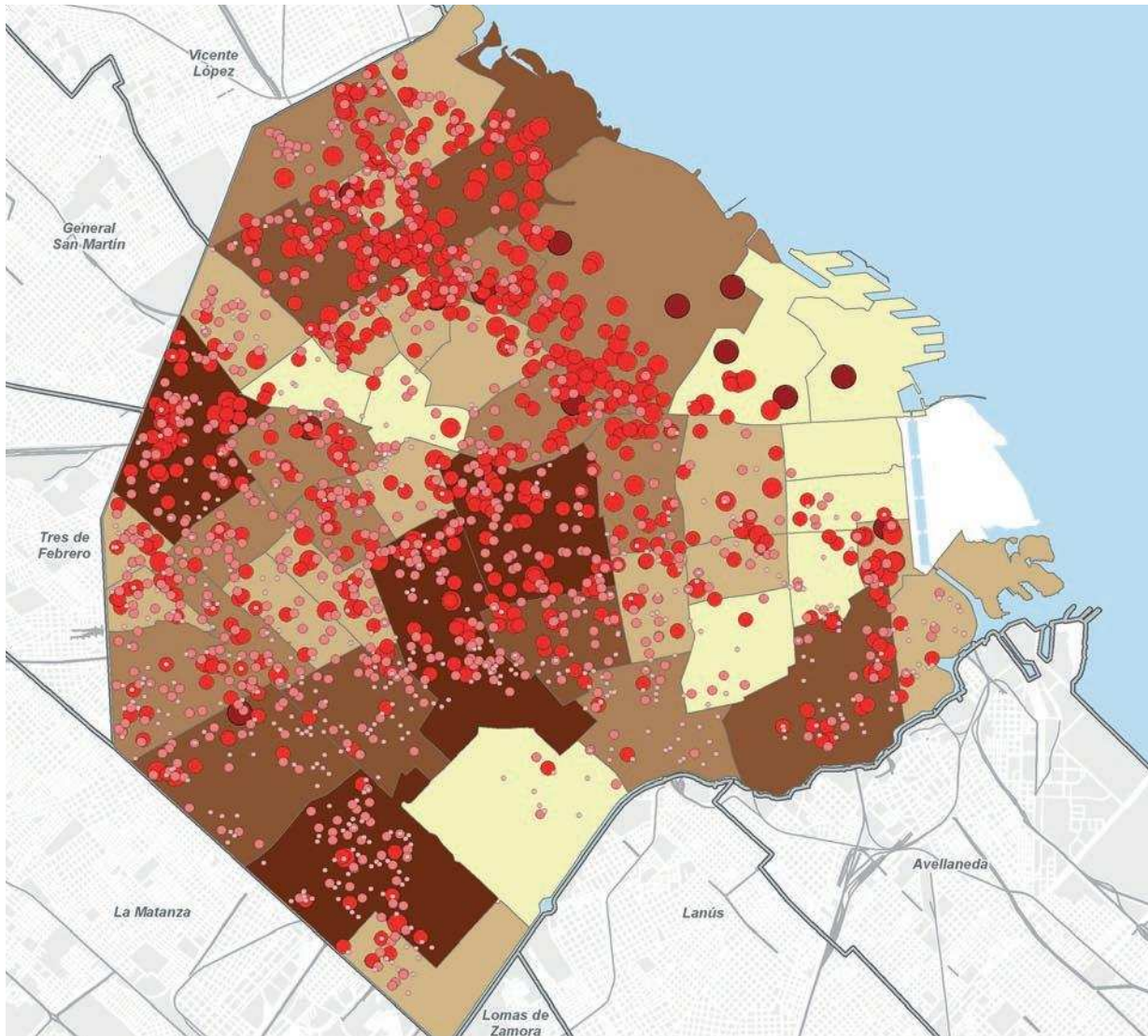


**Total de viviendas nuevas**

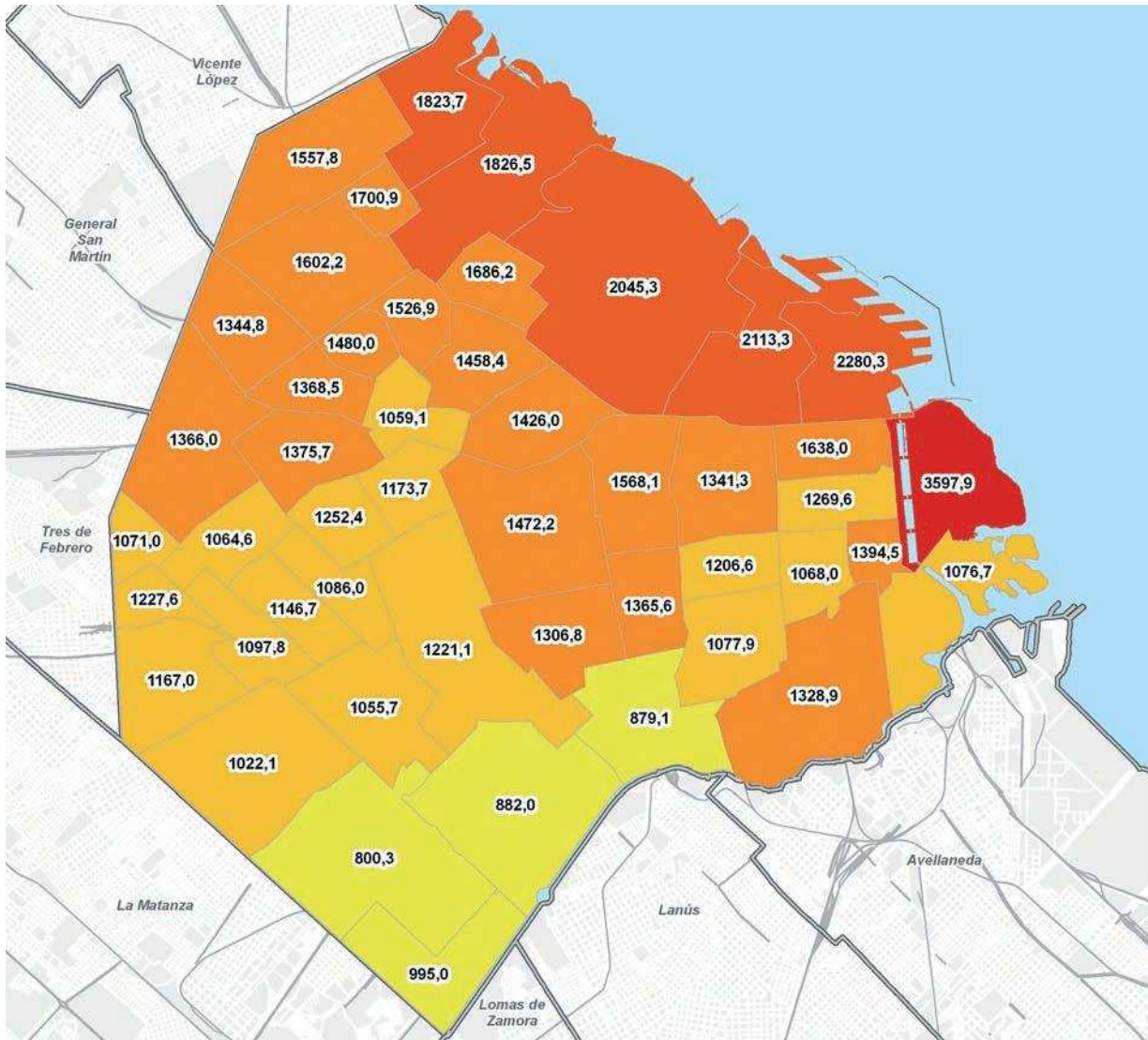


1 0.5 0 1 2 Km





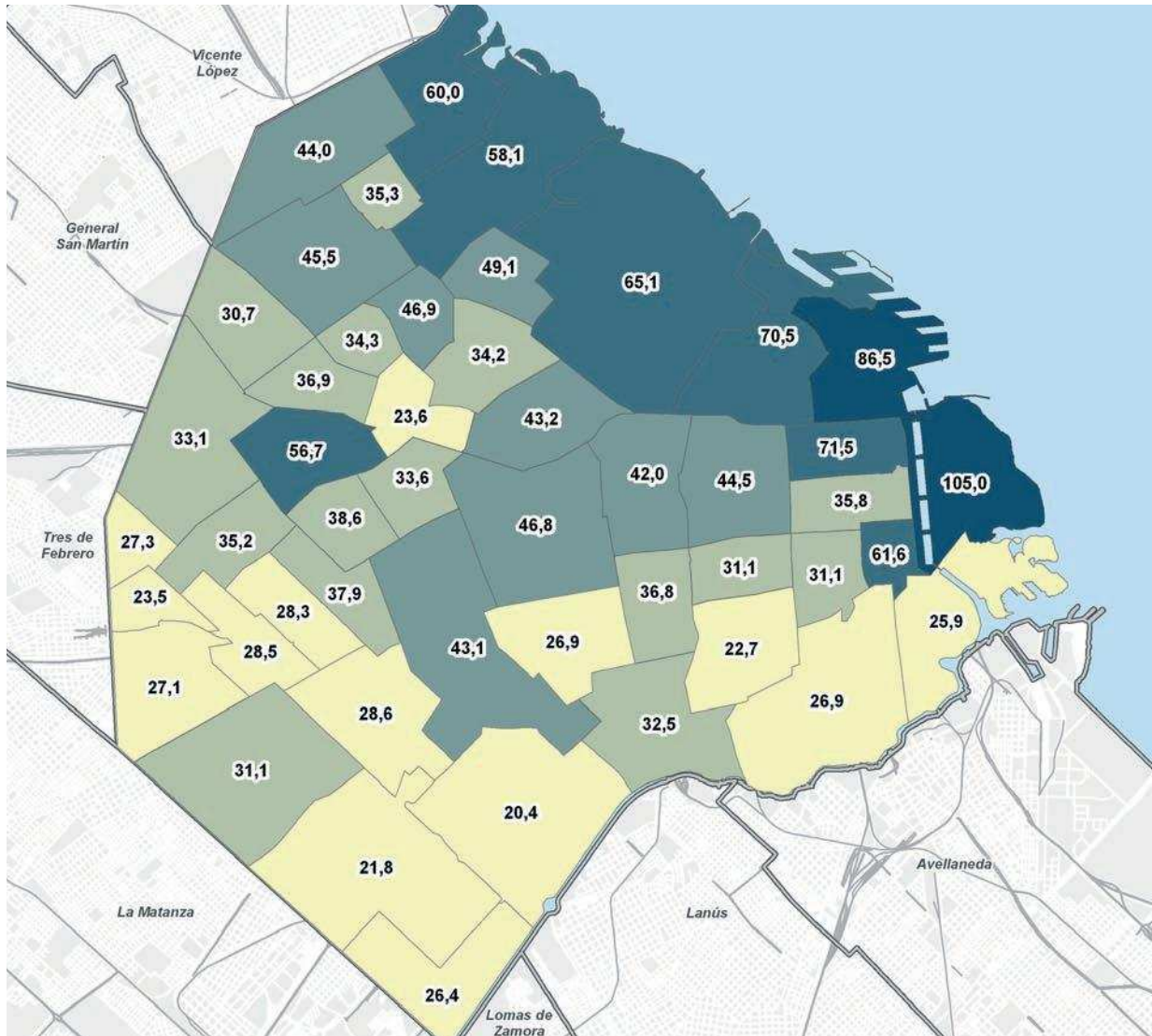
61.  
 Precio Venta de Casas,  
 USIT - SSP – MDU, 2008



62.  
 Precio Venta de Departamentos,  
 USIT - SSP - MDU, 2008

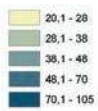


1 0,5 0 1 2 Km

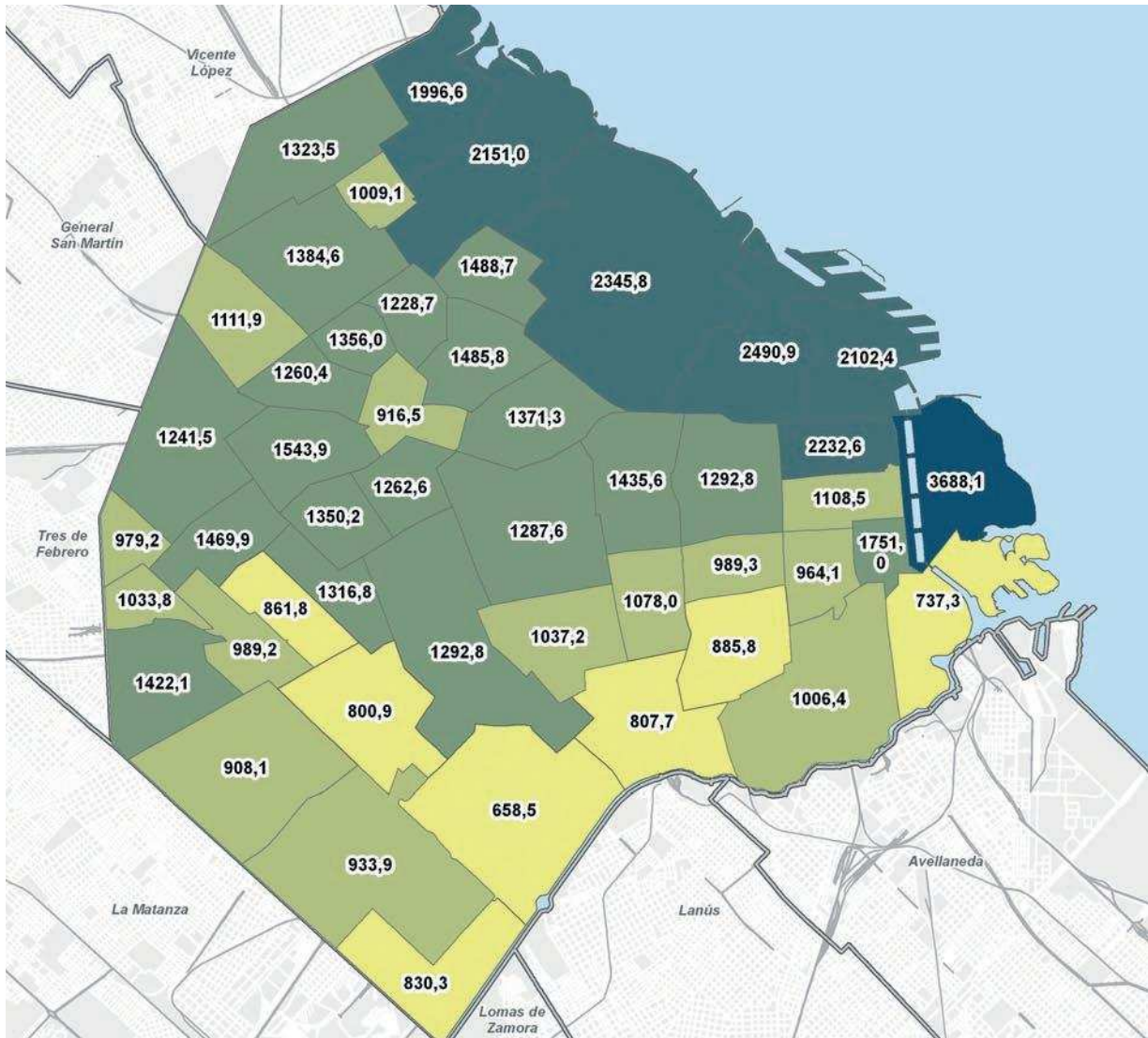


**Precio del suelo**

Precio de alquiler de locales (\$/M2)



63.  
 Precio de Alquiler de Locales,  
 USIT - SSP - MDU, 2008



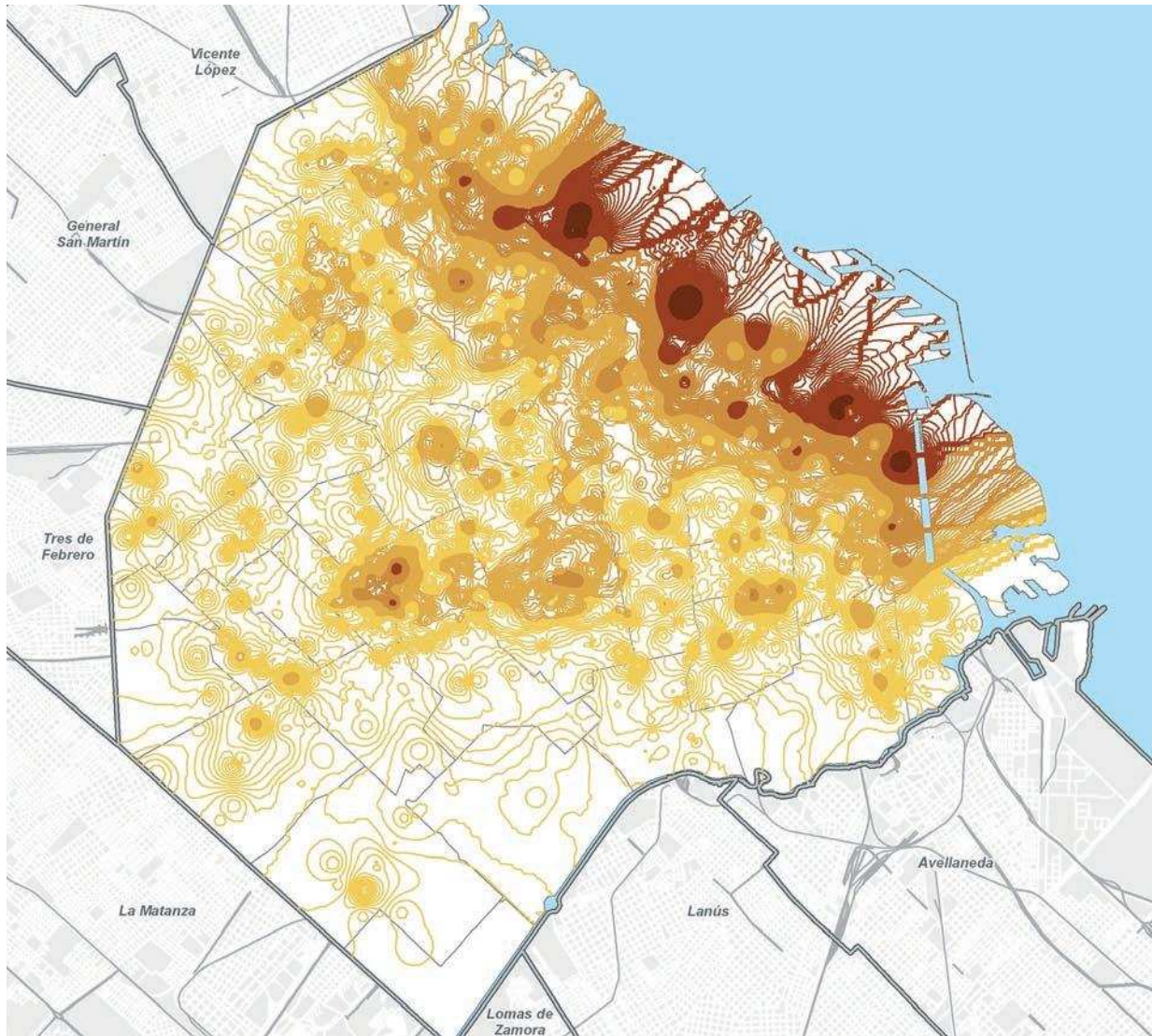
64.  
 Precio de Venta de Locales,  
 USIT - SSP - MDU, 2008

**Precio del suelo**

Precio de venta de locales  
 (US\$/M2)

- 658 - 880
- 881 - 1200
- 1201 - 1750
- 1751 - 2500
- 2501 - 3688,1





**Precio del suelo**

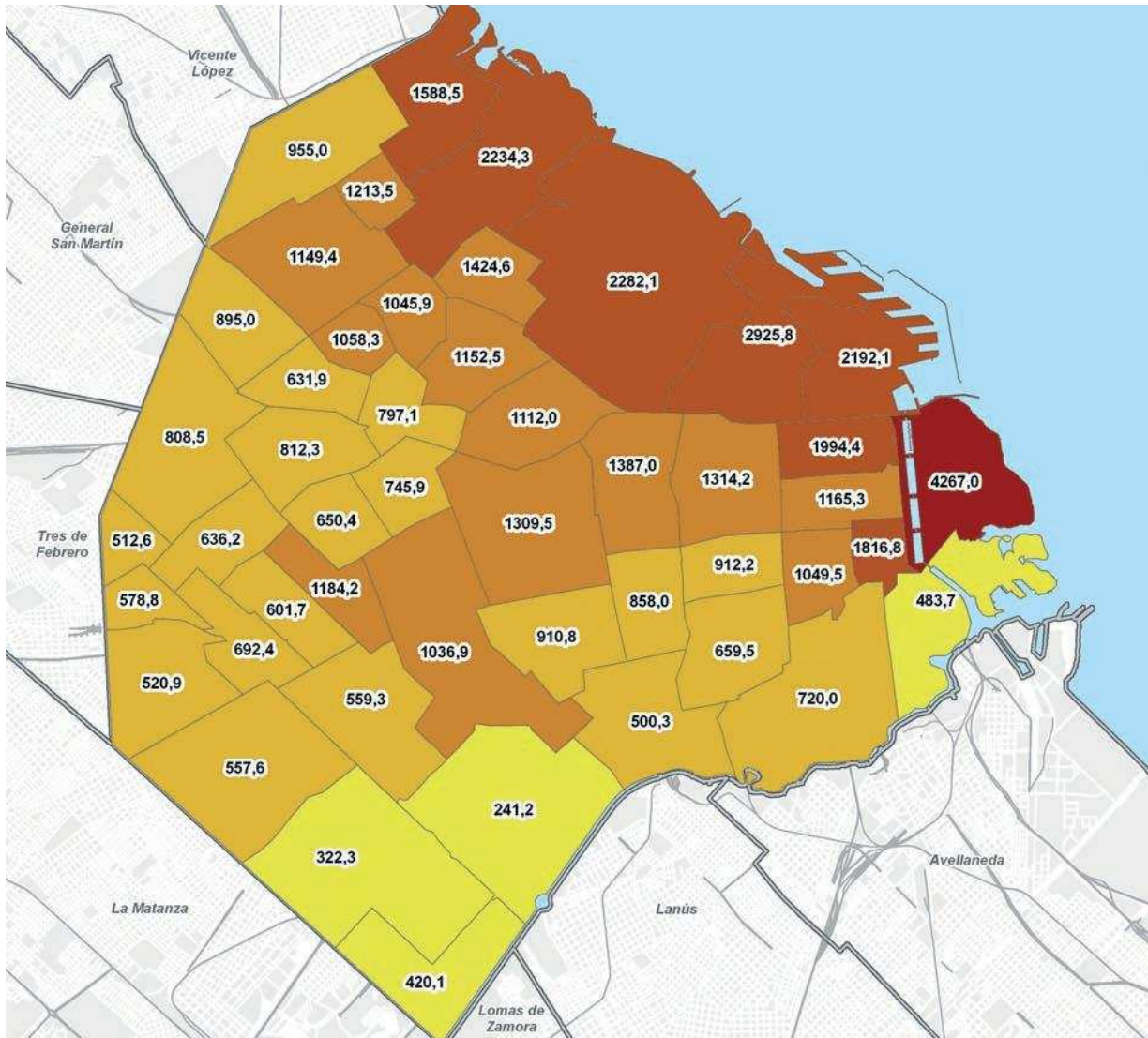
Isolíneas de valor del suelo (US\$/M<sup>2</sup>)

- 150 - 1100
- 1101 - 2050
- 2051 - 3300
- 3301 - 4950
- 4951 - 7700



1 0.5 0 1 2 Km

65.  
Isolíneas de Valor del Suelo,  
USIT - SSP - MDU, 2008



66.  
Valor del Suelo,  
USIT - SSP - MDU, 2008

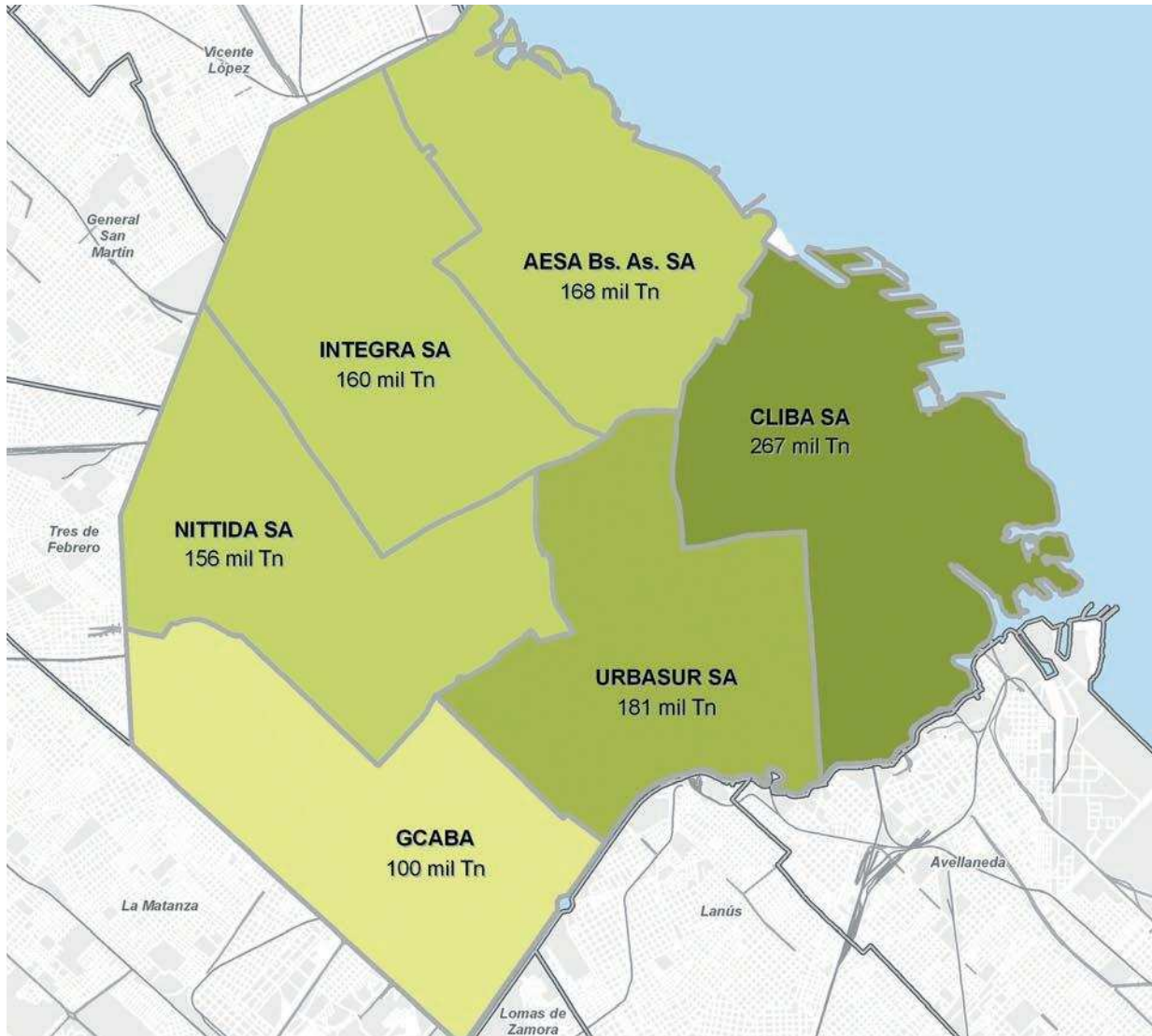
**Precio del suelo**

Precio de venta de terrenos  
(US\$/M<sup>2</sup>)

- Menos de 500
- 500,1 - 1000,0
- 1000,1 - 1500,0
- 1500,1 - 3000,0
- Más de 3000



1 000 0 1 2 Km



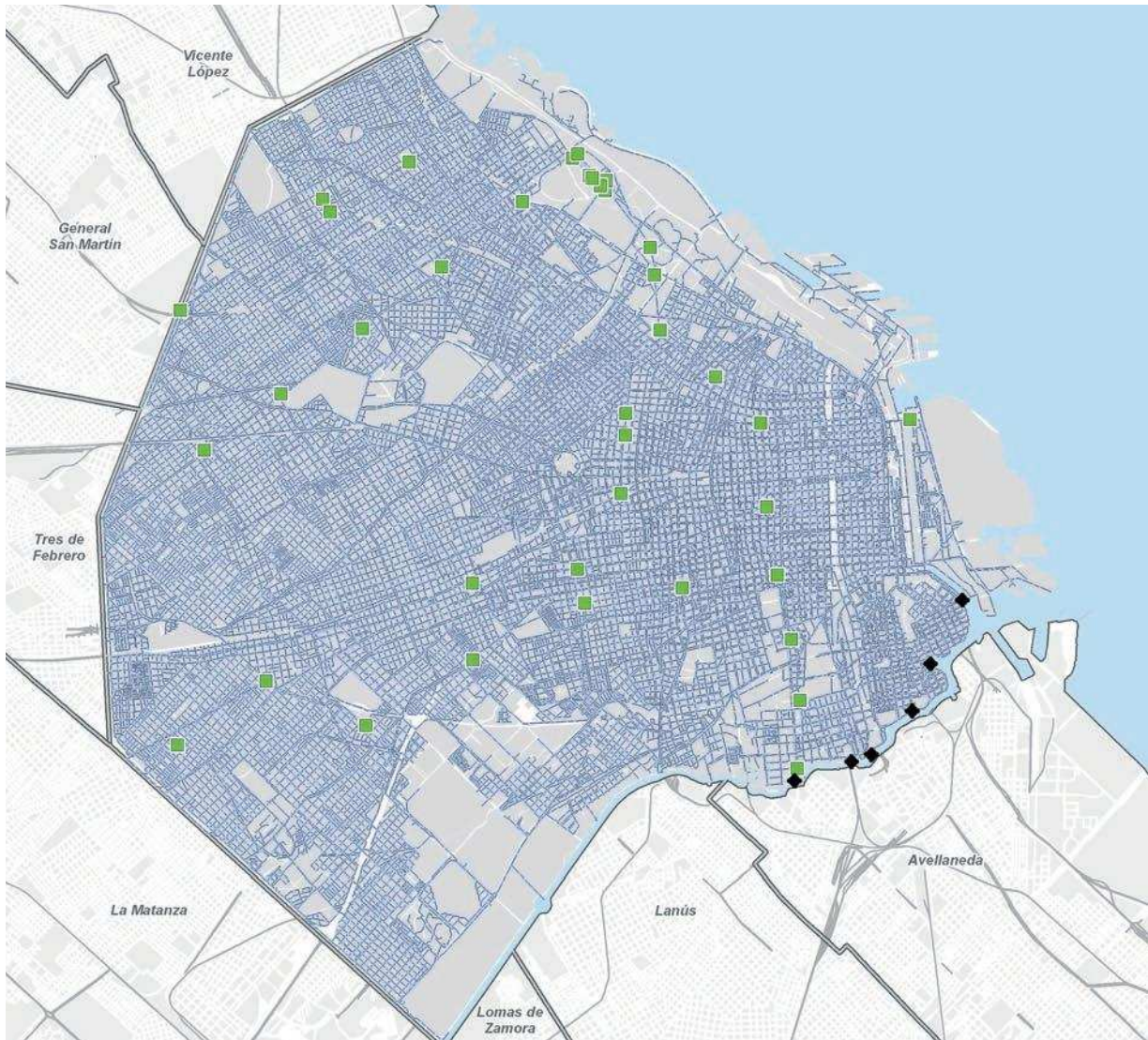
**Recolección de residuos**

Tn. enero-septiembre 2008



67.  
Recolección de Residuos,  
USIT en base a CEAMSE, 2008





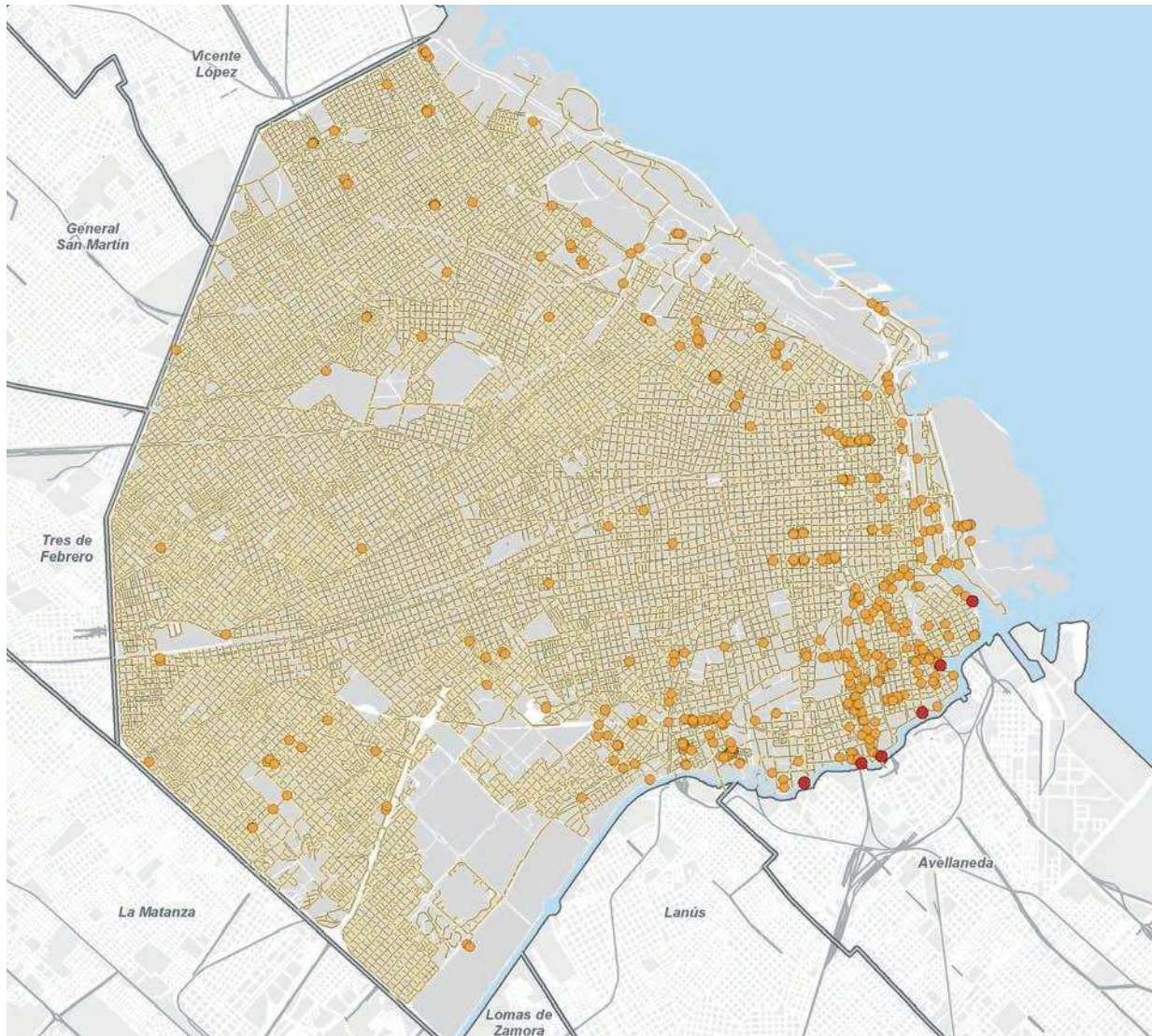
68.  
 Servicios: Redes de Agua,  
 DCATASTRO - SSP -MDU, 2008

**Servicio de agua**

- Estación de bombeo
- Cámara
- Red







**Servicio de cloacas**

- Estación de Bombeo
- Cámara cloacal
- Red



69.  
 Servicios: Redes de Cloacas,  
 DCATASTRO - SSP -MDU, 2008



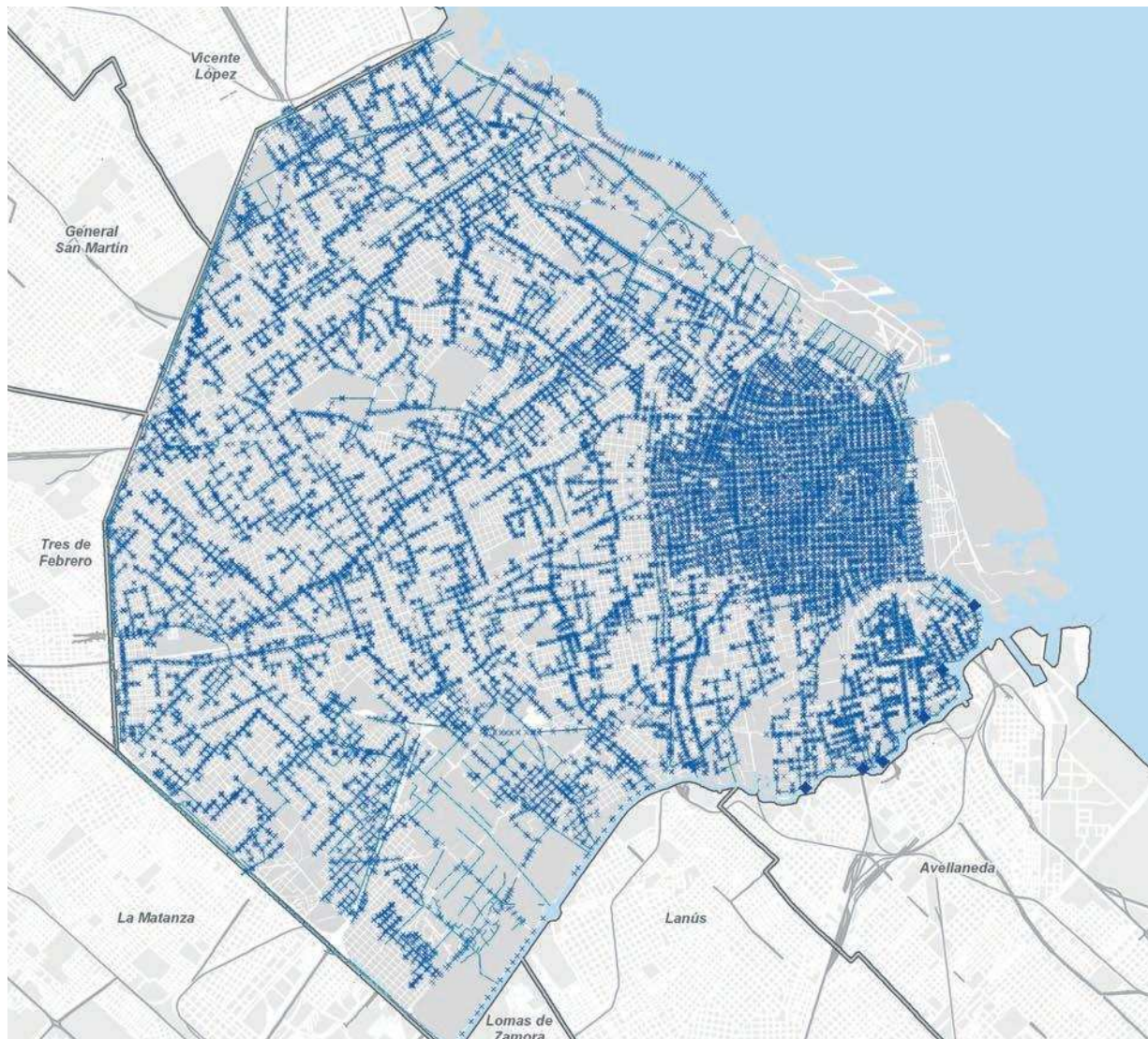
70.  
Servicios: Redes de Gas,  
DCATASTRO - SSP -MDU, 2008

**Red de Gas**

— Red



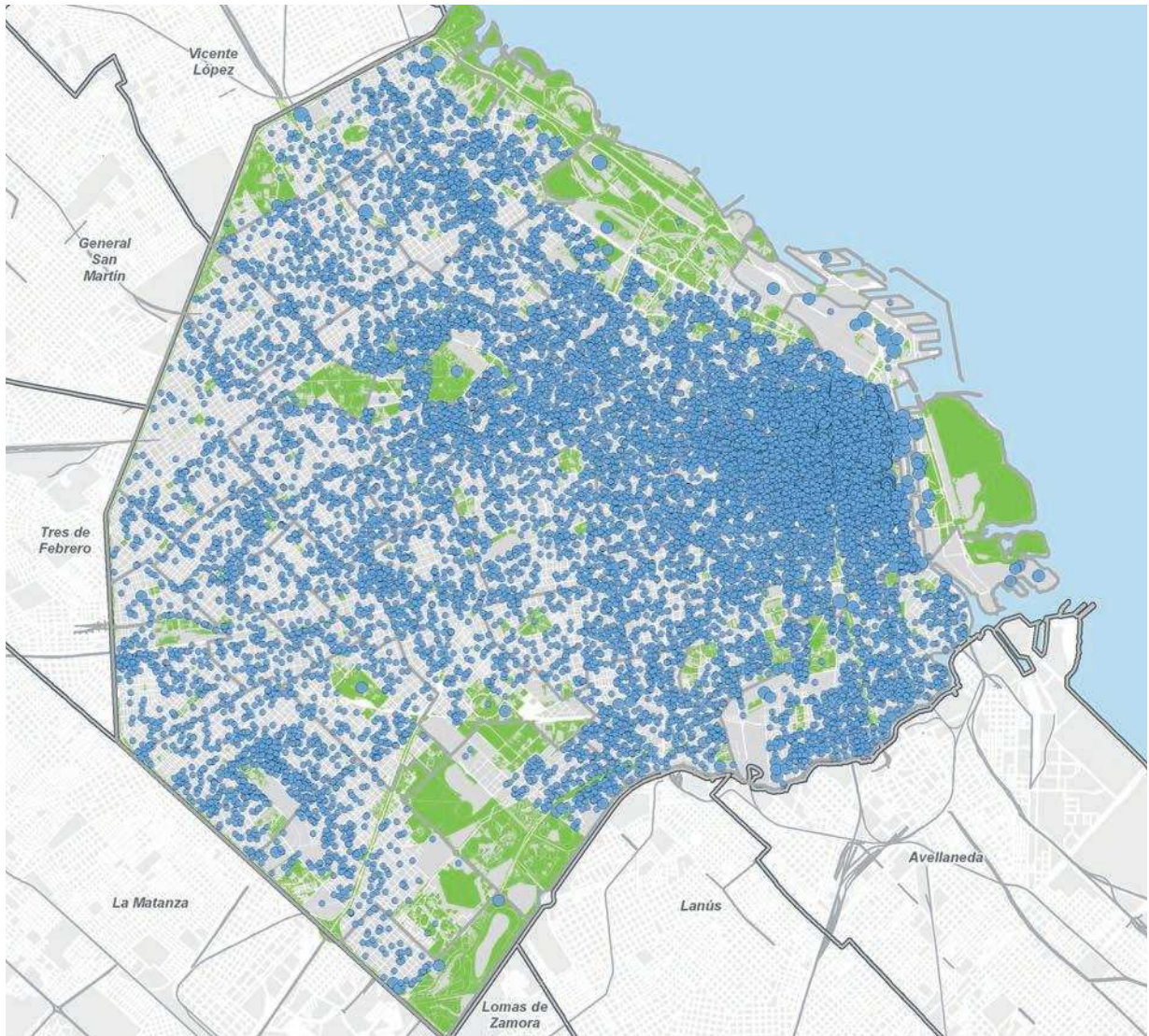
1 05 0 1 2



- Pluviales**
- Estación de Bombeo
  - × Sumideros
  - Conductos

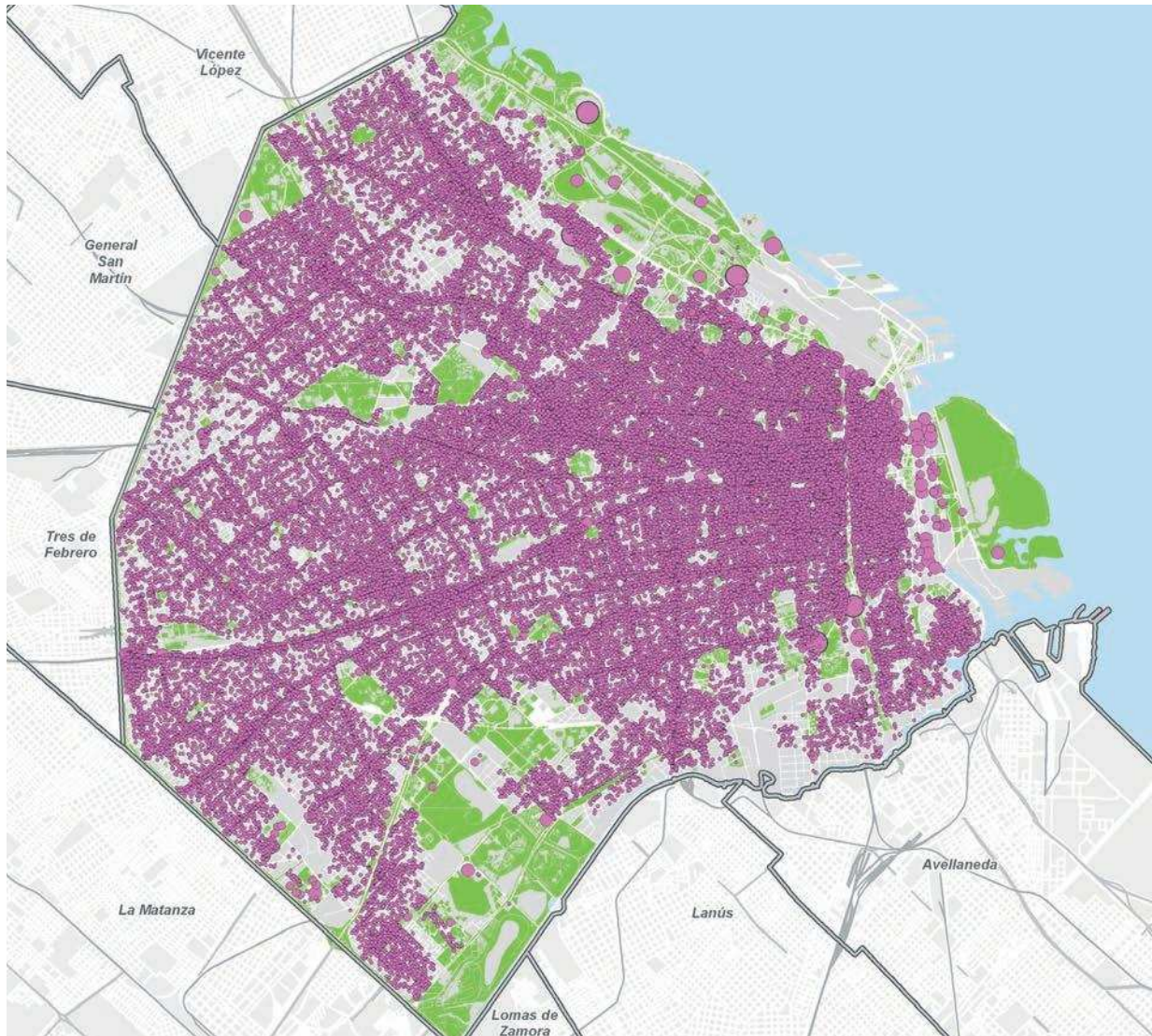


71.  
 Servicios: Conductos Pluviales y Sumideros,  
 DCATASTRO - SSP -MDU, 2008

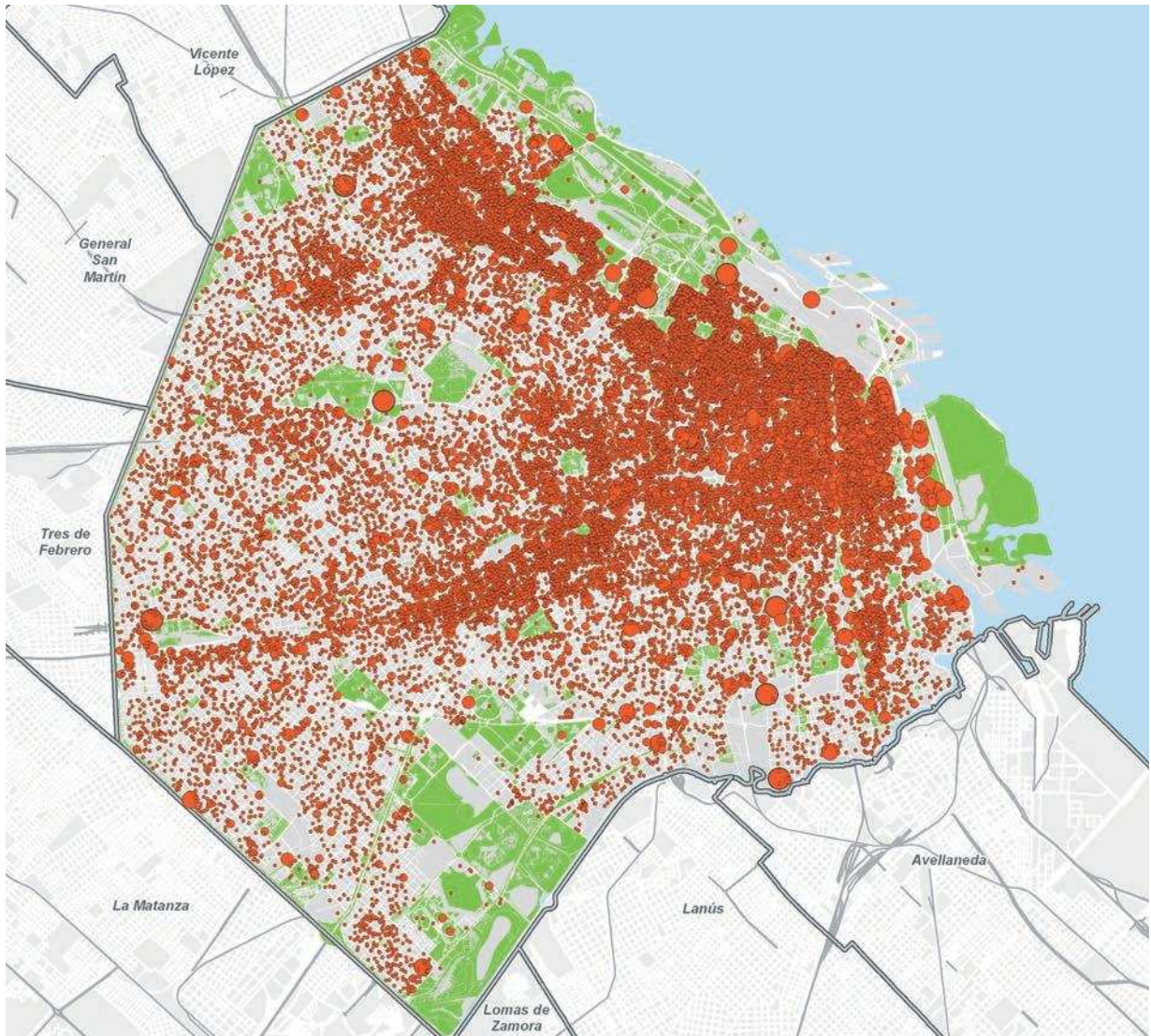


72.  
Usos del Suelo: Oficinas,  
DG Rentas, AGIP, 2009



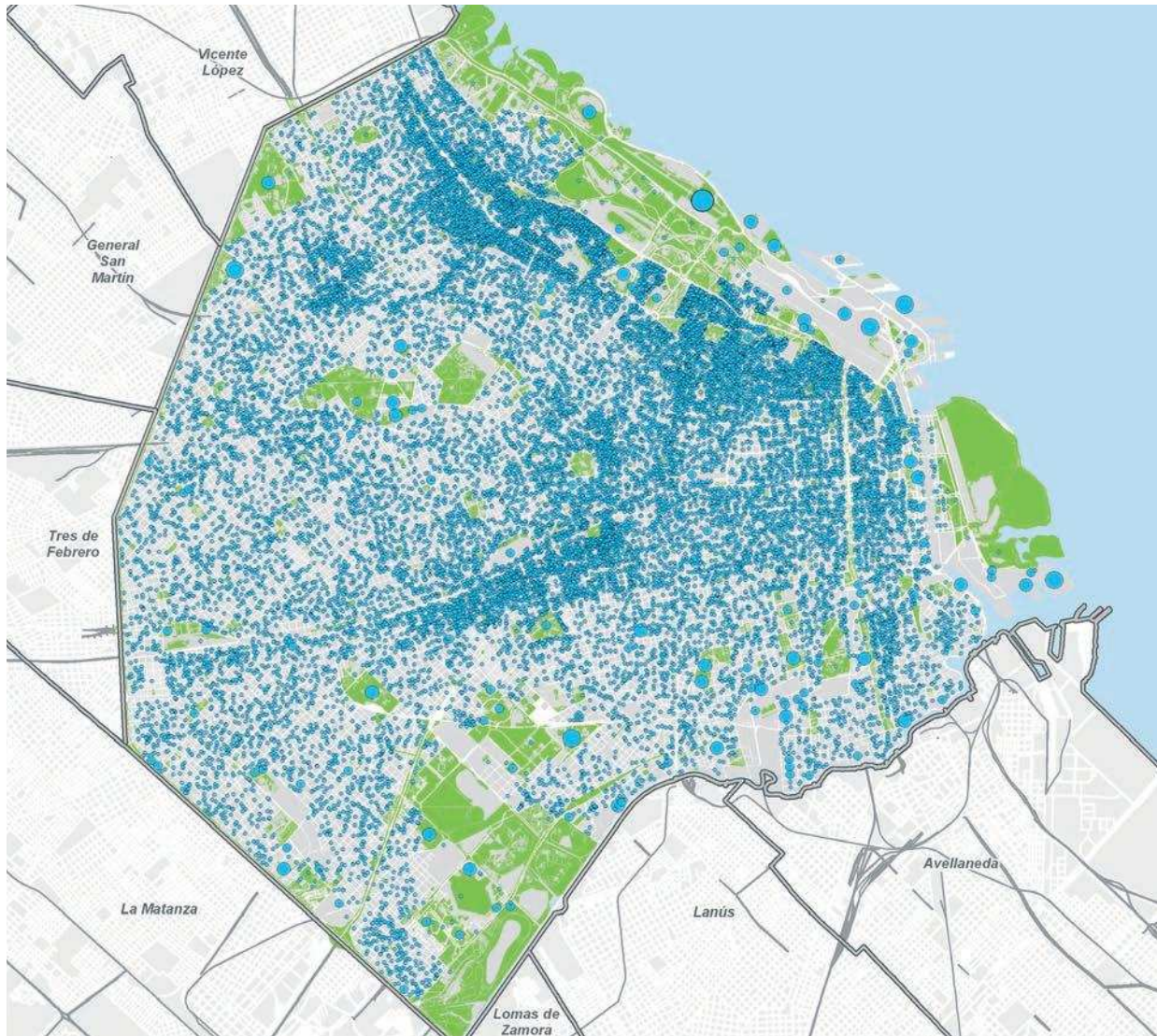


73.  
 Usos del Suelo: Locales Comerciales,  
 DG Rentas, AGIP, 2009

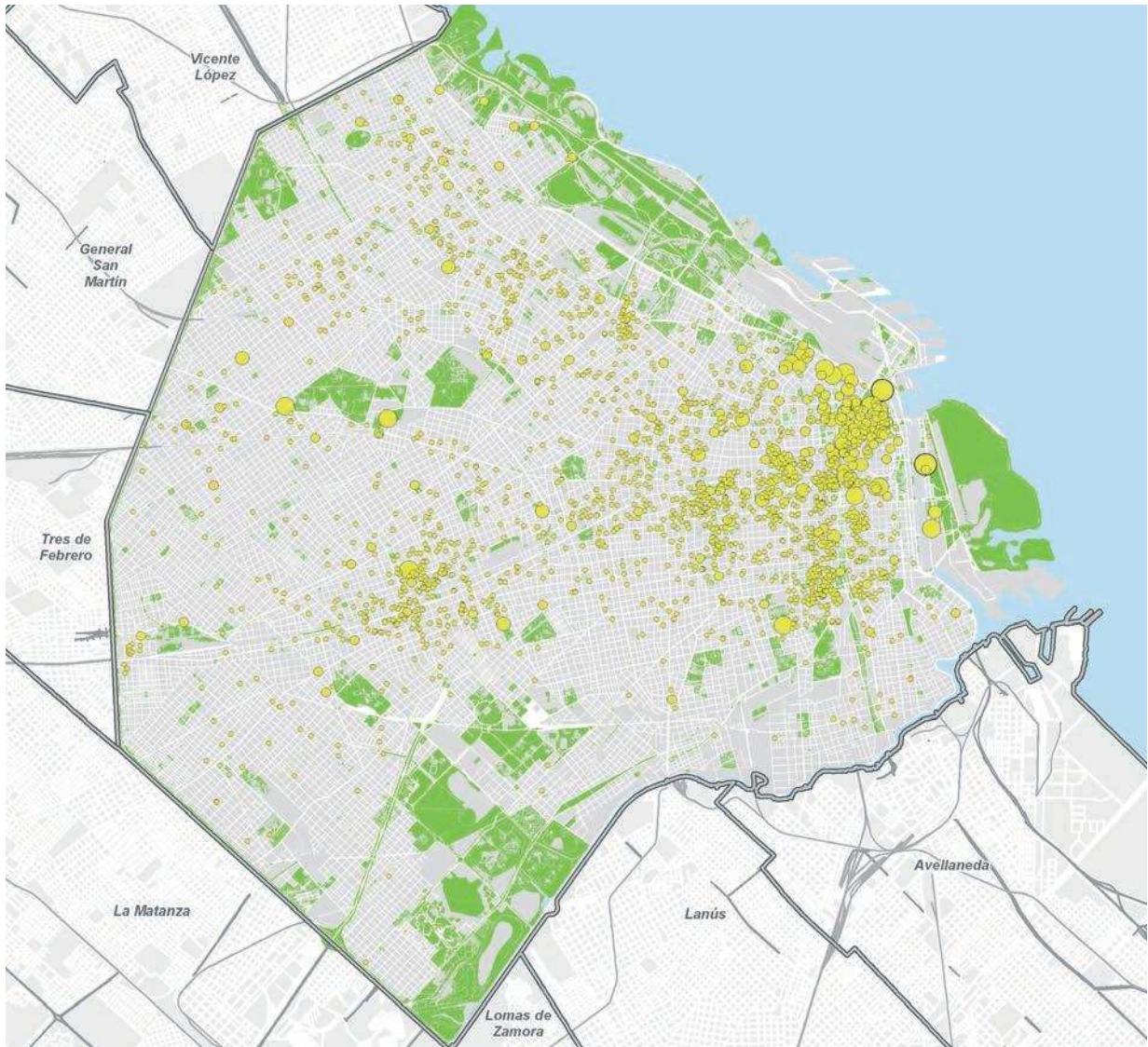


74.  
Usos del Suelo: Garajes,  
DG Rentas, AGIP, 2009





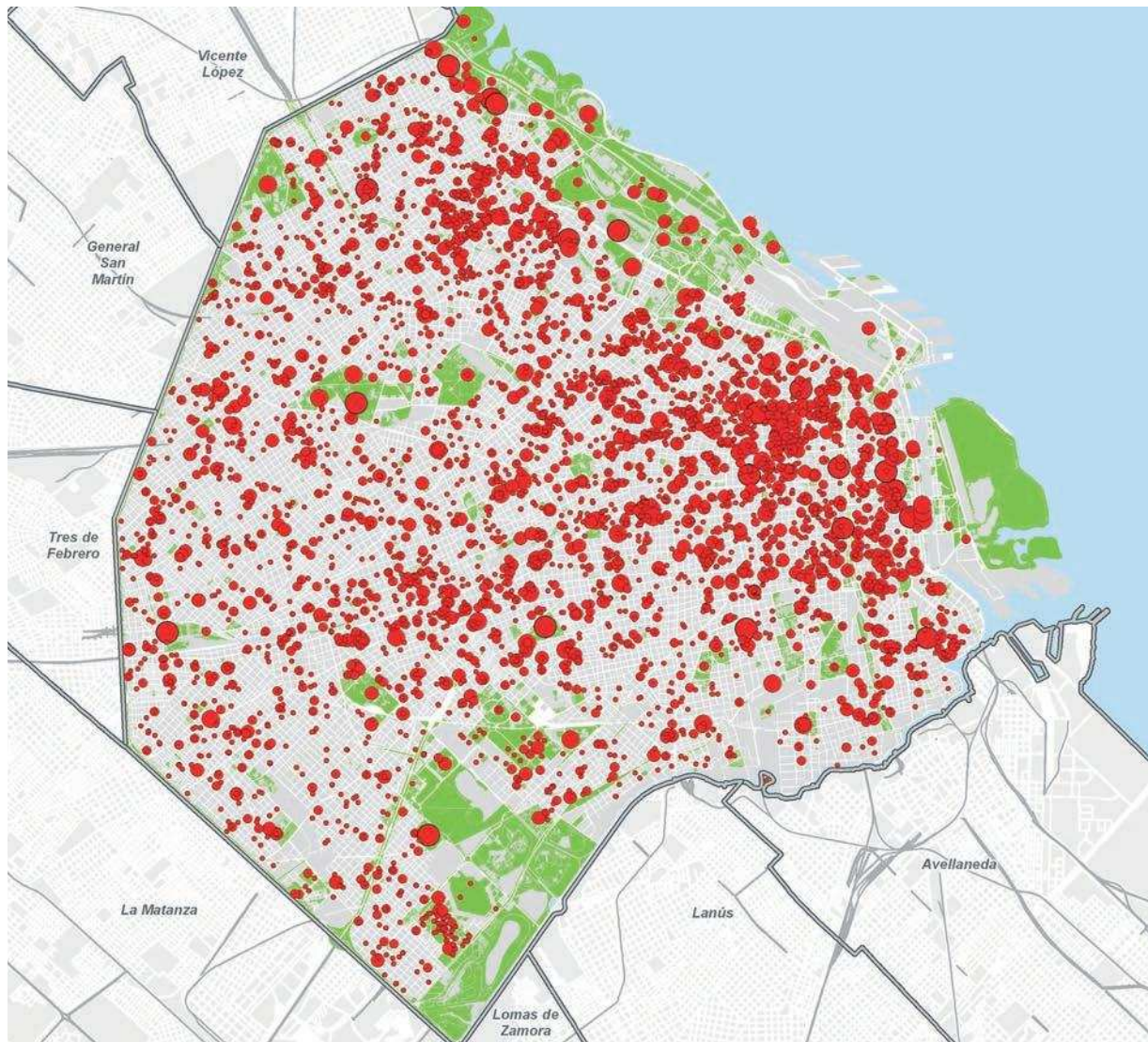
75-  
 Usos del Suelo: Cocheras Descubiertas,  
 DG Rentas, AGIP, 2009



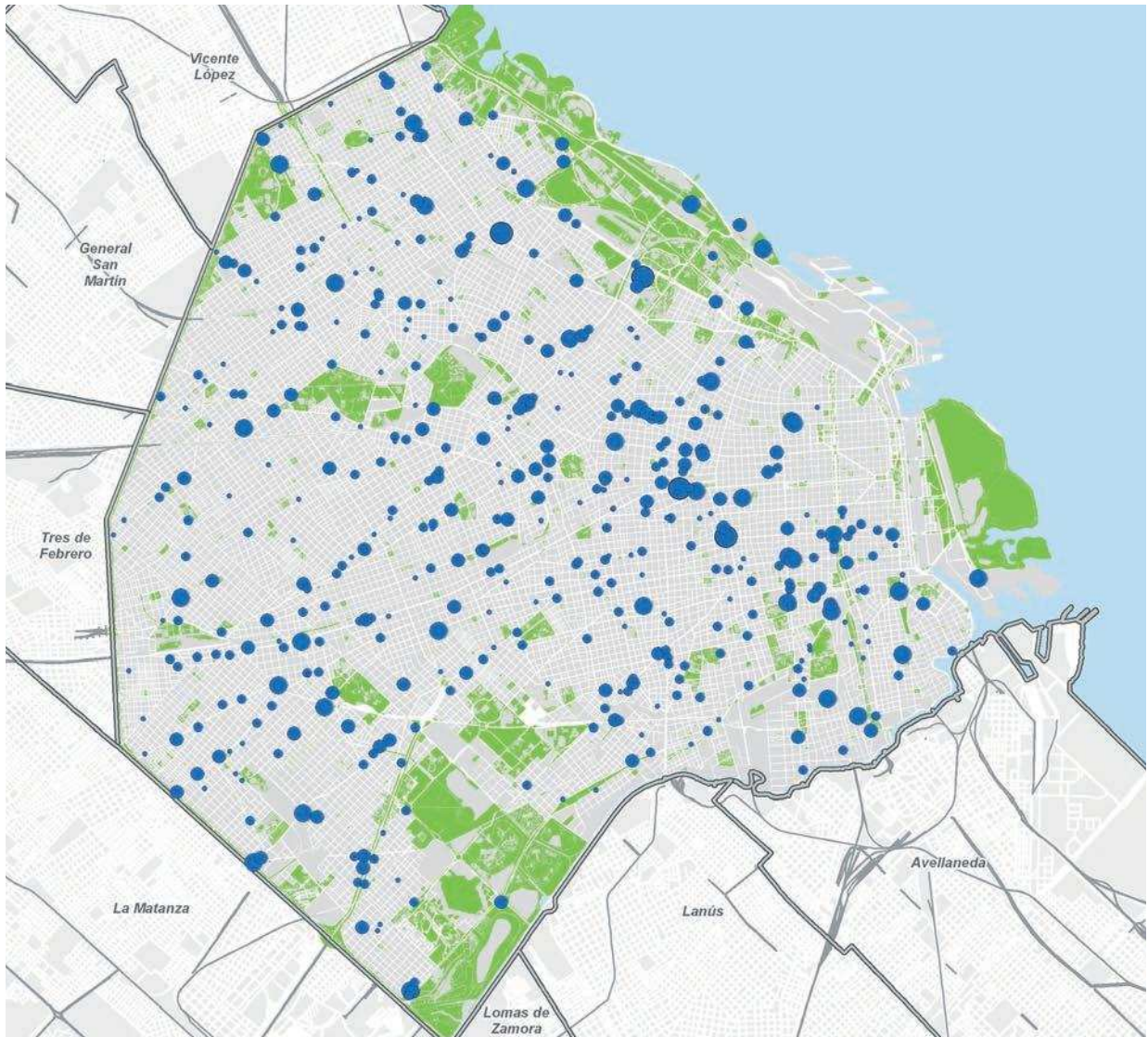
76.  
 Usos del Suelo: Hoteles,  
 DG Rentas, AGIP, 2009



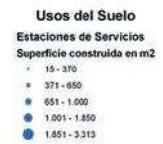


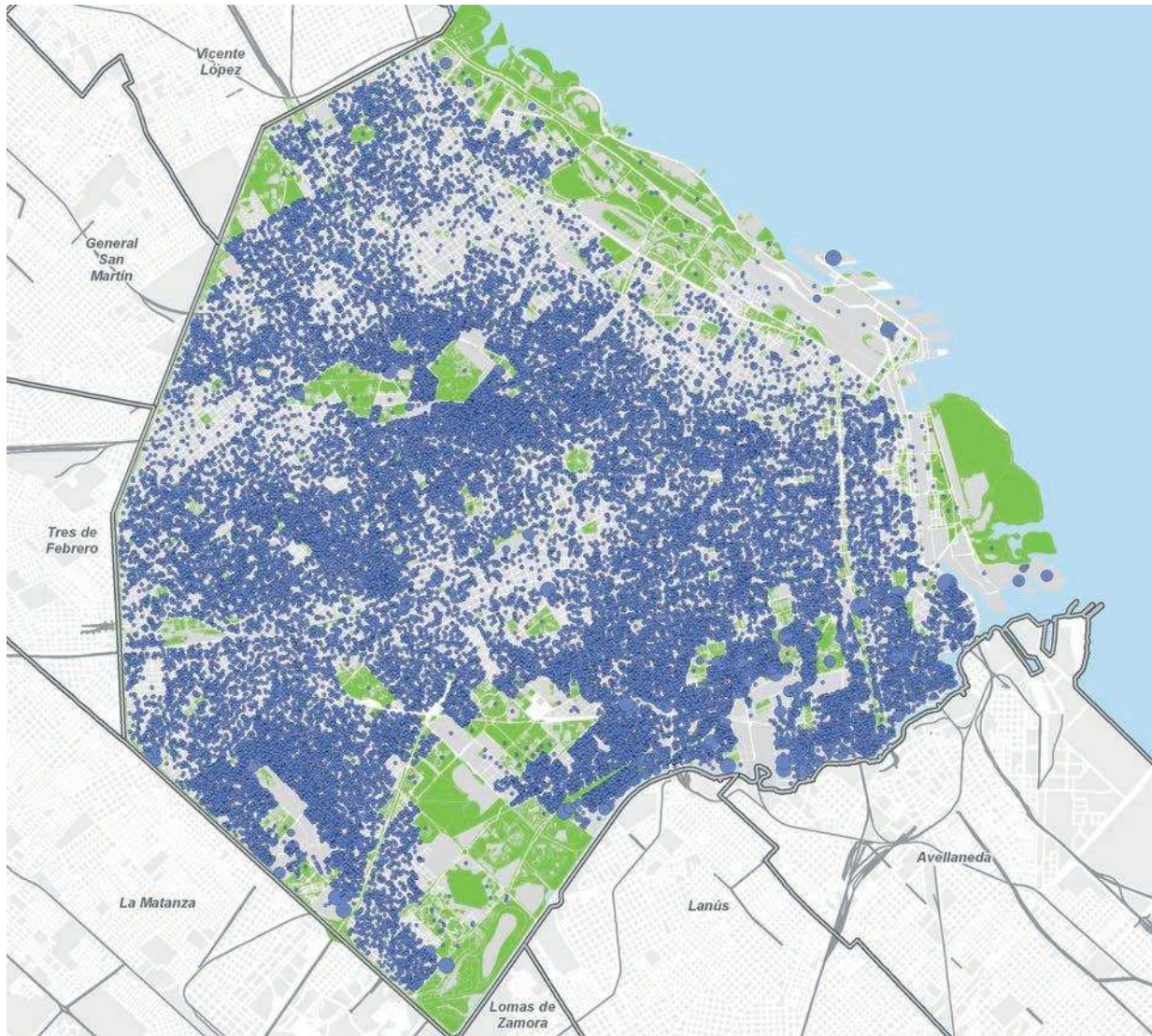


77. Usos del Suelo: Asociaciones (Clubes, Estadios, Colegios, Templos), DG Rentas, AGIP, 2009

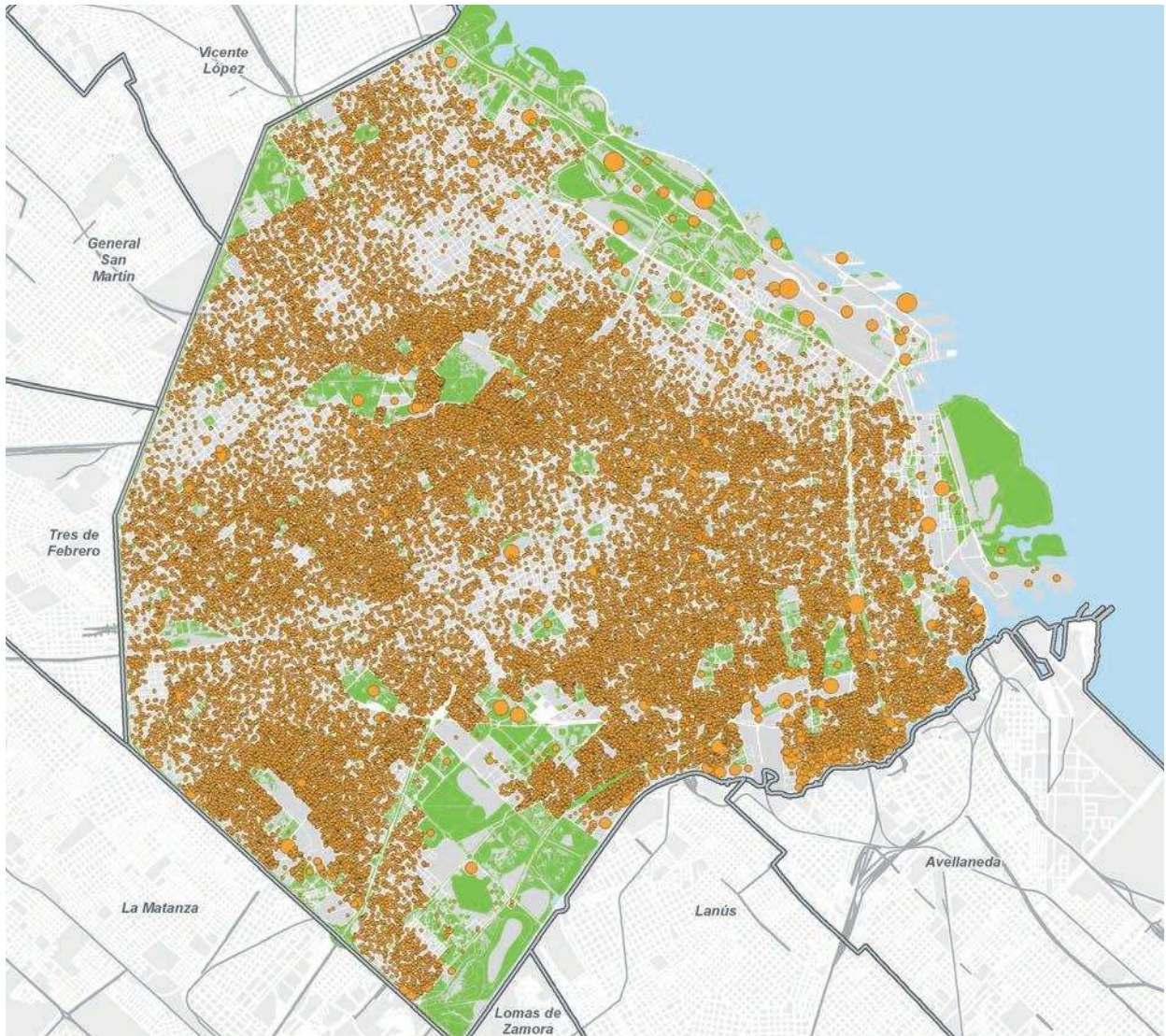


78.  
Usos del Suelo: Estaciones de Servicio,  
DG Rentas, AGIP, 2009





79.  
 Usos del Suelo: Industrias,  
 DG Rentas, AGIP, 2009



80.  
Usos del Suelo: Depósitos,  
DG Rentas, AGIP, 2009

