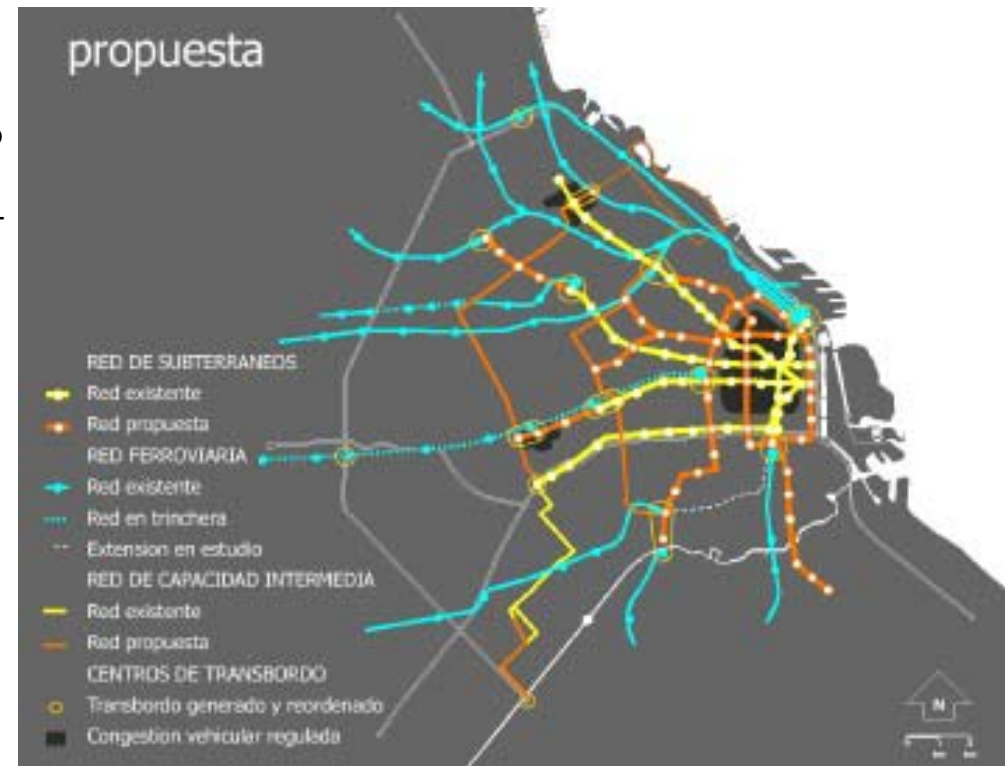
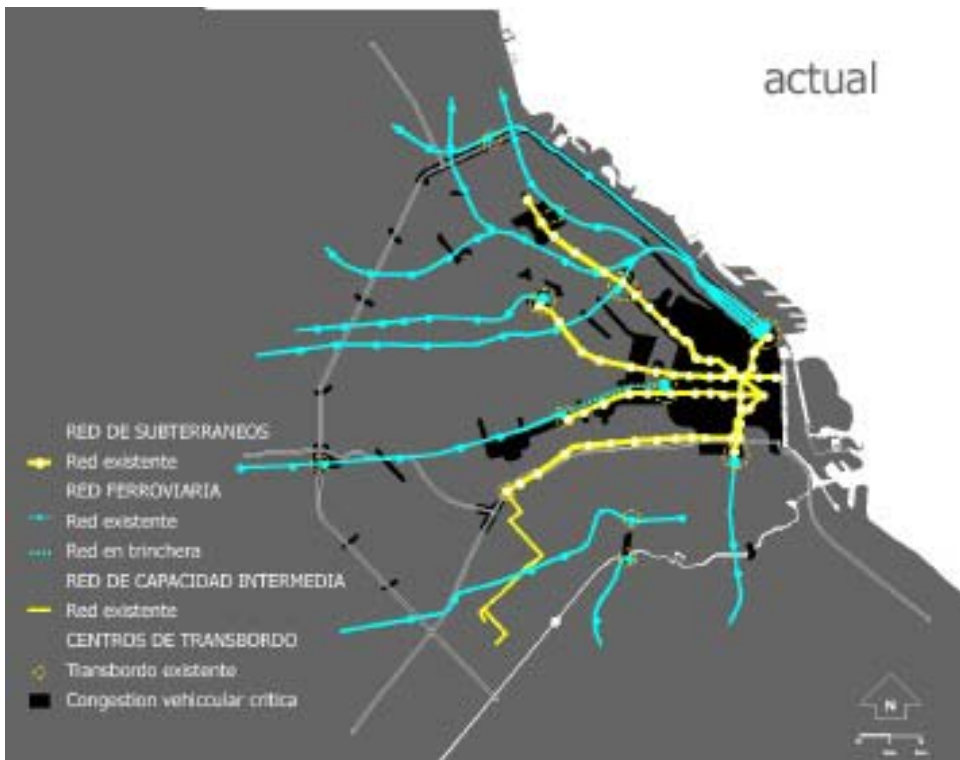


# TRANSPORTE PÚBLICO GUIADO

## TRANSPORTE PÚBLICO GUIADO

*“Establecimiento de un sistema intermodal con mejoras de la eficiencia y seguridad del transporte de cargas y del transporte público de pasajeros tendiente a disminuir la participación del automóvil particular en el tránsito urbano”. Ley 71*

Se postula maximizar el uso del transporte ferroviario de superficie y subterráneo, incrementando sensiblemente las líneas de subtes con criterio de malla que sirva a las zonas de mayores demandas. Éstos se complementan con servicios públicos de capacidad intermedia.

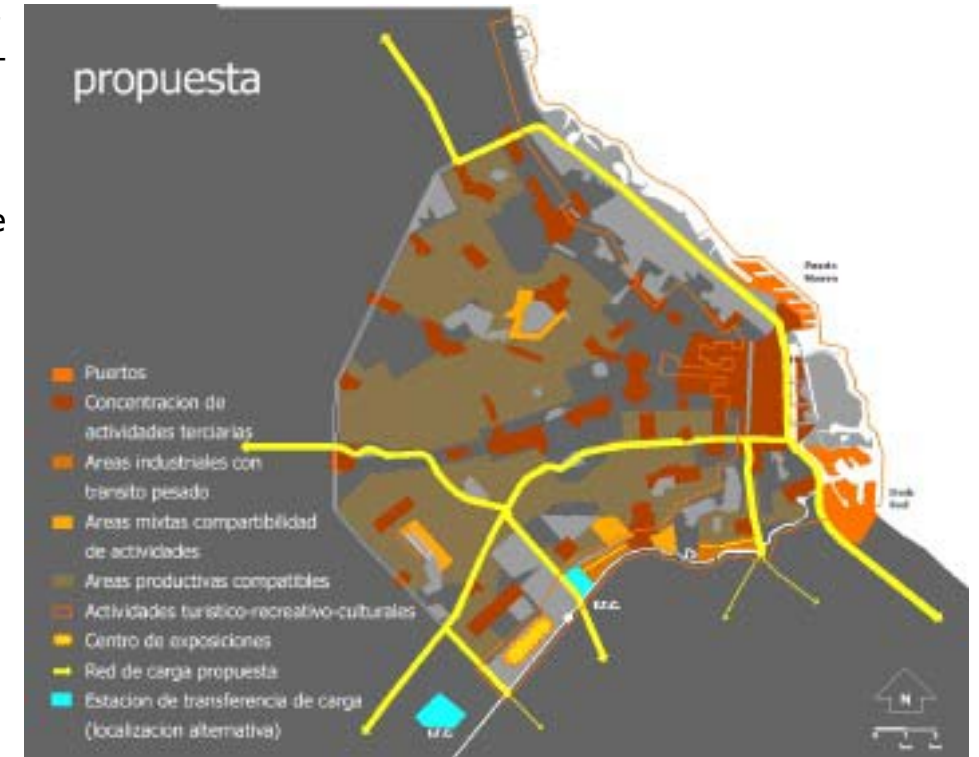
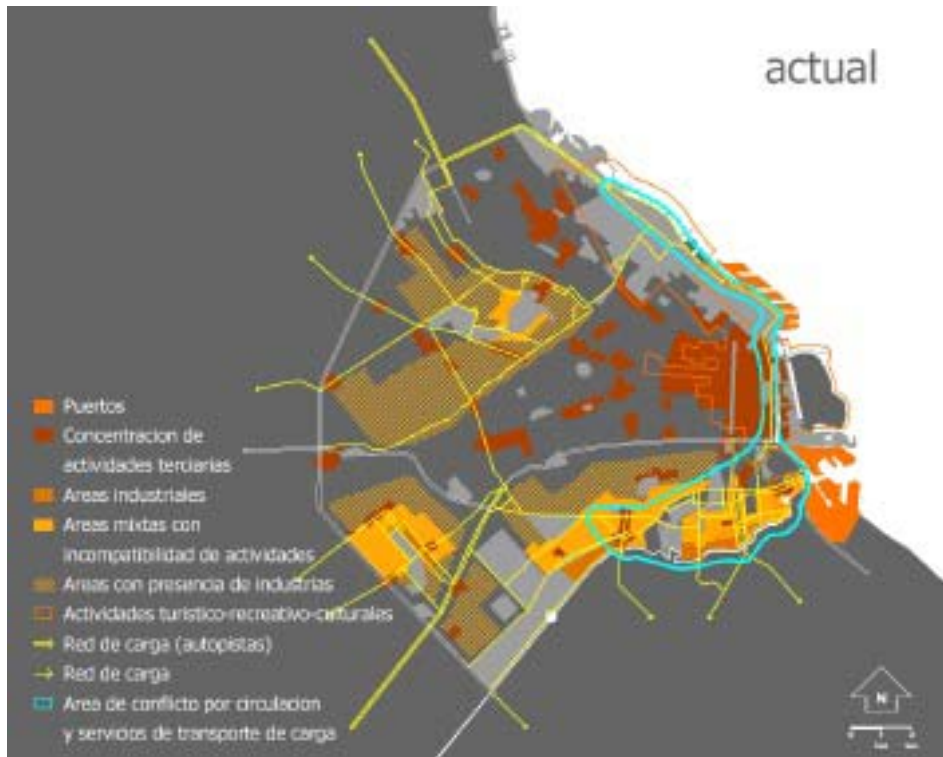


# CONFIGURACION PRODUCTIVA

## CONFIGURACION PRODUCTIVA

*“Generación de condiciones urbano ambientales para la modernización y diversificación del tejido económico local a través del mejoramiento de las actividades existentes y la atracción de nuevas actividades”. “Mejora de la calidad ambiental mediante la preservación de las situaciones apropiadas, paulatina corrección de las actividades contaminantes y concientización pública basada en el concepto de la sostenibilidad global” Ley 71*

Se postula potenciar la capacidad productiva de la ciudad, tanto para las actividades secundarias como terciarias, promoviendo el rol “Centro de Negocios” del área central, facilitando el desarrollo del turismo y la industria de avanzada, facilitando la articulación de los usos residenciales y productivos en el resto de la ciudad.



# PROPUESTA

## LOS RASGOS DIFERENCIALES DE LA SITUACIÓN ACTUAL SON:

- La consolidación del corredor Sur y la efectiva interrelación de los corredores.
- La jerarquización y descentralización del sistema de centros, potenciando el centro metropolitano en su riqueza polifuncional, consolidando centros urbanos sobre líneas de transversalidad y centros barriales de distribución territorial más homogénea.
- Una configuración residencial de mayor calidad ambiental, receptividad y distribución más homogénea, con mantenimiento de la diversidad del hábitat.
- El crecimiento y estructuración del sistema de espacios públicos mediante una política de asignación de tierras disponibles.
- Una configuración productiva que, atendiendo a la diversidad de demandas, a las potencialidades urbanas y a la compatibilización de actividades, se despliegue diferencialmente sobre el territorio de la ciudad.

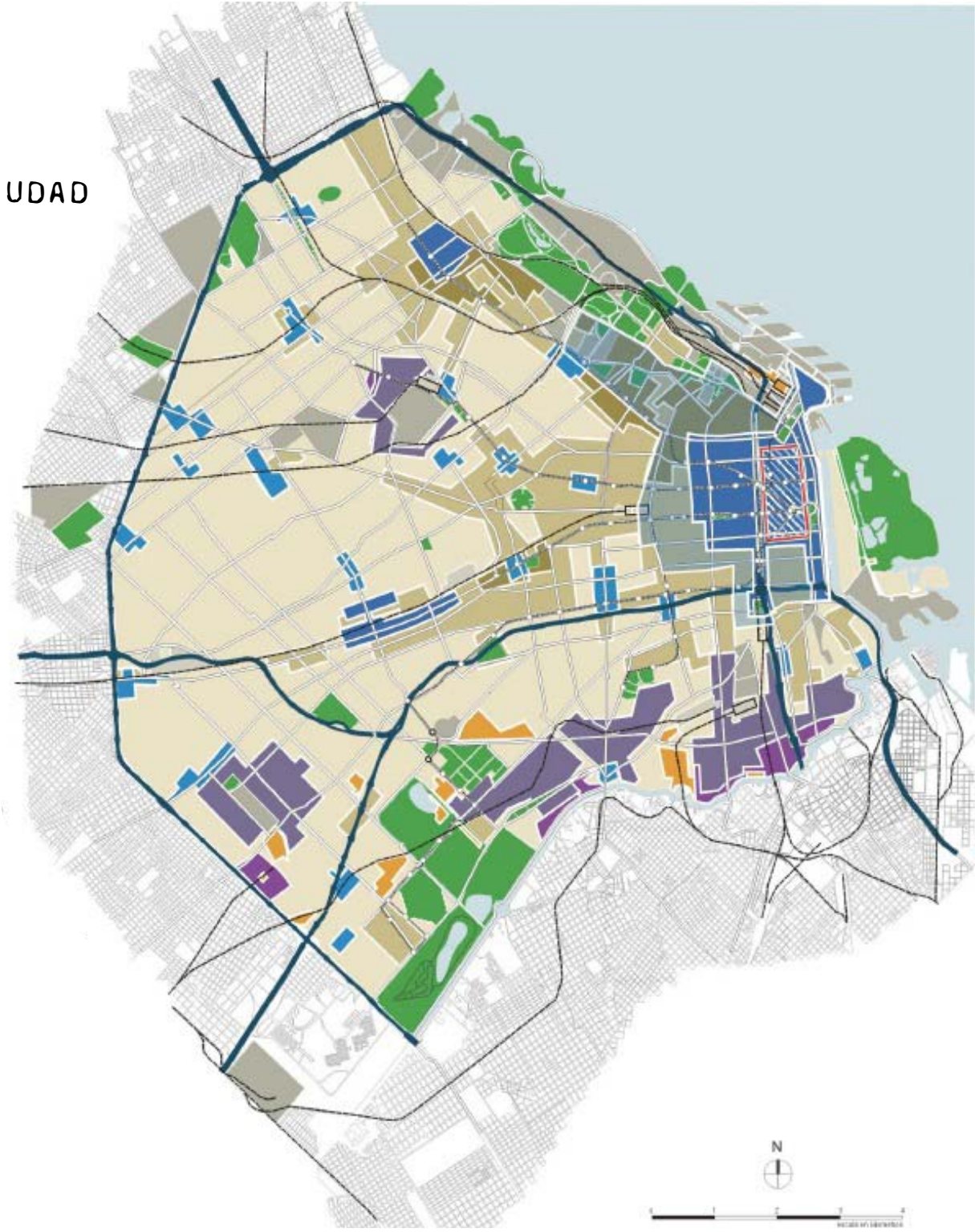
## CONFIGURACIÓN ACTUAL DE LA CIUDAD

### Transporte Guiado

- subterráneo
- superficie

### Definición de zonas

- centro de la aglomeración
- área central y subcentros urbanos
- centro de negocios
- subcentros barriales
- tejido mixto con actividades productivas y residenciales de baja densidad
- tejido industrial
- asentamientos precarios
- tejido consolidado con alta densidad de ocupación predominantemente residencial
- tejido consolidado con media densidad de ocupación predominantemente residencial
- tejido consolidado con baja densidad de ocupación predominantemente residencial
- grandes equipamientos con predominancia de espacio abierto
- grandes espacios verdes



# MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

## Transporte Guiado

- subterráneo
- superficie
- - - - - expreso Ezeiza - Centro - Aeroparque

## Grandes Equipamientos

- grandes equipamientos con predominancia de espacio abierto
- grandes equipamientos regionales
- equipamientos urbanos con espacios verdes
- grandes espacios verdes
- centros de transferencia
- espacio de intermodalidad



**Centro de la aglomeración**  
rea polifuncional con atracciones de escala metropolitana a ser cualificada según la identidad de sus distintos sectores.

**Area central y subcentros urbanos**  
Sectores con predominio de actividades terciarias de escala urbana que serán objeto de residencialización y de descongestión y modernización del espacio público

**Centro de negocios**  
rea de actividades con predominio de aquellas financieras a ser limitada en su extensión

**Subcentros barriales**  
Sectores con predominio de actividades terciarias de escala barrial. Los existentes serán objeto de consolidación por provisión de equipamiento y densificación, los nuevos se desarrollarán en consonancia con el proceso de descentralización y la estructuración propuesta.

**Tejido mixto con actividades productivas y residenciales de baja densidad**  
reas de convivencia de actividades residenciales de baja densidad y actividades productivas a ser requalificadas ambientalmente.

**Tejido industrial**  
Area de predominio de actividades industriales cuyo tejido será de reestructuración y modernización

**Tejido consolidado con alta densidad de ocupación predominantemente residencial**  
Areas residenciales existentes donde dicha función será mantenida con limitaciones al marco construido y recomposición morfológica.

**Tejido consolidado con media densidad de ocupación predominantemente residencial**  
Areas residenciales existentes y a promover donde se reafirmará la imagen urbana por consolidación de la función residencial e incremento de espacios verdes y equipamiento.

**Tejido consolidado con baja densidad de ocupación predominantemente residencial**  
Areas residenciales existentes donde se protegerán los valores barriales a través del control de la densificación y el completamiento del equipamiento.

Uno de los instrumentos de gestión son los Programas de Actuación, que son de distinta naturaleza y responden a distintos objetivos, tienen diferentes etapas y plazos de ejecución. Por otra parte el tipo de actuación no es homogénea, pues en algunos casos se trata de intervenciones territoriales, en otros puntuales o de gestión sobre cuestiones no espaciales. El desarrollo de éstos requiere de una activa participación comunitaria.

Puesto que la materialización adopta un conjunto de proyectos en determinados sectores, se alienta a la formación de Grupos de Trabajo para cada Programa, facilitando la participación de personas de diferentes disciplinas que serán acompañados por el Equipo de Planificación. El Grupo de Trabajo deberá asumir el papel de líder y canalizar la información y las conclusiones.

Los programas del Plan Urbano Ambiental se refieren a:

**Programas de Integración Metropolitana** Es un único programa para impulsar la gestión conjunta de las jurisdicciones vecinas sobre cuestiones territoriales-ambientales y sistemas compartidos.

**Programas de Organización Urbana** A través de programas que entienden en forma integrada transporte-territorio-ambiente, el mejoramiento de la movilidad en la ciudad y sus vinculaciones externas. Estos son: Extensión de la Red de Medios Guiados de Pasajeros, Jerarquización de la Red Vial y Ordenamiento del Transporte y el Tránsito, Ordenamiento del Sistema de Transporte de Cargas, Revalorización del Espacio Público, Revalorización de Grandes Áreas Verdes, Saneamiento Integral, Desarrollo de Instrumentos Económicos.

Programas de Ordenamiento de Áreas. Definen grandes áreas donde se requiere de una intervención en apoyo a las estrategias estructurales sobre el territorio. Estos son: Ordenamiento del Área Central, Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto –Aeroparque, Buenos Aires y el Río, Corredor Verde del Oeste, Revitalización de la Zona Sur, Ordenamiento del Sector Noroeste.

**Los programas de Revalorización de Sectores** No son identificables en un área específica y en algunos casos no tienen expresión territorial. Estos son: Preservación del Patrimonio, Consolidación de Centros Barriales, Desarrollos estratégicos en playas ferroviarias, Integración de asentamientos precarios, Ordenamiento de zonas Industriales y Mixtas, Grandes Equipamientos Urbanos, Reordenamiento de los Centros de Transbordo.

## CORREDOR VERDE DEL OESTE

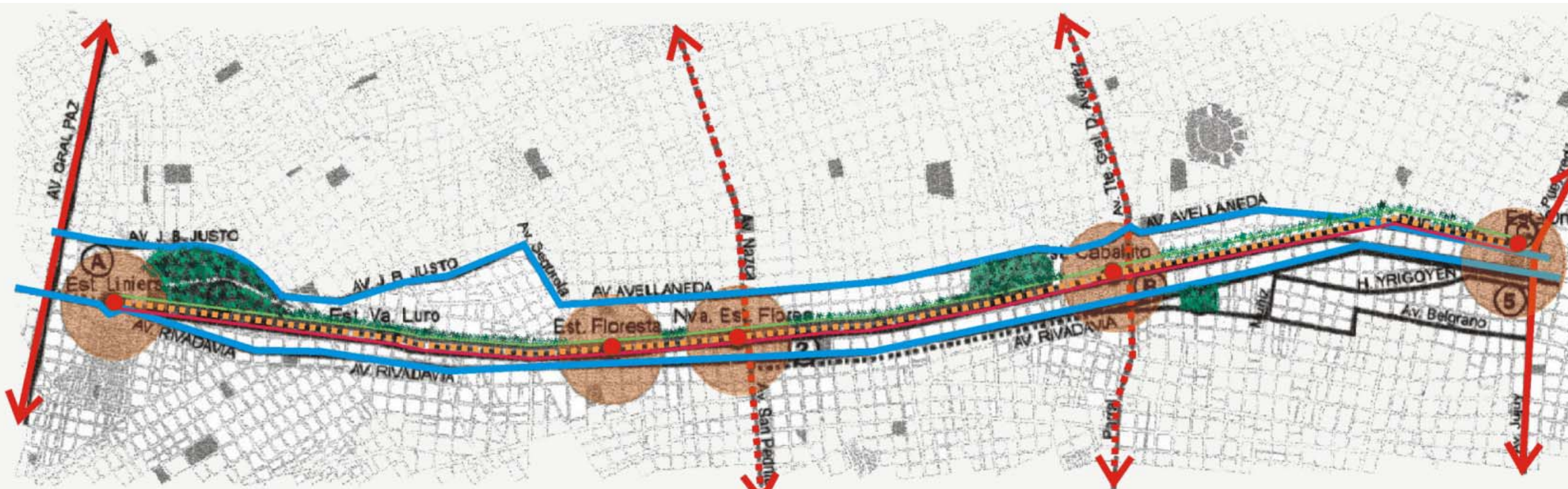
Con 11 km. de largo el Corredor Verde del Oeste contará con tramos de diversas características. El sototerramiento del Ferrocarril Sarmiento es una obra estratégica que generará nuevos terrenos para la ciudad, más espacios verdes y la conexión Norte-Sur. El Plan de Infraestructura Federal ya dispuso 85 millones de pesos para este Programa.

El gran parque lineal generado, mejorará la calidad ambiental de los barrios que atraviese, con más espacios de recreación, equipamientos públicos, ciclovías y recorridos peatonales.

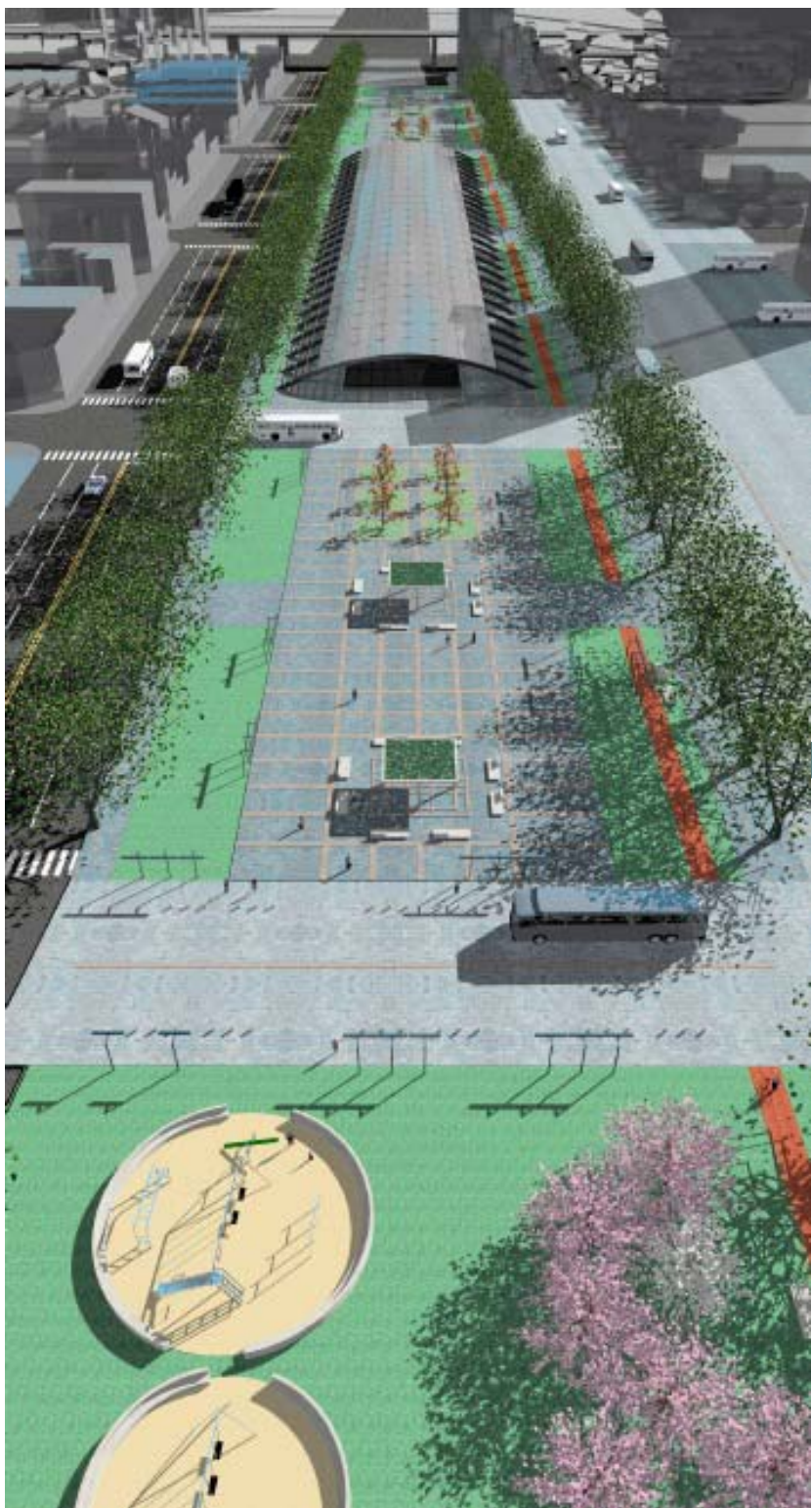
Las obras de ingeniería consisten en:

- **Apertura de una trinchera en todo el tramo de la superficie.**
- **Construcción de una losa superior en el espacio liberado**
- **Reconstrucción de las estaciones y de la traza con 4 vías en forma subterránea**

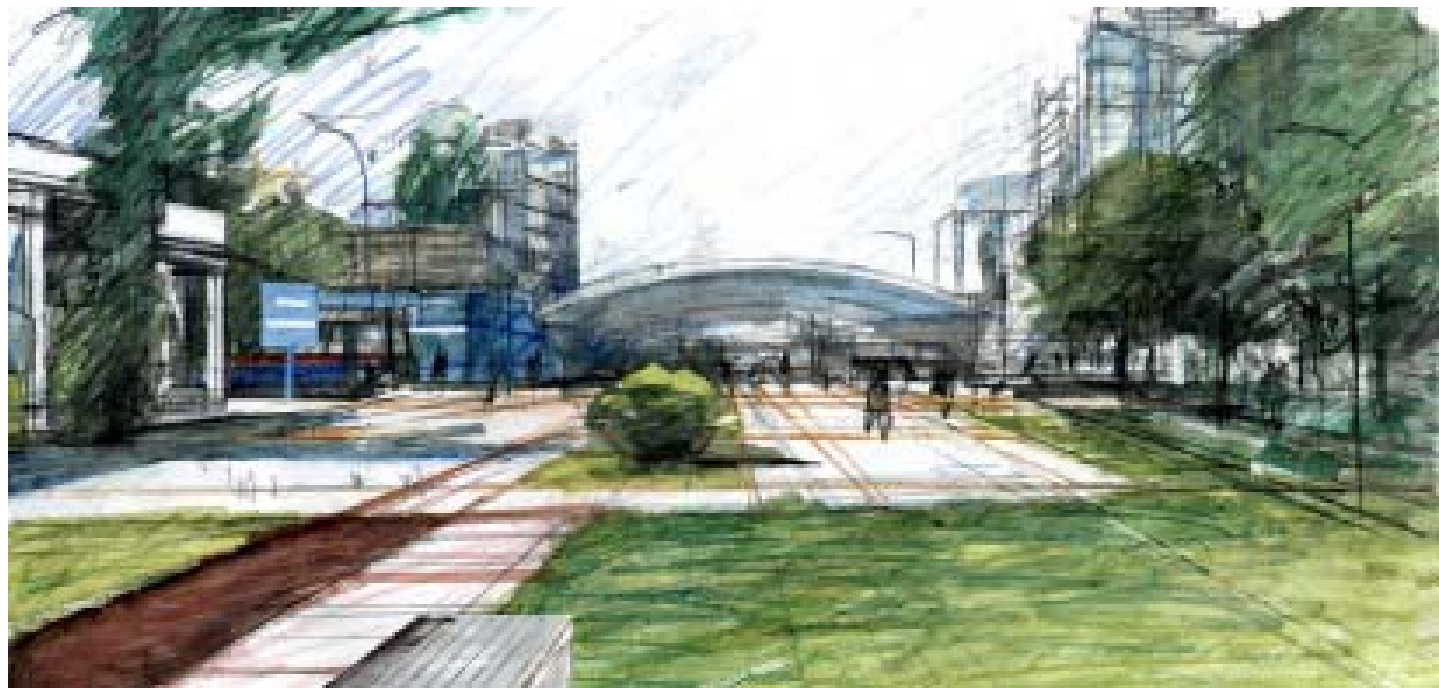
Superar el gran tajo que significa este corredor generará un nuevo paisaje urbano con calidad ambiental. Habrá un relevante aumento de espacio verde (de 7,5 ha. en 2001 a 75 ha. en 2010); además de un desarrollo turístico y la revalorización el patrimonio cultural del los Barrios de Balvanera, Almagro, Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro y Liniers.



*Imagen renderizada de la Estación Liniers. Una gran losa sobre las vías del tren, crea las plazas.*



*Estación Caballito. Se crea una cubierta de vidrio transparente de 130 mts. sobre el corredor. Habrá espacios comerciales.*



*Talleres de Liniers. Se integra a los viejos galpones en desuso, con un sistema de calles peatonales.*



ESTE PROYECTO PARTICULARIZADO FUE ELABORADO POR LA FACULTAD DE ARQUITECTURA DE LA UBA

## ENTREVISTA REALIZADA POR LA REVISTA AMBIENTE AL DIPUTADO MARCELO VENSENTINI,

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

### CUAL ES LA IDEA ESENCIAL DE ESTE PLAN EN LO POLITICO E INSTITUCIONAL?

Para comenzar quiero decir que creo poco en las planificaciones. Creo que los planes son procesos.

Hoy a pesar del cuestionamiento a la planificación centralizada, sigue existiendo desde mi punto de vista, una visión rígida acerca de los planes en el sentido de que deben ser procesos que se cierran. No creo en esto. Todo proceso debe poder reorientarse en un sentido o en otro. Para mí lo que tiene valor en los procesos son los ejes, las líneas conductoras que deben ser muy claras porque eso es lo que evita que los procesos pierdan sus objetivos. Sí, hay que evitar que lo privado - que hoy tiene más dinámica y peso en las decisiones- reoriente el proceso en un sentido divergente al que uno pretende.

Pero a la vez siempre existirá la relación público- privado y el proceso debe o puede absorber toda la

riqueza que la iniciativa privada tiene, y cuando hablo de iniciativa privada no hablo solamente de la de los grandes monopolios, estoy hablando de la iniciativa del ciudadano que hace la ciudad.

### QUE CUESTIONAN LAS ONGS?

Cuestionan al Consejo del Plan dos cosas: que no hubo suficiente participación; creo porque entienden que participación es decisión y porque tienen una visión del plan cerrado. La otra cuestión es que el Plan Urbano Ambiental es una decisión política.

Cuando la Constitución dice que hay que hacer un Plan Urbano Ambiental pone en la Legislatura la decisión de cómo va a ser ese Plan, lo cual significa que debemos tener solidez técnica, tener el ámbito participativo y la opinión de la gente, pero la política es la que te permite juntar todo eso y con buen criterio decidir.

En algún momento, en función del bien público, el político decide. Con esto quiero reivindicar la obligación

del gobernante de tomar decisiones y asumir los riesgos. Además la obligación de escuchar, porque la participación es escuchar.

### EN QUE INSTANCIA ESTA EL PLAN EN LA LEGISLATURA?

El Plan ya tiene el dictamen de las Cuatro Comisiones. Nosotros tomamos lo que elaboró el Poder Ejecutivo, y constituimos un Anexo 5. Lo que votamos como Plan Urbano Ambiental es el documento final del Plan, el resto de los programas decidimos que los vamos a votar como parte integrante de la Ley para tener las líneas macro, y las otras cuestiones se irán viendo con el tiempo.

Por ejemplo el Corredor Verde del Oeste, es un claro ejemplo de que lo que se vota es el Plan, pues existen dos cuestiones que revalidan esto: una, que es una obra enorme que requiere financiamiento externo, además tiene que ver con la urbanización, con los bordes y las normas de tejido y uso de los mismos.

La otra es que el Corredor Verde del Oeste comprende: Once, Caballito, Villa Flores, y Liniers, son cuatro sectores con una línea marco; yo hoy voto esa línea marco, y pongo en marcha planes de sector. Por ejemplo en Once se está discutiendo con los vecinos, todos se sienten parte del CVO, pero la especificidad no la da el Plan sino los procesos participativos concretos.

En el Anexo 5 se incorporan nuevos valores desde el punto de vista de la planificación. Pensemos que Buenos Aires se está haciendo autónoma en la medida que reconoce su crecimiento como ciudad, y la necesidad de desarrollar su crecimiento económico, actividad productiva, empleo, etc.

No se puede pensar en una ciudad de residentes medios sin actividades productivas.

Todas las discusiones que se dan hoy en la ciudad de Buenos Aires son entre estas dos visiones: la ciudad de los residentes medios, sin pobres, sucios o feos, sin activida-

des productivas, y los que piensan que esta es una ciudad con 3 millones de habitantes donde en realidad vivimos 10 millones. Es una decisión muy difícil.

### COMO VE LA INTEGRACION CON LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES?

Pensamos que hay que darle más fuerza a todos los programas de integración metropolitana, buena parte de los programas no pueden desarrollarse bien si esta integración no se consolida.

Rearmar la región es bueno como marco, en el medio hay que ir avanzando en cuestiones concretas, en transporte, higiene y seguridad. Con estas tres cosas, y con Unidades Ejecutoras que discutan sobre la disposición de residuos junto con la provincia, lo mismo en el transporte y en la seguridad sería un gran paso. Lamentablemente, hoy la provincia se ve con otros problemas, por eso no podemos hablar de que esté dispuesta o no. Creo que le gustaría verse dispuesta.

### CUALES SON LAS AMPLIACIONES QUE SE HACEN AL PLAN, EN EL ANEXO 5 CONSTITUIDO POR LA LEGISLATURA PORTENA?

En él queremos presentar ante audiencia pública algunas cosas no colocadas en el Plan como son los temas vinculados al desarrollo económico, más énfasis a los Programas de integración metropolitana, al proceso participativo.

Por ejemplo muchos CGP (Centros de Gestión y Participación) hasta han re-elaborado el Programa, como es el caso de Mataderos, cosa que vamos a incorporar porque es un buen trabajo y una propuesta alternativa. Un capítulo muy importante son los Nuevos Instrumentos de Gestión.

Todas las planificaciones necesitan instrumentos novedosos para llevarse adelante. No sólo son necesarios los instrumentos normativos, sino también los instrumentos económicos. Por ejemplo en esta ciudad no existe una ley de plusvalía de la tierra y hay una enorme

cantidad de inversión. Yo no creo en los códigos rígidos, es válido el tratamiento de normas particulares para una sociedad que es un elemento vivo; pero, para que esto no se transforme en un elemento perverso tengo que tener una clara ley de plusvalía del uso del suelo. Esto permitiría pensar en una reforma del inmobiliario más equitativa y justa. De esta manera que el que paga poco no pagará mucho, pero el que paga poco y debería pagar más, pagará mucho más. Estos son instrumentos fundamentales.

Por ejemplo: la ciudad tiene un Programa de Protección Patrimonial muy grande, ¿tendríamos que haber votado 50 leyes catalogando edificios!. Pero todo esto después requiere recursos, se necesita dinero, porque de lo contrario los edificios bien catalogados, luego se caen a pedazos.

ENTREVISTA REALIZADA POR AMBIENTE A LA DRA.

**GABRIELA GONZALEZ GAS,**

DIPUTADA POR LA ALIANZA

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

### Que importancia tienen los procesos participativos en la elaboración del Plan?

Uno de los mecanismos establecidos en la Ley 71, que es la que crea el organismo y el procedimiento para elaborar el Plan, es la participación entendida no solamente como consulta a organismos técnicos profesionales, sino también a organizaciones no gubernamentales, agrupaciones vecinales, etc. La ciudad de Buenos Aires es muy rica en mecanismos participativos que se constituyen a solo efecto de garantizar algún objetivo, de determinada situación, en algún barrio.

Sabemos que hay críticas al respecto sobre el mecanismo de participación que se puso en marcha para elaborar la propuesta; sin embargo estamos convencidos de haber cumplido con esa premisa, pues se realizaron consultas a los organismos técnicos, a organizaciones no gubernamentales y distintos agrupamientos vecinales que estuvieron institucionalmente vinculados a nivel central del Consejo del Plan. También se realizaron consultas a los Centros de Gestión y Participación de la ciudad, y en diversos debates participaron también los Consejeros del Plan, diputados de diferentes bloques, y las EGP (que son los Consejos Consultivos).

Todavía nos falta la realización de una audiencia pública donde los distintos actores: ciudadanos, organizaciones, etc. y los propios diputados puedan hacer observaciones, volcar otros temas, plantear la incorporación de algunos aspectos o puntos de vista sobre la ciudad.

A su vez al momento de la sanción los diputados vamos a tener la obligación de articular intereses que a veces parecen contrapuestos, que si son efectivamente mediados y articulados en una propuesta más global pueden dar resultados satisfactorios para el conjunto.

Queremos hacer énfasis en este mecanismo de participación que establece la Constitución de la Ciudad, y que deja muy claramente que es una democracia representativa, participativa y además de proximidad.

Digo democracia de proximidad porque a través de los centros de gestión y participación que se van a transformar a posteriori de la Ley en la descentralización en las Comunas, permite un acercamiento más directo entre la propuesta, el gobierno, los vecinos y las organizaciones con temas que tienen que ver mucho más con intereses locales en los barrios.

Democracia participativa a nivel ciudad en términos de organizaciones, colegios profesionales, expertos y académicos que han participado orgánicamente en la producción y en la generación de sus opiniones y que además se van a verter y a expresar nuevamente a través de audiencia pública.

Y representativa porque los diputados vamos a tener que asumir la responsabilidad final, en términos de articular intereses que pueden parecer contradictorios a nuestros propósitos, pero que han sido debatidos por el conjunto.

Que hay de lo cumplido y que es lo que falta?

Por primera vez hay una visión más global y más integradora de la ciudad en función de algunos objetivos que fueron definidos en el momento mismo de la sanción de la Ley 71 y convertidos por el conjunto de las fuerzas políticas en políticas de la ciudad con representación parlamentaria.

Creo que después de mucho tiempo han cambiado algunas cuestiones sobre el planeamiento rígido de la ciudad. La ciudad tiene algunos ejes u objetivos generales a donde se van a inscribir las intervenciones urbanas venideras. Seguramente se deba mejorar y profundizar en las herramientas de gestión del Plan, en los mecanismos de actualización, porque sobre todo Buenos Aires es una ciudad muy viva, muy dinámica, y sujeta más que ninguna otra a procesos no sólo del mercado común sino también del área metropolitana.

Y finalmente me parece que habrá que trabajar en una reforma bastante más profunda e integral en el código de planeamiento urbano y en el código de edificación de la ciudad en función de los objetivos del Plan.

**PRESIDENTE**

*Dr. Anibal Ibarra*

**COORDINADOR**

*Arq. Enrique García Espil*

**SUBSECRETARIOS**

**DESARROLLO URBANO**

*Arq. Martín Marcos*

**OBRAS Y MANTENIMIENTO**

*Ing. Gabriel Ciribeni*

**TRANSITO Y TRANSPORTE**

*Ing. Horacio Blot*

**INDUSTRIA, TECNOLOGIA Y COMERCIO EXTERIOR**

*Dr. Hector Alonso*

**GESTION Y ADMINISTRACION FINANCIERA**

*Lic. Marta Albamonte*

**DESARROLLO REGIONAL**

*Dr. Alejandro Rofman*

**MEDIO AMBIENTE**

*Arq. Eduardo Ricciuti*

**DESCENTRALIZACION**

*Dr. Daniel R. Siciliano*

**REPRESENTANTES EJECUTIVOS**

*Arq. Heriberto Allende*

*Arq. Enrique Fernandez Mejjide*

*Arq. Jorge Iribarne*

*Arq. DPU David Kullock*

*Arq. Mario Linder*

*Dr. Raúl Navas*

*Ing. Olga Vicente*

**REPRESENTANTES LEGISLATURA**

*Arq. Hector Aizpuru*

*Arq. José Ignacio Barassi*

*Arq. Nora Bricchetto*

*Arq. Luis Cabillon*

*Arq. DPU Margarita Charriere*

*Art. Ruben Gazzoli*

*Arq. Jorge Lembo*

*Arq. DPU Manuel Ludueña*

**ASESOR TECNICO**

*Oswaldo Ramacciotti*

**ASESOR LEGISLATURA**

*Arq. DPU Eduardo Alexandre*

**CONSULTORES EXTERNOS**

*Dr. Jordi Borja; Arq. Hugo Gilmet*

*Arq. Nelson Inda; Arq. Dominique Petermüller*

**CONSULTORES**

*Ing. Juan Basadonna; Arq. Horacio Caride;*

*Arq. María José Leverato; Lic. Gustavo Mosto;*

*Alicia Novick; Arq. Cristina Pesich*

**SECRETARIO DE ACTAS**

*Arq. DPU Rodolfo Macera*

**EQUIPO DE TRABAJO DE LA OFICINA DEL PLAN URBANO AMBIENTAL**

**COORDINACION**

*Arq. Maria Antonia Kaul*

**PARTICIPACION**

*Arq. Gabriela Cagnolio; Arq. Martín Menini;*

*Arq. Martín Scoppa; Alejandra Arreseigor;*

*Marisa Bordone; Alejandro Costa; Ana Laino;*

*Guillermo Meyer; Irene Nerdelli; Mirta Zurzolo;*

*DG (UBA) Alejandro Ambrosone*