



ANTE EL PROYECTO DE NUEVO CÓDIGO URBANÍSTICO

Aunque desde un punto de vista estratégico se debió haber elaborado un Plan Urbano Ambiental para toda el Área Metropolitana Buenos Aires (Ciudad más Gran Bs As), dado que este gran conglomerado urbano funciona como una sola gran ciudad de 15 millones de habitantes, el Gobierno de la Ciudad, dejando de lado esa necesidad y después de más un año de frustrada participación vecinal en su elaboración, ha dado a conocer la versión oficial del nuevo Código Urbanístico, reemplazante del Código de Planeamiento Urbano -

CPU- vigente desde el año 2000 (Ley N° 449).

Cabe acotar aquí que, con la composición actual de la Legislatura, donde el oficialismo cuenta con los votos necesarios como para aprobarlo sin más trámite, se daría una situación muy similar a la que se dio en agosto de 2000, cuando el oficialismo de entonces aprobó el Código de Planeamiento Urbano vigente después de una Audiencia Pública -desarrollada entre el 8 y el 15 de junio de 1999- que lo había rechazado por abrumadora mayoría.

PROPUESTAS GENERALES

- Activar la **participación ciudadana** y de sus entidades representativas a través de la realización de encuentros sistemáticos con diputados/as y asesores/as de los diferentes bloques legislativos, como los realizados en 2008 en ocasión de tratarse lo que después fue la ley N° 2930 del Plan Urbano Ambiental.

- Realizar una **Evaluación Ambiental Estratégica** que considere y evalúe los impactos ambientales que conllevaría la implementación de este nuevo Código Urbanístico en la Ciudad de Buenos Aires, ejecutando el **ítem. 10.12.2. Programa de Evaluación Ambiental Estratégica**.

PROPUESTAS PARTICULARIZADAS

- Ítem **3.15.2. Bajo viaductos ferroviarios**, reemplazar el texto propuesto por "*Los bajo viaductos ferroviarios y sus adyacencias se considerarán a todos los efectos como Distrito Urbanización Parque y sólo se admitirán los usos previstos para este Distrito*".

- Ítem **4.1. Cesiones de espacio público**- "*En el parcelamiento de tierras de propiedad del Estado Nacional...*", eliminar la expresión "*como mínimo el 65% de*", para que sea dedicada "*la **superficie total** para uso y utilidad pública. Deberá afectarse especial y preferentemente dicha superficie a la generación de nuevos espacios verdes parquizados*".

- Ítem **6.2. Condiciones de la edificabilidad**. Eliminar los 9 m suplementarios que se adicionan a las alturas máximas de los edificios entre medianeras (38m + 9m / 31m + 9m / 22m + 9m / 16,5m + 9m / 10,50m + 9m) al respecto de lo cual se está informando mal a la población, omitiéndolos.

- Ítem **6.4.6. Altura de edificios en esquina**. Mantener la **no constructividad** en las esquinas con el fin de facilitar la iluminación y ventilación de los edificios linderos.

HABITABILIDAD

Pero volviendo al proyecto de nuevo Código Urbanístico presentado por el Ejecutivo porteño vemos que, según funcionarios y promotores, sus virtudes parecerían ser: la previsibilidad, el ordenamiento morfológico y una mejor calidad de vida para todos los habitantes de la Ciudad, todo esto expresado en los nuevos paradigmas de ciudad: *"integral, saludable y policéntrica"*. Para que se cumplan, se proponen dar alturas uniformes a los edificios a lo largo de las diferentes calles y avenidas, evitando los "saltos" inherentes a la normativa vigente -que otorga poca constructividad en las esquinas (menor altura) y más constructividad (mayor altura) a mitad de cuadra- hecho que originaría una disrupción visual intolerable (para los funcionarios).

Para lograr ese buscado efecto visual uniforme, el modelo constructivo que se seguiría perpetuando a fin de lograr el ansiado bienestar, es el edificio entre medianeras. En toda su gráfica, el proyecto presentado identifica la edificación de la ciudad con esa tipología edilicia. Permanentemente se refiere a ella cuando habla de unificar las alturas, de rellenar las esquinas permitiendo la construcción en altura y amputando así un sector del pulmón de manzana. Todo ello para homogeneizar el paisaje edificado.



Imagen oficial mostrando -en rojo- como se taponarían los "huecos" existentes en las manzanas.

Lo que no dice, es que este tipo de edificación es la que maximiza el rendimiento del suelo urbano en pos de obtenerla máxima rentabilidad, pero a costa de dejar en la penumbra, mal ventiladas y sin privacidad a un gran número de las viviendas que lo componen. La referencia permanente a esta tipología edilicia como la única a desarrollar masivamente, no hace más que expresar la intención de perpetuar ese modelo insalubre de vivienda.

Por ello, una de las propuestas para tener un mejor índice de salubridad en las viviendas a construir en edificios entre medianeras, es mantener la no constructividad en las esquinas, agregando el permiso de colocación de aberturas sobre su espacio aéreo am-

pliando significativamente las dimensiones de los viciados huecos de "aire y luz" (ver imágenes).



Esquina sin construir. Las viviendas de los edificios contiguos deberían ventilar y recibir luz del espacio aéreo no construido.



Esquina sin construir. Las viviendas de los edificios contiguos ventilan y reciben luz del espacio aéreo no construido.

La tan bastardeada tipología "perímetro libre" (torre) es la mejor para tener aire y luz en todos los ambientes habitados. El "horror" a las torres en el imaginario colectivo vecinal está dado por su extrema altura habitual, no por sus condiciones de habitabilidad. Se debería trabajar en esta tipología con alturas máximas y planos límites similares a los establecidos para los edificios entre medianeras (por ejemplo, el Complejo Habitacional Alfredo Palacios en Catalinas Sur, La Boca). Sin embargo, habrá zonas especiales donde sólo se permitiría desarrollar -en altura- esta tipología: son las aledañas al Riachuelo (¿lo limpiarán?) y en los bordes del Av. Gral. Paz.

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA -EAE-

Se entiende por Evaluación Ambiental Estratégica -EAE- al procedimiento sistemático y de prevención por el cual se consideran y evalúan los impactos ambientales de las políticas, planes o programas que se encuentren total o parcialmente en etapa proyectual y que se implanten en una zona o sector...

Si dentro de las condiciones de inhabitabilidad y compactación edilicia propuestas por el nuevo CU, le agregamos que en su ítem **10.12.2. Programa de Evalua-**

ción Ambiental Estratégica -EAE- plantea solamente que *"El PE promoverá el desarrollo de un programa para la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica, formulando escenarios alternativos..."* sin fijar su realización concreta, como sería: definir técnicamente qué resultaría de la aplicación de este proyecto, es decir, la proyección en el espacio-tiempo de su concreción sobre la ciudad: si aumentaría la cantidad de habitantes (a cuántos) / Si habría que reforzar la capacidad de las redes de servicios (en qué medida) / Cuál sería la cantidad de automóviles en circulación / A qué niveles llegaría la polución ambiental (sonora, visual, aérea, electromagnética) / Si darían abasto la cantidad de escuelas y centros de salud / Si sería suficiente la cantidad de espacios verdes públicos / etc. / etc.

ESPACIOS VERDES

Si a lo expresado anteriormente le sumamos que la problemática de la ya insuficiente cantidad de espacios verdes públicos (poco más de 3 m²/hab.), sólo está definida en el ítem **"10.12.8. Programa de espacios verdes de proximidad"** donde, al igual que en el caso de la EAE, sólo se permite decir *"El PE promoverá los espacios verdes de proximidad...ubicados dentro del área teórica de recorrido peatonal no mayor a cinco (5) minutos (una distancia de aprox. 400m)..."*, sin decir en ningún momento de dónde provendrá la superficie destinada a esos fines. ¿Acaso se demolerán 2.000 manzanas para concretar dicho propósito? No lo creemos.

Teniendo en cuenta que cualquier aumento de población redundaría -automáticamente- en una disminución de la proporción espacios verdes públicos por habitante, esta cuestión también tiene que ver con un ítem específico **-4.1. Cesiones de espacio público-** cuyo texto es idéntico al del CPU vigente, en el que se fija que *"En el parcelamiento de tierras de propiedad del Estado Nacional pasibles de enajenación o desafectadas del dominio o de un servicio público se destinará como mínimo el 65% de la superficie total para uso y utilidad pública transfiriéndose su dominio a la Ciudad. Deberá afectarse especial y preferentemente dicha superficie a la generación de nuevos espacios verdes parquizados"*. Los espacios verdes públicos que aumentarían sensiblemente la proporción actual sólo se podrían lograr eliminando ese 65 %, para que **la totalidad** de las tierras *"de propiedad del Estado Nacional (y también del Estado de la Ciudad) sujetas a privatización o desafectadas del dominio o de un servicio público..."* sean destinadas a espacio verde público (desactivadas de usos ferroviarios, militares, Mercado de Hacienda, etc.). Debería tomarse el 100% de su superficie como espacio verde público rezonificándolas como Distrito Urbanización Parque **-UP-**.

Precisamente, son esas tierras las que -a través de la Agencia de Administración de Bienes del Estado - **AABE-** organismo con facultades extraconstitucionales creado por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 1382/12- se están vendiendo aceleradamente para alimentar la burbuja especulativa inmobiliaria.

AEROPARQUE JORGE NEWBERY

Este tema merece un párrafo aparte por lo insólito.

En el proyecto presentado, el ítem ítem. 5.7.15. repite lo que dice al respecto el CPU vigente: retrotraerlo a Distrito UP al desaparecer el uso actual. Sus redactores parecen desconocer que el 9 de marzo próximo pasado se celebró una **Audiencia Pública** en la Comuna 14, llamada por la Agencia de Protección Ambiental - **APrA-** de la Ciudad, donde se trató una propuesta presentada en forma conjunta por AA2000, el Gobierno de la Ciudad y el Gobierno Nacional, consistente en un relleno costero de 9,4 ha y la incorporación de otras 12,5 ha de tierra pública de la ciudad a la superficie ocupada actualmente por el Aeroparque, con el objeto de ampliar sus instalaciones, alargar la pista y construir 1153 cocheras subacuáticas. Todo ello sin la menor base normativa ni ambiental. Un verdadero dislate que se trató de salvar en el art. 9° de la recientemente aprobada ley de Distrito Joven.

PARQUE 3 DE FEBRERO / PALERMO VIADUCTOS Y BAJOVIADUCTOS FERROVIARIOS

El trazado ferroviario actual perteneciente a las **Líneas San Martín y Mitre** (ramales J L Suárez y Tigre), atraviesa el **Parque 3 de Febrero -UP APH 2-** cruzando las avenidas que lo integran (del Libertador, Sarmiento, Pte. Figueroa Alcorta, Dorrego) por medio de puentes metálicos, en dirección a / y desde Retiro. Parte de ese trazado hace un recorrido sobre viaducto y otra parte sobre terraplén. Fue construido entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX según la Ley N° 3.058 de 1894 y la Ley N° 4.012 de 1901.

Según el convenio celebrado el 2/2/1990 entre el Gobierno Nacional y la entonces MCBA sobre *"Titularidad del dominio de las tierras del Parque Tres de Febrero"...* *"Se reconoce como del Estado Nacional Argentino el dominio de los siguientes inmuebles..."*: (entre otros) *"... f) Predio correspondiente a los actuales ramales ferroviarios existentes y sus proyecciones sobre las superficies del terreno"*. Fue ratificado por Decreto PEN 256/90 publicado en el Boletín Oficial del 21/2/90.



Arcos del viaducto de la Línea San Martín y su entorno, ocupados ilegalmente por locales comerciales.

En el Código de Planeamiento actual, el ítem **6.4.2. Bajo viaductos ferroviarios**, autoriza *"localizar los usos permitidos en los distritos adyacentes"*. En el caso del Parque 3 de Febrero no se permitiría ningún uso comercial, ya que el Distrito adyacente es UP / APH2 y no lo permite.



Bajo viaducto de la Línea Mitre ocupado comercialmente en forma ilegal. Sobre Av Casares frente al Planetario.

Si bien queda claro cual es la superficie ocupada por el bajo viaducto (la "proyección" del viaducto sobre el terreno) y el dominio sobre ella, no resulta lo mismo con los sectores de vías que corren sobre terraplén, en los que la franja de terreno ocupado transcurre entre el origen del talud de un lado y de otro, a los costados de las vías.

Estos sectores **-zonificados como UF-** son los que están siendo alterados por la construcción de los nuevos viaductos, reemplazantes del tendido actual sobre terraplén o a nivel.

VIADUCTOS FERROVIARIOS EN CONSTRUCCIÓN

Una vez concluidas las obras, quedará debajo del viaducto una nueva "zona libre" sobre el terreno -en este caso adyacente a parques y plazas- que antes eran ocupadas por terraplenes y otros sectores donde corrían vías a nivel.

Esto sucederá con la construcción del viaducto de **3,9 Km** perteneciente a la **Línea Mitre** entre la Av Dorrego y la estación Belgrano -con un ancho variable de entre 15 y 20 m- en aproximadamente 2.000 m de extensión sobre el Parque 3 de Febrero a través de las plazas República de Pakistán y República de Bolivia.

Con respecto a la **Línea San Martín**, está en obra un viaducto de **5,0 Km** de extensión -que reemplazará el trazado de vías sobre terraplén y a nivel entre las Estaciones Palermo y La Paternal- de los cuales, aprox. 2 Km se desarrollarán sobre el Parque de las Ciencias y sobre el sector dedicado a espacios verdes en la urbanización de la ex playa ferroviaria Palermo.

ANTIGUOS Y NUEVOS TRAZADOS EN EL NUEVO CÓDIGO URBANÍSTICO

En el proyecto de nuevo Código Urbanístico - ítem **3.15.2. Bajo viaductos ferroviarios**, se autoriza *"localizar los usos permitidos en las Áreas de Media Mixtura de Usos (2 y 3), excepto los usos de las cate-*

gorías "Educación", "Sanidad" y "Residencial", modificación dedicada a habilitar usos comerciales varios y blanquear la existencia de los numerosos locales clandestinos que hoy funcionan en los bajo viaductos existentes en el Parque 3 de Febrero (foto) y a permitir la existencia de corredores comerciales debajo de los futuros viaductos ferroviarios, hoy en construcción.

NUEVOS CORREDORES COMERCIALES

Lo propuesto en el nuevo Código Urbanístico para los bajo viaductos ferroviarios significa la creación de **nuevos corredores comerciales** a lo largo de 14,5 Km de extensión -con anchos variables de entre 10 y 20 m- correspondientes a las Líneas Mitre (3,9 Km), San Martín (5 Km) y Belgrano Sur (5,6 Km). Tomando 15 m como ancho promedio de esos corredores, estaríamos hablando de una superficie de 217.000 m² = **21,7 ha**.

Si a eso le sumamos los viejos bajo viaductos ferroviarios existentes en el Parque 3 de Febrero, que se encuentran en irregular explotación en una longitud aproximada a los 600 m y que, en muchos sectores abarcan dos viaductos paralelos (casos Líneas San Martín y Mitre), en los que sus ocupantes invaden espacios aledaños, estaríamos superando las **30 ha** de corredores comerciales.

Además, esos corredores comerciales se convertirán en un importante factor disruptivo de la continuidad espacial de los espacios verdes que atraviesen.

PROPUESTA AALP

- ítem **3.15.2. Bajo viaductos ferroviarios** *Los bajo viaductos ferroviarios y sus adyacencias se considerarán a todos los efectos como Distrito Urbanización Parque y sólo se admitirán los usos previstos para este Distrito.*

BENEFICIOS

- Se eliminarían efectivamente las barreras visuales y físicas constituidas anteriormente por terraplenes y vías a nivel.
- Se formarían "corredores verdes" en consonancia con las intenciones emanadas de este nuevo Código en otros ítems, como el 10.12.8. *Programa de espacios verdes de proximidad.*
- Se aumentaría significativamente la cantidad de espacios verdes de la Ciudad.

CONCLUSIONES GENERALES

Las intenciones transcritas anteriormente sobre el proyecto de nuevo Código Urbanístico, nos dan una idea acabada de la inexistencia de criterios urbano-ambientales en la elaboración de las nuevas normas y que, de ponerse en marcha este Código Urbanístico se produciría un incremento alarmante del hacinamiento y compactación edilicia, del efecto "isla de calor" y de la contaminación acústica, visual y electromagnética.

Eso sí, el valor de la tierra y lo edificado sobre ella, se multiplicaría de manera asombrosa. Es el modelo de Ciudad de los negocios inmobiliarios y no el de la satisfacción de las necesidades de su población.