

ANEXO M - SÍNTESIS DE DOCUMENTOS OFICIALES DE REFERENCIA

M 1. LEY DEL GCBA Nº 1227 Y DECRETO REGLAMENTARIO

La Ley Nº 1227 es aquella que enmarca al Patrimonio Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Como tal, invoca a la protección, salvaguardia, preservación, restauración, promoción y transmisión de los bienes patrimoniales que definen la identidad y la memoria colectiva de la comunidad. La Ley reconoce diferentes categorías según las cuales se clasifican los bienes protegidos.

El órgano de aplicación es el Ministerio de Cultura de la Ciudad, a través de la Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico dependiente de la Subsecretaría de Patrimonio Cultural. Entre sus principales funciones se encuentran: la realización de propuestas de bienes a proteger, la desafectación de bienes declarados que hayan perdido sus valores, la programación y la implementación de políticas de gestión e investigación para la tutela y la protección de los bienes, así como su difusión, de forma tal que el conocimiento del patrimonio cultural de la ciudad se integre en los distintos niveles educativos, formales y no formales.

M 2. PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD

Por otra parte en el Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires 2016, en la sección Dimensión física de la parte I DIAGNOSTICO, se alude a las condiciones de efectivización de la transferencia a la Ciudad de las tierras fiscales para uso y utilidad pública. Allí se expresa la necesaria implementación de una política conjunta de evaluación de traslado de las tierras para el desarrollo de actividades de utilidad pública.

Estas tierras fiscales asegurarán una mayor equidad de los espacios verdes y la reserva de tierras para equipamiento urbano e infraestructura.

En tanto se realicen las transferencias, el Código de Planeamiento Urbano debería clasificarlas para uso y utilidad pública, como por ejemplo los espacios verdes. Más adelante en el apartado *Participación de la Ciudad en los Proyectos Ferroviarios, Resolución de las Interferencias entre las Redes Viales y Ferroviarias y Reserva de Espacios para sus Vinculaciones en la Red Metropolitana*, se indica que: *“Es recomendable procurar una optimización de la infraestructura ferroviaria que favorezca la interrelación de las diferentes líneas ferroviarias (“Anillo ferroviario”), aun teniendo en cuenta que los servicios ferroviarios son operados por diferentes concesiones. También deberá resolver las interferencias físicas creadas por las vías a nivel de la trama urbana y metropolitana en los lugares en que el tránsito de superficie lo demande.*

En lo que respecta al transporte público, éste será integrado con el metropolitano, en un sistema multimodal, participando cada medio en el segmento del viaje donde es más eficiente, con transbordos apoyados en una red de nodos de transferencias, con tarifas integradas y socialmente adecuadas, equipos confortables para todo tipo de población y vehículos no contaminantes ni invasivos del espacio público. De esta manera, se alcanzará una convivencia de los distintos modos de transporte y movilidad, priorizando al modo público, atendiendo al equilibrio entre los requerimientos de la movilidad y la calidad ambiental del entorno”.

También en la parte II. Desarrollo Ejes Estratégicos, Lineamientos y Planes de Acción, Dimensión Física, Eje: Ciudad Proyectual o del Futuro, en el punto 34. Reconversión, Recuperación y Adecuación de Espacios Vacantes y Grandes Equipamientos, se señala: *“El territorio de la Ciudad de Buenos Aires tiene una alta ocupación del suelo, quedando muy pocos espacios de dimensiones significativas que sean aptos para el desarrollo de acciones urbanísticas. El reciclaje, la renovación y la reconversión de sectores urbanos de alto valor potencial deben priorizar la utilidad pública, efectuando un ordenamiento integral de estas áreas con el entorno, promoviendo*

la revalorización de terrenos degradados, implantando equipamiento social y localizando infraestructura de servicio, entre otras propuestas.

El redesarrollo estratégico integral de un área va mucho más allá de alcanzar un resultado exitoso referido a una mera reutilización de tierras o de un negocio de tipo inmobiliario. En este sentido, es necesario proyectar escenarios urbanos futuros a partir de la articulación de intereses políticos de todos los actores sociales involucrados buscando garantizar la integración de estos espacios estratégicos al funcionamiento de la ciudad en condiciones de sustentabilidad urbano-ambiental, la comunicación vial y de transporte, eliminando en muchos casos, las barreras urbanas que hoy producen.

En la parte III. Matriz de Ejes, Lineamientos y Acciones Estratégicas, Ciudad Equitativa e Inclusiva, en el lineamiento 4 Creación de Condiciones para el Acceso a la Vivienda y a un Hábitat digno, con Prioridad en la Atención de la Emergencia Habitacional, en el Plan de Acción J, hace hincapié en la necesidad de “*articular instrumentos urbanísticos, fiscales y económicos que permitan canalizar inversiones para la ampliación de la infraestructura para el desarrollo del hábitat, tanto para proyectos que dinamicen sectores urbanos degradados como espacios públicos que generen procesos de inclusión de la población*”.

Y en el lineamiento 7 Captación de Plusvalías Urbanas Tendientes a Eliminar las Desigualdades Estructurales de la Ciudad, Plan de Acción b se expresa: “*Articular instrumentos urbanísticos, fiscales y económicos que permitan realizar una distribución equitativa de la riqueza a través de inversiones de calidad, tanto para proyectos que dinamicen sectores urbanos degradados como espacios públicos que no generen procesos de expulsión de población local.*”

M 3. PLAN URBANO AMBIENTAL

El Plan Urbano Ambiental, aprobado por la Legislatura, Ley CABA 2930 – 2008, constituye el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad *como política de Estado y ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas*. La misma señala una serie de criterios marco que atraviesan cualquier plan o estudio sobre la Ciudad y sus sectores.

A su vez estos criterios actúan como marco de todo el Plan Urbano Ambiental:

- *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 un Área Metropolitana.*
- *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.*
- *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.*
- *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.*
- *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.*

Específicamente, la afectación de esta Playa se incluiría dentro del objetivo de lograr una Ciudad integrada, en la que todas sus zonas estén vinculadas y mantengan relaciones entre sí, así como para desarrollar una Ciudad policéntrica.

En relación con lo anterior, la Ciudad plural se orienta a ofrecer un hábitat digno para todas las personas, para quienes se busca asegurar una Ciudad saludable respecto a la calidad ambiental y la sostenibilidad en el desarrollo de las actividades productivas, el transporte y la gestión de los residuos urbanos, entre otros temas semejantes. En el marco de la Ciudad diversa, se busca mantener la pluralidad de actividades (residenciales, productivas, culturales), enriqueciéndolas con su mutua convivencia.

Los lineamientos, propuestas y diagnósticos del Plan Urbano Ambiental se organizan a través de seis propuestas temáticas específicas para la Ciudad, las cuales son (ordenadas literalmente): Estructura y Centralidades; Transporte y Movilidad; Hábitat y Vivienda; Espacio público; Producción y Empleo; y Patrimonio urbano.

Respecto al grupo **Estructura y Centralidades**, se considera como objetivo fundamental *transformar la estructura monocéntrica de la Ciudad hacia una más reticular y policéntrica, que permita consolidar el área central, así como el desarrollo de los centros secundarios.*

En b) el fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de, por ejemplo, las siguientes acciones:

6. Proteger e incentivar las identidades barriales.

7. Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.

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

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

En el grupo **Transporte y Movilidad**, se propone *promover un sistema de transporte sustentable, con intermodalidad y preponderancia de los medios públicos –en especial, de los medios guiados, y desalentar el uso de los automotores privados.* En f) *La conformación de un sistema vial, a través de las siguientes acciones:*

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.

Los objetivos del PUA sobre la temática de **Hábitat y Vivienda** (Art. 8) 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, atenta a la debida preservación de las características singulares de los distintos espacios urbanos.*

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

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

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

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

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

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

Y en 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.

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).

Por otra parte en la sección de la Ley del Plan Urbano Ambiental, **Espacio Público**, se plantea como objetivo el incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de la circulación, considerando su importancia para las funciones de encuentro relax, confort y socialización, con miras a garantizar el derecho al uso y de otorgar identidad a las distintas zonas de la ciudad.

Así en el lineamiento b) El mejoramiento funcional y ambiental de los parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial, propone las siguientes acciones:

3. Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan para tierras fiscales desafectadas de usos anteriores.

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. En el lineamiento d) La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a través de las siguientes acciones:

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.

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

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.

En el Artículo sobre **Producción y Empleo**, el objetivo es generar condiciones apropiadas para la modernización y diversificación del tejido económico, por medio de la atracción de nuevas actividades y del mejoramiento de las existentes. Se expone en el lineamiento b) La generación de condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios, a través de las siguientes acciones:

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.

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

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).*

Por último, sobre **Patrimonio Urbano**, con el objeto de integrarlo como criterio a las políticas de planeamiento, el PUA plantea *armonizar las tendencias de transformación y del resguardo de los elementos urbanos de relevante valor.*

En el lineamiento 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.*

Por otro lado, el siguiente informe corresponde a un Plan de Sector, en el cual se busca desarrollar los aspectos particulares de la Playa ferroviaria de Liniers y su entorno. Este plan corresponde a un instrumento de planificación que en línea con el Plan Urbano Ambiental y el Modelo Territorial, permite profundizar los lineamientos propositivos a niveles de mayor detalle. El objetivo de estos instrumentos es la planificación de las intervenciones y la programación en el tiempo con criterios de eficiencia y eficacia.

En el Artículo 16 de la misma Ley se habla del Plan de sector, regulado en el parágrafo 9.1.2.3 del Código de Planeamiento Urbano, y se plantea como *respuesta al requerimiento formulado por alguna entidad intermedia y/u órgano o repartición del Gobierno o ante la necesidad de implementar una nueva política urbana, el P.E. podrá elaborar programas de saneamiento, descongestión, mejoras o mecanismos de gestión que dinamicen el proceso de desarrollo del área. En el caso que impliquen la reformulación de normas vigentes, enviará las mismas a la Legislatura para su tratamiento.* (Código de Planeamiento Urbano – Sección 9)

M 4. EL MODELO TERRITORIAL

La Ciudad de Buenos Aires ha elaborado un instrumento de diagnóstico, análisis y planeamiento urbano: el Modelo Territorial. Esta herramienta sintetiza lineamientos de planeamiento a nivel territorial definidos de manera científica, mediante un cuerpo teórico-metodológico específico. El Modelo Territorial es, al mismo tiempo, una visión del presente, una visión hacia el pasado, pero también, una visión del futuro tendencial, del futuro deseado, una visión del futuro del modelo de Ciudad Sustentable. No solo expresa visiones y tendencias, sino que, de acuerdo al patrón de ciudad que se desea construir, permite establecer aspectos y atributos que es necesario modificar. En definitiva, esta Ciudad deseable es una visión contemporánea basada en los criterios aceptados tanto internacionalmente como en base a la experiencia local, y aspira a construir la legislación vigente y la que resultará más sostenible a largo plazo.

La estructura interna que compone el Modelo se organiza lógica y cronológicamente. Esto implica que se constituye en primer lugar desde la Ciudad Producida, que trata sobre el desarrollo histórico de Buenos Aires, para luego partir del diagnóstico de la Ciudad Actual hacia la que ha sido estudiada y Pensada a lo largo de la historia. Posteriormente, el Modelo incluye la Ciudad Tendencial, es decir, el tratamiento de los cambios y continuidades esperables en un futuro próximo, de mantenerse los diagnósticos actuales y propuestas ya establecidas. La Ciudad 54

Deseada, frente a esto, es una muestra del carácter ideal de las transformaciones buscadas. En este orden lógico, el Modelo cuenta con una última parte que consiste en el estudio científico de las transformaciones requeridas para alcanzar los objetivos trazados, denominada Ciudad Sustentable.

En relación al área de concurso, el presente informe da cuenta de la estructura territorial del área.

En el primer capítulo del informe se realiza un breve recorrido por la historia de la playa ferroviaria, y la interpretación de una serie de fotografías aéreas de la zona en cuestión.

Luego, se realiza una caracterización de la estructura territorial de la zona, buscando interiorizarse con el entorno a través de la densidad demográfica; y en los subsiguientes el empleo, la distribución y alcance del transporte público, la influencia de la normativa que rige el uso del suelo, y las condiciones actuales del mercado inmobiliario y la valuación fiscal homogénea en el último.

En el capítulo 7 se examinan los datos obtenidos en el relevamiento de usos del suelo (RUS). Se estudian los usos del suelo a partir del análisis de tamaño, edificación y uso específico de cada parcela en función de las actividades que se desarrollan. Además, se describe la distribución territorial para alguno de los usos analizados, haciendo especial hincapié en la actividad comercial emplazada en locales dentro del área de estudio. Por último, en el capítulo 8 se presentan algunos indicadores elaborados a partir de la información obtenida del Relevamiento de Usos del Suelo, el indicador de mixtura de usos del suelo, el índice de complejidad urbana, el indicador de total de locales por lado de manzana. También se presentan los indicadores de proximidad a nodos de transporte masivo guiado, la presencia de barreras urbanas, el índice de Diferencia de Constructibilidad, el indicador de proximidad a Espacios Verdes y el indicador de permeabilidad.

En cuanto al análisis de la distribución territorial de la población entorno a la Estación Ferroviaria Liniers, se observa en la mayor parte de la imagen a continuación, una predominancia de niveles bajos de población. Se mantiene un nivel de densidad siempre inferior a 200 en todo el área, exceptuando dos manzanas sobre el eje de Rivadavia, que superan ligeramente este valor.

Hacia el sur de la avenida Rivadavia la densidad de población es mayor respecto al norte de las misma, en general, mayor a 100 habitantes por hectárea, a diferencia de los menos de 100 habitantes por hectárea que presentan las manzanas hacia el norte de la Avenida en cuestión.

Respecto de las Necesidades Básicas Insatisfechas, la mayor parte del área de influencia de la playa de Liniers presenta una proporción menor al 10 % de población con necesidades básicas insatisfechas. La excepción son las manzanas justo al oeste de la misma, entre la Avenida Reservistas Argentinos, la calle Cuzco y Binnon y las tres manzanas aledañas a la General Paz, al sur de la avenida Rivadavia.

En referencia al transporte público, el Ferrocarril Sarmiento que une las estaciones de Once y Moreno en el Conurbano Bonaerense constituye un eje estructurador de la movilidad muy importante en esta zona, con la estación del mismo nombre. La cantidad de pasajeros ingresados según datos de la Secretaría de Transporte de la Nación para un conteo realizado en días hábiles en 2006-2007(1), son un total de 21.456 pasajeros ingresantes, que representa el 11 % del total de los 195.698 pasajeros que ingresan en esta línea. El sentido ascendente desde el centro hacia el oeste de conurbano representa la mayor cantidad de pasajeros de la estación, el 70 %. 55

La Autopista Perito Moreno atraviesa en sentido este oeste el área, y como se aprecia claramente en el mapa a continuación, el área entorno a la playa ferroviaria de Liniers, esta cubierta por una red de colectivos que cubre gran parte del territorio. La avenida Rivadavia presenta la mayor densidad de líneas, 16, gran parte, de recorrido ida y vuelta por la avenida. La Avenida General Paz y la Avenida Juan B. Justo también se destacan por poseer gran cantidad.

Los ejes con mayor densidad de tránsito son la Avenida Rivadavia, Juan B Justo, Alvarez Jonte y la Avenida General Paz, algunas otras calles presentan una densidad intermedia, y la gran mayoría poseen una densidad periférica.

Por esta área circula también, el Metrobús, que atraviesa la avenida Juan B. Justo desde Liniers hasta Pacífico, en el barrio de Palermo, y esta compuesto por los coches de la línea 34 y 166 de colectivos, complementando la oferta del transporte público de pasajeros y facilitando la conexión con la línea del Ferrocarril Sarmiento.

Por otra parte la red de subterráneos se encuentra aproximadamente a 3.500, 4.000 metros actualmente, con las Estación Carabobo sobre la avenida Rivadavia. Las próximas a inaugurarse más cercanas son San José de Flores y San Pedrito.

En referencia a la normativa vigente, debe mencionarse que el Código de Planeamiento Urbano que rige en gran parte del área de análisis, permite la actividad residencial en el área cercana a la playa ferroviaria Liniers de media densidad -R2bl y R2bll-. Estos poseen un FOT= 1,6 y 1,2 respectivamente; junto a una limitación en altura que impide superar los 10,50 m y 9m cada uno para la edificación entre medianeras, lo cual, impone una reducida capacidad constructiva. Al norte de la playa ferroviaria, se localiza también el distrito R1bl, que permite el desarrollo exclusivamente de la actividad residencial de baja y media densidad.

Por otra parte, se debe destacar los terrenos linderos a la autopista y al ferrocarril, con distritos RUA (Renovación Urbana) y UF (Urbanización Futura), y áreas donde se admiten actividades de los distritos de equipamiento local, E3 y E4. Este último corresponde al Club Atlético Vélez Sarsfield, aldaño a la playa ferroviaria de Liniers.

Se encuentran en el área también distritos de Urbanizaciones Determinadas (U), particularmente UP, correspondiente a parques, a unos 200 metros al suroeste de la playa ferroviaria); los distritos UF, sobre las vías férreas; y los distritos U2 y U3, que designan a barrios municipales.

Por último, prácticamente limitando con la playa ferroviaria Liniers, se encuentran los distritos centrales (C3II y C3I), que se ubican sobre las avenidas Rivadavia, Juan B. Justo y la avenida Lisandro de la Torre. Éstas son áreas destinadas al agrupamiento de usos administrativos, financieros, comerciales y de servicios vinculados a ejes comerciales y avenidas de elevado nivel vehicular y peatonal, razón por la cual el usos residencial se habilita pero con restricciones.

En referencia a los usos del suelo real, al tratarse de datos con una referencia espacial, puede realizarse una caracterización preliminar de la distribución de los principales y las zonas en donde estos adquieren mayor importancia. En consiguiente, en el mapa a continuación se puede observar como en la zona inmediata a la playa ferroviaria de Liniers se destacan, por sobre los demás usos, los residenciales, que se entremezclan principalmente, con los locales comerciales. Éstos últimos, predominan ampliamente sobre las avenidas Rivadavia -y el área que se extiende hacia el sur de ésta, sobre la avenida Gral. Paz-, Lisandro de la Torre, Álvarez Jonte y Juan B. 56

Justo, en menor medida. Los edificios de destino único le siguen en importancia, los cuales destacan por el gran tamaño de las parcelas que ocupan. Los escasos edificios productivos y galpones que se pueden hallar en el área, lo hacen en parcelas de un tamaño pequeño, dispersas por el norte de la estación de Liniers.

En lo que refiere a la distribución territorial de los edificios de uso residencial, las casas y viviendas componen la mayor parte de ellas, distribuyéndose de una determinada manera por el territorio. En el área noroeste y suroeste, se puede apreciar una gran concentración de casas, desplegadas en manzanas con una fisonomía diferente a la del damero clásico, una en el barrio de Versalles y el denominado barrio Ramón Falcón. Por otro lado, los edificios de departamentos y las oficinas, escasean en éste área, hallándose más bien cercanos a los ejes comerciales principales.