

AUDIENCIA PÚBLICA 11/12/2012
Rezonificación de predios afectados del uso ferroviario

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

Integrando la Comisión Asesora Permanente Honoraria del Consejo del Plan Urbano Ambiental, la Fundación Ciudad participó en el proceso que desembocó en la Ley 2930/08 *Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, aprobada por la Legislatura mediante el procedimiento de doble lectura.

La Ley 2930, *ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas*, dice en su artículo 29.- ... *el Consejo del Plan Urbano Ambiental se abocará con carácter prioritario ... 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.*

[...] 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.

Hasta aquí el modelo normativo.

¿Qué sucedió con el tratamiento de los proyectos sobre tierras del Estado Nacional que fueron aprobados en primera lectura?

No fueron tratados en la Comisión de Planeamiento, ni en la de Ambiente de la Legislatura.

No fueron estudiados ni evaluados por la Dimensión Física del Plan Estratégico de la CABA, uno de cuyos Lineamientos estratégicos es la *Reconversión, recuperación y adecuación de espacios vacantes y grandes equipamientos*.

No fueron estudiados ni evaluados por La Comisión Asesora del PUA. No fueron tratados por las Juntas Comunales, ni por sus Consejos Consultivos.

Son muchas las preguntas sin respuesta. Éstas son sólo algunas:

¿Se ha considerado que el Plan Urbano Ambiental prioriza explícitamente el ferrocarril y los medios guiados?

¿Se ha considerado resolver la necesidad de transporte público de la ciudad metropolitana con otros medios guiados que bien podrían hacer uso de los corredores aún existentes, de modo total o parcial?

¿Se considera que estamos quitando superficie absorbente y áreas de amortiguación de ruido de un ferrocarril que, si mejora, puede operar las 24hs?

¿Se reserva el espacio para 4 vías en el Sarmiento?

¿Se inscribe el proyecto para Palermo dentro de un plan para elevar la línea del San Martín hasta Corrientes? Esa propuesta eliminaría la barrera urbanística sin los costos faraónicos, los tiempos prolongados y los inconvenientes técnicos de un soterramiento que ya estamos viviendo con la historia del Sarmiento.

¿Se prevé la necesidad de tierras para la conexión de la Línea H de subtes con la Estación Buenos Aires del F.C. Belgrano Sur?

¿Se considera la conveniencia de un centro de trasbordo en Liniers?

Es imperativo contar con suelo para atender el crónico déficit de vivienda, pero existen otros predios disponibles dentro de la CABA, ubicados en sitios de buena accesibilidad, que no ponen en conflicto la continuidad de los corredores de un sistema de transporte público ambientalmente sustentable.

Por fuera de una propuesta integral, las acciones fragmentarias como la definitiva anulación para el uso transporte de predios que tuvieron esa vocación y esa historia no resultan inteligibles y pueden incluso resultar contraproducentes ante una crisis como la que vive la movilidad en la ciudad.

Resumiendo:

Ateniéndonos al principio precautorio, no parece aconsejable aprobar proyectos con relevante impacto, sin definir antes un Modelo Territorial y un Programa de Actuación sobre la temática Transporte y Movilidad, originados mediante el proceso previsto por la Ley 2930 de Plan Urbano Ambiental, sin una evaluación estratégica de impactos acumulados y sin consideración de alternativas.