

AUDIENCIA PÚBLICA 28-11-17

Análisis del Programa denominado “Plan integral Retiro Puerto” a desarrollarse en el polígono delimitado por Av. Pte. Ramón Castillo, calle 10, calle Perette, límites Norte y Oeste de la Terminal de Ómnibus Retiro, Av. Dr. Ramos Mejía, F.C. Gral. San Martín, calle padre Carlos Mujica, calle 9, calle 7 y calle 12, a cargo de la Secretaría de Integración Social y Urbana de la Jefatura de Gabinete de Ministros del GCBA, con una superficie total de 40 hectáreas.

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

El expediente a considerar en esta Audiencia Pública se denomina Análisis del programa denominado “Plan Integral Retiro-Puerto”.

Curioso nombre, según lo reconocen las propias autoridades. En el documento 022 del 12/9/17 una de los funcionarios a los que se gira el expediente, Juan Ignacio Salari, Subsecretario de Vivienda y Coordinación Gubernamental solicita acotar el título a Plan Integral Barrio 31. Al Banco Mundial, se presenta un Proyecto *de Integración social y urbana del Barrio 31 de la CABA*. ... (Pág7/181 del Doc. 018). Utilizando la terminología adoptada por ACUMAR en el Protocolo para Villas y Asentamientos, **estamos evaluando los impactos de un Plan de Reurbanización del Barrio 31.**

El nombre sin embargo nos permite comprender su relación con la contratación directa de un estudio danés Gehl Architects ApS, por 1.035.000 dólares, para la elaboración del Plan Estratégico 2017-2027, el Master Plan de Urbanización Integral Retiro-Puerto y el Anteproyecto de obra de la Calle Comercial del Barrio 31.

Más allá de que la Constitución de la CABA estipula quién debe confeccionar el Plan Estratégico de la Ciudad, el Consejo del Plan Estratégico, resultaba al menos peculiar si el 2º elemento de la contratación hubiera sido, como el nombre lo indica, un plan de movilidad para dos nodos tan significativos como son Retiro y sus FFCC con el Puerto de Buenos Aires.

El proyecto es considerado por el Estudio de relevante efecto y por eso estamos aquí, ya que opera sobre 40 has en el corazón de la ciudad e involucra a 43.190 personas, que podrían ser más, como reconoce el Estudio de Impacto Ambiental.

Dice el EsIA que el Proyecto Nueva Traza de la Autopista Illia no integra el Plan Integral Retiro Puerto. (Pág. 24/704 del Doc.003), **extraña afirmación teniendo en cuenta que el corrimiento exige la relocalización de la población afectada por la nueva traza y que el nuevo parque en altura es consecuencia o quizás causa directa del cambio de traza.**

Respecto de este cambio de traza dijimos en la AP de noviembre de 2016:

Las relocalizaciones de las familias establecidas en las áreas más vulnerables se puede hacer sin necesidad de un presuntuoso y carísimo parque en altura que difícilmente se

transforme en lugar de encuentro e intercambio, promueva la diversidad cultural y genere valor simbólico, identidad y pertenencia.

Los \$ 1.500 millones que posiblemente sean más, deberían aplicarse a políticas habitacionales consistentes y consensuadas.

... AUSA se ha apresurado a licitar la construcción antes de la aprobación definitiva de la ley, antes de la Audiencia Pública obligatoria y antes de contar con el Certificado de Aptitud Ambiental que debe emitir APRA luego de la Audiencia Pública.

En la Audiencia Pública del 7 de diciembre dijimos: *Para los vecinos, para la integración de Villa 31 no es necesaria la obra que no se acordó con el barrio y que violenta el proyecto de urbanización consensuado con los vecinos y aprobado por ley 3343.*

Mientras esto decíamos, el mismo 7 de diciembre, a la misma hora, se realizaba en la Legislatura la sesión para el tratamiento en 2ª lectura del Proyecto de Ley. Ante la bulliciosa protesta de los vecinos de la Villa que cuestionaron el que la obra los beneficiara, el Presidente de la Comisión de Planeamiento sostuvo que el objetivo de la obra era fundamentalmente vial.

El prolijo informe técnico Post Audiencia de la APRA se presentó el 3 de febrero de 2017, con 0 impacto sobre una ley ya aprobada.

De este modo las Audiencias Públicas, que si bien no son vinculantes, deben ser tenidas en cuenta, se convierten en un género de ficción.

Volviendo al EsIA, se habla de dispositivos participativos. Éstos no parecen haber tenido el efecto deseado según lo visto y oído de parte de los vecinos en la AP del 29/11/2016 y en ocasión de la aprobación de la Ley en segunda lectura el 7/12/16.

Tampoco parece haber sido adecuada la comunicación a los vecinos que, insuficientemente informados, generaron un conflicto violento del que se hicieron eco los medios. Se habían mostrado a los vecinos soluciones que luego no fueron construidas.

La metodología constructiva adoptada para las Viviendas de Cristo Obrero debería haber sido presentada en tiempo, con buena información técnica.

Igual que en otras oportunidades aparecen en el texto algunas curiosidades: Mugica con tilde, balastro por balasto; deshechos por desechos; Boucher por voucher (132). Curiosidades como éstas nos hacen pensar que pocos Estudios de Impacto Ambiental son leídos, aún por sus propios autores, ya que no podemos creer que personas capacitadas, cometan errores semejantes.

Sin lectura de los expedientes, estos ejercicios se transforman en una mera formalidad para cumplir con un instituto que tuvo otro espíritu.

Andreína de Luca de Carballo

Errores, repeticiones y lagunas en el Estudio de Impacto Ambiental

- El Capítulo de **Normativa** que aparece reiterado varias veces (copy, paste) en los Estudios de Impacto Ambiental se refiere en el Estudio a la Carta Magna.

La Ciudad de Buenos Aires tiene una Constitución y no es el caso explicar aquí la diferencia. También hay en este capítulo referencias al Código de Edificación, que no aplica precisamente en el polígono que tratamos hoy.

- En la página 88/704 se incurre en un pecado de los EsIA que copian afirmaciones apologéticas de los propios proyectos, en este caso referida a la calidad paisajística. Dice del Parque de los Inmigrantes... “un bosque frondoso cuyos montes cerrarán la perspectiva peatonal”.

Los árboles, sin pretensión de bosque frondoso, cumplirán un valioso servicio ambiental para aislar acústica y visualmente el Paseo del Bajo, que en este sector es un viaducto.

- Otra repetición a la que nos tienen acostumbrados estos Estudios de Impacto Ambiental es la referida a los sitios de disposición final de suelos extraídos: “donde indique el GCBA”.

Esto nos impide evaluar un impacto hartamente relevante, especialmente si terminan en el sufrido Río de la Plata y su ribera.

- Respecto del transporte de cargas (238-239 del 003) se nos informa que se producirán desvíos de tránsito.

Considerando los que ya hay podemos imaginar el futuro caos vehicular.

- En materia de **suelos**, tema crítico para la salud de los habitantes se dice: del Terreno YPF (Pág. 76-77/704 del Doc. 003) que *Dada la actividad desarrollada se han llevado a cabo los correspondientes estudios Fase I y Fase II a fin de determinar la potencial contaminación del suelo, así como también el correspondiente RBCA (estudio de riesgo para la salud humana).*

De sus conclusiones surge que “Ninguno de los compuestos se encuentra en concentraciones que presenten riesgos a la salud humana.”

No queda claro quién es el autor de la cita entrecomillada.

- En la página 371/704 del 003 nos enteramos que será la empresa Lihué Ingeniería SA la encargada de retirar los SASH, Sistemas de Almacenamiento de Hidrocarburos, para lo que se les da, en abril, 60 días de plazo.

- En el documento 039 leemos que la Dirección General de Evaluación Ambiental intimó el 11/10 a la empresa y el documento 042, del 17/10 reitera dicha intimación.

No hemos encontrado referencias posteriores al resultado de dichas intimaciones.

- En cuanto al Terreno Containera se dice que en algunos sectores el suelo es “presuntamente natural”.

Un Estudio de Impacto Ambiental no debe manejarse con presunciones.

- El documento 012, del **7 de junio de 2017** registra las oportunas **preguntas y pedidos de aclaración** de Juan Harilaos, Director General de Evaluación Ambiental de la APRA, al Sr. Diego Fernández, Secretario de Integración Social y Urbana.

Las preguntas son respondidas con fecha **14 de septiembre de 2017** en el documento 017.

Algunas se contestan cabalmente, otras son directamente soslayadas.

Ejemplo de estas últimas: APRA pregunta *cómo se materializará la vinculación del barrio con el resto del tejido urbano de la Ciudad y detallar los puntos de integración.*

La respuesta que podría haber sido sintética y representada en un plano, es una larga parrafada sobre integración social y urbana, con conceptos y citas de Amartya Sen, con las cuales no podemos sino coincidir, pero que para nada responden a la pregunta.

Esto es particularmente significativo y preocupante dado que el fundamento esgrimido para la demolición parcial de la autopista fue precisamente el de lograr la integración física.

La nueva bajada y el viaducto elevado configurarán dos barreras urbanas reales incongruentes con los propósitos de integración física. La autovía a nivel será otra barrera.

- Respecto del Subproyecto **Mejoramiento de viviendas** existentes V.1.1.3. se dice (Pág. 129) que estas 8500 viviendas *se adecuarán en cumplimiento de las exigencias mínimas particulares para el barrio, pero no se aclara cuáles son dichas exigencias mínimas.*

- En cuanto a los **funcionarios consultados**, Liliana Martínez, de Interpretación Urbanística considera el 22/8 en el Doc. 035, que la información es insuficiente.

El Subsecretario de Vivienda y Coordinación Gubernamental, Juan Ignacio Salari, pide el 12/9 documentación ampliatoria y afirma que deberá proyectarse “un sistema de contención que impida la instalación de nuevas viviendas precarias en las áreas no edificables linderas a la autopista a fin de no volver a la situación actual”. (Doc. 022, Pág. 4/18).

No hemos hallado respuestas a dichos pedidos, tampoco previsiones para evitar, tanto futuros asentamientos como procesos de gentrificación.

- El documento 49 del 17/10 firmado por el Dr. Filgueira Risso afirma que “El proyecto en principio es viable”.

Esperamos conocer las respuestas a las consideraciones vertidas antes de que se otorgue el Certificado de Aptitud Ambiental.