

# - A -

# Estructura urbana

Luis Ainstein / Sara Ciocca / Rafael Serrano

## 1. Transporte, circulación y estructura urbana

### 1.1. Características del transporte y la circulación

#### a) Marco conceptual

En el Área Metropolitana de Buenos Aires, como en todo núcleo de similar importancia, se desarrollan cientos de actividades diversas. Ellas incluyen algunas que, como la residencia, resultan altamente repetitivas, en tanto otras son totalmente singulares, tales como aeropuertos, usinas y sedes gubernamentales. Cada una de esas unidades no es autosuficiente -no comienza y termina en sí misma-, sino que requiere, por el contrario, de mutuas y diversas interacciones para su pleno desarrollo.

Estas demandas de articulación entre las personas y de su vinculación selectiva con el universo de las actividades generan la necesidad de movilizar personas y objetos.

Como consecuencia, una de las características más netas de la vida urbana es la vigencia de flujos masivos a través de los cuales se concretan las relaciones interpersonales y se viabilizan los procesos de producción y de consumo de bienes y servicios. Dichos flujos constituyen el correlato físico, dinámico, de los diversos tipos y modos de movilización de personas y bienes.

Resulta necesario diferenciar en relación con el transporte y la circulación, por una parte, los recursos infraestructurales en torno de los cuales tiene lugar la movilidad, y por otra, el conjunto de medios, o parque circulatorio, a través de los cuales aquella se concreta.

Las mencionadas interacciones tienen lugar en las más variadas escalas territoriales y temporales, involucrando de maneras específicas a los diversos tipos de actores urbanos, a través de un conjunto relativamente restringido de modos -particulares asociaciones entre recursos infraestructurales y medios de movilidad-, o también, de la mutua articulación entre los mismos.

Así, en el aglomerado metropolitano, y específicamente su núcleo central, la Ciudad de Buenos Aires, se puede encontrar:

- movilidad de personas y bienes de escala nacional, macro - regional o global, implementada a través de medios privados y públicos de los modos aéreo, fluvial, ferroviario y automotor;
- movilidad de personas y bienes de escala metropolitana, implementada a través de medios privados y públicos de los modos ferroviario y automotor;
- movilidad de personas y bienes de escala ciudadana -desarrollada al interior de la Ciudad de Buenos Aires- e implementada a través de medios privados y públicos de los modos guiados de superficie y subterráneo, automotor, de vehículos menores, y peatonal.

Esta configuración, así como las magnitudes de cada tipo de demanda frente a la diversidad de ofertas definen un conjunto de características trascendentes en relación con las condiciones del desarrollo del transporte y la circulación:

- las tasas de generación de viajes y los medios de implementación de cada uno de los mismos, como así también los horarios en que tienen lugar, constituyen dominios de amplia variabilidad;
- las demandas de que resulta objeto cada modo de transporte resultan condicionadas por las pautas de articulación de un conjunto de factores, entre los que cabe mencionar los diversos medios tanto públicos como privados disponibles, sus precios absolutos y relativos y sus niveles de eficiencia, así como los de seguridad y confort que proporcionan. Los requerimientos de movilidad de personas y bienes, por lo tanto, configuran universos que presentan múltiples opciones;
- los sectores productivos resultan asimismo asociados de maneras características con las demandas de transporte;
- las condiciones de optimización individuales y sociales de los viajes en términos funcionales y ambientales no resultan necesariamente coincidentes;
- la regulación de la creación de nuevas infraestructuras y parque móvil resulta trascendente en relación a sus consecuencias sobre los niveles de eficiencia económica, funcional y ambiental;
- la regulación de la utilización de los recursos de infraestructura y parque móvil resulta igualmente significativa en relación a sus consecuencias sobre los niveles de eficiencia económica, funcional y ambiental;
- los diversos sectores sociales que habitan la metrópolis y su ciudad central resultan asociados de maneras características con configuraciones particulares de demandas de viajes según motivo, origen y destino, modo/s utilizados y distribución horaria de desarrollo;
- dada la necesidad de todos los sectores comunitarios de acceder a servicios de transporte, y considerando la diversidad de condiciones socioeconómicas que caracteriza a cada uno de aquellos, se consideran significativos los niveles de equidad implicados en las diversas modalidades de satisfacción de esas demandas;
- el conjunto de operadores de servicios de transporte público constituye un universo extenso y variado, inscripto de manera creciente en la órbita privada, y por tanto orientado a la maximización del lucro sectorial, lo que, en términos de gestión urbana, configura un elemento suplementario de conflictividad potencial a partir del mutuo condicionamiento entre modos, por una parte, y por otra, de las eventuales oposiciones entre intereses sectoriales y comunitarios;
- el campo del transporte resulta pródigo en transformaciones que afectan, potencialmente, a todos los eslabones implicados en su desarrollo, incluyendo los recursos infraestructurales y cada tipo de parque móvil -hasta el extremo de configurar nuevos modos, como los ferrocarriles de alta velocidad-, los sistemas de regulación de la circulación vial, los semáforos inteligentes, y las modalidades de concreción y articulación en el cobro de tarifas. Cada una de esas transformaciones genera, a su tiempo, impactos de características regionales y urbanas;
- el desarrollo tecnológico en curso en el campo de las comunicaciones electrónicas, así como, en escala creciente, el referida a bienes materiales, a través de representaciones virtuales de los mismos, genera impactos que resultan en la cancelación de relaciones presenciales interpersonales y materiales.

Como consecuencia de los factores señalados, la adecuada planificación y gestión públicas de la movilidad urbana implica demandas de actuación sobre un conjunto de campos diversos y trascendentes, a saber:

- la inducción de la disminución del volumen de los intercambios presenciales;
- los cambios culturales e institucionales que modifiquen los niveles de concentración horaria de los viajes;
- la transformación cualitativa y la disminución cuantitativa de los flujos de bienes materia de intercambio;
- los modos, o asociaciones de modos, implicados en cada tipo de viaje;
- las condiciones de utilización de los espacios públicos material y virtual, en términos de circulación y estacionamiento vehicular, de desempeño peatonal, así como de las condiciones de acceso y utilización del espacio electrónico;
- las condiciones operativas y económicas del posicionamiento relativo de los sectores público y privado frente al transporte y la circulación;
- las políticas y estrategias de regulación de las condiciones de prestación de los servicios públicos de transporte y de las condiciones de su mutua articulación, considerando muy especialmente las características y niveles de sus regímenes tarifarios, en particular en su relación con los diversos modos utilizados y las distancias recorridas;
- la promoción de recursos infraestructurales en cuanto a calidad y cantidad;
- la promoción de parque móvil en cuanto a calidad y cantidad;
- las modalidades de articulación funcional y económica entre diversos prestadores de servicios de transporte de personas y bienes;
- la regulación de las externalidades ambientales generadas por los servicios de transporte.

#### **b) El contexto metropolitano**

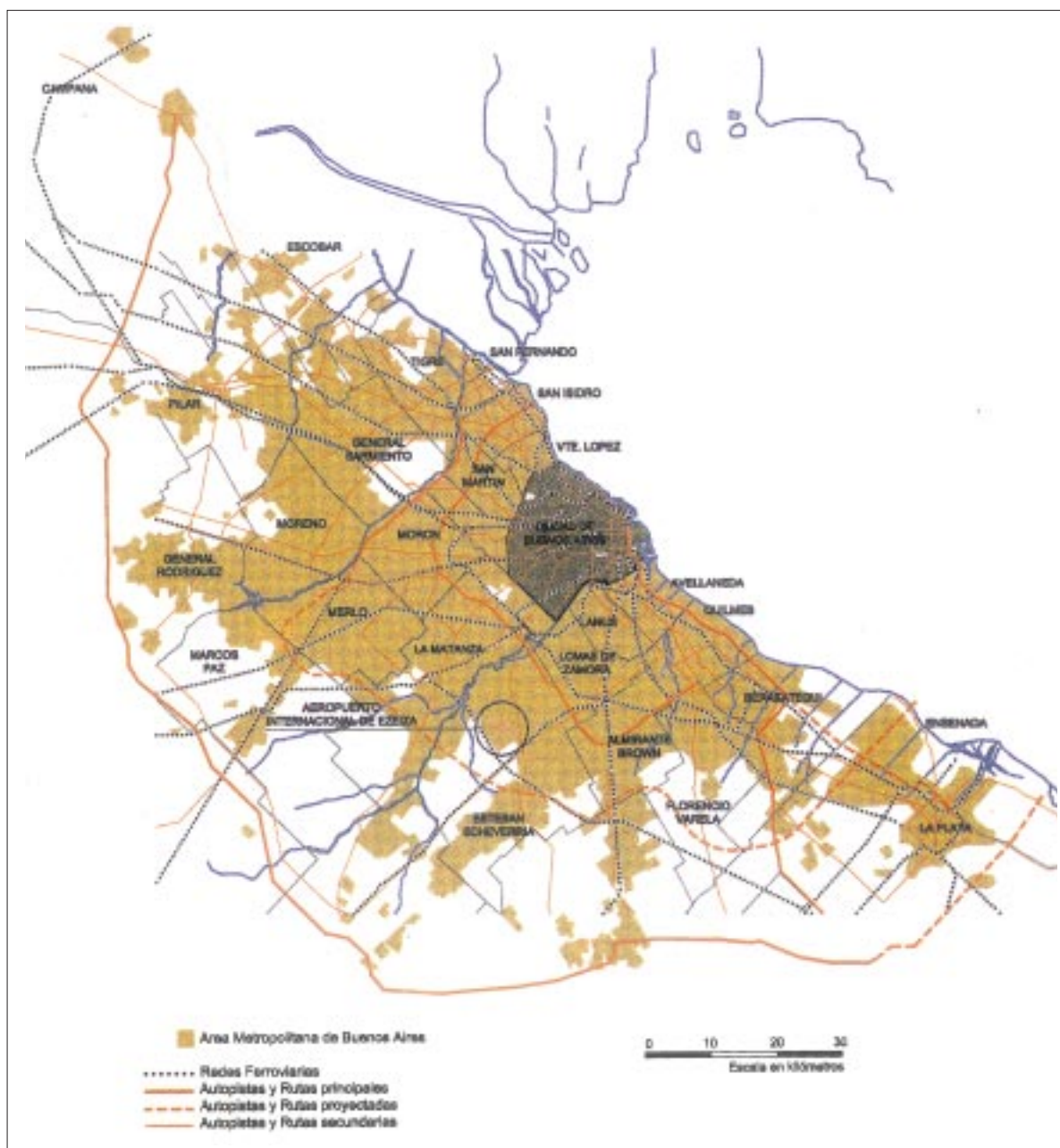
Al analizar el Aglomerado Urbano de Buenos Aires se puede detectar, por una parte, que los recursos de movilidad disponibles en el mismo, y por la otra, los viajes de personas y transporte de bienes han resultado en las décadas recientes:

- de una diversidad modal que incluye el conjunto de tipos convencionales en el escenario global;
- con una participación decreciente del conjunto de medios públicos masivos;
- con un volumen de viajes de gran magnitud, sometido a modificaciones sustantivas tanto en lo relativo a las tasas de generación cuanto a los motivos de los viajes personales;
- con niveles de inversión fuertemente mutantes en lo referido a sectores modales y ámbitos territoriales;
- una reciente transformación significativa, consistente en la privatización generalizada de la gestión de los sistemas de transporte que permanecían en la órbita de actuación gubernamental directa;
- con crecientes niveles de complejidad en relación a la multiplicidad de jurisdicciones y organizaciones estatales implicadas en la regulación de los diversos modos de transporte.

Desde el punto de vista de las condiciones de inserción urbana del sistema de transporte y de los flujos desarrollados sobre el mismo, cabe señalar los siguientes rasgos fundamentales:

- i. la alta significación relativa de los componentes radiales de las estructuras circulatorias de cada uno de los modos de transporte -ferroviario, subterráneo y automotor- en las escalas de la metrópolis y la ciudad central, que resultan funcionales a las pautas de organización territorial de la actividad productiva dominante del Aglomerado, y en particular de la de su jurisdicción central -el sector terciario -, que se desarrolla con un muy alto nivel de concentración en el micro y macro - centro porteños.

En ese sentido, parece razonable considerar que ambos fenómenos han venido configurándose a través de procesos de mutua realimentación positiva a lo largo de un



Fuente: Plan Urbano Ambiental / GCBA

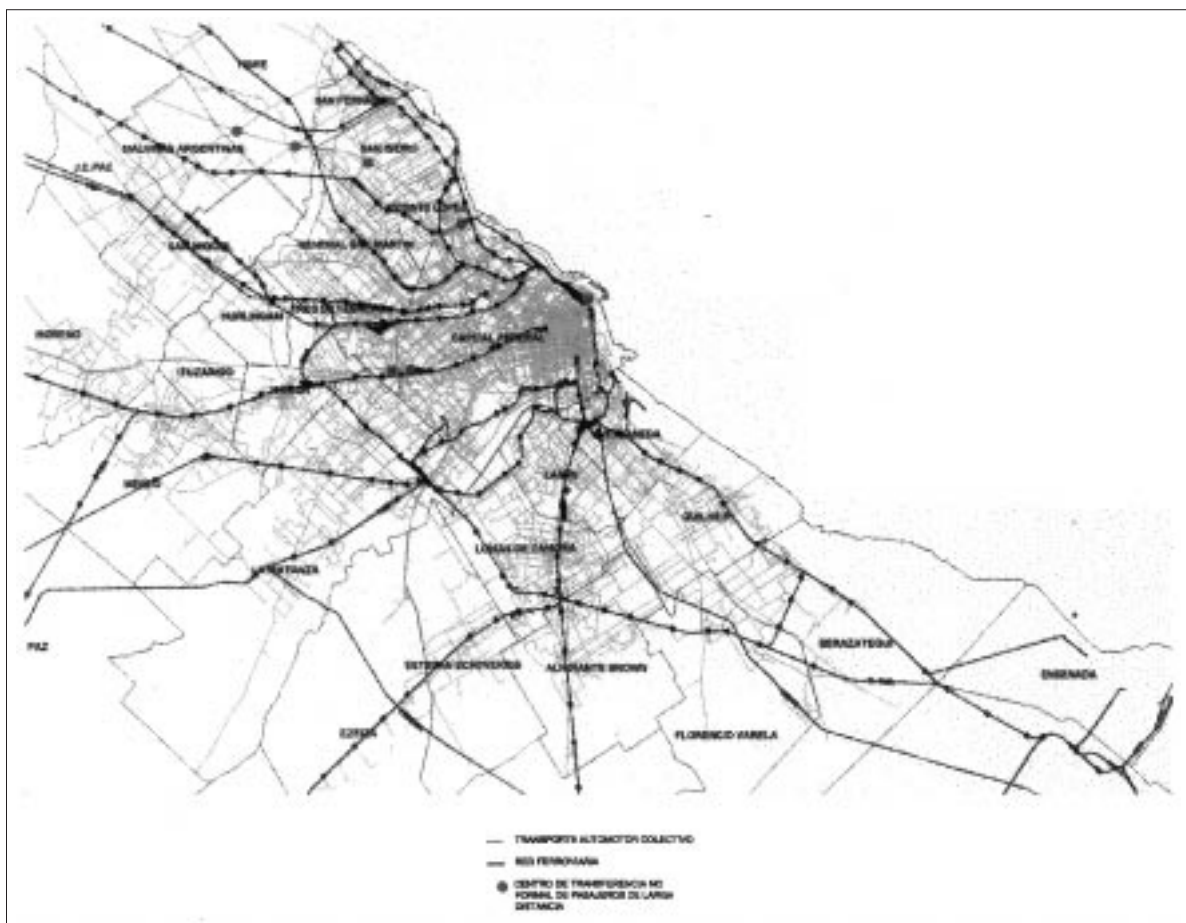
dilatado proceso evolutivo, y cuya escala de concentración, tanto en relación a la jerarquía relativa de las actividades y a su nivel de participación, cuanto a los procesos circulatorios, ha superado los umbrales de niveles razonables de funcionalidad metropolitana;

- ii. la significación del conjunto de viajes del aglomerado en que se ve implicada la ciudad central resulta de gran entidad. Sin embargo, las tasas de participación de los viajes con origen/destino en las diversas coronas metropolitanas no son similares: a medida que se avanza desde el primero al tercer cordón del conurbano, disminuye la incidencia de ese tipo de viajes;
- iii. resulta destacable que, a través de la articulación directa vigente entre los corredores ferroviarios de pasajeros y las líneas de transporte subterráneo, así como la de componentes circulatorios troncales del transporte automotor, la estructura radio-concéntrica que caracteriza fuertemente al aglomerado alcanza de manera general la escala completa de la región urbana;

- iv. los ámbitos de transferencia entre servicios ferroviarios y subterráneos y los del modo automotor, a pesar del significativo volumen de la demanda y de las disponibilidades de espacio público en los lugares en que se desarrollan, operan en condiciones funcionales y ambientales precarias, y significan impactos tanto positivos como negativos sobre sus áreas de entorno inmediato.
- v. Por otra parte, resulta altamente infrecuente en esos ámbitos, tanto en las escalas metropolitana cuanto ciudadana, la disponibilidad de espacios de estacionamiento automotor de alguna significación, con vistas a constituirse en disuasores de la continuación de los viajes en automóvil privado a los ámbitos de mayor centralidad metropolitana;
- vi. los corredores radiales principales se constituyen, además, en soporte de una buena parte de las demás áreas centrales del aglomerado. Cabe señalar en particular a los componentes que configuran el segundo nivel jerárquico de esa red metropolitana, con inserción tanto en la ciudad central cuanto en su contorno suburbano: Belgrano en el norte, Flores y Morón en el oeste, Quilmes en el sureste, Lomas de Zamora en el Sudoeste.
- vii. En relación con las características de la red de áreas centrales metropolitanas, puede postularse que si bien la misma resulta constituida por un extenso número de miembros jerárquicamente estratificados, las características de su expansión han quedado limitadas en lo esencial a transformaciones de carácter cuantitativo. Se encuentra, no obstante, en curso, un proceso a través del cual la jerarquía de un número restringido de componentes viene adquiriendo creciente complejidad;
- viii. resultan altamente diversos en las escalas metropolitana y de la ciudad central los niveles de accesibilidad provistos por los modos de transporte guiados, tanto ferroviarios como subterráneos. Por otra parte, no existen correlatos generalizados entre la utilización de sus ámbitos de influencia inmediata en relación a los tipos de actividades y/o intensidades de desarrollo y los niveles de accesibilidad disponibles. En el caso del transporte subterráneo, tal circunstancia afecta por excelencia a la línea E;
- ix. resulta significativa la progresiva aparición de concentraciones masivas de actividades centrales de servicios personales -centros puntuales de compra y servicios-, tanto metropolitanas cuanto ciudadanas, localizadas prevalentemente en ámbitos con niveles significativos de accesibilidad a través del automotor privado y, en múltiples casos, con carencias marcadas de servicios de transporte público, lo que significa la prevalencia de aquel modo;
- x. a partir de la posguerra ha adquirido creciente vigencia la modalidad de "difusión" masiva en la escala metropolitana de la residencia, así como de las localizaciones del sector industrial, generando, al inicio, renovadas demandas sobre las redes ferroviarias, y posteriormente, masivos requerimientos a los servicios vinculados al transporte automotor;
- xi. la existencia netamente deficitaria de vínculos transversales de los sistemas ferroviario y vial en la escala metropolitana, y ferroviarios, subterráneos y viales en la ciudadana, que se constituyen en la base de sustanciales desequilibrios tanto estructurales cuanto funcionales en cada una de las dos escalas;
- xii. la dinámica locacional de los diversos tipos de actividades al interior de la Ciudad de Buenos Aires durante las últimas décadas ha resultado sumamente cambiante. A partir de 1970, desde el punto de vista residencial, han tenido vigencia pérdidas de población al sur de la Av. Rivadavia, y crecimientos al norte de la misma, con infrecuentes y someras desviaciones locales de comportamiento de sectores constitutivos de cada uno de los grandes ámbitos señalados.
- xiii. En relación a los diversos tipos de equipamiento, la tendencia ha resultado similar a aquella.
- xiv. Por lo demás, ha tenido lugar un debilitamiento generalizado de la actividad industrial en todos los ámbitos de la ciudad central.
- xv. Como consecuencia, las demandas de transporte de personas y bienes han venido atravesando transformaciones de similar carácter, matizadas, sin embargo, por los tránsitos pasantes con origen o destino en el resto del aglomerado, resultante de la señalada carencia generalizada de vínculos transversales;

- xvi. la destacable conflictividad entre algunas actividades generadoras de demandas masivas de transporte y la localización urbana en que se desarrollan. El puerto de la ciudad constituye en este sentido un caso paradigmático.
- xvii. Por lo demás, y en relación con impactos negativos de carácter micro-local, resultan generalizados los conflictos generados por unidades edilicias que significan la operación de transporte de carga, como por ejemplo los supermercados y centros de compras, o de grandes concentraciones de tránsito automotor, como los generados por los mismos, así como por la operación de servicios escolares, etc.;
- xviii. la vigencia de incompatibilidades, discontinuidades y falencias dimensionales en relación a las redes de infraestructura de transporte disponibles. Así, por ejemplo, las diversas líneas ferroviarias metropolitanas resultan constituidas por trochas de carácter diverso, y sólo minoritariamente articuladas, en tanto que las capacidades circulatorias de componentes lineales de la red vial resultan variables -y no precisamente de manera coherente con las diversas demandas circulatorias a lo largo de su desarrollo-, ya sea a partir de discontinuidades de su perfil transversal, de la calidad de sus pavimentos, de las condiciones fácticas o normativas de estacionamiento, y/o de las modalidades de control de sus flujos circulatorios;
- xix. la asignación de sentido único de circulación a los componentes viales de mayor capacidad, al menos en el ámbito de la ciudad central, que lleva a la ubicación de los recorridos de transporte automotor público complementario sobre calles de jerarquía y capacidad reducidas, universalizando las molestias y riesgos generados sobre los tejidos urbanos circundantes;
- xx. la gran diversidad en las modalidades de asociación espacial de las actividades urbanas, y la correlativa variabilidad en los niveles de demanda de accesibilidad que generan, frente a la relativa homogeneidad de la capacidad circulatoria resultante de la trama circulatoria vial disponible;
- xxi. la fuerte heterogeneidad en las intensidades edificatorias de los diversos sectores en las escalas metropolitana y ciudadana, con niveles promedio ostensiblemente reducidos y situaciones areales que, en casos, se concretan en concentraciones excesivas que significan dificultades en la provisión de umbrales adecuados de cobertura de servicios de transporte, así como, también, en muy extensos polígonos que, en función de su densidad exigua, no alcanzan a constituirse en soportes de servicios minimamente eficaces;
- xxii. más allá de la concreción de algunos tramos de autopistas urbanas -en lo esencial, la 25 de Mayo, los dos sectores de la Av. 9 de Julio, los del sistema costero de las Avs. Lugones y Cantilo, y el ensanche en curso del cinturón parcial constituido por la Avda. General Paz-, y de algunas jerarquizaciones de vías principales -como las del ingreso a la ciudad del Acceso Norte-, la trama circulatoria de la ciudad ha conservado sus características históricas esenciales, mejorando en general solamente aspectos como la calidad de pavimentos y los sistemas de señalización. Esa situación ha derivado en que los niveles de fluidez circulatoria resulten sumamente heterogéneos en los diversos ámbitos de la ciudad, con una prevalencia de situaciones conflictivas en sus áreas de mayor nivel de centralidad, y en general en las más densas, y en los corredores principales de la zona norte;
- xxiii. los incrementos en los niveles de motorización, así como en las tasas de participación del automotor privado en todo tipo de viajes;
- xxiv. los déficits globales de capacidad de estacionamiento vehicular en los espacios público y privado de los ámbitos intensamente construidos del aglomerado metropolitano. Por lo demás, y de manera contraproducente, existen cuotas sustantivas de estacionamiento automotor en los ámbitos de mayor nivel de centralidad relativa del aglomerado;
- xxv. la característica de la totalidad de la trama circulatoria vial, con abstracción de los niveles jerárquicos de sus diversos elementos constitutivos, de operar como soporte de tránsitos pasantes.





Fuente: Plan Urbano Ambiental / GCBA

## 1.2. Problemas principales del transporte y la circulación

Cabe señalar en este sentido que resulta necesario diferenciar las condiciones del contexto metropolitano frente a las de la ciudad central.

### a) Escala metropolitana

El incremento sustantivo de los niveles de accesibilidad regional del transporte automotor generado durante la última década a través de la red de autopistas constituida en los diversos rumbos del aglomerado ha resultado en la transformación de un conjunto de rasgos significativos de la estructura del mismo, a saber:

- i. la incorporación de extensos ámbitos periféricos al desarrollo urbano, que ha tenido lugar a través de densidades extremadamente bajas y que, en contextos de muy exiguos y fragmentarios servicios de transporte público masivo de pasajeros, resultan, para aquellos sectores con acceso a los mismos, altamente dependientes del automóvil individual y de otros servicios automotores no-masivos, en tanto que para sectores carecientes, en muy extensos y complejos procesos de transporte. Esta situación se expresa a través de la sustantiva transformación en curso en la diferenciación modal del transporte de pasajeros;
- ii. tendencias a la localización periférica de actividades inscriptas en el sector terciario de la economía, muy especialmente de aquellas vinculadas a los consumos de los hogares, que se vienen concretando según pautas dispersas, casi nunca en coincidencia con ámbitos de accesibilidad ferroviaria, estimulando, por su parte, la acrecida dependencia respecto de transporte automotor público y privado;
- iii. un marcado predominio del transporte automotor afecta al transporte de cargas, lo que configura acrecidas demandas sobre los componentes troncales de la red vial metropolitana, así como también -una de sus consecuencias colaterales-, aquella

vinculada a la concreción de ámbitos destinados a las actividades complementarias de depósito y de ruptura / integración (de cargas) en torno de los mismos tipos de componentes circulatorios;

- iv. mejoras en las condiciones potenciales relativas de acceso a grandes equipamientos metropolitanos y regionales, que significan una disminución en la competitividad de sus homólogos localizados en la ciudad central, generando una incentivación adicional al proceso de periferización, así como en los niveles de participación relativa del transporte automotor de personas y cargas. Constituyen ejemplos paradigmáticos en este sentido el caso de los puertos del litoral fluvial frente al de Buenos Aires.

Por otra parte, en un horizonte prospectivo, a la disponibilidad exigua de troncales circulatorios transversales en el tejido metropolitano, ha de agregarse la del “Arco del Sudoeste”, posicionado prevalentemente en un territorio rural, y llamado seguramente a constituirse -dada la falta de tradición e interés en la capacidad de los gobiernos locales a implementar restricciones a los procesos de urbanización en sus jurisdicciones- en soporte de un nuevo estadio de expansión metropolitana centrada en el transporte automotor. En términos estrictamente circulatorios, sin embargo, este tipo de transformación de la red significa positivos e imprescindibles aportes al descongestionamiento de los corredores radiales de la metrópolis, incluidos, naturalmente, los de sus tramos localizados en la ciudad central.

Los criterios de tarificación de los servicios automotores masivos de personas de ámbito operativo metropolitano constituyen, a partir de la neta desviación de correlaciones lineales ajustadas a las distancias recorridas, un incentivo implícito a la difusión territorial de la población y de los servicios del aglomerado. Frente a las características socioeconómicas de los grupos sociales predominantes asentados en el conurbano, aunque ello resulta en buena medida un loable instrumento de política promotora de equidad, desde el punto de vista de los estímulos a la dispersión territorial de sus condiciones de estructuración global resulta un aliciente altamente indeseable.

Por su parte, la multiplicidad desarticulada de incumbencias en el campo de la regulación del transporte afecta, por sus incongruencias, a cuestiones fundamentales que abarcan, por ejemplo, la determinación de recorridos, la asignación de operadores, frecuencias y tarifas, y la verificación del cumplimiento de las regulaciones establecidas.

En relación a las condiciones de articulación entre las modalidades de regulación de las relaciones intermodales o, más aun, de cuestiones que exceden las propias del campo del transporte pero que inciden sustancialmente en su desempeño, como las de carácter urbano, la desconexión es total, y las consecuencias negativas, generalizadas. Puede mencionarse como ejemplo la falta de desarrollo apropiado de una red de subcentros de jerarquía metropolitana bien articulados con los potenciales de accesibilidad ferroviaria de que dispone el aglomerado.

## **b) Escala CBA**

### **b.1. Problemas funcionales**

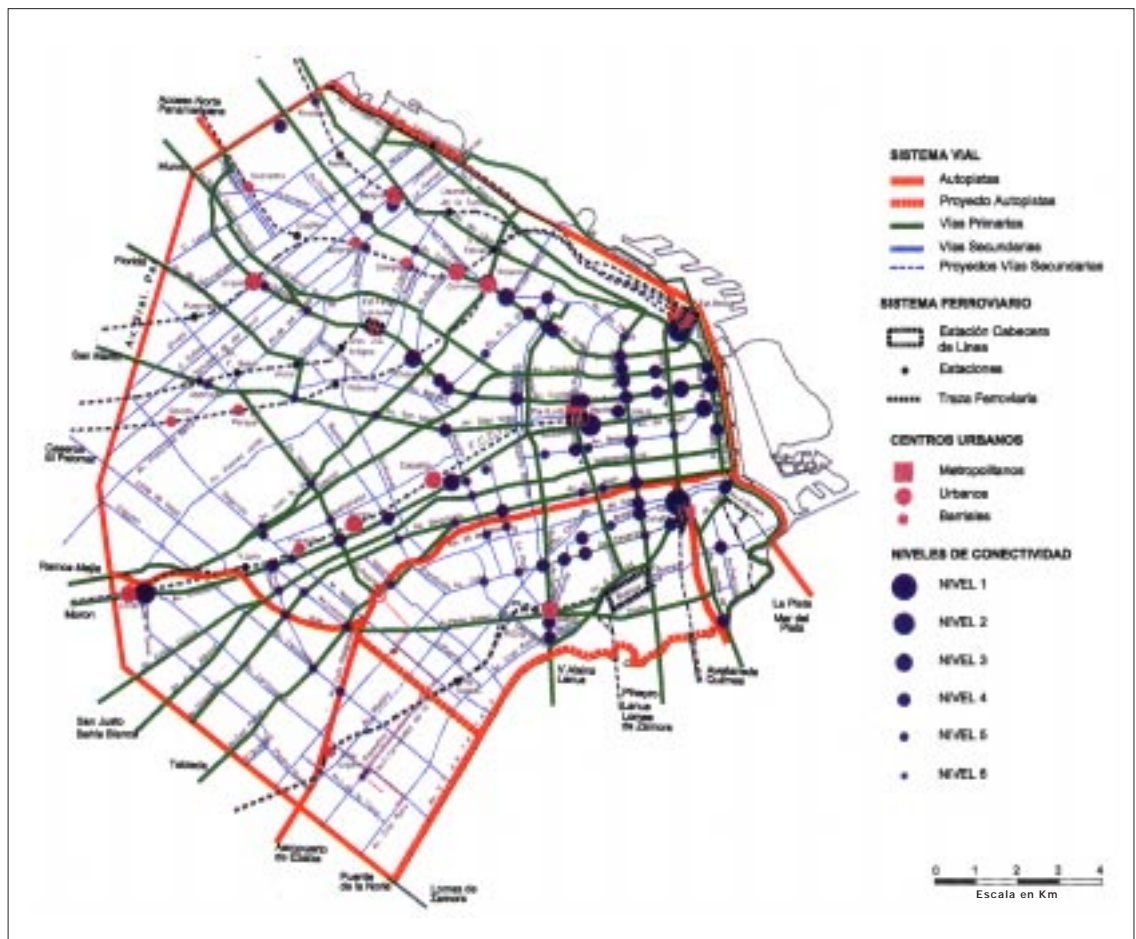
Como consecuencia de las tendencias de transformación de la estructura y dinámica metropolitanas mencionadas más arriba, algunos rasgos significativos de las condiciones funcionales y de la estructura territorial de la ciudad central han sufrido, y han de sufrir en el futuro, impactos problemáticos sustanciales. Dichos impactos abarcarán en general aspectos tanto cuali como cuantitativos. Cabe mencionar entre los mismos:

- i. los modos de completamiento / articulación de las autopistas metropolitanas con la estructura vial de la ciudad, y las consecuencias derivadas sobre el tránsito local. Entre los casos paradigmáticos pueden mencionarse:
  - Autopista Buenos Aires / La Plata -y más en general el “corredor costero”- en sus vinculaciones con Puerto Nuevo, Puerto Exolgan, las áreas de Micro y Macrocentro, y en general con la ciudad central;
  - penetración del Acceso Norte en el tejido urbano;
  - Avenidas 9 de Julio Norte y Sur;
  - completamiento precario de la Av. Gral. Paz a través de la jerarquización de la Av. 27 de Febrero;



- ii. demandas de articulación intermodal (disuasoria) entre las autopistas metropolitanas y los sistemas ferroviarios y automotores masivos en la ciudad central, dada su falta de resolución en el territorio conurbano;
- iii. las acrecidas demandas de estacionamiento en todos los ámbitos de algún nivel de centralidad de la ciudad, y por excelencia el Micro y Macrocentro porteños;
- iv. Las significativas faltas de disponibilidad de estacionamiento parcelario, así como la perentoria necesidad de establecer intensas restricciones al estacionamiento en la vía pública en ese tipo de ámbitos se constituirán seguramente en alicientes a la profundización de las tendencias de "difusión", o dispersión locacional, de todos los tipos de actividades centrales tanto en las escalas de la ciudad central cuanto de la metrópolis;
- v. los bloqueos al tránsito automotor constituidos por los trazados ferroviarios. En efecto, con exclusión de los tramos relativamente próximos a sus respectivas estaciones terminales en Retiro, Constitución y Once, cada una de las líneas se desarrolla en el mismo nivel que el de la estructura vial. En el mismo sentido, los polígonos de las estaciones terminales y las áreas de operación de cargas ferroviarias se constituyen en ámbitos de bloqueo del tránsito automotor de direccionalidad transversal;
- vi. los altos niveles de congestión circulatoria automotor derivada de un conjunto de factores, a saber: las altas intensidades en la concentración de actividades; la ocupación de proporciones significativas de las calzadas por estacionamiento legítimo y, sobre todo, ilegítimo; el incumplimiento de las regulaciones operativas del transporte público; en vías radiales, la incidencia del tránsito pasante originada, en medida significativa, por las carencias de transversalidad metropolitana y local; el incremento en los niveles de motorización y de utilización del automóvil privado;
- vii. la falta de correspondencia entre los tránsitos establecidos sobre las diversas vías que constituyen la trama vial -en particular los recorridos de transporte público masivo- y las capacidades circulatorias que las mismas pueden proveer.

### Red Vial



Fuente: Plan Urbano Ambiental / GCBA

## **b.2) Problemas ambientales**

Aún a pesar de las características climáticas y topográficas favorables del aglomerado metropolitano de Buenos Aires en relación a la movilidad vehicular y a la dinámica del aire, las modalidades operativas del transporte de pasajeros y cargas en la ciudad central resultan en externalidades ambientales altamente trascendentes. Entre las mismas, son particularmente señalables aquellas vinculadas a la calidad del aire y las de carácter sónico; por otra parte, resultan significativos en relación a la calidad visual del espacio público los elementos vinculados al tránsito, y a su utilización en términos de escenario comunitario por excelencia.

De igual modo, resultan trascendentes los riesgos urbanos generados por ciertos tipos de movimiento de cargas. Entre los mismos se pueden mencionar aquellos vinculados con el tamaño de los vehículos o con el de las cargas transportadas, o con su formato -containers, volquetes, etc.-, así como con las sustancias transportadas -combustibles, explosivos, etc.-. En el mismo sentido, resultan significativos las molestias y riesgos asociados a las fuentes fijas de abastecimiento de combustibles vinculadas al tránsito automotor.

La desindustrialización operada en los sectores de mayor centralidad relativa del aglomerado metropolitano han constituido al transporte automotor en el mayor factor de perturbación local de la calidad del aire. Resulta fundamental en este sentido el notorio incremento en las tasas de participación modal del automóvil privado.

Ello resulta trascendente, a nivel primario, a través del impacto generado sobre la salud de la población -en particular la de sus sectores más expuestos-, y, de manera accesorio, a través de las perturbaciones a factores climáticos locales y regionales, a la flora, al parque edilicio y a los medios suelo y agua. Asimismo, el transporte automotor contribuye al cambio climático global.

Los modos guiados de transporte de pasajeros constituyen, a partir de un alto nivel de participación de la tracción por medios eléctricos, externalidades mucho más moderadas, que significan niveles relativos de eficiencia ambiental particularmente remarcables. Similar sentido de eficiencia relativa resulta característica del transporte ferroviario de cargas frente a su opción automotor.

La distribución espacial de los impactos generados por el transporte sobre la calidad del aire resulta notablemente más generalizada que la de las fuentes generadoras mismas, lo que, asociado a la gravedad y multiplicidad de sus consecuencias, apunta a la alta trascendencia de su atenuación.

En relación a las perturbaciones sónicas, el transporte automotor, y más en general el vinculado a motores de combustión interna, constituye de manera indudable el mayor generador de impactos urbanos de ese carácter.

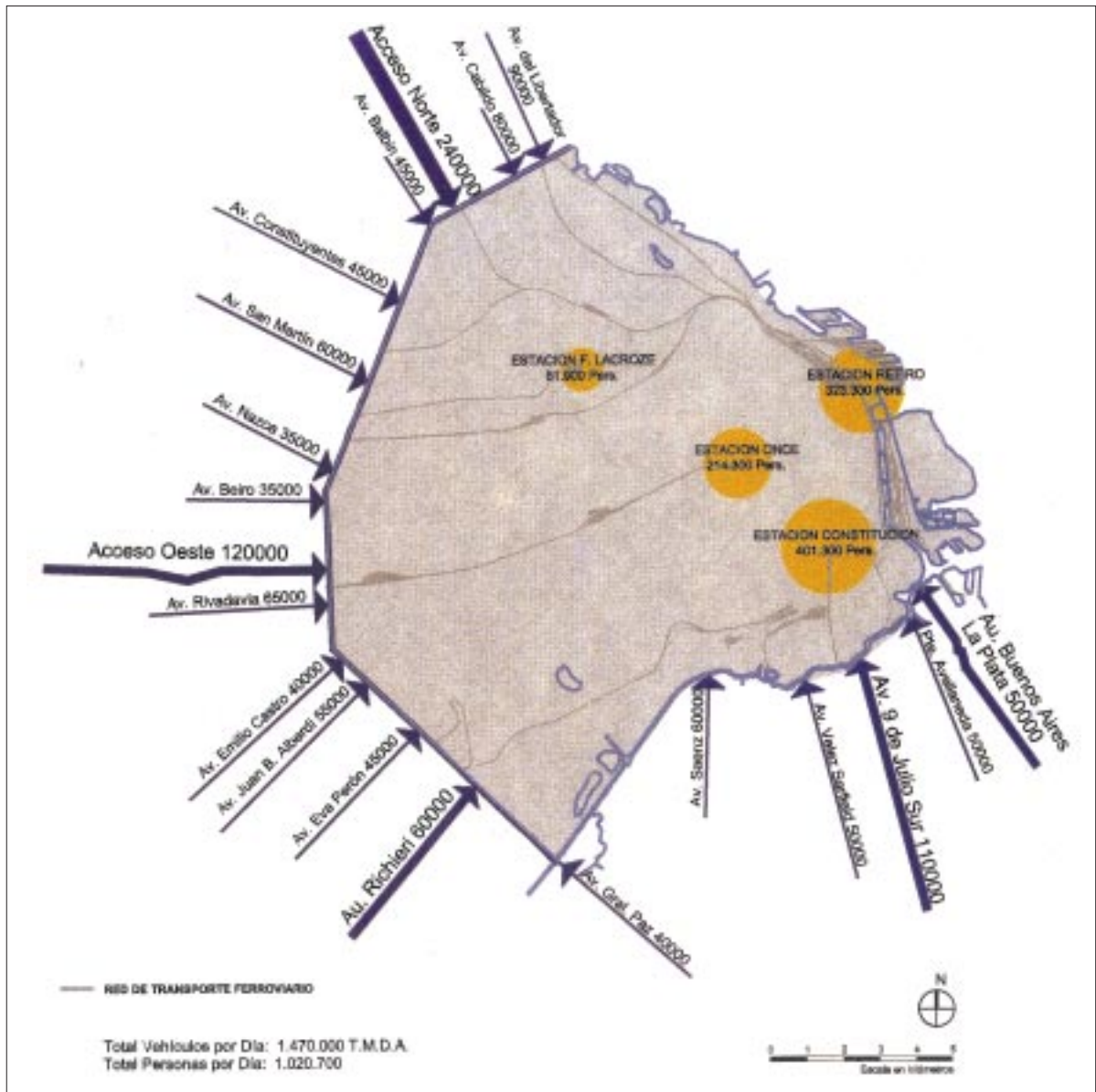
Este tipo de perturbación resulta vinculada a una multiplicidad de factores. Por una parte, aquellos relacionados a características internas y al comportamiento de los vehículos -por excelencia el tipo de motor y la calidad de los mecanismos de intercepción de ruidos-, así como a su velocidad de desplazamiento; por otra, a rasgos de la estructura circulatoria -tipo y calidad de pavimentos, distancia y posicionamiento de los instrumentos públicos de control de marcha, nivel de congestión circulatoria-; por fin, los de carácter climático -por excelencia la presencia de lluvias y los tenores de humedad relativa-.

Cabe mencionar también el impacto generado por el transporte aéreo local que, aunque afecta a una banda relativamente restringida del territorio de la ciudad central gracias a su localización de borde, significa molestias y riesgos no despreciables.

A diferencia del régimen de distribución de las perturbaciones de calidad del aire, aquellas vinculadas al ruido significan afectaciones mucho más acotadas a los ámbitos de la periferia inmediata de los espacios en que se generan, de lo que puede inferirse la trascendencia de la calidad de regulación de las relaciones entre uso del suelo, estructura circulatoria y utilización vehicular.

El impacto del sector transporte sobre la dimensión visual del espacio público de la ciudad, tanto de manera directa cuanto indirecta, se expresa según múltiples vertientes.

## Area Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: Plan Urbano Ambiental / GCBA

Por una parte, el tránsito constituye el elemento más notorio de la manifestación de la dinámica urbana, y, en los casos de altos volúmenes, a través de la saturación de los ámbitos disponibles, resulta asociado a valoraciones negativas.

Por otra parte, las vías circulatorias principales se constituyen, en función de su convocatoria poblacional masiva, en escenarios privilegiados del despliegue de todos los tipos de instrumentos de comunicación visual: propaganda comercial y político-partidaria, que llegan a conflictuar incluso el espacio aéreo de los ámbitos públicos, con contribuciones marginales de la señalización vial y circulatoria. Los objetivos de maximización del espacio disponible, por otra parte, significan la generación de daños al arbolado urbano, o su completa erradicación.

Desde el punto de vista visual, la situación alcanza niveles caóticos, con altas tasas de transformación en horizontes temporales acotados, conformando al espacio público -al menos en sus planos bajos- en una entidad plenamente dinámica, funcional y perceptivamente desestabilizadora.

Desde el punto de vista simbólico, esas modalidades de constitución del espacio público ponen en cuestión su condición social, para inscribirlo, en cambio, en la órbita de los intereses y significaciones individuales y privadas; ello constituye tanto una contradicción estructural cuanto la cuasi-desaparición de esa imprescindible escala de experiencia comunitaria.

La trascendencia de la problemática aludida apunta a la necesidad del cuidadoso encuadramiento de la conformación del espacio público, con vistas a su apropiada recalificación visual, comunicacional y simbólica.

### **1.3. Regulación del uso del suelo urbano y transporte**

El desarrollo físico de la Ciudad de Buenos Aires se encuentra regulado por instrumentos normativos complementarios: el Código de Planeamiento Urbano, y el la Edificación.

Como es sabido, el primero compendia un amplio conjunto de normativas relativas a: apertura de vías públicas y el parcelamiento, las intensidades edilicias y de ocupación del suelo, la localización de actividades en el territorio, la renovación urbana, el sistema circulatorio, etc.. Cada uno de esos rasgos regulatorios tiene implicancias directas o indirectas, y más o menos intensas, sobre el transporte y el tránsito, al implicar, ya sea demandas de movilidad u oferta de espacio circulatorio.

Aunque el objetivo general del Código de Planeamiento Urbano es el de mejorar la calidad de vida de todos los sectores sociales que habitan o se desempeñan en la ciudad, en cuya definición tiene participación tan neta la movilidad urbana, los criterios que han orientado su formulación -derivados seguramente del perfil disciplinario de quienes resultan responsables característicos de su elaboración- valorizan en mayor medida los componentes "estáticos" del tejido físico de la ciudad -sus edificios-, que los dinámicos, relativos a la movilidad de personas y bienes.

Sin embargo, como ha quedado mencionado, múltiples sectores del Código de Planeamiento Urbano adquieren una influencia considerable sobre los aspectos circulatorios de la ciudad.

Podemos señalar entre los mismos:

- **Sección 3: de la apertura de vía pública y del parcelamiento**

Este capítulo define los anchos mínimos de las nuevas calles, así como, en el caso de cesiones por subdivisión de suelo, el nivel de participación del espacio público en el tejido urbano. Por su parte, la regulación de las proporciones entre los lados de las parcelas, y la determinación acerca de la necesidad de relación directa entre cada una de las mismas y el espacio vehicular, resultan en la definición implícita de los niveles de participación del último en la superficie de la ciudad.

Si bien en los municipios del tipo de los del conurbano bonaerense, en particular aquellos en vías de urbanización, el tipo de normativa mencionada resultaría de gran significación en términos de sus implicancias sobre las condiciones de conformación urbana -al menos en términos cuantitativos-, en el caso de la Ciudad de Buenos Aires, que se encuentra urbanizada prácticamente en su totalidad, sólo tiene incidencia sobre los pocos macizos de suelo remanentes que quedan por subdividir. Es, por tanto, un instrumento con pequeños niveles de incidencia significativa.

Esta temática resulta complementada por las prescripciones de la Sección 6, que se comentan más abajo.

- **Sección 4: Normas generales sobre tejido urbano.**

Esta compleja y amplia sección resulta altamente trascendente, a través de mecanismos implícitos e indirectos, frente a sus consecuencias en relación a una parte de las demandas circulatorias de la ciudad -aquella vinculada al impacto local de los orígenes y destinos de los viajes que se generan en cada distrito de uso del suelo-. A través de la misma se regula, siquiera en términos aproximados, un aspecto central de esas demandas, el de carácter cuantitativo.



El Código de Planeamiento Urbano de Buenos Aires ha optado por no explicitar las densidades residenciales promedio de la ciudad ni la de sus diversos distritos constitutivos, que resultan regulados -en relación a esa cuestión-, de manera indirecta a través de las nociones de Factor de Ocupación Total y Factor de Ocupación de Suelo, así como por las de retiros y alturas.

Si bien resulta apropiado, desde el punto de vista de su simplicidad, remitirse a ese conjunto de nociones, que significan la definición aproximada de densidades en cada parcela, la falta de determinación en forma explícita de los niveles de densidad máxima prevista para la totalidad del ejido y de las atinentes a cada distrito, de lo que podrían inferirse implicancias circulatorias relativamente precisas, permite reducir el abordaje de la temática a sus implicancias morfológicas, a través de instrumentos como el de enrasamiento de alturas, que enmascaran otras cuestiones ambientales y funcionales, como es el caso de los impactos circulatorios de cada una de las opciones consideradas. Así, si comparamos las metas poblacionales global y distritales (implícitas) planteadas en la versión inicial implementada en 1977 del Código de Planeamiento Urbano frente a aquellas que tienen vigencia actualmente a través de una sucesión de deslizamientos, sin que mediaran discusiones públicas ni otros tipos de sustanciaciones institucionales que los de carácter morfológico, puede detectarse la vigencia de un factor de incremento lejos de marginal.

También tienen desarrollo en esta sección otros artículos que influyen los aspectos circulatorios, como el 4.4. -de la Línea Municipal-, que es el instrumento para hacer factibles, oportunamente, los ensanches de calles, y el 4.5. -de la Línea Municipal de Esquina- que, a través de ciertas restricciones edificatorias, tienden a mejorar la seguridad circulatoria.

#### • Sección 5: Zonificación en Distritos.

Esta Sección establece las localizaciones posibles de las diversas actividades que se desarrollan en la ciudad, lo que genera, obviamente, múltiples consecuencias sobre los aspectos cuali y cuantitativos de las demandas de transporte, así como de los de la circulación resultante.

Aunque resultan ampliamente minoritarios los distritos orientados a la localización de actividades unívocas, su diferenciación entre aquellos de carácter prevalentemente residencial, central, de equipamiento e industrial permiten inferir las variadas consecuencias a las que resultan asociados cada uno de los mismos en términos de la generación de demandas de transporte diferenciadas por tipo y volumen, por sus demandas de estacionamiento y de operación de carga, así como por sus regímenes horarios prevalentes.

Desde el punto de vista de las características de los flujos circulatorios, el conjunto de actividades localizadas participa, por una parte, en la generación de las demandas circulatorias globales, así como en la caracterización de su concreción sobre las redes disponibles, consecuencia del posicionamiento relativo de unas y otras actividades y recursos circulatorios en la escala del aglomerado metropolitano; por otra, en la determinación de demandas específicas en cada uno de los sectores de la ciudad.

La trascendencia que adquieren desde este punto de vista diversas alternativas de estructuración de los usos del suelo urbano puede visualizarse considerando, por ejemplo, opciones de intensa dispersión de las actividades no-residenciales que, a la par de representar una distribución más homogénea de las molestias generadas por el tránsito en la escala de la ciudad, impediría definir una red de transporte automotor de cargas que no tuviese que atravesar, de manera homóloga, todos los rumbos del aglomerado.

Desde un punto de vista estructural, la estrecha relación que se establece entre las principales avenidas -a partir de sus privilegiadas condiciones de accesibilidad- y las localizaciones de actividades centrales, significan para la circulación pasante una enorme desventaja. Aquellos canales que por su continuidad y capacidad se constituyen en vías principales de conectividad ven seriamente conflictuada su calidad operativa, pues esa misma potencialidad genera, además de extendidos periodos de ascenso y descenso



de pasajeros, demandas suplementarias de carga y descarga y de estacionamiento, así como sobrecargas peatonales que terminan por disminuir la capacidad teórica de las vías implicadas.

Los artículos 5.3.1. y 5.3.2. de esta Sección aluden respectivamente a los espacios complementarios requeridos para carga y descarga y para estacionamiento parcelario. Los mismos se encuentran asociados de maneras particulares a las diversas actividades, así como a los volúmenes en que las mismas se concretan. En oposición, tal tipo de equipamientos complementarios son vedados en el distrito de más alto nivel de centralidad de la ciudad.

Ambos tipos de prescripciones resultan relativizadas a través de un conjunto de criterios de excepción que, en mérito a sus altos niveles de incidencia, ampliamente predominantes, relativizan en alta medida su funcionalidad potencial.

Debe señalarse, asimismo, la falta de vigencia de instrumentos normativos tendientes a la satisfacción de ambos tipos de demandas complementarias en otros espacios que aquellos en los que se localizan las actividades que las generan.

#### • Sección 6. Sistema vial.

En la presente sección es en la que puede percibirse con mayor claridad la afirmación del tramo introductorio del presente capítulo en el sentido de que, a pesar de la denominación abarcativa del Código de Planeamiento Urbano, el mismo está fuertemente sesgado hacia la regulación del espacio edificatorio, es decir, del conjunto de áreas parcelarias en las que se pueden levantar edificios, a través de un sistema de normas que regulan ese accionar.

El resto del espacio urbano, constituido por excelencia por el espacio público circulatorio, resulta tratado con muchísimo menor nivel de detalle, por lo que aspectos esenciales que hacen a su funcionalidad y a la calidad de vida urbana no resultan considerados. Esta sección, que encara los complejos problemas de la vía pública, tanto en su dimensión vehicular como peatonal, se remite a efectuar una definición de una tipología extremadamente estrecha de categorías viales y a determinar a nivel general los usos de calzadas y aceras, y agota el tema en pocas páginas.

Por lo demás, existen sendos listados de vías sometidas a regulaciones particulares: por una parte, uno constituido por cuatro vías afectadas, en determinados tramos, a ensanches; por otra, una nómina extendida de vías/tramos sometidos a Líneas de Edificación Particularizada, orientada a viabilizar la oportuna determinación de ensanches viales.

Aunque existen otros cuerpos normativos referidos a la asignación de sentidos circulatorios, de estacionamiento en la vía pública, así como a normas de tránsito, su exclusión del presente Código pone en evidencia que ese conjunto de rasgos no resulta considerado como materia de políticas sistemáticas, unificadas y coherentes vinculadas a las pautas de regulación edilicia, lo que resultaría de alta trascendencia en el campo de las estructuraciones física y funcional urbanas.

Esta dispersión normativa resulta, efectivamente, campo propicio para la adopción de políticas e instrumentos contradictorios: así, en tanto algunos ámbitos de la administración local han propugnado instrumentos que aporten a la fluidez circulatoria, otros han estado orientados al establecimiento de normas de estacionamiento basadas en criterios meramente recaudatorios, que afectan tanto a los sectores urbanos directamente implicados, cuanto, más en general, a las condiciones globales de circulación.

### 1.4. Verificación y control del transporte y la circulación.

Así como el desarrollo físico de la ciudad está sujeto a normativas regulatorias, también están previstos mecanismos de control para verificar el cumplimiento de tales normas. No escapa a esta afirmación general la actividad circulatoria, en su acepción más amplia. Sin embargo, no siempre existe una relación equilibrada entre las facultades de regulación y las de verificación y control del cumplimiento de los sistemas normativos establecidos.

En el caso que nos ocupa, el quiebre se produce básicamente porque estas últimas instancias no dependen exclusivamente de las mismas entidades gubernamentales que dictan las normas. En primer lugar, es importante señalar que no se puede hablar de control sin hacer referencia a las sucesivas etapas de reforma del Estado, a través de las cuales se redujeron drásticamente las asignaciones presupuestarias y las dotaciones de personal de los diversos niveles de la administración pública, y en consecuencia se debilitaron fuertemente las estructuras de control.

Cabe señalar, sin embargo, que las normas que regulan el transporte urbano y la circulación no han sido derogadas, lo cual implica la existencia de un cuerpo normativo básico que, de ser respetado por el conjunto de actores intervinientes en el sector, podría paliar la escasez de recursos humanos y económicos en que el mismo se desempeña.

En este punto resulta básico el análisis del rol del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires y de sus atribuciones de control en materia de transporte y circulación. Por lo demás, es importante destacar que en estos sectores existe una multiplicidad de jurisdicciones intervinientes, aún en el ámbito estricto de los límites político-administrativos de la ciudad central, cuyas incumbencias a menudo se superponen y/o contraponen.

La Ciudad no tiene injerencia, tanto a nivel de decisiones de regulación como de control, sobre el sistema de transporte público masivo que circula por la misma, que depende de la órbita nacional. Esta carencia concierne tanto a la conformación de la red de servicios, como a su tarificación y verificación del cumplimiento de los mismos.

La única excepción parcial es la referida al sistema de subtes. Estos fueron transferidos por el Gobierno Nacional a la Ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, cuando el Estado Nacional concesionó las líneas ferroviarias suburbanas de pasajeros, adicionó también la red de subtes existente, a pesar de no estar ya entonces bajo su jurisdicción.

A pesar de lo expresado en el párrafo anterior, todos los proyectos de ampliación de la red están a cargo de la empresa Subterráneos de Buenos Aires, residual de propiedad pública en la órbita del Gobierno de la Ciudad. Asimismo, está en estudio (Noviembre de 1998) el traspaso, una vez más, de la concesión de subterráneos a la Ciudad.

Como ya se dijo, la Ciudad tampoco ejerce ningún tipo de control sobre las líneas de colectivos que circulan por su territorio, aún sobre aquellas cuyos recorridos no exceden los límites de su jurisdicción. No sólo no puede determinar sus recorridos, fijar sus tarifas, controlar la calidad de los servicios en cuanto a frecuencias, estado e higiene de los vehículos, sino que tampoco le cabe fijar normas sobre la tipología de los mismos; es así como éstos fueron creciendo en tamaño, sin tener en cuenta las características de la red vial urbana por la cual circulan.

De todas maneras, existe una vía indirecta para tener alguna injerencia mínima en la formulación de los recorridos de los colectivos: el cambio del sentido de la circulación de calles y/o avenidas de la Ciudad.

Esta medida, junto a la potestad de fijar la localización de las paradas, es por ahora el único instrumento que posee la Ciudad para el ordenamiento del transporte público por automotor.

Esta situación podría revertirse si se implementasen las previsiones que sobre transporte público se encuentran definidas en la Constitución de la Ciudad.

Por otra parte, la creación de la ECOTAM -nueva entidad reguladora del transporte metropolitano de pasajeros- puede significar un principio incipiente de resolución de esta temática, aunque este organismo, que tiene facultades de regulación y planificación del sistema de transporte público, carece de autoridad para su control.

Sin embargo, en la Ciudad Central el problema del transporte no es el principal ni el más acuciante: no es una novedad que el nudo del problema se ubica en la circulación urbana, básicamente en relación con la congestión, aunque también está claro que la misma no es homogénea en cuanto a localización, grados de intensidad y duración temporal.

La capacidad de control de la Ciudad en esta problemática está basada en las posibilidades de gestión de la circulación a través de los sistemas de señalización

luminosa, de la implementación de carriles reversibles, y de carriles y/o calles exclusivas. La transgresión de las normas de estacionamiento, tanto de vehículos de pasajeros como de carga, está ligada cuasi ineludiblemente a la congestión urbana, ya que la proliferación de vehículos mal estacionados incide directamente en la reducción de la capacidad vial, y por consiguiente disminuye la fluidez de la circulación.

La carga y descarga de mercaderías, por su parte, se realiza en la práctica, de manera generalizada, infringiendo las normas establecidas. Esta situación también es un elemento que agrava y fomenta la congestión.

Respecto de las infracciones de tránsito, de estacionamiento y de carga y descarga, el poder de control recae sobre la Policía Federal. Uno de los debates actuales vinculado con el nuevo status jurídico de Buenos Aires es el de la deseabilidad de contar con un cuerpo policial que actúe en la órbita de la jurisdicción del Gobierno Autónomo.

En consecuencia, por el momento, la decisión en cuanto a la oferta de efectivos para el control y prevención depende de negociaciones entre el Gobierno de la Ciudad y el Estado Nacional, las más de las veces a causa de las presiones ejercidas por la población.

En cuanto al control del cumplimiento de las normas de estacionamiento en la vía pública en las zonas concesionadas a privados -parquímetros-, el que realiza la gestión es el propio concesionario, en función de su objetivo principal, maximizar la recaudación. En la instancia de hacer efectiva la punición, además del concesionario debe participar ineludiblemente un representante de la Policía Federal, sin cuya presencia no resulta válido el procedimiento.

Otro aspecto de la circulación urbana, en el que también se verifica la escisión entre regulación y control, es el concerniente a los taxis y remises. Tanto la habilitación de los vehículos como las licencias de los conductores son expedidos localmente. Anualmente, los taxis deben realizar una revisión técnica del vehículo, también bajo la supervisión local. Pero, una vez más, todo el peso del control recae fuera de la jurisdicción local, ya que es la Policía Federal quien ejerce esta función. De esta manera, no hay a nivel de la Ciudad ningún organismo que pueda intervenir ante las infracciones cometidas por los prestadores de estos servicios.

La circulación de taxis vacíos a bajísimas velocidades es otro de los componentes que genera y/o aumenta la congestión. Este fenómeno se debe entre otras causas, a la sobreoferta de parque en relación a las necesidades de la ciudad. En las avenidas, en sus tramos de mayor congestión, es característica la hilera de taxis "estacionados en movimiento", que reducen notoriamente la capacidad de la red vial. Esta situación, que atenta contra las más elementales normas de convivencia urbana es por ahora inmutable, con la actual carencia de mecanismos de control a nivel local; ello resulta totalmente incongruente, dada la gravedad de su incidencia, y la relativa facilidad para resolverla de manera apropiada.

De lo expuesto, surgen con nitidez una serie de conclusiones diagnósticas que pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- existencia de normas regulatorias, estructuradas en codificaciones dispersas;
- escisión entre las facultades de regulación y de control;
- superposición de jurisdicciones en lo concerniente a las facultades de control, con marcada ausencia de las incumbencias locales en ese campo.

Resulta obvia la necesidad de generar sistemas de gestión que permitan rápidamente revertir estas situaciones críticas y asegurar la eficiencia del desempeño del transporte y la circulación urbanos.

## **1.5. Impactos de grandes emprendimientos**

El Aglomerado Urbano de Buenos Aires se ha constituido en escenario del desarrollo de un conjunto de grandes proyectos regionales y urbanos, que se encuentran en estadios de avance diversos y que, en función de los modos alternativos en que pudiesen

concretarse, de sus pautas de localización, así como de sus mutuas condiciones asociativas, han de generar impactos significativos sobre la conformación y los modos operativos de ámbitos de una y otra de las escalas aludidas.

A nivel general, cabe señalar como característica más neta de los diversos tipos de emprendimientos la de la carencia de resolución estructurada en relación a (por lo menos) los siguientes tipos de elementos:

- los efectos generados en términos de eficiencia y de equidad globales sobre los ámbitos espacio / temporales en que han de tener lugar los mayores impactos;
- las modalidades de articulación entre los diversos proyectos;
- las condiciones de afectación de los diversos dominios temáticos implicados en cada proyecto (funcionales, sociales, económicos, ambientales, etc.), y sus mutuas relaciones;
- los sectores sociales que se constituyen en actores activos y pasivos frente a cada emprendimiento;
- el universo de jurisdicciones implicadas, sus respectivas incumbencias, y los modos en que las ejercitan.

Consideraremos someramente los mayores emprendimientos en curso:

### ***Proyectos que impactan en la estructura urbana***

<b><i>Emprendimiento/ Modos Alternativos de Concreción</i></b>	<b><i>Impactos Generados</i></b>
<b><i>Puente Buenos Aires / Colonia</i></b>	
<i>En todos los casos.</i>	<i>Generación de competencia con la actividad portuaria de Buenos Aires, y, como consecuencia, sobre las (múltiples) actividades complementarias de la misma. Equivalente disminución de los flujos físicos de personas y bienes en la escala de la ciudad central, particularmente en sus áreas de Micro y Macrocentro.</i>
<i>Con tendido ferroviario.</i>	<i>Perturbación ambiental y visual del estuario.</i>
<i>Sin tendido ferroviario.</i>	<i>Disminución de la participación del modo automotor en el transporte de cargas regionales, condicionada por el modo en que resulten articuladas entre sí las diversas líneas ferroviarias de carga que operan en el Aglomerado.</i>
<i>Localización de la cabecera en la jurisdicción central.</i>	<i>Incentivación de la participación del modo automotor en el transporte de cargas regionales con origen o destino en el sistema portuario regional.</i>
<i>Localización de la cabecera en Punta Lara, en coincidencia con la culminación del Arco del Sudoeste.</i>	<i>Incentivación de la carga y de los conflictos de la circulación vial en la jurisdicción central, particularmente en el sitio de conexión, así como sobre las vías troncales con las que éste se vincula.</i>
	<i>Menor perturbación de la circulación vial en la jurisdicción central, así como sobre los sectores del conurbano más próximos a la misma.</i>

*(Continúa en las páginas siguientes)*

## Proyectos que impactan en la estructura urbana

<b>Emprendimiento/ Modos Alternativos de Concreción</b>	<b>Impactos Generados</b>
<b>Arco del Sudoeste</b>	
<i>Sin opciones de perfil ni de localización.</i>	<p>Disminución de las demandas circulatorias sobre cada uno de los corredores radiales del Aglomerado, ajustadas a los orígenes y destinos de viajes, así como mejor distribución de las demandas sobre las vías transversales del mismo.</p> <p>Generación de fuertes potenciales de urbanización en el entorno inmediato del emprendimiento, así como en general en los sectores de la periferia metropolitana.</p>
<b>Ampliación del puerto de Buenos Aires</b>	
<i>Con mayor calado operativo que el actualmente disponible.</i>	<p>Mayor volumen operativo.</p> <p>Mayor concentración temporal de los volúmenes operados.</p> <p>Mayores requerimientos de espacio operativo en el entorno inmediato del puerto.</p> <p>Mayor impacto de los flujos circulatorios ferroviarios y/o automotores en el Aglomerado.</p>
<i>Con acceso directo de todas las líneas ferroviarias de cargas que operan en el Aglomerado.</i>	<p>Mayor participación del modo ferroviario en la movilización de cargas con origen/destino en el Aglomerado y en destinos relativamente cercanos al mismo, valorizando en general, por lo demás, a este modo de transporte.</p> <p>Menor perturbación del tránsito automotor en el Aglomerado, muy particularmente en las áreas de Micro y Macrocentro.</p>
<i>Sin resolución de la falta de articulación entre las líneas ferroviarias del sur con las del norte/oeste metropolitano fuera del Área Central.</i>	<p>Agravamiento de la seria perturbación generada por los cruces ferroviarios en la zona de Retiro, dados los mayores volúmenes de carga operados.</p>
<b>Aeropuerto metropolitano</b>	
<i>Desactivación completa de Aeroparque, con concentración de toda su actividad en Ezeiza.</i>	<p>Mejoras ambientales significativas en el sector metropolitano afectado por la operación de Aeroparque.</p> <p>Reubicación de la carga vial generada por su actividad sobre las vías de acceso a Ezeiza, con mejor capacidad para soportarlo.</p> <p>De construirse un sistema guiado de gran velocidad y capacidad para el acceso a Ezeiza, podría preverse: a) la disminución en la participación del automotor privado en el acceso al aeropuerto; b) el estímulo al desarrollo urbano de las áreas implicadas de la Ciudad Central y del conurbano, de las más problematizadas del Aglomerado; c) su articulación con la línea E de subterráneo, fuertemente subutilizada.</p> <p>La creciente operación de cargas aéreas encontraría buenas posibilidades de desempeño a partir de los fluidos vínculos con la estación de ruptura prevista en el área del Mercado Central.</p>
<i>Desactivación parcial de Aeroparque, y operación de la actividad excedente en Ezeiza.</i>	<p>Similar tipo de impactos a los mencionados, cuya cuantía sería función de las magnitudes relativas a las de la desafectación de vuelos.</p> <p>Eventual puesta en crisis de la posibilidad de instalación del mencionado sistema guiado a Ezeiza (por falta de demanda) y, como consecuencia, de la reestructuración mencionada de la zona sur metropolitana.</p>
<i>Desactivación de Aeroparque, y distribución de su operación en un conjunto de aeropuertos regionales.</i>	<p>Vigencia de las mejoras señaladas en el sector metropolitano afectado por la operación de Aeroparque.</p> <p>Diversificación -en principio positiva, por su efecto distributivo- de los impactos circulatorios sobre los elementos de la red implicados en el acceso a los aeropuertos creados / ampliados.</p> <p>Falta de vigencia de la posibilidad de implementar un corredor metropolitano significativo en que se articulen capacidades de accesibilidad masivas por riel, y un desarrollo urbano proporcionado a la misma.</p>



## Proyectos que impactan en la estructura urbana

<i>Emprendimiento/ Modos Alternativos de Concreción</i>	<i>Impactos Generados</i>
<b>Aeropuerto metropolitano</b>	
<i>Aeroisla.</i>	<i>Generación de un conjunto de impactos ambientales muy significativos en el río (funcionales, ambientales, perceptivos), asociados al mantenimiento, o pequeña mejora, de las perturbaciones ambientales hoy vigentes sobre el sector metropolitano implicado. Agravamiento de los impactos circulatorios en las vías urbanas de acceso a la isla, en particular si en la misma se concentrase toda la operatoria aérea metropolitana, o, más aún, si la concreción de la isla convocase a la localización de la terminal argentina del puente Buenos Aires/Colonia en la Jurisdicción Central.</i>
<b>Ampliación de la red de subterráneos</b>	
<i>A través de la extensión de líneas radiales, existentes o no.</i>	<i>En todos los casos debería concebirse la ampliación de la red a través de la satisfacción de los siguientes criterios: i) optimización del sistema global de riel resultante -de superficie y subterráneo-; ii) mejorar la tasa de participación de este medio de transporte; iii) implementar políticas activas de intensificación de uso del suelo en los sectores de influencia inmediata de las líneas; iv) reconcebir la red de servicios de transporte automotor de manera de optimizar las condiciones de mutua articulación de los servicios.</i>
<i>A través de la instalación de nuevas líneas transversales.</i>	<i>Debería preverse que tal criterio de ampliación no signifique la generación de redundancias con los servicios ferroviarios de pasajeros.</i>
	<i>Deberían preverse de manera de satisfacer los objetivos de: a) mejorar las características funcionales globales de la red de subterráneos; b) aportar servicios a grandes generadores de demandas puntuales, y/o de distribución areal de servicios de transporte, existentes o a promover.</i>
<b>Jerarquización de la Av. 27 de Febrero</b>	
	<i>Constituye una apropiada opción de mínima para el "cierre" de la Av. Gral. Paz que, aunque de posicionamiento cuasi-radial en relación a la Jurisdicción Central, y en alguna medida redundante de la funcionalidad regional aportada por la Autopista 25 de Mayo, podrá absorber el tránsito local de cargas generado por las actividades radicadas en ese sector urbano.</i>
<b>Reestructuración del Area Sur</b>	
	<i>El sector al sur de la Av. Rivadavia constituye la porción más problemática de la Ciudad en relación a un conjunto de rasgos, a saber: 1) la falta de utilización del conjunto prácticamente completo de recursos infraestructurales y de servicios urbanos; 2) el progresivo despoblamiento; 3) las características socioeconómicas de su población; 4) la concentración de actividades productivas asociadas a la generación de serios problemas ambientales. En relación a ese conjunto de fenómenos, cabe diferenciar un conjunto de subsectores.</i>
<i>El frente sobre 27 de Febrero.</i>	<i>La jerarquización de la Avenida se constituirá en aliciente de la concreción de usos urbanos sobre el suelo disponible en el Parque Almt. Brown. En función del excelente nivel de accesibilidad vial que ha de proporcionar esta obra, debe considerarse apropiada la promoción de la localización de actividades que significan la fuerte generación de tránsito.</i>
<i>El corredor de la línea E de subterráneo.</i>	<i>La pérdida de población a que se ha visto sometido este corredor resulta contradictorio con su posición privilegiada en términos de accesibilidad. Corresponde constituirlo en uno de los ejes de desarrollo prioritario en el ámbito de la Jurisdicción Central.</i>

## Proyectos que impactan en la estructura urbana

Emprendimiento/ Modos Alternativos de Concreción	Impactos Generados
Reestructuración del Area Costera	<p>El desarrollo del área costera sobre el Río de la Plata, abarcando como elementos más notorios el completamiento de la Autopista Buenos Aires / La Plata, el desarrollo del ex Puerto Madero, la ex Boca Juniors, la Reserva Ecológica, las urbanizaciones de Retiro y ex Tandano y la ampliación del Puerto de Buenos Aires, significa un extenso conjunto de elementos generadores de muy fuertes impactos funcionales y ambientales.</p> <p>Nunca ha existido en relación a la cuestión un abordaje integrado, que considerase además su relación con el desarrollo urbano existente.</p> <p>Resulta imprescindible la concepción de un conjunto de escenarios alternativos que involucren a todos esos emprendimientos de manera articulada y que, a partir de la ponderación de rasgos funcionales, económicos, ambientales y morfológicos, permita inferir las características cuali y cuantitativas que cada uno de los mismos haya de adoptar.</p>