

INDICE

COMPONENTE 2

MODELO URBANO-TERRITORIAL DESEABLE PARA BAHÍA BLANCA

Actividad 8

Identificación de áreas y sitios de oportunidad para la definición de obras u operaciones urbanas estratégicas.

8.1	Introducción	2
8.2	Corredores Urbanos	3
8.2.1	Corredor Enlace Parques	3
8.2.2	Corredor Patrimonial Diagonal REGIÓN – PUERTO	5
8.2.3	Corredor Noroeste - Aeropuerto / Puerto	6

Actividad 15

Propuesta de criterios de zonificación, usos y ocupación del suelo, coherentes con la estructura territorial propuesta.

15.1	Introducción	13
15.1.1	Fragmentos de: Aportes para una estructura disciplinar. Buenos Aires, Argentina. 1887/1944. by Guillermo Tella	13
15.1.2	El escenario del zonning	13
15.2	Criterios generales de zonificación, usos y ocupación del suelo	14
15.2.1	Faja Frente costero	15
15.2.2	El casco urbano histórico de Ingeniero White y la usina General San Martín	15
15.2.3	El balneario Maldonado	15
15.2.4	El casco urbano de General Daniel Cerri	15
15.2.5	Faja logística (de soporte industrial portuario)	15
15.2.6	Faja vacíos urbanos o faja mixta	16
15.2.7	Faja central	16
15.2.8	Faja Baja densidad	18

15.2.9	Corredores	20
15.2.9.1	Corredor Diagonal Región - Puerto	20
15.2.9.1.1	La Puerta Norte	20
15.2.9.1.2	Parque de Mayo-derivador-Arroyo Napostá	21
15.2.9.1.3	Estación Sud (Ciudad de las artes)	22
15.2.9.2	Corredor Noroeste-Aeropuerto	23
15.2.9.3	Corredor Enlace parques-estuario	27
15.3	Usos y ocupación del suelo residencial	29

Actividad 16

Formulación y desarrollo del nuevo modelo de ordenamiento y gestión urbano-territorial de Bahía Blanca y su modalidad de gestión.

16.1	Introducción	32
16.2	Escenarios	33
16.3	Objetivos e instrumentos	34
16.3.1	Acceso al mercado de capitales – Emisión de bonos municipales	35
16.3.2	Financiamiento por incremento en la recaudación impositiva	35
16.3.3	Dinámica del esquema FIRI	35
16.3.4	Transferencia de derechos de edificación	36
16.3.5	Alternativas de esquemas de transferencia de derechos de edificación	36
16.3.6	Derechos de explotación inmobiliaria y comercial	37
16.3.7	Impuestos a la propiedad	37
16.3.8	El leasing de suelo urbano	38
16.3.9	Plusvalías urbanas	38
16.3.10	Financiamiento por iniciativa privada	39
16.3.11	Fideicomiso de garantía	39
16.3.12	Reajuste de terrenos	39
16.3.13	Consortios urbanísticos	40
16.3.14	Fondos de desarrollo municipal	40
16.3.15	Fondos perpetuos	41
16.3.16	Publicidad y concesiones	41
16.4	Tipos de proyectos posibles de ser financiados con estos esquemas	41

Actividad 17

Enunciación de proyectos y programas sectoriales destinados a fortalecer el modelo en materia de infraestructura, medio ambiente, hábitat social y vivienda.

17.1	Introducción	42
17.2	Pautas, programas y proyectos	42
17.3	Programas de sustentabilidad ambiental	43
17.3.1	Programa Prioridad Agua	43
17.3.1.1	Proyecto PA1	43
17.3.1.2	Proyecto PA2	44
17.3.1.3	Proyecto PA3	44
17.3.1.4	Proyecto PA4	44
17.3.2	Programa de Recuperación Total de Residuos Urbanos	44
17.3.2.1	Proyecto RTRU1	44
17.3.2.2	Proyecto RTRU2	44
17.3.3	Programa Bahía Verde	47
17.3.3.1	Proyecto BV1	47
17.3.3.2	Proyecto BV2	47
17.3.3.3	Proyecto BV3	47
17.3.3.4	Proyecto BV4	47
17.3.3.5	Proyecto BV5	48
17.4	La Conectividad (reordenamiento vial y ferroviario)	48
17.4.1	Programa de Jerarquización de la Red Vial	48
17.4.1.1	Proyecto JRV1	48
17.4.1.2	Proyecto JRV2	48
17.4.1.3	Proyecto JRV3	49
17.4.1.4	Proyecto JRV4	49
17.4.2	Programa de Transformación de la Red Ferroviaria interna	52
17.4.2.1	Proyecto TRF1	52
17.4.2.2	Proyecto TRF2	52
17.5	La Recuperación Patrimonial	52
17.5.1	Programa Patrimonio Natural	53
17.5.1.1	Proyecto PN1	53
17.5.1.2	Proyecto PN2	53

17.5.2	Programa Patrimonio Construido	53
17.5.2.1	Proyecto PC1	53
17.5.2.2	Proyecto PC2	53

Actividad 18

Redefinición de metas de planificación en el corto, mediano y largo plazo y formulación de compromisos políticos y presupuestarios a afectar consecuentemente.

18.1	Introducción	54
18.1.1	Sustentabilidad urbana como planificación estratégica.	54
18.2	Metas de largo plazo	59
18.3	Metas de Mediano plazo	59
18.3.1	Prioridad Agua	60
18.3.2	Recuperación Total de Residuos Urbanos	60
18.3.3	Jerarquización de la Red Viaria	60
18.3.4	Transformación de la Red Ferroviaria interna	61
18.4	Metas de corto plazo	61
18.4.1	La recuperación patrimonial natural	61
18.4.2	Recuperación del patrimonio construido	61
18.4.3	Bahía Verde	61

COMPONENTE 4 PROYECTOS URBANOS PARTICULARES

Actividad 31

Planteo de escenarios alternativos y definición de un escenario deseable para cada caso, proponiendo las intervenciones a realizar sobre cada uno de los sitios identificados.

31.1	Escenarios alternativos	63
31.1.1	La puerta norte de la ciudad regional y la puerta sud de la ciudad global	63
31.1.2	Zonificación, traza y usos	64
31.1.3	Supresión de la traza ferroviaria	65

Actividad 36

Análisis jurídico institucional de las herramientas de gestión necesarias para cada caso.

36.1	Introducción y análisis	67
------	-------------------------	----

Actividad 38

Análisis de las variables constitutivas de cada caso a fin de definir las intervenciones que se consideren prioritarias.

38.1	Urbanismo en ciudades preexistentes (por Alvar Aalto)	73
38.2	La conectividad como variable constitutiva del territorio	75

Actividad 39

Desarrollo del anteproyecto completo de los sitios de intervención priorizados y producción de los documentos e informes complementarios.

39.1	Desarrollo del anteproyecto de los sitios de intervención priorizados	77
------	---	----

COMPONENTE 5

INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTION URBANA

Actividad 41

Formulación y desarrollo de los instrumentos de regulación, gestión y/o financiamiento que se consideren necesarios a fin de posibilitar la concreción de los proyectos urbanos particulares.

41.1	Instrumentos posibles de financiamiento para la concreción de los Proyectos Urbanos	80
41.1.1	Revisión de conceptos básicos sobre la renta urbana	80
41.1.2	Análisis y propuestas de nuevos modelos	80
41.1.3	En relación a los Objetivos y principios Decreto Ley 8912/77	81
41.1.3.1	ARTÍCULO 3: Principios	81
41.1.4	Formación del precio de suelo	82
41.1.5	Plusvalía	82

41.1.6	Formación del precio de suelo urbano	82
41.1.7	Incidencia del costo de urbanización en el precio del suelo	83
41.1.8	Recuperación de plusvalía	83
41.1.9	Argumentos para la recuperación de plusvalías	83
41.1.10	Consideraciones para la recuperación de plusvalías	84
41.1.11	Ejemplos	84
41.1.11.1	Brasil - Sao Paulo	84
41.1.11.2	Argentina – Malvinas Argentinas	85
41.2	Instrumentos de Gestión	85
41.2.1	INSTITUTO DE URBANISMO MUNICIPAL (I D U M)	85
41.2.1.1	Marco conceptual	86
41.2.1.2	Planteo de la propuesta	86
41.2.1.3	Fundamentos	86
41.2.1.3.1	Usar fortalezas aprovechando oportunidades	87
41.2.1.3.2	Vencer debilidades aprovechando oportunidades	87
41.2.1.4	Objetivos de la propuesta	88
41.2.1.4.1	Generales	88
41.2.1.4.2	Particulares	88
41.2.1.5	Organigrama tentativo	89
41.2.1.6	Programa tentativo	91
41.2.1.6.1	Primera etapa	91
41.2.1.6.2	Segunda etapa	93
41.2.1.7	Agenda tentativa	95
41.2.1.7.1	La dimensión ambiental	95
41.2.1.8	MODELO DE TERRITORIO COMO OBJETO DE PROYECTO	95
41.2.1.9	Uso y movimiento	95
41.2.1.10	El centro	96
41.2.1.11	Los no – lugares y las áreas de nueva centralidad	96
41.2.1.12	Hacia una gestión posible del proyecto urbano	96
41.2.1.13	Del plan estratégico a los proyectos estratégicos	96
41.2.2	Acuerdos de cooperación técnica	97
41.2.2.1	PROTOCOLO DE ACUERDO DE COOPERACION TECNICO ENTRE EL CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA Y EL MUNICIPIO DE BAHÍA BLANCA	

	Y EL GIE ADEFRANCE	97
41.2.3	Presupuesto participativo	100
41.2.4	Observatorio Regional para el desarrollo territorial	101
41.2.5	Agencia de Desarrollo y promoción urbana	102
41.2.6	Concurso de suelo a urbanizar	103

Actividad 42

Reformulación del Código de Planeamiento Urbano, acorde con el modelo territorial propuesto.

42.1	Introducción	123
42.2	Análisis y Objetivos	127
42.3	Alcances y significado del código urbano	127
42.4	Disposiciones de carácter general	128
42.4.1	Ámbito de aplicación y vigencia	128
42.4.2	En relación al plan de desarrollo	128
42.4.3	En relación a la conservación de la calidad del medio ambiente y su regeneración	130
42.4.4	En relación a la protección, mantenimiento, conservación y tratamiento del patrimonio construido	131
42.4.4.1	Protección patrimonial	131
42.4.4.1.1	Competencia	131
42.4.4.1.2	Órgano de aplicación	131
42.4.4.1.3	Obligación de proteger	132
42.4.4.1.4	Formas de protección	132
42.4.4.1.4.1	Protección general	132
42.4.4.1.4.2	Protección edilicia	132
42.4.4.1.4.3	Protección urbana ambiental	133
42.4.4.1.5	Grados de protección	133
42.4.4.2	Intervención en bienes patrimoniales declarados	133
42.4.4.3	Proximidad a edificios y lugares declarados monumentos históricos o con valor patrimonial	134
42.4.4.4	Inmuebles que posean valor patrimonial para la ciudad	134
42.4.4.5	Alternativas de compensación a la carga económica de intervención	

	para la protección de un bien patrimonial	135
42.4.4.5.1	Transferencia de la capacidad constructiva por convenio	135
42.4.4.6	Antecedentes	137
42.4.4.6.1	ORDENANZA N° 7505	137
42.4.4.7	FREI “Fondo de Recuperación de Edificios Inventariados”	138
42.4.4.8	Plazos de rehabilitación	139
42.4.4.9	Mantenimiento de las obligaciones	139
42.4.4.10	Desgravaciones impositivas	139
42.4.4.11	Sanciones	140
42.4.4.12	Donaciones	141
42.4.4.13	Préstamos	141
42.4.4.14	Inventario	141
42.4.4.14.1	Criterios de valoración	141
42.4.4.14.2	Procedimiento para la revisión del inventario	142
42.5	Disposiciones de carácter particular	143
42.5.1	Propuesta básica de organización funcional e interrelaciones de las áreas del ejido	143
42.5.2	Criterios Adoptados en las Normas de Zonificación (Código de 1986)	143
42.5.3	Visión crítica del código	146
42.6	Propuesta	150
42.6.1	Selectividad territorial	150
42.6.2	Zonificación básica	150
42.6.2.1	(RP) TEJIDO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD	150
42.6.2.2	(RB) TEJIDO RESIDENCIAL BARRIAL	151
42.6.2.3	(C) TEJIDO DE CENTRALIDAD	151
42.6.2.4	(I-S) TEJIDO INDUSTRIAL / SERVICIOS	151
42.6.2.5	(RU) RESERVA URBANA	152
42.6.3	Categorías proyectuales	152
42.6.3.1	(DP) DISTRITOS PATRIMONIALES	152
42.6.3.2	(PH) POLIGONOS HABITAT	152
42.6.3.3	(PUAP) PROYECTO URBANISTICO POR PEDIDO DE AREA PARTICULARIZADA	152
42.6.3.4	(PU-0) PROYECTO URBANO	153
42.6.3.5	(PPSV) POLIGONO PARQUE DE SERVICIOS VIALES	153

42.6.3.6	(PL) PLATAFORMA LOGISTICA	153
42.6.3.7	(PPSL) POLIGONO PARQUE DE SERVICIOS LOGISTICOS	153
42.6.3.8	(PPI) POLIGONOS PARQUES INDUSTRIALES	153
42.6.3.9	(PPEU) POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO	153
42.7	Áreas del Plan	153
42.7.1	Primer anillo de circunvalación vial (sistema primario)	154
42.7.1.1	RONDA NORTE – PERIURBANO	154
42.7.1.2	RONDA SUR – FRANJA COSTERA	154
42.7.2	Sistema secundario (vías de acceso desde la primer circunvalación hasta la segunda conformada por los corredores)	155
42.7.3	Malla base	156
42.7.4	Corredores urbanos	157
42.7.4.1	CORREDOR 1 PARQUES	157
42.7.4.2	CORREDOR 2 PATRIMONIAL	158
42.7.4.3	CORREDOR 3 MULTIMODAL	159
42.7.5	CLUSTERS	160
42.7.5.1	Clusters de la franja de VULNERABILIDAD	160
42.7.5.2	Clusters de la trama CONSOLIDADA	161
42.8	Temas específicos en relación a lo público	161
42.8.1	Sobre establecimientos educacionales	161
42.8.2	Sobre establecimientos de la salud	162
42.8.3	Barreras arquitectónicas y urbanas	162
42.8.4	Sobre edificios de estacionamiento	162
42.8.5	Sobre veredas y bisisendas	162
42.8.6	Sobre la semaforización	167
42.8.7	Sobre edificios en altura	168
42.8.7.1	Modificación de la morfología urbana en Bahía Blanca y su efecto sobre el Viento (INTERNET) María Cintia Piccolo Alicia M. Campo - Universidad Nacional del Sur – CONICET	168
42.8.7.2	Conclusiones sobre el tema	176
42.9	De carácter general	177

CITA TDR

Componente 2. Actividad 8

Modelo Urbano Territorial deseable de Bahía Blanca.

Identificación de áreas y sitios de oportunidad para la definición de obras u operaciones urbanas estratégicas.

CITA TDR

5. El conjunto de tierras vacantes constituye un obstáculo para la consolidación del área de expansión periférica y la estructuración del núcleo urbano general.

Existen importantes superficies de tierras vacantes que dificultan el completamiento del tejido y potencian la segregación de importantes sectores de la ciudad. En los cuadrantes SE y SO existen fracciones vacantes de grandes dimensiones, propiedad del estado nacional y provincial, lo que suma un componente de dificultad de gestión jurisdiccional a la problemática propiamente espacial que las mismas significan.

Otras grandes fracciones subutilizadas se localizan en el cuadrante N-NE de la ciudad, tales como las tierras del Ejército Argentino y la Universidad Nacional del Sur.

A este significativo conjunto de tierras fiscales vacantes se suman las tierras privadas en espera de valorización inmobiliaria lo que genera serios problemas de estructuración por segregación y altos costos de urbanización. Algunas de esas tierras han sido objeto de procesos de ocupación con asentamientos informales, mientras que un importante número de fracciones ha sido objeto de intervenciones para la localización de viviendas de interés social, o están destinadas a futuras localizaciones de este tipo en función de su vacancia.

6. las trazas ferroviarias interiores dificultan la conectividad urbana y las instalaciones desactivadas constituyen un recurso edilicio y patrimonial desaprovechado.

Las trazas ferroviarias representan uno de los determinantes más importantes de la estructura de la ciudad. Desde la llegada del ferrocarril en 1884, hasta el año 1922 momento de mayor expansión de la actividad, el trazado de las vías y la importante cantidad de tierras



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

destinadas a usos conexos (talleres, depósitos, playas de maniobras), condicionaron notablemente el crecimiento urbano, constituyendo una barrera que complejiza la trama urbana y la estructura vial y dificulta la conectividad entre los sectores que conforman el núcleo urbano.

Por otra parte, las construcciones propias de la arquitectura ferro-portuaria (Mercado Victoria, conjunto de viviendas de calle Brickman, las viviendas obreras de Ing. White, el cuadro de la Estación Sur y Bahía Blanca Noroeste), experimentan un avanzado proceso de deterioro desde el punto de vista edilicio y social, siendo objeto de intrusiones.

Resultados esperados

Formulación del Modelo Urbano Territorial deseable que articule las estrategias de desarrollo territorial y valorización de las condiciones urbanas, naturales y del espacio público, la preservación de la calidad ambiental, el destino de las tierras vacantes y de las zonas de interfase ciudad-puerto-estuario, contemplando el ordenamiento integral del núcleo urbano y del partido en el marco de su inserción regional

Esto implica definir hacia dónde y cómo debe estructurarse una posible expansión urbana, el sistema de centros y subcentros proponiendo la importancia y carácter de cada uno, determinar los criterios para la densificación, la localización de viviendas de interés social y extensión de las infraestructuras de servicios, la red vial jerarquizada que permita prever circuitos, trazados y afectaciones en función de su articulación con las iniciativas de reconversión ferroviaria, la propuesta de un sistema de espacios verdes y equipamientos públicos coherente con el modelo urbano territorial general, así como la enunciación de los proyectos urbanos específicos que permitirán concretar el desarrollo del modelo progresivamente.

8.1 Introducción

Bahía Blanca es una ciudad que de tiempos remotos arrastra en su propio crecimiento una traza de calles de ancho exiguo. Aún cuando en sus planes de desarrollo urbano se establecieron ensanches en algunas arterias con los criterios de compensar la falta de avenidas, las políticas de gestión insuficientes o contrarias a los propios planes dejan aun



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

hoy la carga de resolver y mejorar los flujos de tránsito actual, como se ha detallado en las debilidades de las dimensiones territorial/espacial e institucional.

Es necesario redefinir los sistemas circulatorios con un esquema ordenado y con prioridades de circulación que no vayan en detrimento de la restricción de los espacios peatonales. Definitivamente Bahía Blanca no cuenta con avenidas que permitan “coser con fluidez” los barrios entre sí o con el macro-centro. En la actualidad los únicos espacios disponibles en términos urbanos plausibles de intervenir para resolver ordenadamente la vialidad y la interconexión barrial sin grandes cirugías, son los vacíos de la traza ferroviaria que circunvala al macro-centro.

En términos generales, la recomposición vial en Bahía Blanca, tomada inclusive como generadora de espacios de la ciudad, es sin dudas “la operación necesaria” para ordenar el funcionamiento urbano en la comprensión social y colectiva.

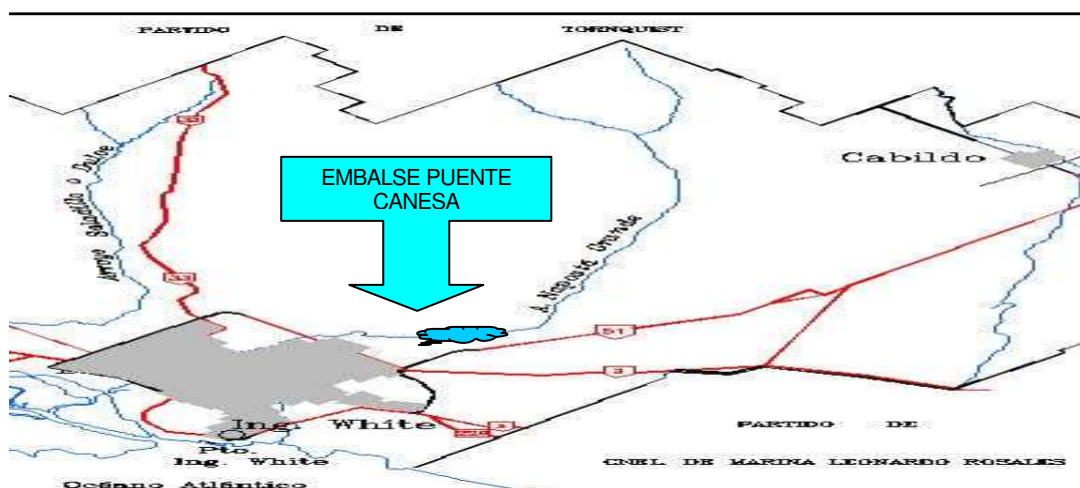
En relación a esta definición podemos identificar:

8.2 CORREDORES URBANOS

8.2.1 “Corredor Enlace Parques”

Siguiendo la linealidad que nos muestran aquellos elementos naturales, como el curso de los arroyos Napostá y Maldonado, que componen claramente el único valle que penetra desde la región al territorio urbano de Bahía Blanca. El mismo está compuesto por:

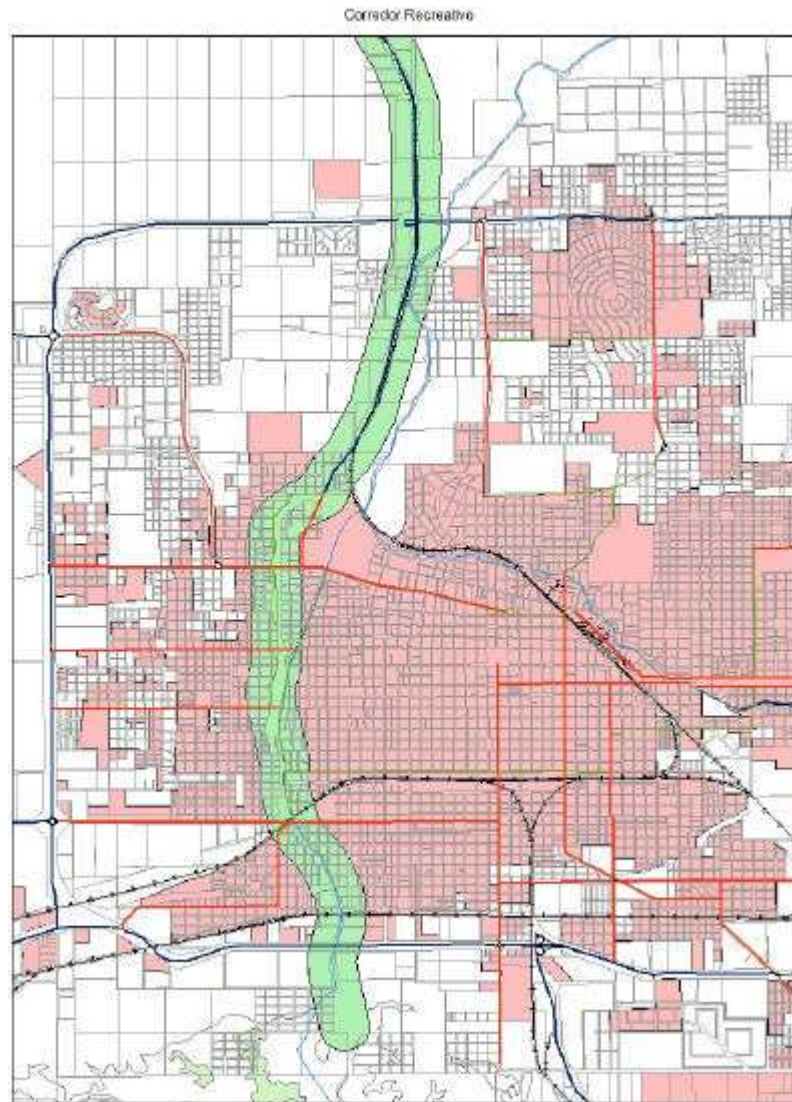
- ? Puenete Canesa (proyecto de embalse)





CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? El Camino de la Carrindanga
- ? El valle del Napostá Norte
- ? Ribera del Napostá Sur
- ? Parque Náutico Desembocadura del Napostá
- ? El canal Maldonado y Calle Cuyo, hasta su desembocadura en la ría en la zona del viejo relleno sanitario (ya planteado en su origen con la recuperación de suelo para uso recreativo)





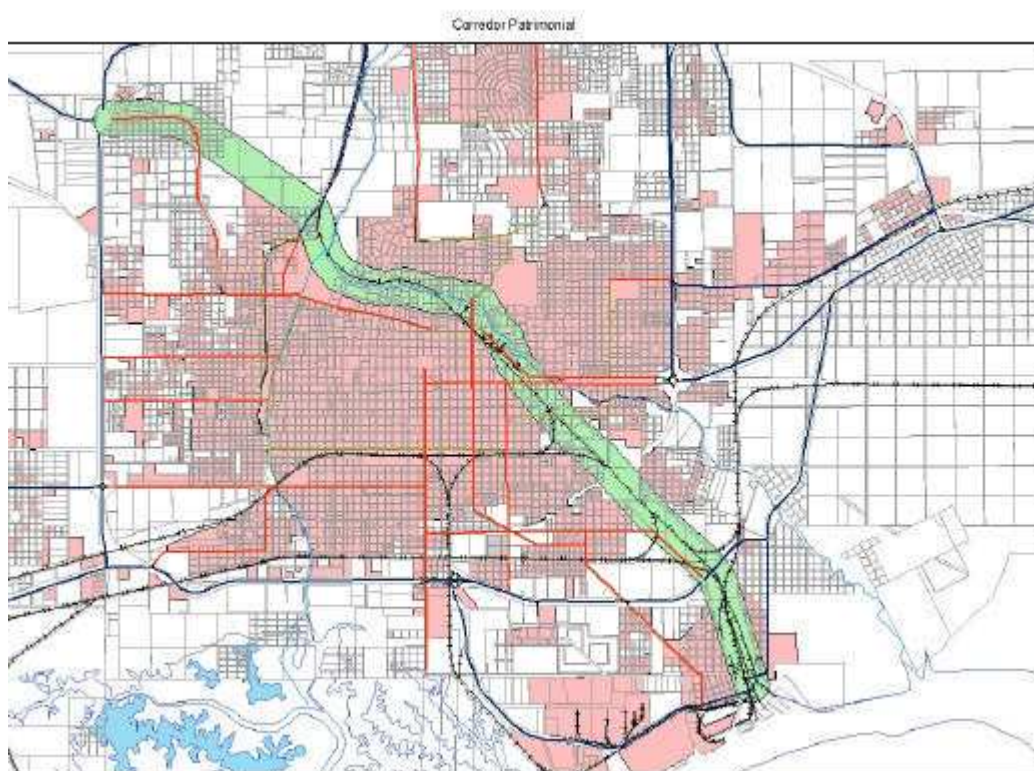
CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

8.2.2 “Corredor Patrimonial DIAGONAL REGION - PUERTO”

Entendido también como corredor ferroviario, lo componen los parques a la vera del Napostá a partir del Parque de Mayo, incluyendo:

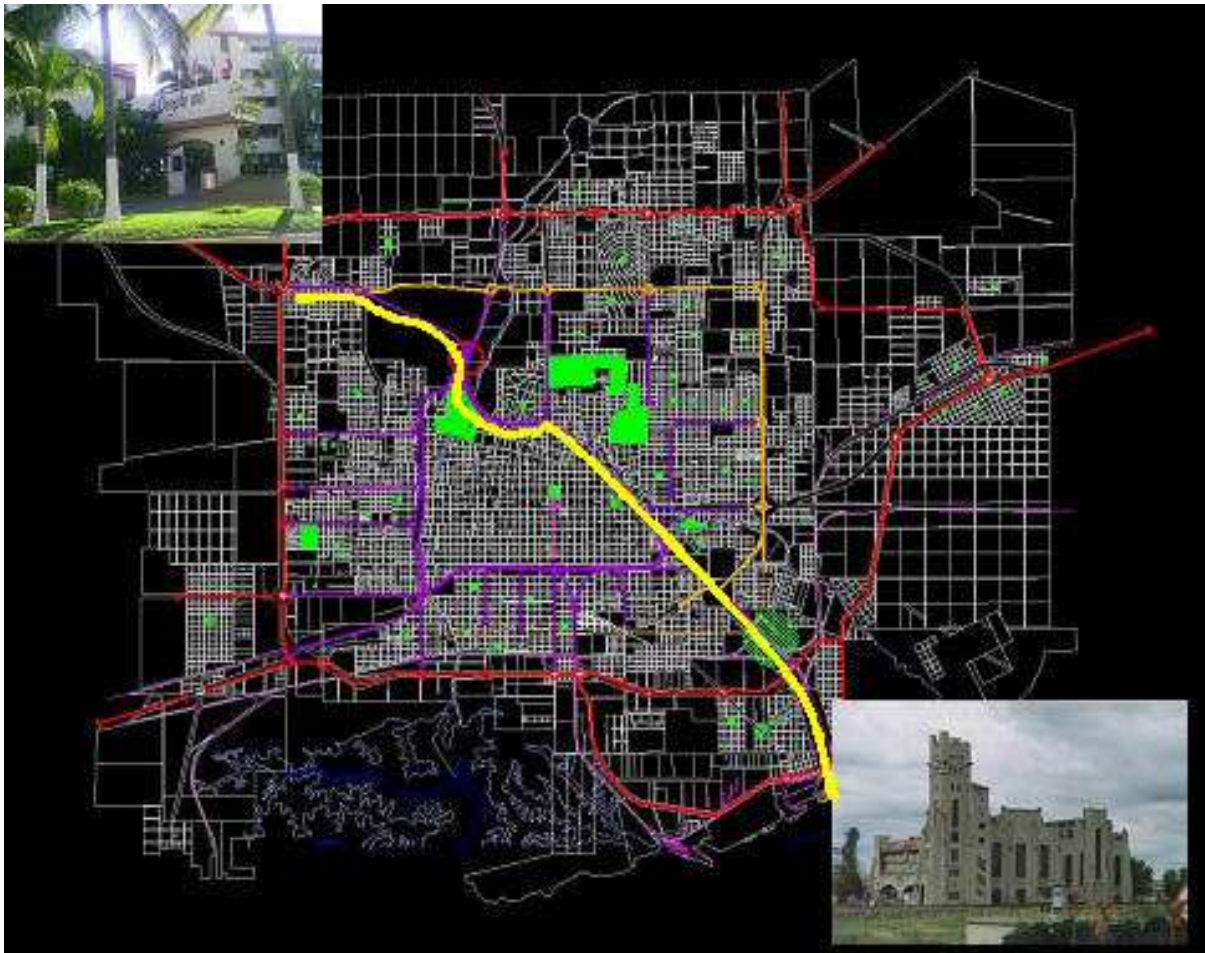
- ? Proyecto Urbano Ejército Argentino
- ? El Parque de Mayo
- ? Paseo de las Esculturas
- ? El área estación Sud con el resto del entubado
- ? La diagonal al puerto hasta la usina Gral. San Martín incluyendo el viejo casco urbano de Ing. White.

En este corredor es interesante llevar la vialidad hasta la ruta 33 atravesando las tierras del Ejército Argentino, siendo las mismas el bloque mas importante de vacío urbano disponible y que de esta forma llega a unir la puerta de la ciudad con el puerto llevando en su recorrido la unión de las sierras con el mar.





CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



Fuente: Arq. Luisoni y Arq. Rivas Godio – Trabajo Municipalidad de Bahía blanca

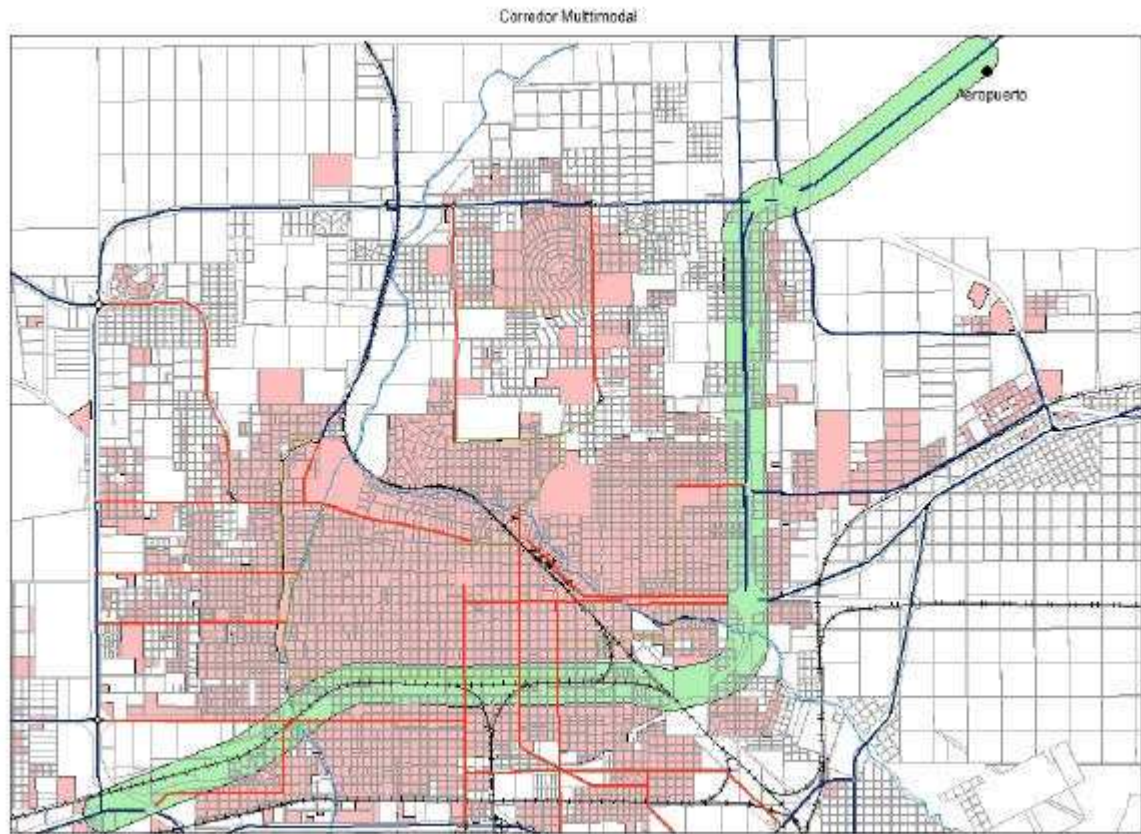
8.2.3 “Corredor Noroeste - Aeropuerto / Puerto”

Lo componen la vialidad a resolver desde la intersección en el paraje “El Cholo” de la ruta 3 sur con el Camino Parque Sesquicentenario tomando:

- ? Las tierras ferroviarias hasta el canal Maldonado
- ? pasando por la estación Noroeste-Mercado Victoria, llegando a la intersección con la diagonal al puerto
- ? retoma la traza prevista para la 2º circunvalación en el plan 70 por la calle Indiada, llegando hasta el aeropuerto.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



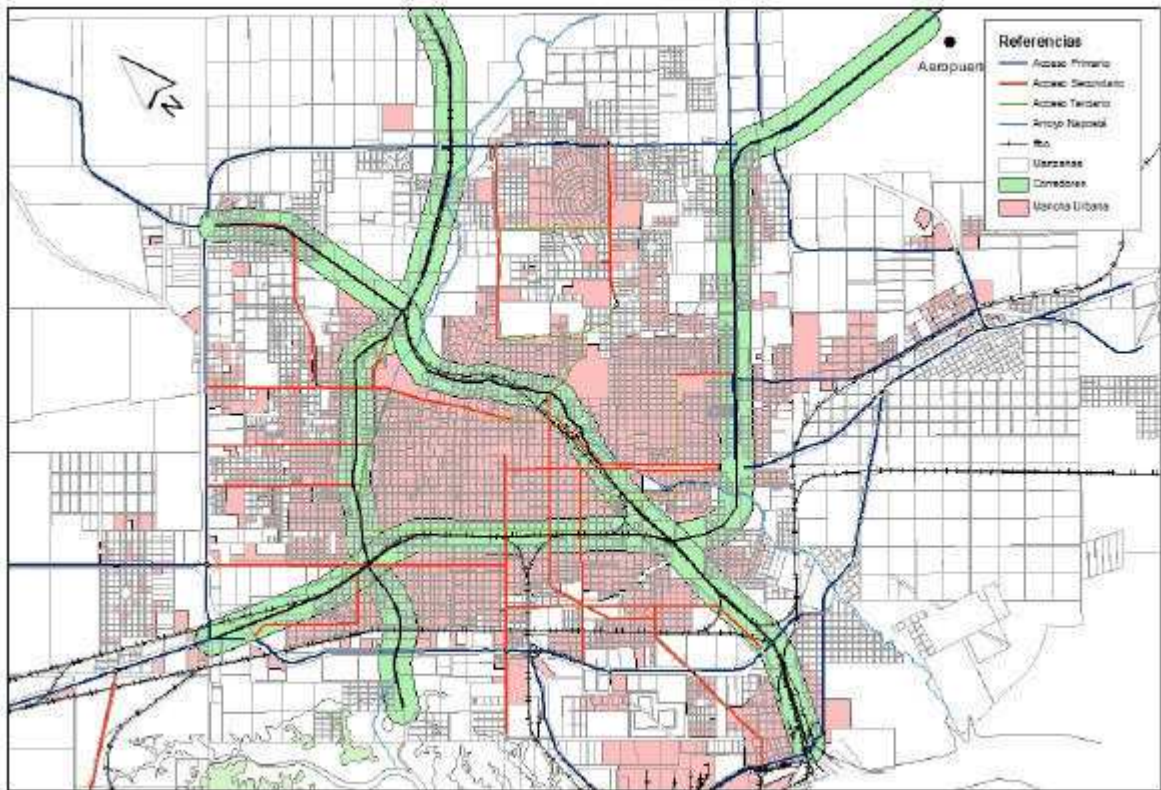
La vinculación de estos tres corredores conforman entre si la primer circunvalación al macrocentro de la ciudad llamado en los términos de referencia “Anillo perimetral”. Los corredores continúan hacia la periferia y vinculan los accesos o mejor vinculan a la ciudad con: el puerto, las sierras, las playas, la pampa productiva, la Patagonia. En síntesis vinculan la región mediata e inmediata, en forma neuronal, articulando de manera ordenada en principio a la ciudad con la microregión.

Las operaciones urbanas estratégicas pasan por la composición espacial de estas áreas definidas por una vialidad que las conforma y define en términos urbanísticos.

La importancia de la definición de estas operaciones urbanas radica en simplificar y racionalizar el funcionamiento urbano y su entendimiento social, recuperando espacios vacíos, muchos de ellos hoy degradados y peligrosos, para transformarlos en “ciudad”.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



Estos corredores tocan parte del patrimonio urbano construido de Bahía Blanca, como lo son el Parque de Mayo, la estación Sud y su entorno hasta el entubado en la diagonal y la Usina General San Martín; el área mercado Victoria-estación Noroeste como parte del corredor Noroeste /Aeropuerto /Puerto y el canal Maldonado en el corredor Enlace Parques.

La correcta redefinición de usos y una intervención saludable y respetuosa en términos patrimoniales de los inmuebles vinculados a la actividad ferroviaria, comercial e industrial ferroviaria y su entorno, permitirán “recuperar lo recuperable” en los corredores. Estas definiciones, sin duda, a tiempo de sus respectivas intervenciones crearán nuevas centralidades que aportarán así equilibrio y sustentabilidad en el desarrollo de los barrios que circundan el macrocentro, tanto fuera como dentro del anillo.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Estas áreas (hoy a disposición de la ADIF, salvo las tierras del ejército) en tanto puedan ser incorporadas por el municipio como bienes de la ciudad, permitirán por sus características de gran vacío, intervenir en términos de normativa propia y para sus entornos circundantes.

De esta manera se crean así plusvalores en estas áreas con posibilidades de transformarse en nuevas centralidades, dando de esta forma equilibrio no solo desde lo formal – funcional, sino también desde la equidad social que debe perseguir el desarrollo urbano, en tanto logre reinvertir esa renta adquirida en cubrir necesidades en obras en aquellas áreas que lo requieran. Para esto es indispensable la formulación de normativas pertinentes a resolver legalmente esta cuestión.

Retomando lo expuesto en el Informe de Avance 1: "Otro importante aspecto a tener en cuenta es la resignificación del uso del suelo y de las PLUSVALIAS que la planificación genera. Este esquema deberá revisarse en función de reubicar al Estado como garantía de beneficios colectivos por sobre los beneficios individuales. Sin desmedro de las condicionantes jurídicas de la propiedad privada como valor insoslayable de la sociedad actual, receptora de las acciones que este plan convoca, la identificación de las facilidades y promociones que el Estado, desde su autoridad otorga y confiere a la materialización urbana que deviene en la generación de riqueza, debe ser considerado un bien común y una PLUSVALIA recuperada desde el Estado para reconvertirla en insumos urbanos que propendan a la Calidad de Vida de todos los ciudadanos".¹

En aras de comprender la operatividad a resolver en términos normativos debemos definir los conceptos "plusvalía" y "recuperación de plusvalía".

Plusvalía:

- ? Es el incremento de valor "del suelo" en un proceso de urbanización, independientemente de lo que tenga construido. Este incremento normalmente deriva de la actuación pública, por ejemplo inversiones de equipamiento o infraestructura, o solamente por la definición de parámetros aplicables a la

¹ Plan de Desarrollo local de Bahía Blanca. Estudio 1.EE.289 – Informe 1 – Componente 2 activ. 7 – pto. 7.3 La correspondencia entre el Nuevo Modelo Territorial y el Modelo de Gestión. Pág .157



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

constructibilidad en ese suelo definida en los códigos de regulación del uso del suelo urbano.

- ? Es el aumento del valor de una cosa cualquiera debido a circunstancias que no dependen de la voluntad o el trabajo de su dueño o poseedor.

Recuperación de Plusvalía:

- ? Se entiende por este concepto a la movilización de aquellos incrementos de valor del suelo por acción o decisión del Estado para convertirlos en recursos públicos a través de contribuciones destinadas directa y exclusivamente a mejoras urbanas en beneficio de la comunidad. Este concepto de recuperación de la plusvalía remarca en su contenido la idea fundamental de la aplicación directa de una carga a escala municipal. Se genera así un instrumento público fiscal que, en tanto se lo especifique en la normativa pertinente, permite abordar en términos de equilibrio social aquellas intervenciones urbanas definidas como necesarias.

Son muchas las cuestiones que rondan el concepto práctico de plusvalías, y variadas también las circunstancias que las generan, a saber:

- ? Inversiones públicas en equipamiento o infraestructura.
- ? Marco regulatorio del uso del suelo
- ? Inversiones privadas que, en función del marco regulatorio mejoren la calidad urbano ambiental del sector generando un impacto positivo en el valor de las parcelas de la zona circundante.

Es importante comprender el objetivo principal de la tomas de plusvalías urbanas en el marco de la definición de áreas de intervención disponibles en Bahía Blanca, no solo para la recomposición urbana, su funcionamiento, etc. sino también para posibilitar la recuperación ambiental, patrimonial, de infraestructura y de equipamiento.

Dentro de la estrategia de recuperación urbana de estos sitios, debemos normar en función de obtener recursos financieros adecuados. Esto se consigue a partir de la concesión onerosa de mejoras en las restricciones impuestas por los códigos vigentes en relación a la



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

ocupación del suelo en las parcelas positivamente afectadas por la intervención urbana a disponerse en las áreas definidas en cuestión.

En relación al concepto práctico de aplicación de plusvalías podemos tomar el caso de San Pablo, Brasil donde crearon un instrumento financiero llamado “CEPAC” (Certificados de Potencial Adicional de Construcción) *o bonos emitidos por el Gobierno Municipal cotizables y negociables en Bolsa y vendidos en subastas públicas o directamente utilizados en el pago de obras, desapropiaciones y adquisición de terrenos para la construcción de Habitaciones de Interés Social. Este instrumento financiero es importante pues puede aportar previamente a la administración recursos extra-presupuestarios para la realización de obras de infraestructura indispensables al desarrollo de una región².*

En el caso de Rosario donde:

“La tarea de determinación de la plusvalía se lleva a cabo mediante la comparación económica de la rentabilidad del modelo urbanístico antes y después de las modificaciones solicitadas, afectado por coeficientes técnicos que ponderan o deprecian los distintos escenarios planteados.

Las compensaciones han sido calculadas en metros cuadrados de tierra a ceder al Municipio por sobre las obligaciones que establece la normativa vigente.

*Utilizar los mecanismos mas aptos para lograr que este instrumento se transforme en una herramienta de financiación de la ciudad constituye un claro ejemplo de **“lo que se puede hacer aún con el marco legal actual, sin Reforma Urbana”**.*

El procedimiento requiere del consenso entre el inversor y el Municipio y de una propuesta de desarrollo urbanístico que sea suficientemente atractiva y rentable para el emprendedor privado.

La propuesta se origina habitualmente en la iniciativa privada.

² Exposición del Lic. Paulo Sandroni de Brasil en conferencia “Reforma urbana en Argentina”, La Plata, Provincia de Buenos Aires, 2008.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

En otros casos es el Municipio el que establece áreas de desarrollo prioritario o de reconversión urbana para las cuales se elabora un Plan Maestro.

Estos proyectos según su envergadura y las características del emplazamiento serán a su vez objeto de un Plan Especial o Plan de Detalle.³

Todas estas son alternativas aplicables en tanto se genere la normativa necesaria que dé sustento legal a las operatorias urbanas a definirse en el marco de la reformulación del Código, en función del avance del nuevo Plan de Desarrollo.

CITA TDR

Componente 2. Actividad 15

Modelo Urbano Territorial deseable de Bahía Blanca.

Propuestas de criterios de zonificación, usos y ocupación del suelo, coherentes con la estructuración territorial propuesta.

15.1 Introducción

15.1.1 Fragmentos de: Aportes para una estructura disciplinar. Buenos Aires, Argentina. 1887/1944. by Guillermo Tella

La zonificación urbana se consagró, a través del tiempo, como uno de los instrumentos urbanísticos más poderosos que, desde el punto de vista de la regulación constructiva,

³ Exposición realizada por la Secretaría de Planeamiento de la ciudad de Rosario en conferencia de la nota anterior.

**CONSULTOR 5 RAUL LUISONI**

fuese capaz de operar sobre un territorio precisamente acotado, a partir del concepto de división en zonas, para potenciar las propiedades intrínsecas de los diferentes fragmentos resultantes.

15.1.2 El escenario del zoning

Toda agrupación humana medianamente organizada requiere del esclarecimiento de sus reglas de juego y de la convención de pautas comunes de movilidad en los diferentes niveles de su operar. En la medida en que ésta comience a complejizar sus funciones, deberá reflexionar acerca de la evolución y diversificación de sus cánones, y de los derechos y deberes de cada uno de sus componente espaciales. Esta especialización conducirá, sin más, al surgimiento de un marco normativo de carácter general (ciudad) y uno de tipo particular (fragmento urbano).

Por otro lado, así como existe una sustancial diferencia entre urbanismo y urbanización, es decir, entre aquellas ciudades organizadas de manera planificada y otras, generadas en forma espontánea; también es necesario efectuar otra distinción, observada en el par polar producido por zonificación y zonización, o sea, entre la planificación determinada de un sitio y "la formación espontánea de zonas urbanas dominadas por notas de coherencia común". (Petroni y Kenigsberg 1966: 154)

Si bien debe considerarse el comienzo de la zonificación moderna en la época de Napoleón I, cuando en 1810, se promulgó la primera restricción al uso de la propiedad privada de la tierra por causas del bien público, en rigor, "fue junto con la división internacional del trabajo que comenzó la división de la sociedad a través de los rasgos comunes de sus componentes." (Metzemaum 1955: 314 [T.del A.]). En este marco, resulta relevante observar como la normativa elaborada en 1916 para la Ciudad de New York, en los Estados Unidos, como "instrumento mediador de conflictos urbanos" (Bassett 1936: 87 [T.del A.]), tuvo una influencia significativa en los reglamentos de edificación del resto del continente. Asimismo, la ciudad de Buenos Aires, desde fines del siglo pasado, se convirtió en pieza clave de las estrategias de modernización del país. Su crecimiento por sumatoria de partes y sin un orden rigurosamente planificado -agregando, acoplado o reemplazando-, conforme a fusiones asimétricas en el tejido y a descompensaciones demográficas en la ocupación, requirió de instrumentos de regulación que facilitasen su coordinación. La necesidad de readecuar el casco antiguo condujo a la afectación de terrenos y a la reacción de vecinos



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

propietarios sujetos a la renovación. (Tella 1994: 24) En este marco, fueron precisamente los Reglamentos Generales de Construcción los que iniciaron el cuerpo de normativas urbanísticas, y entre ellas, las primeras de zonificación; incorporando el concepto de control sobre sectores con cierta especialización.

Para algunos autores, la zonificación "es un instrumento que protege las cualidades socioambientales de algunas áreas de la introducción de estratos sociales y funciones contaminantes." (Sica 1980: 60 [T.del A.]). Sin embargo, debe advertirse que ésta hipótesis de segregación por medio del zoning no se ha verificado en la reglamentación que accionó entre 1887 y 1944 en la ciudad de Buenos Aires. Por el contrario, su introducción tendió a potenciar las propiedades de cada fragmento urbano e intentó integrar los barrios alejados a la estructura de la ciudad.

15.2 Criterios generales de zonificación, usos y ocupación del suelo

Conforme al desarrollo del Modelo Territorial planteado en su esquema de fajas (líneas de nivel), los vacíos urbanos y los corredores, se plantean criterios generales de zonificación a tenerse en cuenta como marco base en la reformulación del Código de Planeamiento Urbano. Los corredores serán objeto de estudio particularizado para la generación de la normativa pertinente en función de los convenios realizados con los colegios profesionales y las Universidades, a través de la oficina de Planeamiento urbano en la Unidad de Reformulación y la participación ciudadana enmarcados en la ordenanza 14994/08.

15.2.1 Faja Frente Costero

Contiene ya en su territorio el desarrollo industrial de mayor envergadura de la ciudad y la zona, principalmente ligado a las derivadas del petróleo, a las actividades portuarias (cargas a granel y generales por contenedores) y a las actividades logísticas vinculadas a las dos anteriores.

En este territorio se destacan tres elementos importantes:

- ? El casco urbano histórico de Ingeniero White y la usina General San Martín
- ? El balneario Maldonado
- ? El casco urbano de General Daniel Cerri



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

15.2.2 El casco urbano histórico de Ingeniero White y la usina General San Martín

Requiere de una normativa específica que consolide el núcleo histórico, fundamentalmente manteniendo su morfología y características patrimoniales, reconvirtiendo hitos históricos como la Usina General San Martín a la manera de la puerta de la ciudad global.

15.2.3 El balneario Maldonado

Es el remate del corredor parque Norte que contiene importantes monumentos y comienza en el parque de Mayo. Es la zona natural de humedales propios de la ría con una importante zona de relleno apta para el desarrollo de áreas de esparcimiento de alto valor paisajístico del ecosistema de la bahía. Zonas de protección ambiental.

15.2.4 El casco urbano de General Daniel Cerri

Al igual que Ingeniero White, requiere de una normativa que consolide el recorrido histórico que caracterizó al pueblo con sus actividades industriales originarias: la lanera, el frigorífico, el fortín, el ferrocarril, las quintas.

15.2.5 Faja logística (de soporte industrial - portuario)

El soporte territorial de la faja incluye el tandem de vías ferreas del proyecto Río Colorado, la futura estación multimodal, y en su borde sud-oeste la autovía nacional nº 3, la normativa de usos y ocupación del suelo deberá promover fundamentalmente la instalación de empresas de servicios en parcelamientos de grandes dimensiones. Tratamiento particularizado sobre la colectora nor-este de la autovía nº3 en cuanto a retiros y usos comercial-industrial.

15.2.6 Faja vacíos urbanos o faja mixta

Esta franja tiene un alto grado de consolidación de usos de servicios, pequeñas industrias y residencial; tratamiento particularizado merece el núcleo urbano de Villa Rosas incentivando su consolidación como sub-centro barrial.

15.2.7 Faja Central

La podemos diferenciar claramente en sectores:

Macrocentro: definido por los corredores ferroviarios (estación sud y noroeste) y el corredor noreste-sudoeste (calle cuyo) con las siguientes particularidades:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Microcentro: macromanzanas (Zelarrayán-San Martín, Estomba-Chiclana) y el eje Sarmiento-Alsina y Colón. Zona de alta densidad y volumetría ya consolidada, se propone bajar las alturas máximas a 11 pisos, promoviendo el uso de los centros libres de manzana para estacionamiento, requiriéndose del estudio particularizado de aquellas parcelas encerradas entre medianeras altas y volumétricamente vacías.
- ? Alem desde el portal del parque de Mayo hasta el teatro Municipal, en proceso de consolidación como área especial en términos de paseo urbano, se recomienda el mayor ensanche de veredas, arbolado y agregado de equipamiento urbano que la conformen como tal. Altura máxima de construcción 6 plantas y protección de los bienes de valor patrimonial que cuenta la calle en todo su recorrido para el tramo. Usos posibles, bares, restaurantes y afines + residencial.
- ? Alem como frente del parque de Mayo, en este tramo se recomienda la altura de edificación de C1 (15 plantas) pero de uso residencial, con ensanche de la calzada sobre el parque y la construcción de un boulevard central de 3 metros de ancho arbolado.
- ? La calle Euzcadi requiere de una normativa específica de protección patrimonial.



Sector NorOeste de la faja comprendido entre calles Vieytes y Alem hasta Sesquicentenario: Residencial de transición, con altura máxima de edificación 3 plantas; y desde Vieytes hasta Don Bosco. Residencial Media, altura máxima de edificación 4 plantas; los frentes sobre Don Bosco y sesquicentenario usos mixtos.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Sector Sud Este de la faja comprendido entre Fortaleza Protectora Argentina, Parque Independencia y el entubado del Napostá: Residencial de transición, altura máxima de edificación 3 plantas (barrios La Falda y Bella Vista) idem entre Rawson y Avenida Lainez, y desde ésta hasta el cauce del Napostá: Residencial media, altura máxima 4 plantas.



15.2.8 Faja Baja Densidad

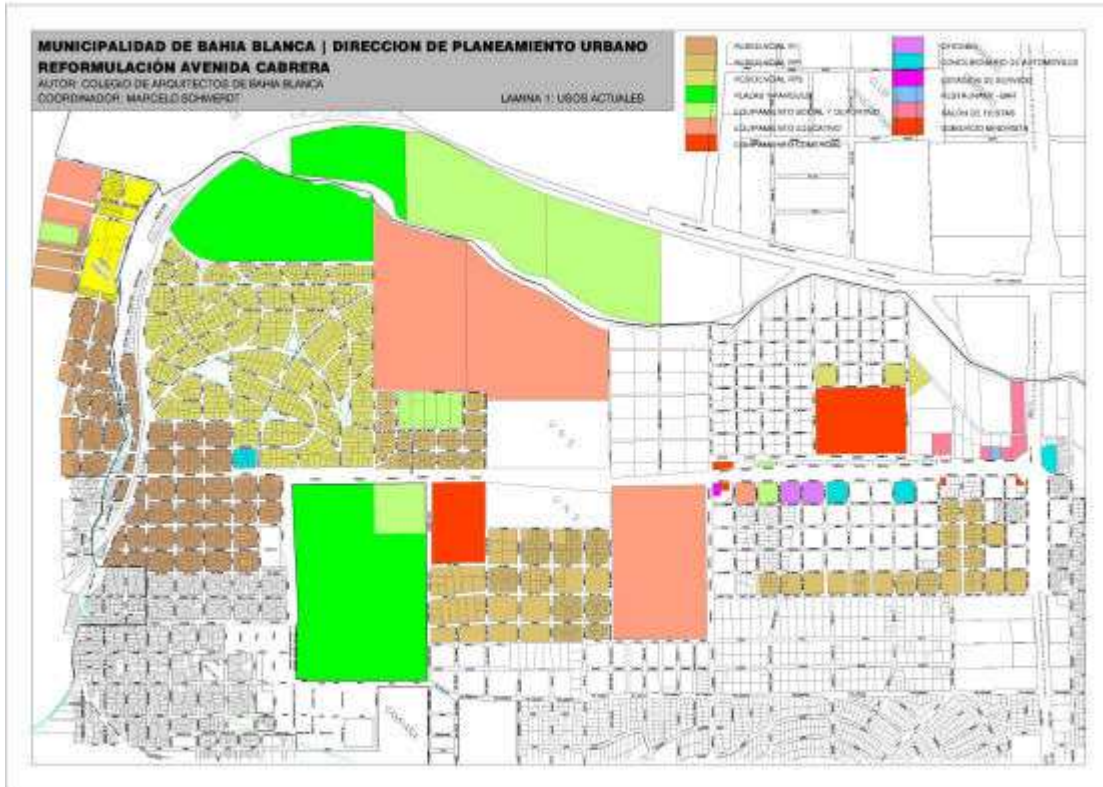
Toma la meseta alta incluido el valle del Napostá, hasta la primer circunvalación periférica. Cuenta con grandes vacíos no parcelados que deberán ser objeto de propuestas a considerarse como nuevo suelo urbano y sujetos a la normativa que los habilite como tal.

El uso predominante es residencial de baja densidad con características de ciudad parque, los usos comerciales se plantean en los viales transversales a la faja como las colectoras de Cabrera y 14 de Julio.

El valle del Napostá desde la Carrindanga hasta Cabrera requiere de normativa específica en función de su optima urbanización recreando el uso público de los bordes del arroyo y la recomposición parcelaria en un ejido diferencial relacionado a los antecedentes inmediatos como son el barrio Palihue y Patagonia.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

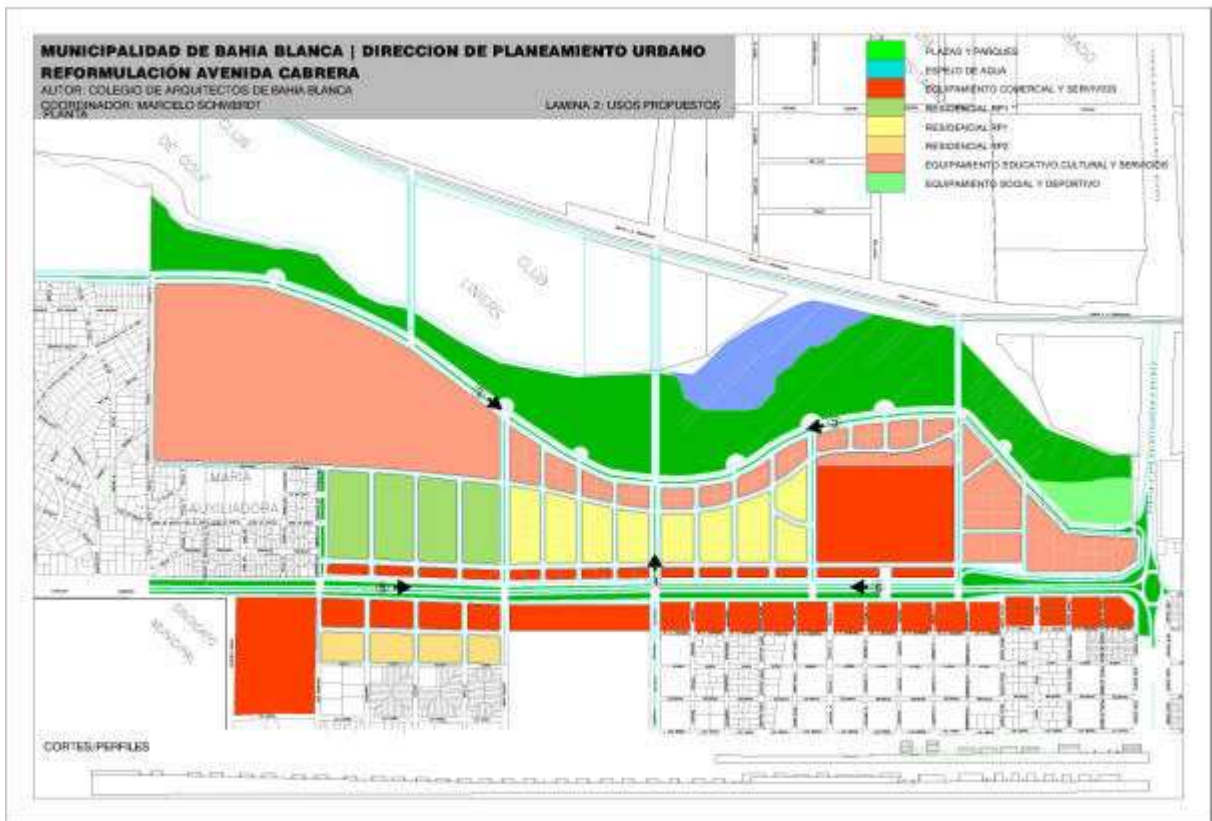


Valle del Napostá.

Lámina de usos Actuales (Colegio de Arquitectos- reformulación del Código urbano 2008-2009, Coordinador: arq. Schwerz))



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



Valle del Napostá.

Lámina de usos Propuestos (Colegio de Arquitectos- reformulación del Código urbano 2008-2009, coordinador: arq. Schwerz)

15.2.9 Corredores

Como condición general los corredores terminan conformando la primer circunvalación al macrocentro, su traza está determinada por:

- ? Los vacíos ferroviarios en el Corredor Diagonal Región-Puerto
- ? Los vacíos ferroviarios en el Corredor Noroeste-Aeropuerto
- ? El Corredor Enlace Parques-Estuario



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

El denominador común en estos tramos de los corredores es la gran distancia entre líneas municipales que supera los 150 metros, lo que nos permite una aproximación a definir mas allá de las particularidades de cada caso a proponer la mayor densidad de ocupación y altura en proyectos particularizados para cada área sobre los bordes que conforman los corredores.

A su vez atraviesan en su recorrido las fajas del modelo dando así una impronta diferente a cada sector en relación a la topografía:

15.2.9.1 Corredor Diagonal Región-Puerto

15.2.9.1.1 La puerta Norte

En la unión de la calle Vera y la ruta 33, se plantea el inicio de la diagonal Región-Puerto atravesando el gran vacío de las tierras del Ejército Argentino, de casi 3km² de superficie de suelo no creado en su mayoría y que merece el estudio de propuestas particularizadas sobre la base de organizar grandes parcelas sobre al diagonal con uso de servicios de hotelería-parque con aguas termales, y residencial parque + equipamiento deportivo sobre los catetos.

La propuesta de la traza es por clusters con calles internas (secundarias) que corresponden al planteo de ciudad jardín, baja densidad, alta forestación, etc.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



15.2.9.1.2 Parque de Mayo-Derivador-Arroyo Napostá

Este segmento del recorrido de la diagonal muestra paisajes de frondosa forestación ya que atraviesa el parque y el club de golf de la ciudad, patrimonio a preservarse, también es de destacarse la relación visual entre las márgenes del arroyo y el barrio Palihue, buscando la consolidación en su franja central intervenciones libres de medianeras, u ocupando esos vacíos con los estacionamientos necesarios para habilitar el uso de las discotecas o bares, restaurantes, etc.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



15.2.9.1.3 Estacion Sud (ciudad de las artes)

Se propone la recomposición parcelaria en los bordes del vacío ferroviario, fundamentalmente sobre la calle Parchappe que, junto al pasaje sobre el entubado del Napostá conforma una trama irregular, propia y única en la ciudad, con sentido histórico y patrimonial en su propia traza, originariamente esas parcelas tuvieron un uso industrial y comercial en relación a las exportaciones del puerto a través de la diagonal ferroviaria. La zona es ideal para subir la densidad con edificios de oficinas (talvez para las empresas exportadoras), servicios, etc. Como marco de la Ciudad de las Artes inmersa en el verde parque de la Estación. Destaco en este cuadro la importancia del vacío en términos históricos y de reconocimiento patrimonial.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



Parchappe - Cerri (Colegio de Arquitectos - reformulación del Código urbano 2008-2009, coordinador: arq. Schwerz)

15.2.9.2 Corredor Noroeste-Aeropuerto





CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Se subdivide el sector en dos áreas bien definidas: la del MERCADO VICTORIA comprendida por las calles Chile, Puente Colón, Brickman y Undiano por un lado y la de la estación NOROESTE, comprendida por las calles Sixto Laspiur, Juan Molina, Malvinas y Puente Colón por el otro.

Definiéndose proyectos por partes ya que la primera tiene una importante superficie ocupada por edificios de depósito ferroviarios de carácter patrimonial que merecen un estudio específico para su reestructuración, refuncionalización y redefinición de usos.

Por el lado de la Estación NOROESTE se encuentra la mayor parte de la superficie vacía con grandes demoliciones en estado de ruinas que también obligan a un estudio particularizado para definir su utilización o no en la recuperación del área.

El puente Colón en sí mismo representa una obra importante del patrimonio local, que ofrece redescubrir su belleza y un elemento importante en la reestructuración de toda el área.



El sentido del programa en relación al sector es el de ordenar un área actualmente deprimida por el abandono de usos originales, con un enorme potencial de recupero, buscando usos compatibles a los espacios recuperables en funciones nuevas, diferentes a las originales.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

La definición del lenguaje vendrá dada por el análisis certero de los distintos elementos componentes en el sector en su mayoría elementos ferroviarios tanto en su arquitectura industrial y de almacenamiento del lado del MERCADO VICTORIA y los depósitos del vinos (edificios diagonales sobre calle O'Higgins y Chile); como por parte de los talleres ferroviarios del lado de la Estación NOROESTE.

Si tenemos en cuenta que estamos trabajando en un sector con un determinante lenguaje de la arquitectura ferroviaria inglesa de principios del siglo XX, que supera extramuros con el conjunto de casas del llamado BARRIO INGLES sobre calle Brickman, bastará respetar en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento urbanos estas condicionantes para poner en valor todo este patrimonio en espera de un necesario reconocimiento.



La base normativa para esta propuesta es la de aumentar considerablemente la morfología sobre el vacío existente sobre el sector de la Estación Noroeste con la ciudad judicial (uso administrativo) en las macromanzanas y comercial en las micromanzanas desarrolladas a partir del vial circulatorio que las define; compensando así al Mercado Victoria (ciudad tecnológica) (uso microindustrial, servicios, educativo, etc) al sud este del puente Colón.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Sobre el área Puente Colón se propone un parcelamiento abierto a ambos lados inmediatos para uso de oficinas en torre de perímetro libre a la manera de crear un portal de ingreso – egreso del macrocentro.

Sobre las parcelas frentistas a las calles de borde del área se propone aumentar la densidad actual llevando la altura máxima a 6 pisos con uso habitacional – comercial en sus dos tramos longitudinales



15.2.9.3 Corredor Enlace Parques-Estuario



En términos normativos, para las parcelas que dan frente al corredor se mantendría la zonificación propuesta , pero es necesaria una corrección en el trazado de calles en relación a los cordones y el ancho de las veredas, las distancias que conforman el ancho del



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

corredor promedia los 130 metros cuando comparte el canal Maldonado, por lo tanto urge una corrección de la traza.



exiguo ancho de las veredas frente al corredor parque.

En relación al canal, requiere intervenciones de borde no solo para mejorar la calidad paisajística, sino también para generar seguridad en su recorrido peatonal.





CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Es de notar que deberían reconstruirse la mayoría de los puentes de vinculación ya que todos fueron construidos con rampas peligrosas a la circulación vial transversal fundamentalmente por Avenida La Plata. La solución técnica aconsejable es por vigas invertidas para disminuir considerablemente las pendientes.



Las rampas de los puentes actuales obligan a colocar serruchos de freno sobre la calle



Solución correcta con vigas invertidas

15.3 Usos y ocupación del suelo residencial

La principal dimensión que caracteriza el territorio es la de sus propios ocupantes. Cuando se considera el uso y la ocupación residencial del mismo, el objetivo principal es mejorar la calidad de vida de la población mejorando su hábitat. Para ello se deberán utilizar los instrumentos y recursos disponibles, en las diversas escalas de intervención, tanto en el ámbito público como en la esfera privada, apuntando a un mayor equilibrio y a la mayor equidad en la localización y calidad de los equipamientos, servicios e infraestructuras relacionadas con el uso residencial.

Como criterio general, deberá privilegiarse una mejor utilización de la infraestructura existente y su crecimiento, promoviendo la densificación y completamiento del Macrocentro incrementando la densidad residencial media de la ciudad. A la vez, se buscará controlar y estimular con usos específicos los sectores definidos como corredores urbanos y sus entornos inmediatos.

El uso y la ocupación del suelo no urbanizado en las franjas definidas como residenciales deberán obedecer a los siguientes criterios:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? la accesibilidad y conectividad, los servicios, la infraestructura y el equipamiento urbano existentes y previstos.
- ? las características particulares y propias de cada tipo de tejido y el ambiente urbano generado, incorporándose el concepto de Cluster, definido por vías de circulación periféricas, en espacios urbanos que asumirán características propias donde su contenido principal se basa en mejorar el uso residencial del espacio público, definido principalmente por el ensanche de veredas, promoción del arbolado urbano y de ciclovías y la reducción de la velocidad de tránsito vehicular.
- ? los estándares mínimos que se consideren imprescindibles para posibilitar un desarrollo sustentable, siendo éstos de diferentes tipos: de higiene, de seguridad, de dotación de equipamientos públicos y transporte, de preservación y cuidado de los valores patrimoniales tanto del ambiente natural como del antropizado.

Estos factores serán determinantes en relación a los suelos de áreas predeterminadas como residenciales, como así también para la gestión relacionada con los asentamientos irregulares pre-existentes.

En la medida en que la situación habitacional involucra a la totalidad de la población y afecta particularmente a las personas que presentan potencialmente demandas insatisfechas, las previsiones del Plan deberán contribuir a generar ofertas diferenciadas de acuerdo con las características propias de los distintos grupos y sectores sociales, de modo de apuntar a satisfacer dichas demandas y expectativas.

De este modo se procurará de forma general:

- Orientar la inversión pública relacionada con la política de tierras, infraestructuras, y espacios públicos, en función de involucrar a la inversión privada en la promoción y construcción de bienes en los siguientes sectores:

Franja Costera

- ? Involucra todas las construcciones relacionadas con el uso industrial portuario y logístico de la franja.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Diagonal Región-Puerto

Involucra:

- ? las tierras del ejército
- ? el sector abierto del arroyo Napostá en relación a las parcelas que conforman la isla entre el arroyo y la futura circunvalación en tierras ferroviarias y los frentes de las parcelas sobre toda la avenida Urquiza y avenida del trabajo hasta la estación Sud.
- ? la estación Sud (Av. Cerri y Parchappe) hasta el entubado del Napostá
- ? el resto de la diagonal en tanto se levanten los rieles ferroviarios

Corredor multimodal

- ? involucra las tierras ferroviarias de la estación Noroeste y Mercado Victoria

Generando así un importante recupero de inversiones en plusvalías, que se destinarán a nuevas inversiones urbanas que equilibren socialmente el territorio, mancomunando planes nacionales de vivienda a dichas inversiones, intentando resolver desde la órbita municipal la reconversión de asentamientos irregulares.

En el caso de los asentamientos, que presenten realidades muy heterogéneas, deberá actuarse contemplando dos opciones:

- ? la consolidación del asentamiento en el sitio.
- ? la reubicación total o parcial en nuevas urbanizaciones

La puesta en marcha de los nuevos instrumentos de gestión y figuras urbanísticas, (entre ellas, las denominadas Áreas de Promoción u Oportunidad) permitirán una actuación concertada del municipio y actores privados para la realización de operaciones urbanísticas.

Estas previsiones apuntan a atender el conjunto de objetivos explicitados mediante actuaciones que resultarán en un incremento de la oferta de suelo edificable y accesible con fines específicos, generando recursos destinados en la urbanización de territorio utilizado en la localización de viviendas sociales de acuerdo a los lineamientos del Plan.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 2. Actividad 16

Modelo Urbano Territorial deseable de Bahía Blanca.

Formulación y desarrollo del nuevo modelo de ordenamiento y gestión urbano-territorial de Bahía Blanca y su modalidad de gestión. Producción del informe correspondiente.

16.1 Introducción.

Los principios básicos de organización-actuación aplicables a modelos de Gestión deberían ser: servicio, objetividad, eficiencia, jerarquía, transparencia, descentralización, coordinación y sometimiento a la ley, información y participación ciudadana. Entendiendo a estos principios como fundamentales para la organización y funcionamiento de toda administración y gestión de un plan territorial, entendiéndolos en su concepto subjetivo mas amplio.

La respuesta a las presiones y necesidades sociales en busca de nuevos y mejores servicios no debe suponer solamente el aumento de los Presupuestos públicos, sino que se debe mirar también desde la óptica de la eficiencia. Sin duda avanzamos hacia la llamada "gestión de calidad", la cual no es posible sin la consecución de ese principio (obtención de los objetivos al mínimo costo) asimilándose así al principio de Planificación. Se crea con ello un círculo virtuoso que permite ahorrar y destinar nuevas partidas presupuestarias a la prestación de nuevos y/o mejores servicios.

La definición de políticas urbanas específicas irán conformando un Modelo Urbano que podrá corroborarse en la práctica a partir de un Modelo de Gestión posible que avance en aquellas áreas planteadas y priorizadas por la ciudadanía a partir del mismo modelo de gestión, que mas allá de los enunciados importan la asunción de un rol fundamental a la Administración Municipal y a su capacidad e gestión. La prestación de este servicio público de calidad, depende de la capacidad de respuesta municipal ante esta nueva realidad jurídico-social, mediante nuevas formas imaginativas, prácticas, eficientes y de calidad.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Es importante también destacar en el modelo urbano la recomposición de “La Cultura del Hábitat” La sustentabilidad de la ciudad se fundamenta en el comportamiento y las prácticas ciudadanas que impulsan la convivencia y la garantía de los derechos. Propuestas como el reciclaje y la promoción de una ciudad limpia, son un instrumento muy importante para este propósito. Todas las metas que se propongan y las políticas transformadoras para entender y hacer del hábitat un lugar digno de ser compartido por los habitantes de la ciudad deberán ser impulsadas. La “casa” del hábitat es un espacio en permanente construcción, para que los ciudadanos encuentren en la ciudad el escenario físico adecuado para que su vida sea plena en derechos y oportunidades.

Mecanismos como la toma de las plusvalías urbanas se destacan a la hora de proponer aquellas ordenanzas municipales que busquen cumplir con estos propósitos.

16.2 Escenarios

Partiendo del planteo de los escenarios posibles desarrollados en la actividad 6, Componente 2 del Informe 1:

- ? La inercia continúa
- ? Cambio de norte
- ? La burbuja

Y como se expresa en el informe: en términos de un plan urbano, el escenario con mayores posibilidades es el segundo: EL CAMBIO DE NORTE. Existe consenso de que es necesario comenzar a implementar proyectos de largo plazo, que den respuesta a los interrogantes que nos planteamos en nuestro contexto urbano. Existen los recursos humanos para consolidar este tipo de escenarios. Se deben tomar las decisiones necesarias para contar también con los recursos físicos y financieros que se requieran de manera imperativa.

Si bien pareciera extraño definir un Modelo Urbano a partir de uno de los escenarios, ya que los otros dos también son potencialmente posibles, considero importante partir de ello destacando ciertas definiciones territoriales prefijadas por Ordenanza Municipal, como la que define un modelo territorial (Ordenanza N° 14.994) Definición del territorio urbano en fajas, siguiendo las líneas de nivel físico geográfico: frente marítimo, llanura y la meseta alta; el valle del Napostá con su arroyo y el mismo arroyo Maldonado (hoy convertido en canal)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

mas su correspondencia física antrópica, con las líneas del ferrocarril y sus áreas de servicio como parte de los vacíos urbanos; el Puerto con su urbanización civil, bs enclaves de servicios portuarios y la industria petroquímica en el frente marítimo; la zona residencial de mayor densidad en la faja central, que pierde densidad hacia sus bordes sud-este y noroeste; y la zona residencial de baja densidad en la meseta alta.

Es importante agregar a este Modelo legalmente constituído por la ordenanza promulgada los corredores territoriales, definidos en el informe 2 punto 7.2 “Modelo Territorial Deseable”. Esta conceptualización de modelo físico requiere fundamentalmente una definición de Modelo de Gestión Territorial, por eso partimos del escenario que plantea el CAMBIO DE NORTE.

16.3 Objetivos e instrumentos

Para el caso de la ciudad de Bahía Blanca, cambiar el norte estaría vinculado a reforzar el concepto de:

- ? Ciudad cabecera regional
- ? Ciudad puerto o ciudad global

Objetivos a seguir en tanto se acreciente en la práctica una mayor autonomía municipal, siguiendo mecanismos innovadores de financiamiento a partir de instrumentos como algunos de los expuestos por el Ing. Carlos Lucca del Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública (IIFAP) de la Universidad Nacional de Córdoba, Instrumentos basados en:

- ? el acceso al mercado de capitales.
- ? la generación de subsidios cruzados.
- ? el otorgamientos de concesiones.
- ? de carácter tributario.
- ? la administración del flujo de caja del proyecto.
- ? la captación de plusvalías urbanas.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? la utilización del mecanismo de desarrollo limpio (bonos de carbono)
- ? el arrendamiento de largo plazo. (*alternativa posible en los predios de la ADIF*)
- ? acuerdos entre actores públicos y privados.

16.3.1 Acceso al mercado de capitales - Emisión de bonos municipales

–Bonos de Ingreso. Este tipo de título se encuentra garantizado por el cobro de tasas de uso o por la asignación específica de ciertos impuestos locales que son destinados a la cancelación del mismo.

–Bonos de Obligación General (respaldo en los ingresos generales del municipio).

16.3.2 Financiamiento por Incremento en la Recaudación Impositiva

Este esquema permite financiar proyectos urbanos de distinta escala mediante la emisión de títulos municipales, los que son luego cancelados con el incremento registrado en la recaudación del impuesto inmobiliario provincial (coparticipable) y las tasas municipales que genera el desarrollo del proyecto.

16.3.3 Dinámica del esquema FIRI

•Se crea un ***distrito especial***, que define el área en la cual se llevará a cabo el proyecto, se formula un plan de inversión para el distrito, y se determina la viabilidad financiera del proyecto.

•Se congela la ***base imponible del impuesto inmobiliario (provincial) y para las tasas (municipal)*** existente al momento de la formulación del proyecto.

•Se realiza una emisión de títulos municipales mediante la cual se obtienen los recursos que permiten financiar el proyecto.

•Los impuestos recaudados tienen dos destinos:

–a.- El importe correspondiente a la base imponible existente antes de la creación del distrito **FIRI**, (base imponible congelada) es distribuido a las jurisdicciones correspondientes.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

–b.- El **incremento en la recaudación impositiva** registrado como consecuencia del desarrollo del proyecto, es depositado.

16.3.4 Transferencia de derechos de edificación

En un esquema TDE, se *transfieren derechos de edificación* desde una determinada zona de la ciudad (el área a conservar) hacia otra zona (el área a desarrollar).

- El gobierno local le entrega a los propietarios de los inmuebles ubicados en las zonas a preservar un conjunto de créditos (que representan los derechos de edificación que están asociados a los predios a conservar), a cambio de destinar los recursos monetarios que generarán dichos créditos a la preservación del patrimonio del cual son titulares.
- Por otra parte, se exige a los constructores y desarrolladores urbanos la adquisición de derechos de edificación, para permitirles llevar a cabo sus emprendimientos más allá de la densidad máxima admitida por ordenanza, en aquellas zonas que han sido previamente definidas como distritos de recepción.
- Los desarrolladores son incentivados a *comprarle los derechos de edificación* a sus titulares, generando esta adquisición un flujo de fondos que permite financiar la recuperación/renovación/mantenimiento de la zona a preservar, sin costo alguno para las finanzas locales.
- Bajo este esquema, quienes reciben los derechos de edificación (los titulares de los predios a conservar), conservan el derecho de uso del predio, pero el potencial de desarrollo inmobiliario del mismo queda congelado.

16.3.5 Alternativas de esquemas de Transferencia de Derechos de Edificación

•Suelo creado:

–Plantea la posibilidad de construir por encima del coeficiente básico. Es una concesión del derecho de construir que *el poder público vende* a los interesados. Para que esa venta ocurra se establecen “reservas de área adicional” (cantidades totales de metros cuadrados para vender) diferenciados por zonas de la ciudad y por usos.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

•Operaciones Interligadas:

–Concesión onerosa de excepciones a la legislación vigente que funciona como captador de recursos para viviendas de interés social. La venta de excepciones está sujeta a previo análisis urbanístico y financiero.

–Dos aspectos a tener en cuenta: uno referente a cuáles excepciones pueden ser objeto de negociación y otro referente al valor a ser cobrado por el beneficio concedido.

•Operaciones Urbanas:

–Se pueden proponer tanto por el poder público como por la iniciativa privada y deben aprobarse por ley. La ley define el perímetro de la operación, establece una reserva de área edificable para el mismo. Esa reserva la adquieren los propietarios y empresas interesados. Los recursos originados de esa venta deben integrar un fondo de urbanización vinculado a aquella operación urbana específica.

16.3.6 Derechos de Explotación inmobiliaria y comercial

El mecanismo consiste en autorizar a los operadores de los sistemas de transporte público, la explotación inmobiliaria y comercial de los entornos de las estaciones de transferencia de pasajeros y de los principales nodos de acceso al sistema. Esto permite reducir (o eliminar) los subsidios otorgados por el gobierno tendientes a compensar el déficit que normalmente presentan dichos sistemas.

16.3.7 Impuestos a la propiedad

•Este tipo de impuesto está basado en la imposición al suelo y a las construcciones edificadas sobre el mismo.

•Todos los predios urbanos (construidos o no) y rurales, son valuados bajo el supuesto que los mismos están destinados al uso óptimo permitido por las normativas vigentes.

•Las mejoras o construcciones, reciben una imposición menor.

•Este esquema, promueve el desarrollo edilicio y desalienta la especulación del suelo



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

16.3.8 El leasing de suelo urbano

Es un mecanismo por el cual el gobierno transfiere a un tercero bajo ciertas condiciones, el derecho de uso del suelo, manteniendo simultáneamente la propiedad del mismo.

Este sistema se basa en los siguientes principios:

- El derecho de propiedad del suelo está integrado por un conjunto de derechos.
- El arrendamiento de suelo público se basa en la delimitación y la asignación de los derechos del suelo a diferentes actores.
- El leasing de suelo es posible definirlo en términos relativos.
- Los mecanismos de arrendamiento de tierras públicas no son estáticos

Las principales diferencias están referidas a:

- Los objetivos buscados con la aplicación de este instrumento.
- El período de vigencia de los arrendamientos
- La titularidad de las mejoras incorporadas al suelo arrendado.
- Los mecanismos de pago de la renta.
- La transferibilidad de los derechos adquiridos sobre el suelo.

Instrumento con importante potencial para facilitar la implementación de proyectos de desarrollo local, a partir de su aplicación a las tierras afectadas a la tutela de la ADIF.

16.3.9 Plusvalías urbanas

•Este instrumento, está orientado a que el gobierno local recupere, a través de un mecanismo específico, los beneficios generados por la acción del estado local a través de la construcción de obras públicas y/o de la modificación de normas de subdivisión, uso, ocupación y construcción del suelo urbano.

•No se trata de captar la plusvalía que los actores privados producen a través de las inversiones que realizan en la ciudad.

Se entiende por recuperación de plusvalías el proceso mediante el cual el total o una parte del aumento en el valor de la tierra, atribuible al “esfuerzo comunitario”, es recuperado por el



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

sector público ya sea a través de su conversión en ingreso fiscal mediante contribuciones, exacciones u otros mecanismos fiscales, o más directamente a través de mejoras locales para el beneficio de la comunidad.

16.3.10 Financiamiento por iniciativa privada

- Mediante este esquema, se llevan a cabo inversiones en capital urbano, a través del desarrollo de un tipo especial de asociación entre el sector público y el sector privado.
- La empresa concesionaria se hace cargo de un proceso integral que comprende el *diseño*, la *construcción*, el *financiamiento* y la *operación* del servicio, y recibe como contraprestación el pago de un canon preestablecido.
- El concesionario tiene un fuerte incentivo para racionalizar todo el proceso, de modo de:
 - desarrollar un diseño del servicio que optimice el uso de los componentes,
 - utilizar un proceso constructivo que minimice los costos, acelere el período de puesta en marcha y maximice la calidad de los insumos, de modo de reducir los costos de mantenimiento,
 - desarrollar un esquema de financiamiento que reduzca el costo financiero de la obtención de recursos,
 - llevar a cabo un proceso de operación del servicio que cumpla con los estándares de calidad establecidos y minimice los costos de provisión del mismo.

16.3.11 Fideicomiso de garantía

El fondo de fideicomiso cumple el rol de ser un mecanismo de seguridad, apto para lograr una adecuada protección del crédito que financia el desarrollo del proyecto.

•Operativamente, el financista otorga un crédito al desarrollista para que realice el emprendimiento, y en seguridad del crédito instrumenta un fideicomiso de garantía en donde el financista es el beneficiario de todos los derechos y acciones emergentes de los siguientes contratos:

- ? Compraventa del servicio o del bien.
- ? Operación y mantenimiento.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Construcción y equipamiento.
- ? Contrato de locación.
- ? Títulos de las parcelas.

16.3.12 Reajuste de terrenos

- El gobierno realiza la consolidación, mejoramiento y provisión de infraestructura para dichos predios.
- En retribución al aporte realizado, el gobierno le retorna a los anteriores titulares predios de menor tamaño pero mayor valor, quedando el excedente de tierras en manos del gobierno.

16.3.13 Consorcios Urbanísticos

- Consiste en un tipo especial de reajuste de terrenos, en donde una asociación público-privada fomenta inversiones urbanas en áreas no provistas de infraestructura y sobre las cuales pesa una presión de ocupación.
- El propietario se asocia aportando un área no urbanizada y el poder público invierte en dotaciones de infra-estructura, restituyendo al particular una parcela del área original, urbanizada, cuyo valor corresponda al valor inicial de la área total sin urbanizar. El área restante (ya urbanizada), es retenida por el poder público para sus programas de vivienda o equipamientos públicos.

16.3.14 Fondos de desarrollo Municipal

- Los fondos o bancos de desarrollo municipal, son intermediarios financieros que facilitan el acceso de los gobiernos locales a los mercados de créditos, mediante la utilización de diferentes estrategias.
- El objetivo es movilizar deuda de largo plazo, para financiar inversiones en equipamiento a infraestructura a escala local y/o regional.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

16.3.15 Fondos perpetuos

- Estos fondos están destinados a financiar actividades específicas (educativas, culturales, sanitarias, etc.).
- Se conforman mediante el aporte de instituciones públicas y/o privadas a un organismo encargado de su administración.
- El fondo es invertido, utilizándose solo los intereses que genera dicha inversión, sin hacer uso del capital.
- Esto permite un crecimiento constante del mismo, con el consiguiente incremento del flujo de recursos disponible a lo largo del tiempo.

16.3.16 Publicidad y concesiones

Este mecanismo, está basado en el otorgamiento de derechos de explotación de servicios o actividades comerciales, mediante concesión a terceros, los cuales como contrapartida, se hacen responsables del mantenimiento del equipamiento o la infraestructura.

16.4 Tipos de Proyectos posibles de ser Financiados con estos Esquemas

- ? Renovación de áreas centrales y recuperación de zonas urbanas degradadas y/o con elevada contaminación ambiental.
- ? Preservación de entornos urbanos y rurales con valor arquitectónico, urbanístico, histórico o ambiental.
- ? Desarrollo de parques tecnológicos e industriales.
- ? Construcción de viviendas para sectores de bajos ingresos.
- ? Provisión de infraestructura urbana básica y de equipamiento social.
- ? Desarrollo de áreas verdes públicas
- ? Desarrollo de sistemas tecnológicos integrados de interconexión y supervisión de tránsito, fundamentalmente en relación al transporte público y servicios de emergencia (bomberos, ambulancia, policía).



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 2. Actividad 17

Modelo Urbano Territorial deseable de Bahía Blanca.

Enunciación de proyectos y programas sectoriales destinados a fortalecer el modelo en materia de infraestructura, medio ambiente, movilidad, hábitat social y vivienda.

17.1 Introducción

Definido el modelo territorial para Bahía Blanca a partir de su topografía, sus pequeños ríos, la intervención antrópica en sus vialidades, la bahía y el estuario con el puerto, y su propia historia que deja plasmado en el territorio urbano su paso en sitios y bienes patrimoniales en espera de una revalorización tanto estética como de usos, permiten encuadrar proyectos y desarrollar programas en función de consolidar ese mismo modelo territorial. (Sistema de fajas, corredores territoriales y el sistema de centralidades locales y regionales)

17.2 Pautas, Programas y Proyectos

También deben destacarse aquellos problemas que presenta la estructura urbana actual que dan una mayor claridad a la comprensión de los proyectos y permitan más adelante la definición de metas y tiempos de cumplimiento de las mismas.

Los proyectos y programas que se enuncian a continuación se basan en pautas que se consideran fundamentales para consolidar el modelo territorial planteado que son:

- ? La sustentabilidad ambiental
- ? La conectividad (reordenamiento vial y ferroviario)
- ? La recuperación patrimonial

Los lineamientos propuestos consisten en el listado de programas necesarios para concretar los objetivos de desarrollo urbano, de los cuales derivan las estrategias posibles. Estos programas son a su vez generadores de proyectos



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

La sustentabilidad ambiental

De acuerdo al planteo de escenarios posibles (Bahía Blanca Ciudad-Puerto, Cabecera Regional, Ciudad Inclusiva, Bahía Multimodal), y su transformación hacia un modelo territorial ambientalmente deseable debemos analizar sucintamente los problemas que presenta actualmente el territorio:

Vulnerabilidad ambiental:

- ? Escasez de agua para consumo humano
- ? Escasez de agua para consumo industrial
- ? Escasez de agua para riego
- ? Insuficiente tratamiento de efluentes domiciliarios e industriales
- ? Desaprovechamiento del potencial de recuperación y reciclado
- ? Insuficiente tratamiento de residuos sólidos
- ? Falta de espacios verdes y problemas de conservación de los actuales
- ? Falta de espacios de esparcimiento y deportes
- ? Escasa ornamentación vegetal

17.3 Programas de sustentabilidad ambiental

17.3.1 Programa Prioridad agua

Siendo evidentes los problemas de escasez de agua producto de la falta de infraestructura para contar con tan preciado bien se proponen los siguientes proyectos que complementan las acciones actualmente en desarrollo de aumentar la provisión de agua a través del uso de la cuenca subterránea existente debajo del actual lago de Paso de las Piedras y de la construcción del acueducto proveniente del Río Colorado.

17.3.1.1 Proyecto PA1

Reparación y recuperación de la red de provisión de agua potable: de acuerdo al informe específico, se pierde casi un 50% del agua tratada para consumo humano por deterioros y obsolescencia en la red principal de provisión de agua potable.



17.3.1.2 Proyecto PA2

Construcción de la o las plantas depuradoras de efluentes cloacales para la recuperación del agua derivada del tratamiento para uso industrial. Recuperación de sólidos para uso industrial-agropecuario.

17.3.1.3 Proyecto PA3

Jerarquización con poder de control y sanción directa del organismo pertinente que verifique y controle el vertido de efluentes tóxicos a la red.

17.3.1.4 Proyecto PA4

Construcción de una planta de decantación de los efluentes pluviales para su recuperación en el riego de los espacios verdes públicos de la ciudad.

17.3.2 Programa de Recuperación total de Residuos Urbanos

La separación domiciliar de los residuos sólidos urbanos tanto orgánicos como inorgánicos y su posterior tratamiento de reciclado y recuperación debe ser una prioridad en un futuro no lejano.

17.3.2.1 Proyecto RTRU1

Consolidación de la planta recuperadora y transformadora de residuos orgánicos de General Daniel Cerri

17.3.2.2 Proyecto RTRU2

Recuperación total de residuos

El proceso Thermoselect recupera el 99% de la basura urbana y residuos industriales. (publicación sobre el sistema de tratamiento de residuos solidos urbanos)

Sistema de Tratamiento de la Basura (proyecto Thermoselect)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Son instalaciones que transforman todos los desechos urbanos e industriales, en gas de síntesis que puede ser utilizado para alimentar la instalación propia producir energía o vendido para otras necesidades; y materia inerte (granulados que pueden utilizarse en la construcción).

Las instalaciones son modulares y sus dimensiones se adaptan a las necesidades. Responde plenamente a las exigencias más severas, en lo concerniente a emanaciones contaminantes, prácticamente inexistentes.

El sistema Thermoselect, además de cubrir las ventajas en materia de impacto ambiental, presenta también un interesante ahorro financiero que se traduce en un menor costo de tratamiento por tonelada en comparación con otros sistemas conocidos.

Uno de los aspectos más interesantes es que no hay mas necesidad de basurales para depositar desechos

La enorme cantidad de basura producida y la necesidad de una reutilización de la misma, es uno de los problemas más gravosos con los cuales la sociedad moderna debe y deberá enfrentarse en el futuro próximo.

Los métodos actuales de descarga, producen un elevado riesgo ambiental, olores desagradables y un potencial de contaminación que permanece por períodos aproximados a 100 años.

Al contrario la contención de la producción de la basura (actualmente 200/450 kg./año por persona), en particular del embalaje, reportaría indudablemente notables ventajas, aún así no resuelve el problema.

En este escenario organizando oportunamente procesos intensamente limpios realizados con tecnología conocida y probada, ha sido desarrollada una nueva tecnología para el tratamiento térmico de la basura en grado de dar respuestas nuevas y apropiadas.

El proceso Thermoselect prevé las siguientes fases del tratamiento:

- ? Compactación de la basura*
- ? Desgasificación a alta presión con ausencia de aire*
- ? Gasificación de la parte orgánica*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? *Fusión de las sustancias inorgánicas a alta temperatura*
- ? *Vitrificación*

Este sistema ofrece una nueva tecnología de tratamiento térmico de la basura, sea sobre el principio de funcionamiento y las soluciones tecnológicas adoptadas, sea la irrenunciable oportunidad ambiental por ella introducida. En la primera parte son descritas las diferentes fases del proceso, sigue el balance de masa y un detalle sobre la calidad de los productos obtenidos del tratamiento que evidencia el reducido impacto ambiental. El balance entre energía y emergía muestra la eficiencia del proceso, mientras la descripción posterior de los diversos empleos posibles del gas de síntesis producido y de los sistemas de conversión utilizables evidencian una particular flexibilidad introducida por un procedimiento basado en la gasificación.

El uso de oxígeno, en lugar del aire, en la fase de gasificación garantiza velocidad de reacción elevada, permitiendo obtener elevadas temperaturas y alcanzar en tiempo breve niveles de equilibrio entre la fase gaseosa y líquida antes de la salida del reactor. Mediante enfriamiento rápido (quenching) del flujo líquido y gaseoso se obtiene dos flujos monofásicos equilibrados en condiciones de alta temperatura. La pérdida del calor en el proceso de enfriamiento rápido es limitada gracias al uso de oxígeno en la fase de desgasificación. La reformación de compuestos orgánicos como (pcdd/f), la formación de óxido de azufre -ozono es impedido por las características que este sistema particular posee y la necesidad de filtros queda excluida.

Del tratamiento de una tonelada de basura, con la utilización de 500 kg de oxígeno, se obtiene los siguientes elementos, sin la necesidad de tratamientos posteriores:

- * *890 kg de gas de síntesis (poder calorífico: 7,2 a 8,6 mj/m³).*
- * *350 kg de agua (utilizable como refrigerante).*
- * *230 kg de granulados minerales para la construcción.*
- * *29 kg granulados metálicos para la metalurgia.*
- * *10 kg sales (cloruro de sodio calidad industrial)*
- * *3 kg metales pesados concentrados.*
- * *2 kg azufre calidad industrial.*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

La primera instalación (una línea de 100 ton/día) está en funcionamiento en Fondotoce (Ub - Italia) ésta, fue una instalación piloto que sirvió a Thermoselect para probar en escala industrial su tecnología de punta. Una gran instalación de 3 líneas (225.000 ton/anales) está en construcción en Karlsruhe (Alemania) financiada por Badenwerk ag. También accionista de Thermoselect . Una instalación de 150.000 ton/anales funciona en Ticino (Suiza). Otras instalaciones y centrales están en fase de concretarse en Japón, Corea, Berlín, Italia y otros países.

17.3.3 Programa Bahía Verde

La necesidad de mas y mayores espacios verdes en la ciudad se plasma en los proyectos de los corredores urbanos que necesariamente deben contener esos lugares de recuperación de oxígeno, como espacios de descanso, esparcimiento y de costura interbarrial permitiendo así un acercamiento de los mismos a todos los sectores residenciales.

17.3.3.1 Proyecto BV1

Creación del parque del Napostá al norte: actualmente en ejecución la etapa que vincula el camino de la Carrindanga con el futuro parque del Napostá. (proyectado desde la oficina de planeamiento urbano local)

17.3.3.2 Proyecto BV2

Recuperación de la rivera del Napostá entre el parque de Mayo y el Paseo de las Esculturas (se recomienda el llamado a concurso de ideas y anteproyecto para la resolución urbana del mismo) (ver informe 3. componente 2 –15, paginas 9 y 10. consultor 5)

17.3.3.3 Proyecto BV3

Consolidación del parque lineal calle Cuyo hasta la desembocadura del canal Maldonado en el Frente Costero. Desarrollo del Balneario Maldonado con la posible reubicación del estadio Único Multiuso sobre el frente costero como remate del corredor.

17.3.3.4 Proyecto BV4



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Recuperación de la rivera del Napostá al sur de la ciudad hasta su desembocadura en la ría, desarrollando un parque lineal de uso recreativo que remata en el canal de la Ballena con la reubicación de los clubes de actividades náuticas. (se recomienda el llamado a concurso de ideas y anteproyecto para la resolución urbana del mismo)

17.3.3.5 Proyecto BV5

Reforestación de los accesos a la ciudad con especies forestales únicas que identifiquen a los mismos.

17.4 La conectividad (reordenamiento vial y ferroviario)

A pesar de haberse tratado en sucesivos planes anteriores la ciudad todavía presenta problemas de:

- ? Desjerarquización de la red viaria
- ? Obsolescencia de la red ferroviaria interna

17.4.1 Programa de Jerarquización de la Red Viaria

En el desarrollo del modelo territorial planteado es de fundamental importancia la jerarquización de la red vial, determinando con claridad el orden de jerarquía de las circulaciones no solo en función de la determinación del ancho de calzadas sino también en el ordenamiento del sistema de señalización y semaforización de la misma ya que uno de los problemas detectados es la desjerarquización por anarquía en la ubicación de los semáforos que responde a demandas políticas y no técnicas de funcionamiento de la red, generando así un entorpecimiento del flujo de tránsito sin sentido de funcionalidad.

17.4.1.1 Proyecto JRV1

Concreción de la vialidad de “bordes” que conforman la segunda circunvalación (anillo ferroviario)

17.4.1.2 Proyecto JRV2

Concreción y completamiento de la vialidad en doble circulación (cuatro carriles) de la tercera circunvalación (perimetral al ejido) conformada por las llamadas:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Ruta 3 sur
- ? Camino parque sesquicentenario
- ? Valentín Vergara y Jorge Newbery hasta el aeropuerto
- ? Monseñor D'Andrea hasta la unión con la ruta 3 sur en Grunbein

17.4.1.3 Proyecto JRV3

Definición y jerarquización de los accesos entre ambas circunvalaciones recomponiendo donde sea necesario el ancho de las calzadas a partir de un patrón determinante para tal fin.

17.4.1.4 Proyecto JRV4

Transformación del sistema de semaforización actual a un sistema inteligente que regularice el funcionamiento del tránsito en función de la demanda priorizando en su estructura funcional la demanda de los sistemas de emergencias.

Semáforos inteligentes reducen la contaminación y agilizan el tráfico. Supondrían un 28% menos de tiempo de espera en los cruces y un 6,5% menos de emisiones de CO2.

Científicos norteamericanos y rumanos han desarrollado un modelo informático basado en información real que atribuye inteligencia a los semáforos para optimizar la gestión del tráfico. De esta forma han comprobado que se reduce un 28% el tiempo de espera en los cruces en hora punta y un 6,5% las emisiones de CO2. El modelo puede potenciarse si se incorpora a los automóviles un software específico que avise a los conductores tanto de las velocidades recomendables en función de las luces de los semáforos, como en función de la cantidad de coches que se pueden encontrar en los atascos. Esta aplicación también podría trasladar información al sistema para mejorar la regulación del tráfico mediante los semáforos.

Los avances en la informática móvil y en las comunicaciones sin cable ofrecen cada vez más posibilidades para el desarrollo de Sistemas de Transporte Inteligente. Estos sistemas implican un amplio grado de tecnologías basadas en telecomunicaciones y electrónica, así como su incorporación a la infraestructura de vehículos y sistemas de transporte. La finalidad de estos ITS sería la de reducir los atascos y mejorar la seguridad del tráfico. Partiendo de los últimos avances en este campo, un equipo de informáticos de la [Rutgers University](http://www.rutgers.edu) de Estados Unidos, en colaboración con la Universidad Politécnica de Bucarest,



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

en Rumania, ha desarrollado un modelo en el cual los semáforos “toman decisiones” de control de sus luces basándose en la información que proviene de los vehículos. Revista [NewScientist](#). El modelo registró los picos de flujo de tráfico de dos de los principales cruces de la ciudad de Bucarest, en Rumania, al tiempo que se establecía el patrón de dicho flujo desde el laboratorio de computación distribuida de la Rutgers University. El modelo se considera como una representación simplificada de la realidad en la que aparecen algunas de sus propiedades, mientras que la simulación es la experimentación con un modelo de una hipótesis o un conjunto de hipótesis de trabajo.

Reducción de emisiones

En el modelo de estos informáticos, a los semáforos se les suministró información acerca de la posición y de la velocidad de todos los vehículos de las calles cercanas de Bucarest, y se les programó para calcular con esta información cómo organizar los cambios de color de sus luces, con el fin de agilizar el tráfico. Las mediciones de la reducción del tiempo que pasaban los vehículos en el cruce, realizadas en comparación con el tiempo de recorrido calculado en ausencia de un mecanismo de control, se acompañaron con mediciones de las emisiones de CO2 en el mismo lugar y periodo. Estas emisiones disminuyeron un 6,5% gracias al sistema, al mismo tiempo que el tiempo que los conductores pasan esperando en los cruces de las ciudades en horas de máxima afluencia de tráfico se redujo hasta un 28%. Los investigadores señalan que, según este modelo, tanto los tiempos de los recorridos como el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, pueden disminuirse en el mundo real con una gestión inteligente del tráfico realizada desde los semáforos.

Sistema adaptable

Según explican los artífices de esta propuesta en la comunicación que presentaron el año pasado en la [Vehicular Technology Conference](#), el invento consiste en un conjunto de semáforos con capacidad de adaptación, y en un nódulo fijo de control situado en una intersección. Este nódulo determina los valores óptimos para la regulación de los cambios de color de los semáforos. El sistema tendría mayores beneficios en comparación con otros sistemas adaptables basados en sensores o cámaras, aseguran los científicos. En los últimos treinta años, se han realizado grandes esfuerzos para crear sistemas de semáforos que puedan responder a las necesidades de un tráfico urbano cada vez más denso. La mayoría de estos sistemas de control de señales en Estados Unidos, por ejemplo, se basan



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

en planes de cronometraje generados sin conexión informática y han sido desarrollados por ingenieros especializados aplicando modelos de optimización. Pero son difíciles de mantener y no responden eficazmente en todas las situaciones. Con el modelo desarrollado en la universidad de Rutgers, los investigadores comprobaron sin embargo que es posible mejorar significativamente el flujo del tráfico con respecto a lo que consiguen otros sistemas convencionales aplicados a semáforos ya existentes.

Comunicación desde el vehículo.

El modelo abre además otra posibilidad: que los coches incorporen un software específico que avise a los conductores tanto de las velocidades recomendables en función de las luces de los semáforos, como en función de la cantidad de coches que se pueden encontrar en los atascos. Esta aplicación también podría trasladar información al sistema para mejorar la regulación del tráfico mediante los semáforos. Para que esto último fuera viable, sin embargo, los vehículos deberían estar conectados con el sistema informático que controla los semáforos de cualquier ciudad. Aunque actualmente esto no es posible, diferentes empresas y grupos de investigación de todo el mundo trabajan ya en el desarrollo de sistemas de comunicación entre coches que puedan adaptarse a este propósito. Es el caso de [Dash Express](#), que es una unidad GPS con conexión a Internet para coches que permite la comunicación con otras unidades rodantes para compartir información sobre el estado del tráfico a través de la red Dash Driver o de [CarTel](#), una plataforma que envía y recibe información durante los viajes en coche a través de la tecnología Wi-Fi.

Yaiza Martínez. Artículo publicado el Viernes 15 Febrero 2008 en "Tendencias tecnológicas"

Este artículo nos presenta una de las alternativas posibles en la informatización del sistema de tráfico inteligente que permite con un costo determinado inicial resolver la jerarquización del sistema vial sin la necesidad de reformas o grandes obras sobre la vialidad misma.

17.4.2 Programa de Transformación de la Red Ferroviaria interna

Las Trazas ferroviarias proyectadas incluyen los nuevos trazados proyectados a fin de desviar de las vías ferroviarias existentes por fuera del núcleo urbano, así como el tramo que abastecería el sector destinado al Programa Río Colorado.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Metro del área de la Bahía (MAB) o proyecto de transporte público ligero (tren urbano o tranvía) que, además de recorrer la ciudad de Bahía Blanca, comunicaría con las localidades vecinas de Punta Alta y General Cerri. (inf.2-16 arq. Lorena Vecslir)

17.4.2.1 Proyecto TRF1

Concreción del nuevo trazado ferroviario que une la estación La Vitícola con la estación Villa Olga, permitiendo así el levantamiento de los rieles de:

- ? el tramo La Vitícola por Carrindanga de la vía Lamadrid por la diagonal de la Estación Sur hasta el cruce con la vía Neuquen.
- ? el tramo Estación Noroeste – Mercado Victoria, desde la parrilla Estación Maldonado hasta la Diagonal

Para el aprovechamiento de la infraestructura recuperada en el nuevo trazado.

17.4.2.2 Proyecto TRF2

Transformación del MAB en un sistema de trolebuses eléctricos que circunvalen el micro centro y lo vinculen como medio de transporte interurbano con la periferia y las localidades de General Daniel Cerri y Punta Alta.

17.5 La Recuperación Patrimonial

La posibilidad de recuperar tanto el patrimonio construido como la de valorar el patrimonio natural del territorio permitirán resolver el diagnóstico:

- ? Desaprovechamiento de recursos paisajísticos y arquitectónicos de la bahía, borde costero y otros paisajes interiores
- ? Escaso desarrollo de la actividad turística



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

17.5.1 Programa Patrimonio Natural

Protección del patrimonio natural de la bahía, con el objetivo de reconocer y reforzar la identidad portuaria local mejorando el estado actual de una de las atracciones más importantes que harían a la oferta de turismo local.

17.5.1.1 Proyecto PN1

Desarrollo del camino de la costa entre el Puerto de ingeniero White y el Puerto de General Daniel Cerri mostrando en su recorrido las distintas atracciones naturales propias del bioma de la región.

17.5.1.2 Proyecto PN2

Desarrollo del proyecto de pasarelas flotantes para peatones y bicicletas que atraviesen los canales entre el Balneario Maldonado y el fondo del estuario, marcando la diferencia de mareas, permitiendo así un reconocimiento del territorio en situaciones extremas de plea y baja mar, con plataformas de descanso y pesca artesanal en su recorrido.

17.5.2 Programa Patrimonio Construido

Recuperación patrimonial de sitios y bienes actualmente en desuso y que forjaron el desarrollo histórico de la ciudad y la región, como la usina General San Martín, la Estación Sud, el Mercado Victoria, el puente Colón , etc. creando un circuito turístico cultural .

17.5.2.1 Proyecto PC1

Identificación, caracterización arquitectónica y evaluación técnica del estado de conservación general de la edificación existente para su catalogación patrimonial y definición de usos posibles, programa y proyecto de recuperación. Elaboración de la normativa necesaria para su protección patrimonial y asignación de los fondos necesarios para el desarrollo del mismo.

17.5.2.2 Proyecto PC2

Elaboración de un circuito patrimonial de valorización histórica en el desarrollo de la ciudad.

CITA TDR

Componente 2. Actividad 18



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Modelo Urbano Territorial deseable de Bahía Blanca.

Redefinición de metas de planificación en el corto, mediano y largo plazo y formulación de compromisos políticos y presupuestarios a afectar consecuentemente.

18.1 Introducción

Como introducción a la redefinición de metas de planificación para el desarrollo local y regional es importante comprender la definición de “planificación estratégica sustentable” para lo cual me voy a referir a párrafos del artículo publicado por Jonathan R. Barton en la Revista EURE (Vol. XXXII, No. 96), pp 27-45, Santiago de Chile en agosto de 2006:

18.1.1 Sustentabilidad urbana como planificación estratégica

La asociación entre la planificación urbana y la planificación de desarrollo estatal ha tenido un impacto significativo sobre la planificación durante el último cuarto del siglo veinte. La tendencia de favorecer una perspectiva menos estratégica de la planificación sobre horizontes de tiempo más largos, en favor de un proceso más parcial de conjuntos de proyectos e intervenciones sectoriales, ha tenido claras implicaciones para el desarrollo urbano. Tal vez el ejemplo más evidente de esta reformulación en el enfoque hacia el crecimiento urbano se ha producido en el discurso reflejado en la praxis: la planificación era reemplazada por la gestión en forma discursiva y en la práctica.

El acento estaba puesto en la gestión de diversas intervenciones –a menudo a través de la micro-gestión por instrumentos normativos y financieros– con mucho menos énfasis en la planificación de futuros urbanos. En este sentido, la escala temporal es significativa. La gestión era generalmente una actividad de corto plazo, basada en administraciones de más o menos cinco años de duración. Por otro lado, la planificación urbana tiene implicaciones generalmente para un mínimo de cinco años, en términos de poner en marcha programas y actividades que establecen una plataforma más estable para el desarrollo futuro; un plan de cinco años tiene pocas posibilidades de establecerse y tener frutos antes del quinquenio siguiente. Este paradigma de gestión urbana, que reemplazó al paradigma de planificación en muchas administraciones desde los años '70, ha sido claramente asociado con el auge del neoliberalismo.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

La tendencia hacia el neoliberalismo, asociada con la emergencia de la “nueva derecha” en Estados Unidos (por ejemplo la administración de Reagan) y Europa (en particular la administración de Thatcher), así como también en América Latina (la dictadura de Pinochet y los regímenes autoritarios de Brasil y de Uruguay) y otras regiones, fue dramática y amplia en sus impactos. Las privatizaciones de servicios públicos, desarrollo infraestructural y provisión de vivienda fueron típicos de esta tendencia. No obstante, el nuevo siglo trajo una ola de escepticismo frente a la capacidad de realizar un desarrollo urbano más comprensivo e integrado basado en este modelo neoliberal de determinaciones de mercado. Bajo éste, el rol del Estado fue relegado a facilitador y regulador (normalmente más eficaz en el primero, altamente ineficaz en el segundo). Frente a esta situación, el nuevo discurso que surgió desde fines de los años ‘90 postuló un rol menos facilitador y más organizacional por parte del Estado. Este discurso se puede definir como “neoestructural”.

Asociado con esta tendencia neoestructural en la planificación, el Estado retoma algunas de las funciones que fueron tan centrales a sus actividades en el período que se entiende desde la posguerra hasta fines de los años ‘70, y las vincula con las formulaciones más contemporáneas de la planificación, como se puede ver en el sector privado. La planificación estratégica es un instrumento que une estas (re)formulaciones. Se puede ver, por ejemplo en el plan estratégico de Madrid de 2003, donde se hace el contraste entre la planificación urbana tradicional y la planificación estratégica. Las tres características principales contrastadas son: a) la mayor flexibilidad de la planificación estratégica, con la posibilidad de modificar los objetivos próximos para alcanzar los objetivos últimos claves; b) el enfoque en mejorar la competitividad económica y la calidad de vida más que ordenar el uso de suelo y la infraestructura, y c) la centralidad de la participación y la construcción de consenso (ProMadrid S.A., 2003).

Referente la primera característica y su open-endedness (o no-lineariedad y su proceso de aprendizaje asociado [Hjorth y Bagheri, 2006]), se puede incorporar la perspectiva sobre el desarrollo sustentable ofrecido por Meadowcroft (1999: 37): “El desarrollo sustentable es mejor entendido como un ‘meta-objetivo’ social de largo plazo, y como una línea base idealista con la cual evaluar las prácticas contemporáneas. Es el resultado que prosigue cuando el desarrollo genuino se mantiene dentro de las fronteras de la prudencia ambiental, también un estándar normativo exigente que requiere el equilibrio entre medio ambiente,



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

actividad económica y equidad social en la toma de decisiones actuales. Por ende, el desarrollo sustentable es 'sin fin' (openended)".

La planificación urbana estratégica orientada hacia el paradigma de la "sustentabilidad como proceso" es una construcción en esta línea (referida en adelante como la "planificación estratégica sustentable"). Es neoestructural, debido a la centralidad del Estado a través de la promoción y seguimiento de metas de largo plazo, dirigido por agencias públicas que funcionan como un pivote para la incorporación de una amplia base de stakeholders. Los componentes "neo" se relacionan con muchas de las innovaciones en planificación que han surgido en conjunto con –o en oposición a– la gestión urbana neoliberal. Otros componentes asociados con la orientación neoliberal de la gestión urbana se relacionan principalmente con el involucramiento del sector privado en diversas áreas –desde vivienda a vialidad, cárceles a almuerzos escolares, agua a telecomunicaciones. De importancia específica han sido los mecanismos financieros para facilitar estas iniciativas público-privadas.

Las concesiones, subcontrataciones a través de licitaciones, venta de entidades públicas, subasta de frecuencias de transmisiones y otras formas de asociación han evolucionado. Se pueden agregar a estos mecanismos varias tendencias contra-cíclicas que han surgido en oposición a esta asociatividad público-privada, y relacionadas con cambios de gran envergadura a nivel de la sociedad civil desde principios de los años '80. Entre ellos, enfatizo la importancia de temas ambientales, como también los de raza y etnicidad, el desarrollo social respecto a la violencia, delincuencia y drogas, la rehabilitación de sitios "cafés" e históricos, participación de la sociedad civil en la toma de decisiones y movimientos sociales enfocados en "problemas" urbanos.

La combinación de temas tradicionales y más contemporáneos, como también la reformulación de las estructuras institucionales, constituye el centro del pensamiento urbano neoestructural. Los límites de la urbanización de "comando y control" y también los de la gestión urbana neoliberal son reconocidos, y nuevas opciones han presentados para el debate y el desarrollo. Entre ellas, se puede argumentar que la planificación urbana estratégica basada en los principios de la sustentabilidad tiene el potencial para ser la más significativa. Como Ache (2000) documenta, en el contexto de las ciudades de Renania del Norte-Westfalia, un enfoque estratégico de las ciudades-regiones basado en visiones y



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

creatividad (a través del desarrollo de información, comunicaciones y conocimiento) es necesario para transformar las ciudades en agentes de cambio positivo.

La planificación sustentable funciona sobre la premisa de que este atractivo es la raison d'être del proceso de planificación. Los otros elementos son instrumentos para la realización de esta condición. La referencia al "desarrollo armónico" es una alusión implícita a ello, aunque su significado no es explorado dentro de la estrategia. Es asumido como algo deseado producto de una economía competitiva dentro de una red de ciudades globales.

En contraste, la base para la estrategia metropolitana de Vancouver refleja los principios de la planificación para la sustentabilidad fuerte. En abril de 2002, el Consejo de la Ciudad adoptó una posición formal con una definición y principios de sustentabilidad. Éstos fueron armados sobre una iniciativa anterior que data del año 1996, que era el Plan Estratégico para la Región Vivible (LRSP). El objetivo de este plan era mantener "vivibilidad regional" (regional liveability) y proteger el medio ambiente respecto al crecimiento anticipado en el Distrito Regional de Gran Vancouver (GVRD, 1996).

Con este objetivo último, los objetivos próximos fueron los siguientes: a) aumentar las opciones de transporte; b) construir comunidades completas; c) proteger la zona verde, y d) alcanzar una zona metropolitana compacta. Estos cuatro objetivos se tradujeron en ocho indicadores claves para evaluar el desarrollo del Plan. Sin quedarse contentos, las autoridades en Vancouver han dado un paso más allá en su planificación sustentable a través del éxito obtenido en el concurso Diseño Urbano de Sistemas Sustentables de la Unión Internacional de Gas en 2003. Esta estrategia de planificación para un período de 100 años en el GRVD fue diseñada durante dos años por la empresa citiesPLUS (Planning for Long-term Urban Sustainability) y tiene sinergias con la Iniciativa de Región Sustentable actual. Esta iniciativa tiene de fondo el compromiso del Consejo de la Ciudad (2002) y el LRSP. La claridad respecto al objetivo último, con el título "Greater Vancouver 2100: A Sustainable Region in a Better World", está expresada en la siguiente cita: "Nos comprometemos a construir una región sustentable en un mundo mejor. Nuestra región será resiliente, capaz de adaptarse a procesos predecibles de crecimiento y cambio, y también a los choques y desafíos no-predecibles que surgirán durante los próximos cien años y después. Nuestra región se mantendrá vivible, un lugar seguro y acogedor para la gente



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

para crecer y envejecer, un lugar activo y creativo para la gente para seguir sus sueños y disfrutar de la vida” (GRVD, 1996).

Para alcanzar este objetivo, refiere en el párrafo siguiente “la visión”, se considera la renovación de potenciales humanos, recursos naturales y energía, también el valor de compasión, buena gestión (good stewardship) de los recursos naturales y vínculos con otras comunidades orientándose hacia la sustentabilidad, la resiliencia y la vivibilidad.

Los cuatro puntos que se pueden comentar respecto a estos dos casos son los siguientes. El primero es el referido a la orientación. El caso de Bilbao enfatiza claramente la orientación económica de la ciudad para crear un futuro que contraste con su tradición industrial y de puerto. El caso de Vancouver destaca los valores antropocéntricos de “vivibilidad” por compasión y good stewardship de la base de recursos; en este sentido, es guiado por los principios de la sustentabilidad. Esto se relaciona con el segundo punto, de objetivos últimos y próximos. En el caso de Bilbao, parece que existe una confusión entre ellos. La “ciudad de conocimiento e innovación” es un vehículo para un desarrollo más armónico y para la cohesión social y no viceversa. El caso de Vancouver es más explícito según este objetivo último en su visión, mientras que las estrategias económicas son vehículos para este fin.

El tercer punto se relaciona con la temporalidad. En tanto la experiencia de Bilbao intenta reorientar la ciudad por su economía y el diseño urbano principalmente en el corto plazo de diez años, la experiencia de Vancouver muestra una consolidación de los principios de sustentabilidad dentro de los objetivos de su planificación urbana, por la LRPS (evaluada anualmente) y –aunque no ha sido incorporada todavía– la iniciativa de 100 años de cities^{PLUS}.

Aunque se puede argumentar que Vancouver tiene un legado de involucramiento en la planificación urbana progresiva, y que su base económica ha sido más sólida que la de Bilbao, sugiero que la planificación estratégica sustentable no es exclusiva de las ciudades “más” desarrolladas. Por el contrario, la planificación estratégica sustentable apunta al logro de dicha condición. En el corazón del pensamiento de desarrollo sustentable surge el concepto de la equidad intergeneracional. Sin este concepto en el centro de la planificación urbana de manera explícita, es difícil establecer cuáles de las intervenciones realizadas en una ciudad garantizan que las futuras generaciones sean capaces de satisfacer sus propias necesidades. Es un tema serio, en que no hay lugar para la respuesta insatisfactoria –“se



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

puede importar lo que falta”-, debido a las restricciones que se producen cuando esta situación se generaliza abarcando un creciente número y tamaño de ciudades en el mundo¹¹

El último punto es el referente a la participación. Sin el contexto de la necesidad que las ciudades generen inversiones –públicas y privadas– para la revitalización constante de las estrategias de desarrollo urbano, los peligros (oportunidades para otros) en entender la planificación estratégica como un ejercicio de marketing urbano están claramente relacionados con la participación. El propósito del marketing urbano debe ser promover inversiones, turismo y comunicar una identidad en transformación. Sin embargo, no debe ser un empuje principal en la planificación estratégica debido a su énfasis en fuerzas exógenas, más que fuerzas endógenas que son parte de las raíces de la planificación sustentable. Esto cambia la orientación en la participación.

Una vez más, no se debe confundir la relación entre objetivos últimos y próximos. Por ejemplo, el marketing urbano es una medida de corto plazo que puede tener impactos fuertes de corto plazo: por ejemplo, el programa europeo de Ciudad de Cultura, o iniciativas urbanas individuales como la de “Joburg” de la Ciudad de Johannesburgo desde 2002, o la asociación de ciudades con eventos claves como postulaciones para ser sede de los Juegos Olímpicos o la Copa Mundial o, más específicamente, el carnaval de Río o el Oktoberfest de Munich. Son programas viables dentro de un formato de planificación estratégica sustentable; sin embargo, no son fines en sí mismos debido a la conexión que establecen con el mejoramiento amplio de calidad de vida local y good stewardship de los recursos naturales que, tal vez, no son explícitos.

18.2 Metas de largo plazo

? Y sin fin, la sustentabilidad urbana que garantice el desarrollo humano y ambiental en los términos de la definición adoptada por el Distrito Regional del Gran Vancouver (1996).
“Nuestra región se mantendrá vivible, un lugar seguro y acogedor para la gente para crecer y envejecer, un lugar activo y creativo para la gente para seguir sus sueños y disfrutar de la vida”

18.3 Metas de mediano plazo

En relación a los programas y proyectos planteados en el componente 2–17 surgen las metas de mediano plazo en relación a la meta principal de sustentabilidad urbana:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

18.3.1 Prioridad agua

Resolución de los problemas de falta de agua a través de los proyectos vigentes y los ya enunciados:

- ? *uso de la cuenca subterránea existente debajo del actual lago de Paso de las Piedras y de la construcción del acueducto proveniente del Río Colorado.*
- ? Reparación y recuperación de la red de provisión de agua potable
- ? *Construcción de la o las plantas depuradoras de efluentes cloacales para la recuperación del agua derivada del tratamiento para uso industrial. Recuperación de sólidos para uso industrial-agropecuario.*
- ? Jerarquización con poder de control y sanción directa del organismo pertinente que verifique y controle el vertido de efluentes tóxicos a la red.
- ? Construcción de una planta de decantación de los efluentes pluviales para su recuperación en el riego de los espacios verdes públicos de la ciudad.

18.3.2 Recuperación total de residuos urbanos

- ? Consolidación de la planta recuperadora y transformadora de residuos orgánicos de General Daniel Cerri
- ? Recuperación total de residuos (proceso Thermoselect)

18.3.3 Jerarquización de la red viaria

- ? *Concreción de la vialidad de "bordes" que conforman la segunda circunvalación (anillo ferroviario)*
- ? *Concreción y completamiento de la vialidad en doble circulación (cuatro carriles) de la tercera circunvalación (perimetral al ejido)*
- ? *Definición y jerarquización de los accesos entre ambas circunvalaciones.*
- ? *Transformación del sistema de semaforización actual a un sistema inteligente que regularice el funcionamiento del tránsito en función de la demanda priorizando en su*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

estructura funcional la demanda de los sistemas de emergencias.

18.3.4 Transformación de la red ferroviaria interna

- ? Concreción del nuevo trazado ferroviario que une la estación La Vitícola con la estación Villa Olga
- ? *Transformación del MAB en un sistema de trolebuses eléctricos que circunvalen el micro centro y lo vinculen como medio de transporte interurbano con la periferia y las localidades de General Daniel Cerri y Punta Alta.*

18.4 Metas de corto plazo

18.4.1 La recuperación patrimonial natural

- ? Protección del patrimonio natural de la bahía
- ? Desarrollo del camino de la costa entre el Puerto de ingeniero White y el Puerto de General Daniel Cerri
- ? Desarrollo del frente marítimo.

18.4.2 Recuperación del Patrimonio construido

- ? Recuperación patrimonial de sitios y bienes actualmente en desuso y que forjaron el desarrollo histórico de la ciudad y la región
- ? La ciudad de las Artes y de las ciencias
- ? La ciudad judicial

18.4.3 Bahía verde

- ? Creación del parque del Napostá al norte
- ? Recuperación de la rivera del Napostá entre el parque de Mayo y el Paseo de las Esculturas



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Consolidación del parque lineal calle Cuyo hasta la desembocadura del canal Maldonado en el Frente Costero. Desarrollo del Balneario Maldonado con la posible reubicación del estadio Único Multiuso sobre el frente costero como remate del corredor. (arq. Federico Giagante)
- ? Recuperación de la rivera del Napostá al sur de la ciudad hasta su desembocadura en la ría, desarrollando un parque lineal de uso recreativo que remata en punta Ballena con la reubicación de los clubes de actividades náuticas
- ? Reforestación de los accesos a la ciudad con especies forestales únicas que identifiquen a los mismos



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 4. Actividad 31

Proyectos urbanos particulares

Planteo de escenarios alternativos y definición de un escenario deseable para cada caso, proponiendo las intervenciones a realizar sobre cada uno de los sitios identificados.

Resultados esperados

Se busca disponer de proyectos urbanos particulares que, enmarcados en las estrategias definidas por el modelo urbano territorial deseable, se constituyan en marco de materialización de obras públicas, inversiones privadas o de iniciativas de gestión mixta. Para ello los mismos identificarán tanto los aspectos vinculados al diseño urbano y la ponderación de sus impactos territoriales, como la consideración de sus aspectos legales, económicos, sociales a fin de garantizar la concepción integral de los proyectos.

Serán desarrollado en particular, el proyecto de reestructuración urbana “Diagonal CENTRO-PUERTO” que a los fines proyectuales podrá sectorizarse en dos piezas urbanas, concebidas una como primera etapa del anteproyecto para la reconversión del anillo perimetral del área macrocentro bahiense, y la segunda, sobre la franja de vacíos urbanos que vincula a la anterior con el sector portuario.

31.1 Escenarios alternativos

Desarrollo de las Actividades “**Proyectos urbanos particulares**” en relación a la DIAGONAL –PUERTO .

31.1.1 La Puerta Norte de la ciudad regional y la Puerta Sud de la ciudad global

En relación a la Diagonal Centro-Puerto, a la creación de suelo urbano y al uso alternativo de los vacíos urbanos, se encuentra la posibilidad de uso urbano de las tierras del Ejército argentino, en el norte del ejido.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Topográficamente son las tierras mas altas de la ciudad, desde allí se divisan claramente las sierras de la cadena de Ventania y el estuario de la Bahía como fondo del valle del Napostá, del centro y del puerto; mas allá de este potencial paisajístico, el sector cuenta con el primer pozo surgente de agua termal realizado en Bahía Blanca. Esta característica potencia aun mas la posibilidad de intervenir con la creación de suelo urbano en la faja de Baja densidad con usos particularizados sobre el gran vacío que deberá gestionarse ante la autoridad Militar.

La propuesta consiste en completar la Diagonal bajo el concepto de unir la Región con el Puerto, en términos de comprender la intervención de crear la Puerta Norte, vinculo entre las sierras y el mar, caracterizando la misma con una calle de doble circulación con boulevard central y una determinada forestación que identifique el acceso.

Este tramo de la diagonal propuesta nos lleva (hacia el sur) al derivador parque de Mayo – parque Norte, ingresando así a la circunvalación central propuesta, también llamada anillo. Si seguimos la traza propuesta la “diagonal” ablanda sus formas para copiar la naturaleza del arroyo Napostá en su tramo central, pasando por el paseo de las esculturas, la estación Sud (ciudad de las Artes) y continuar hacia el puerto hasta la Usina General San Martín que se propone sea el hito identificador de la Puerta Sud de la ciudad Global .

Esta propuesta mantiene el sentido histórico antrópico que tiene la via y el ferrocarril que trazaron nuestros ancestros en relación a sacar la producción de la pampa hacia el mar, hoy el crecimiento propio que experimenta Bahía Blanca permite pensar en estos escenarios alternativos como potenciadores de un desarrollo en el tiempo sin perder la identidad original de ciudad que crece en función de su puerto.

31.1.2 Zonificación, traza y usos

La superficie definida del sector se encuadra entre las calles Vera y camino de la Carrindanga (en amarillo) al noreste y sudeste y rute nacional 33 (en rojo) y Reynal (en celeste) al noroeste y sudoeste respectivamente.

En relación a la zonificación la propuesta es la de crear un área hotelera que aproveche el abastecimiento de aguas termales sobre los frentes a la diagonal (rojo en el plano), en grandes parcelas que permitan la parquización a escala de los emprendimientos.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

En relación al resto del área bs usos aconsejados son entidades deportivas, clubes de campo, y uso residencial de baja densidad en un parcelamiento mínimo de 3000 m2.

Sobre el camino de la Carrindanga iría la plaza de la Memoria, en tierras donde funcionó un centro de tortura durante la dictadura militar de 1976/83, y hoy quedan las ruinas como testigo permanente de lo que allí ocurrió.

El cruce ente la diagonal y la Carrindanga se resuelve con un puente que cruza a la segunda siguiendo la topografía del terreno.

El planteo de traza vial sobre la superficie a intervenir es la de grandes manzanas o clusters con viales de circulación primaria (celestes en el plano) y calles de circulación secundaria (blancas en el plano).



31.1.3 Supresión de la traza ferroviaria

En relación a la traza ferroviaria, la variable principal en términos de conectividad y como escenario alternativo, es la de la supresión definitiva del trayecto ferroviario de las estaciones Sud y Noroeste, este posible desarrollo permite reproponer definitivamente la traza por la vía Neuquén agregando los binarios suficientes para cumplir con los requisitos de la demanda de desarrollo adecuado a las necesidades tanto de las empresas



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

transportadoras, logísticas y de desarrollo de exportaciones, de los proyectos conocidos como futuros.

Bajo esta perspectiva la alternativa al proyecto Mab como tren urbano sería la de trolebus (o transporte interurbano de pasajeros sobre neumáticos y a tracción eléctrica) el desarrollo en estos términos se basa en la sustentabilidad del proyecto en relación a la contaminación sonora.

Esta alternativa contempla plenamente la eliminación de la mayor parte de los terraplenes ferroviarios que crean una verdadera barrera arquitectónica recuperando una franca conexión entre el centro y los barrios Villa Mitre, San Martín y Noroeste.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 4. Actividad 36

Proyectos urbanos particulares

Análisis jurídico institucional de las herramientas de gestión necesarias para cada caso.

36.1 Introducción y análisis

Desde el punto de vista institucional y el análisis de las herramientas posibles de aplicación para efectivizar los proyectos urbanos particulares caben una serie de preguntas acerca del estado de la propiedad del suelo en cuestión ya que sería del Estado Nacional como tierras de los Ex “ferrocarriles argentinos” hoy bajo la tutela y en trámite de negociación de su propiedad en la ADIF.

En relación a la propiedad y a las jurisdicciones públicas de tierras que forman parte del ejido urbano de la ciudad de Bahía Blanca, y en términos proyectuales estamos diseñando un plan de desarrollo, necesariamente debemos partir de la comunidad de intereses públicos sobre el desarrollo positivo en términos sociales y económicos sobre un sector del territorio común a los dos Estados: Nacional y Municipal; ahora bien para lograr ese objetivo es importante tener en cuenta que la primer y primordial herramienta es la “voluntad política” de lograr un acuerdo equilibrado para ambos Estados.

Un acuerdo equilibrado surge de evaluar que capital y riesgo ponen y asumen cada uno y que beneficios logran.

Capital:

El Estado Nacional pone la propiedad de los bienes (tierra + inmuebles), que forman parte del llamado anillo del macrocentro de la ciudad y otros, en posición urbana de privilegio otorgándole un importante valor al suelo, que en la actualidad su mayoría se encuentran en estado de semi-abandono o abandono, muchos en situación de ruinas y con intrusiones ilegales con construcción de inmuebles, también existen contratos de locación sobre algunos de los inmuebles, algunos vencidos y otros que deberán finalizarse, además de juicios de desalojo pendientes sobre algunos de los inquilinos, lo que disminuye el valor.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

El Estado Municipal pone los proyectos y otorga los indicadores que aumentarán el valor potencial del suelo y los inmuebles de los predios en cuestión y entorno.

Riesgo:

El estado Nacional, asume el riesgo cotidiano de pérdida de capital real permitiendo que sus patrimonio sea invadido, intrusado y desmantelado, con las consecuencias sociales y jurídicas de difícil resolución que la situación acarrea.

El estado Municipal es el perjudicado directo de la situación a que conlleva la desidia y abandono de la propiedad, de hecho y en el lugar por parte del Estado Nacional, fundamentalmente en términos sociales y de malestar de la población en general (términos políticos)

Beneficios:

El Estado Municipal

- ? resuelve problemas de índole urbana,
- ? recupera un patrimonio construido de fundamental importancia en la historia de la ciudad
- ? aumenta el valor fiscal de los predios y del entorno, mejorando su coparticipación en los impuestos sobre los bienes inmuebles desde el Estado Provincial.
- ? Aumenta sus recursos de Hacienda por la tasa de ABL en función del punto anterior,
- ? recupera el plusvalor generado sobre los predios,
- ? reinvierte la plusvalía en urbanizar suelo socialmente vulnerable a través del programa Hábitat del Plan de Desarrollo

El Estado Nacional

- ? resuelve el problema que significa ser propietario de tierras y bienes inmuebles usurpados, y lo hace junto con el municipio a través de un plan integrado, esto es en términos sociales, laborales, urbanos y de vivienda para las clases mas vulnerables. En síntesis resuelve varios problemas en términos políticos.

En relación a la toma de plusvalía como uno de los instrumentos posibles de gestión urbana para buscar el equilibrio social a través de la reinversión de ese capital adquirido es que se



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

toman algunos párrafos del trabajo del Dr. Iracheta Genecorta y la licenciada Medina Ciriaco, acerca de la captura de plusvalía y suelo urbano para pobres en las ciudades de México: avances de investigación (internet, docstoc.com)

En México, dos son los problemas en torno a la urbanización popular y el precarismo urbano:

-El primero es la baja oferta de suelo urbanizado para pobres, con el consecuente incremento en la irregularidad e ilegalidad de los asentamientos humanos. Tenemos una planeación inadecuada y una reducida respuesta de los organismos gubernamentales ante las necesidades de los pobres; también ante la lógica de operación del mercado inmobiliario, que tiene como resultado la disminución en la captura de recursos públicos y una inadecuación de los impuestos inmobiliarios al propósito urbano.

-El segundo se ubica del lado de los ingresos de la población. El propio mercado, avalado por el sistema político, limita el ingreso familiar y hace "víctima" al pobre la ciudad de las reglas del mercado inmobiliario, propiciando la irregularidad e ilegalidad en los asentamientos populares.

El suelo como recurso económico, es un bien escaso y caro. Se tiene plena conciencia de que quien controla el suelo conduce el desarrollo urbano (Iracheta, 2000:24); por ello, se han desarrollado estrategias para poder incidir en esta disyuntiva.

Estas estrategias han intentado proponer caminos para ofrecer en las ciudades mexicanas suelo para los pobres que las habitan; estrategias para reducir la irregularidad e ilegalidad en el comercio y asentamiento humano en las ciudades; estrategias para poner en el mercado suelo que por su tenencia legal no puede insertarse sin una acción estatal.

El resultado de los diversos esfuerzos mexicanos para enfrentar el fenómeno de la urbanización en general y la de los grupos de menor ingreso ha sido pobre; al tiempo, se sigue aduciendo desde los diversos ámbitos de gobierno, que es la insuficiencia de recursos financieros la clave para el poco avance en las estrategias de desarrollo urbano. Sin embargo, es claro que una de las fuentes de recursos locales más importantes se origina del propio mercado de suelo y edificios, que hasta ahora no ha sido aprovechado.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Recuperación de plusvalías

Ante el problema de la irregularidad en la tenencia de la tierra y los requerimientos en materia de suelo urbano a nivel nacional, la recuperación de plusvalías puede ser una alternativa viable a favor de los pobres de la ciudad.

Se parte del supuesto de que el suelo debe ser un factor clave en la generación de recursos para el Estado y para la comunidad, dado que mediante la obra pública se valoriza y genera plusvalía. Se requiere crear las condiciones para que el Estado sea capaz de recuperar para sí una parte de esta plusvalía, a favor de quienes más necesitan condiciones óptimas para el asentamiento (Iracheta, 2000: 25).

Desde una perspectiva estructural, la acción del Estado y el funcionamiento de la economía generan riqueza e incrementos de valor del capital; por medio de los impuestos, principalmente, el Estado recupera una parte con la cual cubre las necesidades de desarrollo (Ibid., p. 35).

Uno de los problemas centrales en el capitalismo ha sido el qué, el cuánto y a quién gravar con dichos impuestos; de manera más relevante esta disyuntiva se aplica en el mercado de la propiedad raíz, también llamado inmobiliario, en el que confluyen diversas características y fenómenos que le dan un carácter muy peculiar en todos sentidos. En países como México, por razones económicas, sociales, y especialmente ideológico-políticas, este fenómeno presenta mayor agudeza. (Ibid.)

Por ello, es de gran importancia, reflexionar sobre la justificación que tiene el Estado para recuperar una parte de la plusvalía generada dentro de este mercado.

Las razones más relevantes son las siguientes:

-Desde un punto de vista legal, el suelo en México tiene una función social que cumplir;

-El Estado puede y debe capturar cuando menos la parte de los incrementos de valor del suelo que pueden contabilizarse como producto de las obras públicas o de las decisiones de planeación territorial que generan incremento en las rentas urbanas;

-La recuperación de plusvalías debe dirigirse a lograr la autonomía financiera de los gobiernos locales;



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

-Se requieren en el ámbito social mecanismos efectivos orientados a regular el mercado inmobiliario (Ibid.)

Es decir existirían razones políticas, jurídicas e incluso éticas, para que quien representa al todo social utilice los recursos de la comunidad a favor de sus miembros.

Por ende, si el Estado ha de recuperar los incrementos del valor del suelo, ello exige crear o complementar las condiciones legales, técnicas y administrativas necesarias para tal propósito.

Esto implica no sólo una profunda evaluación de los marcos jurídico y administrativo en la materia, sino también del sistema impositivo de la propiedad, para que forme parte de una política general de financiamiento público, por un lado, y de ordenamiento urbano, por el otro. (Ibid. p. 35 y 36).

Sobre el análisis de estos párrafos caben algunas preguntas en relación a comparar el origen del trabajo y nuestra realidad política y administrativa, si bien también pueden verse ciertas similitudes de sistema,

- ? ¿puede el municipio recuperar parte de la plusvalía generada por el mercado del suelo?
- ? ¿tiene la capacidad técnico - administrativa de volcarla a los sectores mas vulnerables incluso desde lo urbanístico?
- ? ¿tiene la capacidad económica un municipio de trecientos mil habitantes para auto gestionarse solo con la tasa de ABL + un mecanismo de coparticipación discrecional que termina dependiendo de la voluntad política de otros Estados?

Es de gran importancia la colaboración técnica, el aporte científico, la experiencia administrativa de lo público para rever la infraestructura con que se cuenta y rediseñar las normas que rigen no solo a la propiedad del suelo, a las consecuencias del aporte estatal sobre ella, a su revalorización, a los catastros actualizados y únicos, y por ende a la recuperación de todo ello para su reinversión en la ciudad. No menos importante es la formación de recursos humanos con conocimiento en el tratamiento de lo urbano fundamentalmente en los ámbitos legal y técnico.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

En parte se puede responder a las preguntas precedentes afirmando que se puede mejorar la recaudación a nivel local y vincular eso a las políticas de desarrollo urbano, talvez una forma es a través de la toma de plusvalías, es necesario normatizar al respecto.

Es claro que la política fiscal en términos inmobiliarios es deficiente e improductiva tal como está, muy importante para promover esto es:

- ? actualizar los catastros,
- ? Determinar el valor del suelo a nivel municipal,
- ? Tener voluntad política y decisión,
- ? plantear reformas que apunten a la claridad de conceptos y a la simpleza de las normas en términos impositivos, de valor del suelo, y de la función del estado municipal,
- ? Recuperar el sentido común y la confianza por parte de los vecinos para poder transformar el hábitat urbano, mejorando la calidad de vida.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 4. Actividad 38

Proyectos urbanos particulares

Análisis de las variables constitutivas de cada caso a fin de definir las intervenciones que se consideren prioritarias.

38.1 Urbanismo en ciudades preexistentes

Hoy que el urbanismo o el arte del planeamiento (los hijos amados tienen muchos nombres) y la actividad resultante, la planificación del tráfico, han llegado a ocupar una posición tan influyente en el campo de la política social nos encontramos ante un fenómeno nuevo y de una amplitud sin precedentes. Conviene, además, que nos percatemos de que esa enorme actividad planificadora sobre el papel va mucho más allá que los procesos reales por los cuales las ciudades vienen al ser, procesos que parten siempre de la construcción de edificios y de su consecuencia inmediata: la armonización de las distintas unidades de edificación entre sí.

Como resultado del progreso tecnológico y aun más de los cambios sociales, nos enfrentamos a una situación en la que la planificación del tráfico –muy ligada al urbanismo– ha adquirido una importancia tan decisiva que hoy podemos afirmar que el urbanismo ha quedado reducido a una especie de ordenamiento del tráfico en la que hasta la ubicación de los edificios está predeterminada.

Tal fenómeno, en esta forma, es desde luego transitorio, como lo son todas las transformaciones formales observables en la sociedad misma.

Considero aquí solo un aspecto de la vasta batalla de papel: la lucha por lo absoluto.

Toda época, sea más larga o más corta, aunque solo abarque parte de una época, incluso la más breve de las imaginables, por ejemplo, una sola generación, tiende a creer que su tiempo posee un carácter definitivo.

En realidad, esto es muy humano y aunque todo el mundo hable de perspectivas a largo plazo, lo que se dice y lo que se hace solo puede implicar la actividad y la visión de un período pasajero. La gente juega con el concepto de futuro a pesar de que no tiene de él



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

sino un proceso en movimiento dentro de un espacio que cambia constantemente, y en su reino por muy críticos que seamos, no cabe la certidumbre, ni siquiera la mas limitada.

Las diversas parcelas de la vida, ubicadas en un espacio en continuo movimiento, pueden experimentar transformaciones específicas (naturalmente solo hasta cierto punto) pero el medio urbano presenta unas características que lo diferencian esencialmente de las demás formas de vida: una ciudad, al contrario que las entidades a pequeña escala, cotidianas y a corto plazo, es incapaz de ajustarse a las alteraciones del ritmo de vida.

La ciudad, una vez construida, no puede cambiar de la noche a la mañana. Y esto significa que tanto sus aspectos positivos como los negativos continuarán existiendo durante un tiempo considerable y, por lo tanto, seguirán ejerciendo su influencia, sea ésta beneficiosa o dañina. En Europa todavía tenemos ciudades cuyos centros siguen mostrando la planta básica de los estandarizados campamentos romanos.

Hay pues razones para esforzarse por descubrir métodos para idear formas mas adaptables de urbanismo que puedan desplazar esa actividad planificadora de nuestros días, tan empeñada en llegar a soluciones de validez absoluta mediante la aplicación de los procedimientos de nuestro efímero presente.⁴

En estos fragmentos de Alvar Aalto es importante destacar algunos conceptos todavía vigentes en nuestras ciudades y a treinta años de distancia en el tiempo, como la importancia del tráfico en el desarrollo urbano, entendiendo a tráfico como sistema de conectividad, y mas allá del medio en que se conecta, obviamente en la actualidad estas afirmaciones conllevan en si mismas conceptos añadidos como el de sustentabilidad en el sistema, si hablamos de tráfico urbano o suburbano, público o privado, de transporte de cargas de pequeña o de gran escala, dentro de los cuales vial o ferroviario, y también marítimo en relación a la bahía y a sus diferentes formas de navegación: de gran escala: cargas y de pequeña escala: turismo. Todas estas formas de conectividad promueven, sin duda distintas variables de como actuar sobre el territorio en términos de desarrollo urbano.

⁴ Alvar Aalto: fragmentos de charlas dictadas por él entre 1974 y 1976, publicados en el libro: Proyectos y obras de los últimos años, editorial Gustavo Gili S.A, Barcelona 1982



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

38.2 La conectividad como variable constitutiva del territorio

Analizando las posibles intervenciones en los sitios seleccionados para el desarrollo de proyectos urbanos la conectividad cumple con un rol de fundamental importancia en la definición del territorio, promoviendo un desarrollo en el sentido planteado a pesar de ciertas incertidumbres que podrán o no modificar su funcionamiento.

En la franja costera tenemos diferentes tipos de conectividad a definir según los parámetros precedentes:

*el proyecto de autovía rápida o bulevar (park-way) con enlaces de tipo urbano (rotondas u otros), potenciando además a lo largo de su recorrido en su margen hacia el estuario, el desarrollo de instalaciones recreativas y de esparcimiento.*⁵

Esta variable en su desarrollo puede analizarse en relación a definir la espacialidad-funcionalidad que recrearía si el park-way se desarrolla sobre las dos avenidas colectoras a nivel del territorio (espacialidad: parque forestal, pulmón verde entre la zona industrial portuaria y la ciudad, funcionalidad: interconexión a ambos lados de la autovía, parque logístico, definición de la escala pertinente dentro de los márgenes de seguridad planteados para la instalación de un parque logístico a escala del proyecto. Esto presupone una autovía elevada lo necesario para separarla de la funcionalidad de la relación puerto-ciudad, para esto habría que definir por lo menos tres accesos-salidas entre la autovía y la ciudad-puerto, siendo los puntos mas propicios los siguientes:

- ? Unión autovia-diagonal
- ? Calle Fitz Roy (acceso). Calle Colón (salida)
- ? Rotonda acceso a Cerri

El resto de las conexiones planteadas entre la ciudad y el frente marítimo se resuelven a nivel entre los cruces viales-ferroviarios para el transporte de cargas y bajo nivel para los medios de transporte público y privado, en el resto de las vialidades planteadas para desarrollar tal vínculo.

Tanto en el frente costero como en la diagonal, o en los corredores mismos la resolución de la conectividad funcionará combinando la promoción de infraestructuras con ciertas

⁵ inf. 3- comp. 4 – 29,30,31; arq. Lorena Vecslir



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

dinámicas sociales y culturales, es tan importante el desarrollo proyectual de la conectividad como de su entendimiento por parte de la población que le da sentido público a través de su buen uso.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 4. Actividad 39

Proyectos urbanos particulares

Desarrollo del anteproyecto completo de los sitios de intervención priorizados y producción de los documentos e informes complementarios.

39.1 Desarrollo del anteproyecto de los sitios de intervención priorizados



PARK- WAY diagonal y parque logístico, vinculo entre la autovía 3 y el park-way acceso a puerto



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



PARK-WAY frente costero, los vínculos con la ciudad



PARK-WAY acceso a puertos y parque sesquicentenario



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

REFERENCIAS

Rojo: ferrovía

Celeste: autovía 3 elevada sobre pilotes centrales

Blanco: colectoras formando el park-way (a nivel del territorio)





CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 5. Actividad 41

Instrumentos Normativos y de Gestión Urbana

Formulación y desarrollo de los instrumentos de regulación, gestión y/o financiamiento que se consideren necesarios a fin de posibilitar la concreción de los proyectos urbanos particulares.

Resultados esperados:

Los resultados esperados para este componente en general consisten en contar con una serie de instrumentos normativos y de gestión que permitan implementar y sostener en el tiempo el proceso de planificación propuesto.

Se formularán y desarrollarán aquellos instrumentos específicos de regulación, gestión y/o financiamiento que se estimen necesarios a fin de materializar los proyectos urbanos particulares, así como las acciones que se consideren prioritarias en el marco del modelo urbano territorial propuesto.

41.1 Instrumentos posibles de financiamiento para la concreción de los Proyectos Urbanos

La mayoría de los instrumentos de financiamiento posibles fueron tratados en el punto 16 del informe 3, siendo la recuperación de plusvalía uno de los que se necesita ahondar en criterios para su aplicación normativa se analizará en mayor profundidad.

41.1.1 Revisión de conceptos básicos sobre la renta urbana

- ? Formación del precio de suelo
- ? Plusvalía

41.1.2 Análisis y propuestas de nuevos modelos

- ? Instrumentos disponibles para la redistribución de la renta urbana
- ? Ensayo de ejemplos



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

41.1.3 En relación a los Objetivos y principios Decreto Ley 8912/77 Asegurar la preservación y el mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio. La implantación de los mecanismos legales, administrativos y económicos-financieros que doten al gobierno municipal de los medios que posibiliten la eliminación de los excesos especulativos, a fin de asegurar que el proceso de ordenamiento y renovación urbana se lleva a cabo salvaguardando los intereses generales de la comunidad. Posibilitar la participación orgánica de la comunidad en el proceso de ordenamiento territorial, como medio de asegurar que tanto a nivel de la formulación propuesta, como de su realización, se procure satisfacer sus intereses, aspiraciones y necesidades.

41.1.3.1 Artículo 3: Principios a) *Deberá concebirse como un proceso ininterrumpido en el que un conjunto de pautas y disposiciones normativas orienten las decisiones y acciones del sector público y encaucen las del sector privado, hacia el logro de objetivos predeterminados, reajustables en función de los cambios no previstos, que experimente la realidad sobre la que se actúa.* e) *La localización de actividades y la intensidad y modalidad de la ocupación del suelo se hará con criterio racional, a fin de prevenir, y en lo posible revertir, situaciones críticas, evitando las interrelaciones de usos del suelo que resulten inconvenientes.* *Tít. IV: De la implementación del OTCap. III: De los instrumentos Proceso de OT*

ARTICULO 86°.- Cuando las obras [de infraestructura y servicios] estuvieren ejecutadas, y a fin de lograr el máximo aprovechamiento de las inversiones realizadas, los municipios podrán establecer un gravamen especial a las parcelas baldías o con edificación derruida, que se aplicará a obras de infraestructura y equipamiento comunitario.

Este artículo plantea un preciso instrumento de gestión fundado en un claro principio de "interés común."

41.1.4 Formación del precio de suelo

- ? Determinantes del precio de suelo
- ? Incidencia del costo de urbanización en el precio del suelo



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Oferta – Demanda <-> Renta

41.1.5 Plusvalía

- ? Valor agregado al suelo: Propietario – Estado Captura y reinversión de dicho valor

41.1.6 Formación del precio de suelo urbano

- ? El costo de producción (materia prima, máquinas, insumos, etc.)
- ? Los montos impuestos por ley
- ? Los costos de comercialización.

La demanda modifica el precio de un producto resultando fundamentalmente en un mayor beneficio o ganancia de quien produce.

El precio del suelo urbano está determinado por:

- ? El producto inmobiliario que en el se puede desarrollar o construir. Esto puede sintetizarse en usos permitidos, FOT, alt. máx., etc.
- ? La disponibilidad de infraestructura de servicios básicos.
- ? La accesibilidad a servicios educativos, de salud, transporte
- ? El acceso a áreas de recreación y esparcimiento
- ? Las condiciones ambientales (asfalto, paisaje, etc.)
- ? La relación oferta – demanda

41.1.7 Incidencia del costo de urbanización en el precio del suelo:

Se entiende por plusvalía aquellos incrementos del valor de la tierra atribuibles a los esfuerzos de una comunidad. Dicho incremento es el resultado de intervenciones o inversiones claramente perceptibles aunque, en algunos casos, difícilmente mensurables o cuantificables. Se puede entender también como el valor agregado al suelo.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

¿Cómo participa el sector privado y el Estado en dicho esfuerzo?

41.1.8 Recuperación de plusvalía

La movilización de parte (o de la totalidad) de aquellos incrementos del valor de la tierra atribuibles a los esfuerzos de la comunidad para convertirlos en recaudación pública por la vía fiscal (impuestos, tasas, contribuciones y otras formas) o, mas directamente, en mejoramientos “in situ” en beneficio de los ocupantes o de la comunidad en general.

41.1.9 Argumentos para la recuperación de plusvalías

- ? Equidad en la distribución de las cargas y beneficios generados por el desarrollo urbano.
- ? La distribución inequitativa de las rentas crea más pobreza.
- ? Generación de recursos genuinos para el financiamiento legítimo de la ciudad.
- ? Transparencia del funcionamiento de los mercados.
- ? Por medio de la reinversión se induce el mercado

Las operaciones urbanas que generan plusvalía pueden ser, entre otras:

- ? Habilitación de nuevo suelo urbano
- ? Cambios de uso
- ? Asignación o modificación de indicadores
- ? Inversión pública en infraestructura, servicios y equipamientos
- ? Creación de distritos especiales

41.1.10 Consideraciones para la recuperación de plusvalías

- ? Los instrumentos diseñados para tal fin deben ser claros y precisos.
- ? Para cuantificar el valor agregado a recuperar debe conocerse la característica y origen de dicho valor.
- ? Es aconsejable preestablecer el destino de los fondos recuperados



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

? La reinversión de los fondos recuperados puede inducir el mercado

41.1.11 Ejemplos

41.1.11.1 Brasil - Sao Paulo

Instrumento: Operaciones Urbanas Consorciadas e Interligadas

Objetivo: Viabilizar transformaciones urbanísticas en determinadas áreas con la participación de inversionistas privados (Ej.: Prolongación de Avenida Faria Lima – 450 Ha)

Descripción: Establecido un límite de superficie edificable para todo un área, igual a 4 veces la superficie total de parcelas se establece un FOT=1, y la posibilidad de adquirir FOT la otorga el estado por medio de la compra-venta-permuta de Certificados de Potencial Adicional de Construcción (CEPAC).

Síntesis: El mismo libre mercado regula el valor de los certificados que de antemano el estado limitó en términos de m², delimitando un área y estableciendo un plazo de uso.

Instrumento: Otorgamiento Onerosos del Derecho a Construir o Suelo Creado

Objetivo: propiciar recursos para el financiamiento del desarrollo urbano distinguiendo el derecho de propiedad del derecho a construir, dada la relación del último al interés comunitario o social.

Descripción: El estado cobra por otorgar a un propietario la posibilidad de construir por sobre los límites mínimos establecidos por la normativa. Se cobran los premios y el dinero se destina a obras públicas u obras de interés común.

Síntesis: El propietario paga los premios y cualquier autorización por fuera de lo regulado.

41.1.11.2 Argentina – Malvinas Argentinas

Instrumento: Ley Captación de renta para el Subterráneo de Bs. As.

Objetivo: Obtener recursos para la construcción de la extensión de la red de subterráneos

Descripción: se crea un “Fondo” para la obra al que se destinan los incrementos en el impuesto inmobiliario y en patentes del parque automotor o permisos de circulación



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

vehicular. Además se suma el Plus cobrado a la población directamente beneficiada (400 metros a cada lado de la línea) por mayor accesibilidad y valoración de sus inmuebles. (Ley Nº 23.514)

Síntesis: se cobra de antemano a quien va a ser directamente beneficiario de la obra. (ver conformación de Consorcios)

41.2 Instrumentos de Gestión

Dentro de los instrumentos posibles de gestión del urbanismo el Colegio de arquitectos DX con sede en Bahía Blanca presentó un proyecto para la creación de un Instituto de Urbanismo municipal con la función de gestionar las políticas urbanas adecuando el plantel profesional con que cuenta el municipio para lograr los objetivos propuestos en el proyecto, del cual enumero los puntos mas relevantes:

41.2.1 INSTITUTO DE URBANISMO MUNICIPAL (I D U M)

trabajo realizado por la unidad de investigación IDUM – CAPBA DX

Coordinador: Arq. Luis Pites

Integrantes: Arq. Juan Boiardi

Arq. Mariana Fabrizi

Arq. Federico Giagante

Arq. Julio Rodríguez

41.2.1.1 Marco conceptual:

El proyecto IDUM. Tiene como misión desarrollar un ORGANISMO de gestión de las POLÍTICAS TERRITORIALES implementadas y a implementar por el gobierno municipal de la ciudad de Bahía Blanca, desde una visión del territorio como objeto de PROYECTO.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

41.2.1.2 Planteo de la propuesta:

Se propone la creación de un INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO MUNICIPAL, generado desde la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, que promueva y coordine el accionar de los organismos PÚBLICOS y PRIVADOS involucrados en el ORDENAMIENTO TERRITORIAL, y los articule con los organismos PROVINCIALES DE PLANIFICACIÓN, desarrollando un concepto de PROYECTO TERRITORIAL y gestionando un SISTEMA de PLANIFICACIÓN URBANA resolutivo, integrado y específico para la CIUDAD de BAHÍA BLANCA.

41.2.1.3 Fundamentos:

El GOBIERNO MUNICIPAL, como mediador entre los diferentes estamentos del Estado y la SOCIEDAD LOCAL, debe contar con DISPOSITIVOS de GESTIÓN que, basándose en los recursos y capacidades disponibles, los COORDINE en función de sus PROGRAMAS de ACCIÓN sobre el TERRITORIO.

Siendo el TERRITORIO el principal RECURSO y PATRIMONIO del que dispone la SOCIEDAD LOCAL, el modo de su RECONOCIMIENTO, CONCEPTUALIZACIÓN, ORGANIZACIÓN y GESTIÓN resulta determinante para un USO SOCIAL y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE del mismo.

Es en estos términos que, basándonos en ciertas observaciones⁶ en relación al funcionamiento de los organismos Municipales de la Provincia, y poniéndolo en relación a la problemática de la GESTIÓN TERRITORIAL en la Ciudad de BAHÍA BLANCA, se supone adecuado el uso de dos estrategias articuladas:

41.2.1.3.1 Usar fortalezas aprovechando oportunidades:

- *Utilizando el rol de mediador entre ESTADO y SOCIEDAD LOCAL que detenta el GOBIERNO MUNICIPAL para transmitir al vecino una idea de PROYECTO TERRITORIAL.*

⁶ Claudia BERNAZZA. Instituto Provincial de la Administración Pública. En "GOBERNAR LA CIUDAD". Inédito.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- *Aprovechando las INSTANCIAS EXISTENTES de participación ciudadana en la GESTION DEL TERRITORIO, para legitimar este PROYECTO a través de su consenso.*
- *Haciendo uso la experiencia adquirida en la COMISION ASESORA PERMANENTE DE PLANEAMIENTO de la Ciudad de BAHIA BLANCA, para adecuar los organismos Municipales necesarios que hagan posible este PROYECTO TERRITORIAL.*
- *Generando un DISPOSITIVO de ingreso y administración de las TIERRAS PUBLICAS correspondientes al territorio municipal, a los efectos de disponerlas para su urbanización y movilización, como HERRAMIENTA ESTRATEGICA para el desarrollo del PROYECTO TERRITORIAL.*

41.2.1.3.2 Vencer debilidades aprovechando oportunidades:

- *La construcción de un PROYECTO TERRITORIAL exige adecuar los organismos Municipales para:*
 - *Elevar el nivel de resolución de problemas.*
 - *Formar específicamente al personal de planta y a los funcionarios políticos.*
 - *Mejorar la relación entre funcionarios políticos y personal de planta.*
 - *Fortalecer el sistema administrativo, diseñando programas y organigramas adecuados a la generación de EJES TRANSVERSALES de GESTION POR OBJETIVOS que interactúen en todas las áreas, para lograr un DESARROLLO EFECTIVO del TERRITORIO en el ámbito del DESARROLLO URBANO y en el de la PRODUCCIÓN.*

En ese marco, la misión del IDUM consistirá en constituirse como un dispositivo de GESTION efectiva de las POLITICAS de ORDENAMIENTO y DESARROLLO TERRITORIAL, organizando la utilización del RECURSO para las necesidades del momento, y gestionando las condiciones de desarrollo para las necesidades del futuro a través de un PROYECTO TERRITORIAL.

41.2.1.4 Objetivos de la propuesta

41.2.1.4.1 Generales:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Puesta en funcionamiento de un Organismo del Gobierno Municipal que GESTIONE el ORDENAMIENTO y DESARROLLO TERRITORIAL y administre las tierras publicas de la Ciudad de Bahía Blanca.

- *A dichos efectos, se propone dos acciones relacionadas entre si:*
 - ✍ *Adecuar paulatinamente la DIRECCION de ORDENAMIENTO URBANO y PLANIFICACION con el objeto de constituirlo a mediano plazo como INSTITUTO, a cuyo organigrama actual se sumaria una OFICINA DE DESARROLLO URBANO que sirva de soporte informativo y de gestión específico.*
 - ✍ *Reorganizar a la actual COMISION ASESORA PERMANENTE DE PLANEAMIENTO como un CONSEJO CONSULTIVO PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL⁷, organismo de consulta permanente integrado por el MUNICIPIO como ente convocante, y por representantes institucionales, funcionarios municipales y organismos consultores.*

41.2.1.4.2 Particulares:

- ✍ *Evaluación del uso del territorio y definición de escenarios*
 - *Esquema de funcionamiento del sistema urbano territorial.*
- ✍ *Actualización permanente del Plan Estratégico Integral para el Desarrollo.*
- ✍ *Actualización del Plan de desarrollo Bahía Blanca como base programática para la coordinación de proyectos TERRITORIALES en todos los niveles de la administración Pública.*
 - *Desarrollo de programas de gestión por objetivos.*
 - *Adecuación de la Ord. Iniciativa privada.*
 - *Adecuación del Código de Planeamiento Urbano.*
 - *Adecuación del Código de Edificación.*
- ✍ *Desarrollo de programas para proyectos urbanos concertados por agentes públicos y privados.*

⁷ El proyecto IDUM y sus componentes fue puesto a consideración del GOBIERNO MUNICIPAL mediante Expte. 7602/ 05.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ✍ *Desarrollo de programas y proyectos para la solicitud de obras o gestión crediticia ante organismos Nacionales y Provinciales.*
 - *Disposición estratégica de las tierras publicas en el territorio del MUNICIPIO.*
- ✍ *Desarrollo de programa de control de gestión del Plan de Desarrollo de Bahía Blanca.*

41.2.1.5 Organigrama tentativo:

- ✍ *SECRETARIA DE OBRAS: **SECRETARIO** (Transmite los lineamientos políticos del gobierno)*
- ✍ ***IDUM:** Organismo descentralizado del Estado MUNICIPAL.*
 - ***DIRECTOR del IDUM** (gestión ejecutiva / designado conforme Ley Orgánica)*
 - ***OFICINA DE DESARROLLO TERRITORIAL ODT** : (gestión ejecutiva de proyectos y disposición estratégica de las tierras publicas)*
 - ✍ *Coordinador (proposición y evaluación de las tareas / informe al director).*
 - ✍ *Cuatro empleados de planta consensuados con el coordinador. (gestión y desarrollo de la información).*
 - ✍ *Tres empleados temporarios con titulo de arquitecto designados por el CAPBA DX por concurso de oposición y antecedentes. (gestión y desarrollo de la información)*
 - ✍ *El municipio pondrá a disposición, a los efectos informativos; a los miembros informantes de la Comisión Asesora permanente de Planeamiento constituida por Ord. 452/92 o en su defecto a los directores de dichas áreas.*
 - ✍ *El CAPBA DX pondrá a disposición. Como ente de contralor, a la COMISIÓN CIUDAD de dicha entidad, a los efectos de monitoreo del proyecto.*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- **CONSEJO CONSULTIVO PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL CDT:** (*representantes institucionales / control de la gestión ejecutiva / propuestas de modificación por si o a petición de los vecinos*)
- **Consejeros:** (*sesiona como plenario*)
 - ✍ *Director o delegado de este (vota en caso de empate)*
 - ✍ *Secretario (no vota)*
 - ✍ *Por la comisión de obras del HCD (no vota)*
 - ✍ *Por el colegio de arquitectos (titular y suplente en todos los casos)*
 - ✍ *Por el consejo de ciencias económicas*
 - ✍ *Por el consejo de ciencias naturales*
 - ✍ *Por el Colegio de trabajo social*
 - ✍ *Otros que resulten pertinentes durante la actuación del CDT y aprobados por unanimidad.*
- **Consultores:** (*Desarrollo de temas específicos / informes / asesorías*)
 - ✍ *Por la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y territorial.*
 - ? *Departamento Sistema de Información Territorial.*
 - ✍ *Por el IPAP.*
 - ✍ *Por la Dirección de planeamiento*
 - ✍ *Por la Dirección de Obras y Proyectos.*
 - ✍ *Por la Dirección de tierras.*
 - ✍ *Por Dirección de producción y desarrollo.*
 - ✍ *Por sub. dirección de estadística.*
 - ✍ *Por Asesoría letrada Municipio.*
 - ✍ *Por la ODT*

✍ **Actores involucrados:**



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ✍ SUBSECRETARIA DE URBANISMO Y VIVIENDA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.
- ✍ INSTITUTO PROVINCIAL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.
- ✍ GOBIERNO MUNICIPAL.
- ✍ SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DE LA MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA.
- ✍ COLEGIO DE ARQUITECTOS DX

41.2.1.6 Programa tentativo:

La puesta en marcha del PROGRAMA IDUM comprende una primera etapa de investigación y diagnóstico del déficit urbano territorial, en base al que se desarrolla una segunda etapa de actualización de los Planes, Programas y Proyectos de Ordenamiento Territorial; con el objeto de conformar un Escenario Deseable de DESARROLLO TERRITORIAL, ambas tareas desarrolladas por la ODT.

Completa la puesta en marcha, el IDUM estará en condiciones de conformar el CDT e iniciar el debate y consenso de Escenarios Deseables, en base a los cuales construir el PROYECTO TERRITORIAL .

41.2.1.6.1 Primera etapa:

Trabajo de investigación 1.0. Escenario de Situación Territorial

OBJETIVO: Establecimiento de procesos de gestión de información básica.

METODOS: Establecimiento de indicadores característicos.⁸

Establecimiento de procesos de información y monitoreo.

- ✍ *Indicadores relacionados con la DEMANDA SOCIAL o uso.*
- ✍ *Indicadores relacionados con la OFERTA TERRITORIAL o capacidad de uso.*

⁸ Raul FERNANDEZ WAGNER. Habitar Mar del Plata. Programa ARRAIGO. FAUD / UNMDP. Mar del Plata 1996.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Establecimiento de procesos para la determinación de áreas homogéneas en términos de hábitat, y su monitoreo.

Establecimiento de procesos para la determinación de la influencia Urbano Ambiental de las acciones de impacto publicas o privadas, y su monitoreo.

Establecimiento de un sistema de documentación sobre soporte informático en concordancia con el GIS Municipal, con el objeto de contar con información temática del sistema urbano territorial en el espacio geográfico.

PLAZOS / MONTOS:

El plazo estimado de desarrollo de las tareas es de **seis meses** a partir de la conformación efectiva del EQUIPO TECNICO municipal.

LISTADO DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN 1. 0.

Nº	Design.	Descripción / responsable/ duración	Sec	Ftempranal.	FtempranaT.	Ftardial.	FtardíaT	Marg
1.1	I	Establecimientos de PROCESOS DAH y monitoreo / Trabajador Social/30 días	0	0.00	1.00	0.00	1.00	0.00
1.2	II	Establecimientos de sistema de DOC. S/S/GIS /X-Ref. + atributos / geógrafa/60días	0	0.00	2.00	1.00	3.00	1.00
1.3	III	Establecimientos de PROCESOS IU y monitoreo / arquitectos(2)/60días	0	0.00	2.00	1.00	3.00	1.00
1.4	IV	Recupero de demanda SOCIA / DAH / Trab.Social /60días	I	1.00	3.00	1.00	3.00	0.00
1.5	V	Recupero Oferta TERRITORIAL /IU/ Arquitectos/ 60 días	I	1.00	3.00	1.00	3.00	0.00



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

1.6	VI	Vuelco demanda Social /DAH /Trab.Social/60días	IV	3.00	5.00	3.00	5.00	0.00
1.7	VII	Vuelco oferta TERRITORIAL /IU /Arquitectos / 60días	V	3.00	5.00	3.00	5.00	0.00
1.8	VIII	Síntesis Escenario de situación /EST /Trab.Social/30días	VII	5.00	6.00	5.00	6.00	0.00

Viáticos	\$	2,500.00	1 viaje por semana (2personas)
Logística	\$	1,000.00	(Gas oil, etc.)
Equipamiento	\$	1,000.00	(compra de PC prorrateada)
Insumos	\$	1,000.00	(papelería, tintas, etc)
Hs extras empleados	\$	5,000.00	(para empleados de planta)
Equipo Asesor	\$	7,500.00	con aportes

\$	18,000.00	mensuales
----	------------------	-----------

41.2.1.6.2 Segunda etapa:

Trabajo de investigación 2.0. Escenario de Desarrollo Territorial

OBJETIVO: Establecimiento de procedimientos de gestión de proyectos y programas de ordenamiento territorial.

METODOS: Evaluación del uso del territorio.⁹

- ⚡ Actualización del esquema de funcionamiento del sistema urbano territorial.

⁹ Oscar Lücke SANCHEZ. Base Conceptual y Metodológica para los Escenarios de Ordenamiento Territorial. Proyecto SINADES. CEPAL 1998.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ✗ *Estudio particularizado de la influencia Urbano Ambiental de las acciones de impacto programadas a escala sistema desde el sector publico y el sector privado.*

Definición de escenarios de situación no deseable.

Evaluación de modelos de uso del territorio.

- ✗ *Actualización del programa de acciones de impacto coordinada con los niveles Provincial y Nacional de la administración Pública.*

- ✗ *Programación de áreas de acción prioritarias.*

- ✗ *Programación de áreas con objetivos específicos.*

Definición de escenarios de situación deseable.

Actualización del Plan de desarrollo Bahía Blanca como base programática para la coordinación de proyectos TERRITORIALES en todos los niveles de la administración Pública.¹⁰

- ✗ *Establecimiento de bases para la adecuación del Código de Planeamiento Urbano*

- ✗ *Establecimiento de bases para la adecuación de la Ord. Iniciativa privada.*

- ✗ *Establecimiento de bases para la adecuación del Código de Edificación*

- ✗ *Establecimiento de bases para la Redacción del Código de Habilitación*

PLAZOS / MONTOS:

*El plazo estimado de desarrollo de las tareas es de **quince meses** a partir de la aprobación municipal del informe final del Trabajo de investigación 1.0.*

41.2.1.7 Agenda tentativa

41.2.1.7.1 La dimensión ambiental:

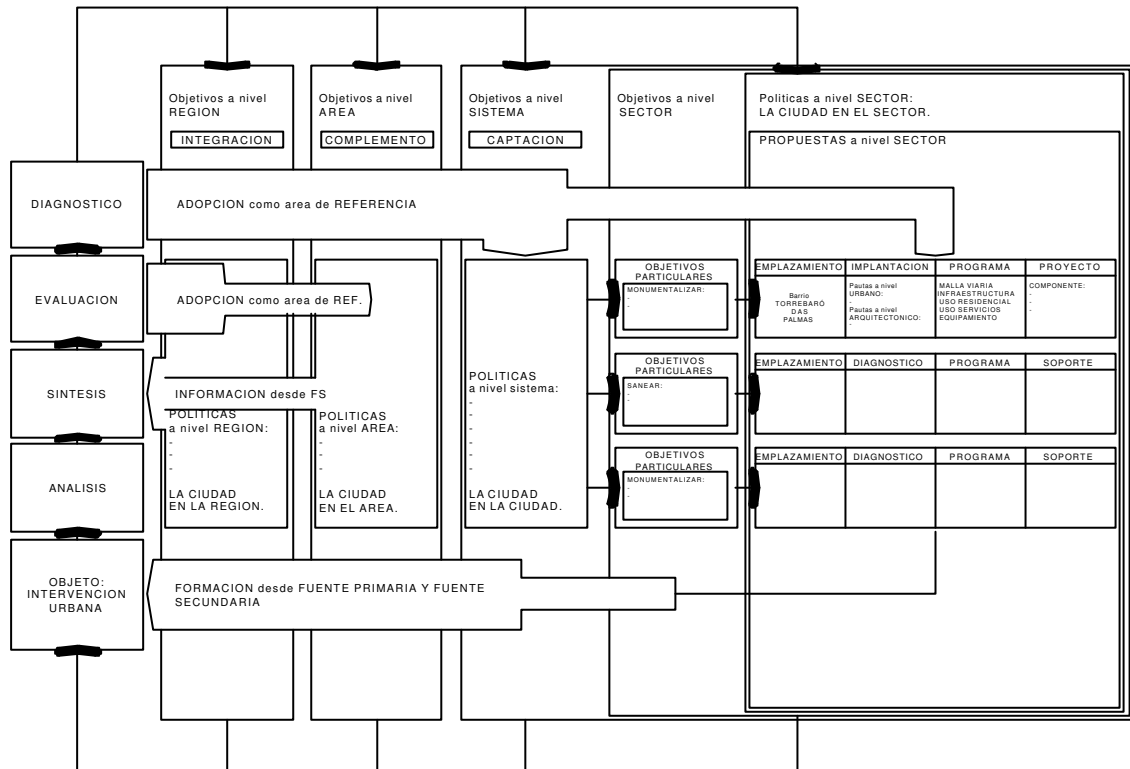
¹⁰ Oriol BOHIGAS. Reconstrucción de Barcelona. Dirección General de Arquitectura. Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo. ESPAÑA 1992.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- *el ambiente como patrimonio.*
- *el ambiente como recurso.*
- *el territorio como proceso.*

41.2.1.8 MODELO DE TERRITORIO COMO OBJETO DE PROYECTO



41.2.1.9 **Uso y movimiento:**

- *los componentes del sistema Urbano – regional*
- *redes y flujos*
- *el uso como regulador del movimiento.*

41.2.1.10 **El centro.**

- *el centro como lugar.*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- *gentrificación ó revitalización.*
- *las tierras vacantes publicas como oportunidad para el saneamiento del centro urbano.*

41.2.1.11 Los no – lugares y las áreas de nueva centralidad:

- *la periferia como discontinuidad anómica.*
- *componiendo el sistema: la política de tierras como oportunidad para el desarrollo urbano.*

41.2.1.12 Hacia una gestión posible del proyecto urbano:

- *el uso como ordenador:*
- *la vivienda como fragmento urbano.*
- *la infraestructura como ordenador.*
- *el equipamiento como polarizador.*
- *la continuidad de lo urbano en la periferia: la política de vivienda como factor de desarrollo.*
- *quien construye la periferia? Políticas publicas y el tercer sector.*

41.2.1.13 Del plan estratégico a los proyectos estratégicos:

- *El plan como base programática.*
- *La definición de escenarios y evaluación de modelos.*
- *La planificación como gestión. Escenarios de desarrollo territorial.*
- *El ordenamiento territorial como consecuencia del proyecto territorial.*

41.2.2 Acuerdos de cooperación técnica

Mecanismo protocolizado a través de un contrato donde se establecen las responsabilidades a asumir por las partes del acuerdo, generalmente se realizan entre



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

entidades públicas o público – privadas, también en estos acuerdos cada parte representa sus intereses específicos en la posibilidad de recupero de la inversión realizada en la propuesta que le permita componer negocios sobre la base del desarrollo urbano y acercar inversiones en función de ello, un ejemplo es el convenio firmado por la Municipalidad de Bahía Blanca, el consorcio del Puerto de Ing. White y la Agencia Adefrance:

41.2.2.1 PROTOCOLO DE ACUERDO DE COOPERACION TECNICO ENTRE EL CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA Y EL MUNICIPIO DE BAHÍA BLANCA Y EL GIE ADEFRANCE

Entre el Municipio de BAHÍA BLANCA, con domicilio en calle Alsina 65 de Bahía Blanca y el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, con domicilio en la Avenida Mario Guido S/N del Puerto de Ingeniero White, ambos de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina, representados respectivamente por el Sr. Intendente Municipal Dr. Cristian Breitenstein y el Presidente del Directorio del mencionado ente administrador portuario, Dr. Jorge Otharán, por una parte, constituyendo domicilio unificado en la calle.....de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina, y por la otra, el Gie ADEFRANCE (Francia) teniendo su domicilio social a 5, Bd Pierre Carle BP 01 – Noisiel 77.426 MARNE-la-Vallée – representado por su Directora General, Chantall Guillet , deciden firmar el presente ACUERDO de COOPERACION TECNICO, regulado por las siguientes cláusulas y condiciones:

I- OBJETO

El presente acuerdo tiene por objeto la cooperación técnica entre las partes signatarias, en el ámbito del desarrollo urbano y portuario y de la organización logística, tal como fuera solicitado por las autoridades del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y de la Ciudad de Bahía Blanca, en dos visitas de la Directora General del Gie ADEFRANCE a Bahía Blanca en mayo y octubre de 2007.

El escenario de trabajo se establece en tres areas identificadas como:

- 1- Área diagonal al puerto &barrio ing. White*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

2- Zona de logística

3- Frente marítimo-plan director del puerto & plan ciudad portuaria

II – ACTIVIDADES

La cooperación técnica entre las partes signatarias se referirá a:

- la elaboración de Plan Director referente a las Areas del acuerdo de colaboración urbano-portuario para el Partido de Bahía Blanca.
- la elaboración de un plan de_gestión de inversiones que viabilicen la cooperación internacional sobre las Areas del trabajo.
- El fomento de relaciones de interés institucional duraderas en el tiempo y de la interacción entre los organismos argentinos y franceses.

III – MEDIOS

Para la realización de estas actividades, ADEFRANCE

1. movilizará expertos entre los equipos de sus miembros y socios en condiciones de aportar a las autoridades de la Ciudad y del Puerto de Bahía Blanca una asistencia tanto en el ámbito del desarrollo urbano como de la organización portuaria y logística.
 - Se asociará en este programa al socio argentino de Gie ADEFRANCE en Argentina y unidad de vinculación para el presente programa, “Oficina Urbana” representado por Arq. Roberto Converti con domicilio en la calle Moreno 957 10 -4 de la ciudad de Buenos Aires, Argentina, quien establecerá un marco de trabajo con profesionales del staff del municipio de Bahía Blanca, quien de común acuerdo y a partir del organigrama de financiamiento establecido por ADEFRANCE, instrumentará los fondos para la provisión del equipamiento tanto como del hardware y software necesarios para la ejecución del trabajo.

y en contraparte ,El Municipio de Bahía Blanca y el Consorcio del Puerto ,



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- *Asignarán a la Agencia de Promoción y Coordinación de la Inversión Urbana como referente de articulación de los equipos de trabajo, quien designará los profesionales del Staff municipal para el marco de trabajo con ADEFRANCE .*
- *Dispondrán los funcionarios del Planeamiento Municipal y Portuario necesarios para consultas que surgieren del equipo de trabajo referenciado.*
- *Proveerán la documentación de campo del Territorio de las Áreas de trabajo.*
- *Facilitarán el ámbito de trabajo dentro de las instalaciones de la Subsecretaría de Planeamiento Municipal.*

IV – COMPROMISO DE LAS PARTES SIGNATARIAS

De acuerdo con el objeto del presente Acuerdo de Cooperación:

- *cada una de las partes asumirá los gastos de recepción , alojamiento, restauración, transportes locales y transportes internacionales de sí misma en sus visitas en los países respectivos.*
- *Todos los gastos, honorarios profesionales del equipo de trabajo de Oficina Urbana, transportes, equipamientos e insumos estarán cubiertos por los fondos de cooperación técnica aportados por las agencias de cooperación del Gobierno francés y/o internacionales encargándose ADEFRANCE de su gestión y obtención. La realización de las actividades de este acuerdo queda sujeta y vinculada a la obtención de estos créditos de cooperación.*

V – REGLAMENTO DE LITIGIOS

Las cuestiones que puedan derivar o surgir de la interrupción y la puesta en ejecución del presente acuerdo serán abordadas en primera instancia y hasta agotar toda vía de acuerdo a la consulta y conciliación de las partes signatarias. Para el caso que esta etapa de conciliación privada resultare infructuosa, y persistieran divergencias entre las partes, la cuestión será sometida al conocimiento del tribunal judicial que resulte competente.

VI – VALIDEZ



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

El presente protocolo entrará en vigor después de la firma de las dos partes y finalizará al 31 de diciembre de 2010, excepto prórroga convenida entre las mismas.

En Bahía Blanca, a los 22 días del mes de Abril de 2008

41.2.3 Presupuesto participativo

Es un instrumento público de gran importancia sobre todo en la definición de las políticas a seguir en el ámbito municipal de escala barrial, permite definir a los directos interesados las obras y el orden de prioridades de las mismas, como herramienta es de gran utilidad en el planteo del plan de desarrollo ya que la propuesta de organización espacial en clusters define territorios aptos para el uso de esta modalidad de gestión, donde el vecino puede definir entre las diferentes propuestas urbanas que le ofrezcan y el orden de prioridades para su ejecución.

El ámbito local es el que facilita la innovación política, tanto en lo que se refiere a la representación (sistema electoral, control de los electos, etc) como a la democracia directa (consultas vinculantes, autogestión de equipamientos o programas, etc). La democracia participativa supone la existencia de un espacio de relación entre instituciones de gobierno y ciudadanía (por medio de asociaciones, colectivos de facto, ciudadanos individuales, etc). No me parece que el mejor método sean los "consejos ciudadanos" definidos por sorteo u otro sistema aleatorio como propone ahora Segolène Royal (los nips de origen alemán, que también se han aplicado en algunos municipios del País Vasco y en Catalunya, por ejemplo en Rubí). En cualquier caso lo que importa es la materia sobre la que se debate y se negocia, el momento en el que se hace y la influencia que la ciudadanía tenga sobre la decisión o la gestión posterior.

El presupuesto participativo debiera ser "de obligado cumplimiento" en cualquier democracia. Pero tiene sus límites. La experiencia de Porto Alegre y otras ciudades latinoamericanas se ha demostrado eficaz en barrios populares, relativamente homogéneos y bastante organizados y ha contribuido mucho a establecer prioridades tanto de ciudad como en cada barrio y a conseguir un consenso activo, cooperador, de la población implicada. No creo que sea suficiente para debatir los proyectos urbanos pesados o las opciones de política económica o cultural para el conjunto de la ciudad. El planeamiento



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

estratégico podría ser también un instrumento interesante a este nivel mayor pero en muchos casos ha sido superestructural y retórico aunque siempre contribuye a crear un ambiente favorable al debate ciudadano que en general ha sido poco aprovechado por las organizaciones populares y por los sectores intelectuales críticos.¹¹

41.2.4 Observatorio Regional para el desarrollo territorial

Sus principales objetivos son: la actualización continua de datos básicos, el permanente monitoreo de las actividades que se desarrollan en el territorio asignado, la redacción de un informe anual con el desarrollo de los temas analizados y la creación de estadísticas, es además un instrumento de fundamental importancia que debe acompañar a las revisiones periódicas a las que se debe someter un plan director de desarrollo regional.

Esto permite una verificación también periódica de los objetivos establecidos en la planificación y las políticas territoriales y su interacción entre los campos tan diversos como complejos que las componen como: paisaje, protección ambiental, bienes culturales, movilidad social, transportes, sistemas de salud, comunicaciones, desarrollo industrial, turístico, etc.

Son necesarios los estudios y evaluaciones de soporte técnico-científico para la elaboración de las políticas territoriales, creando un instrumento de vital importancia que permita en la gestión de un plan de desarrollo identificar aquellas tendencias perjudiciales y conceder a las autoridades la disposición de aquellas medidas correctivas sin la necesidad de llegar a una nueva revisión total del plan.

Se puede articular en los siguientes módulos a saber:

A.- modulo de monitoreo y estadísticas

B.- modulo de control y evaluación periódica.

Ambos módulos deben realizar un informe anual sobre los temas desarrollados.

Se debe distinguir la diferencia entre monitoreo y control, el primero se concibe como observación permanente de los fenómenos y la dinámica de incidencia en el territorio.

¹¹ Jordi Borja en Ciudad y democracia (entrevista 11/06/07)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

A través de un sistema de indicadores de medida se recoge información sobre el desarrollo territorial sistemática y exhaustivamente, utilizando datos estadísticos.

El control en cambio resulta de la comparación entre la situación observada, relevada por el monitoreo y la planificada, establecida en el Plan de desarrollo.

41.2.5 Agencia de Desarrollo y promoción urbana

Es una herramienta de promoción de ciertos espacios de la ciudad a través de convenios publico – privados donde se proyecta y promueve el desarrollo de esas áreas públicas con inversión privada y compensaciones en infraestructura hacia lo público, en la municipalidad de Bahía Blanca existe por Decreto municipal nº 776/2007 bajo el nombre de “Agencia de Promoción y Coordinación de la Inversión Urbana” y su actuación mas reciente es en la creación de un Master plan para el desarrollo de áreas de oportunidad en los cuadros de estación ferroviaria Sud y Noroeste.

Permite integrar a diferentes sectores de la actividad económica en pro de un objetivo común como lo es el de desarrollar áreas de propiedad del Estado en situación ruinosas y de alto potencial valorativo tanto en términos urbanos como económicos.

Esta como otras herramientas al vincular actores de la actividad privada a su funcionamiento tiene como valor agregado la supervivencia a los diferentes gobiernos, pudiendo así dar continuidad a los desarrollos y políticas urbanas públicas de Estado.

En general se establecen objetivos específicos para las agencias y plazos a cumplir esos objetivos lo que permite un importante control desde el espacio legislativo.

41.2.6 Concurso de suelo a urbanizar

Una interesante modalidad de gestión para el a suelo a urbanizar es la de concurso por proyecto y precio, esto permite preestablecer pautas de proyecto como por ejemplo la sustentabilidad del mismo, la obligatoriedad de construir una cierta cantidad de viviendas subsidiadas para el programa Hábitat social formulado en este plan de desarrollo, o dotar de los servicios necesarios a la nueva urbanización, siempre de acuerdo a las leyes vigentes, esto es: si la dotación del servicio corresponde a la empresa prestataria del mismo, abrir el



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

camino de la negociación operativa que permita realizar la obra y acordar los costos de inversión y la forma de recupero por parte de la empresa concursante.

Cuando se habla de suelo a urbanizar en esta modalidad se refiere a la o las parcelas involucradas y todo servicio y equipamiento necesario para llevar a cabo el desarrollo planteado.

Un ejemplo de esta modalidad se puede citar en España en la ciudad de Getafe:

La sostenibilidad lidera los concursos de Móstoles y Getafe, pero no sólo en el 40% de puntos que se llevarán las empresas que añadan criterios medioambientales a sus proyectos. En Móstoles, por ejemplo, también se respirará aire limpio fuera de casa, en los 600.000 metros cuadrados de zonas verdes previstas, 22 metros cuadrados por habitante. En esta localidad la puesta en marcha de este proyecto urbanístico está liderada por el consorcio urbanístico compuesto al 50% por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Móstoles.

Pero lo que ahora sale a concurso sólo es una parte de los 2.400.000 metros cuadrados previstos para su desarrollo. Hace un año tuvo lugar el primer concurso para ocho solares. La previsión es que en esta zona del sureste de la Comunidad se lleguen a construir 8.493 viviendas.

Getafe, aunando sendos proyectos, reserva 1,4 millones de metros cuadrados a espacios ajardinados y equipamientos sociales. Allí, la proyección de los terrenos pertenece a la Comunidad de Madrid, en un 60% y al Ayuntamiento de Getafe en el 40% restante.

Ésta es la primera convocatoria para la concesión de terrenos en Los Molinos y Buenavista, pero el proyecto albergará 12.234 viviendas de las que 9.788 serán de protección y 2.446 libres.

Los dos concursos abiertos comparten el pliego de condiciones que, junto a los criterios de sostenibilidad añadirá 30 puntos más a las ofertas por el cumplimiento de las ordenanzas, la planificación y las respuestas técnicas a las exigencias que se piden, las memorias de calidades y los servicios vinculantes, y la viabilidad técnica y económica para poder demostrar solvencia. Los 30 puntos restantes valorarán los plazos de ejecución y las modalidades de pago, entre otras cosas.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

También se adjunta como antecedente mas cercano parte del proyecto de ordenanza presentado en el año 2008 por la Agencia de Promoción y Coordinación de la Inversión Urbana a la Municipalidad de Bahía Blanca, proyecto llamado "Proyecto y precio" como modalidad de contratación sobre la base de la elaboración de un proyecto de características urbanas donde se pone a concurso una parcela céntrica con un determinado objetivo, reseñando cuestiones de carácter general y particular :

*OBRA: PROYECTO Y CONSTRUCCION DE EMPRENDIMIENTO URBANO INTEGRAL
MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA*

OFRECIMIENTO PUBLICO N° /08-S.O y S.P.

.....La Municipalidad de Bahia Blanca, llama a Ofrecimiento Publico a Empresas Urbanizadoras para la cesión sujeta a Proyecto y Construcción de Emprendimiento Urbanístico Integral sobre la parcela Municipal sobre calle Belgrano 64...

RESEÑA DEL OBJETIVO

OBJETIVOS:

La Municipalidad de Bahia Blanca, por intermedio de la Secretaria de Obras Publicas decide llamar a ofrecimiento Publico a Empresas Urbanizadoras de la actividad Privada, para la ejecución de Proyecto y Construcción de un Emprendimiento Urbano Integral de: cocheras Municipales, Privadas, oficinas publicas Municipales, oficinas Privadas y viviendas Privadas; en la parcela Municipal sobre calle Belgrano 64 con el objeto de:

- 1. Recuperar para uso publico el terreno del estacionamiento Municipal, como Plaza seca y Pasaje peatonal entre calles Alsina y Belgrano a través del Palacio Municipal y las dependencias municipales en el edificio del ex Bco Provincia.*
- 2. Resolver la conexión espacial y funcional entre el edificio del ex Bco Provincia, el Palacio Municipal y el nuevo edificio de Oficinas Municipales con la Plaza Seca.*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

3. *Resolver en medio subsuelo o subsuelo/s, una cantidad de cocheras para uso Municipal (70 unidades) y Privado y los servicios necesarios para su funcionamiento, incluidas, oficinas Municipales de control de acceso, egreso y depósitos varios.*
4. *Aumentar la posibilidad de espacios para uso administrativo y de servicio, a través de un edificio Municipal de 1200 m² que contemple las oficinas de Vialidad Municipal, Electricidad y Mecánica, Proyectos y Obras; depósitos varios; etc.*
5. *Promover una intervención conjunta de intereses públicos y privados en beneficio de la comunidad de la ciudad de Bahía Blanca.*
6. *Permitir el autofinanciamiento de la obra y su mantenimiento como beneficio directo del Estado, y la generación de renta como beneficio del sector privado.*

En términos generales la propuesta es permitir la concreción de emprendimientos comerciales privados aprovechando la estratégica localización y tamaño de esta parcela Municipal, bajo condiciones especiales que permitan amortizar las necesidades del Municipio. La tendencia a realizar inversiones en uso comercial sobre la calle Belgrano y la necesidad de espacio para oficinas Municipales y de materializar un espacio publico de escala intermedia como Plaza Seca y la conexión entre calles y edificios.

DATOS GENERALES:

La parcela a intervenir cuenta con aprox. 34,50 metros de frente sobre calle Belgrano y aprox. 61,00 metros de fondo contra espacios de transición con el Palacio Municipal y ex Bco Provincia, con una superficie total de aprox. 2100 m², presentando la forma de un polígono regular.

CLAUSULAS GENERALES

ART. 1º) BASES Y CONDICIONES DEL PRESENTE PLIEGO.

Forman las Bases y Condiciones del presente llamado a OFRECIMIENTO PUBLICO las Cláusulas Generales y Particulares del mismo y el Anexo I "Documentación", como así también las Disposiciones Reglamentarias vigentes.

ART. 2º) DOCUMENTACION Y ADQUISICION DEL PLIEGO

El presente pliego podrá ser consultado y adquirido en los lugares indicados en el Aviso de Ofrecimiento Publico.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Las consultas serán sin cargo y la adquisición, conforme al precio fijado por la Municipalidad.

Se deja expresamente aclarado que también forman parte de este Pliego, las Ordenanzas y toda otra reglamentación Municipal.

ART. 3º) CAPACIDAD DE LOS PROPONENTES

Los proponentes, Empresas Urbanizadoras, deberán tener capacidad civil para obligarse.

Cuando se trate de Sociedades, la duración de las mismas deberá alcanzar como mínimo hasta el momento en que se extingan las obligaciones emergentes de la ejecución de las obras propuestas, según contrato celebrado con la Municipalidad.

Los oferentes legales de las Sociedades deberán comprobar estar facultados para poder contratar en su nombre.

El oferente deberá presentar un estado actualizado de su situación económico financiera, certificado por Contador Publico Nacional, que demuestre su capacidad para encarar la ejecución y finalización de las obras.

ART. 4º) DOMICILIOS

Los proponentes deberán fijar domicilio real y legal siendo requisito indispensable que este último se fije en la Ciudad de Bahía Blanca

ART. 5º) REQUISITOS PARA LA PRESENTACION DE LAS OFERTAS

Toda la documentación escrita que integra la oferta deberá presentarse a maquina, sin enmiendas, raspaduras, entre líneas o errores que no hayan sido debidamente salvados.

Los proponentes serán exclusivos responsables de los errores que se comiencen en la redacción y transcripción de sus propuestas.

ART. 6º) FORMAS DE LA PROPUESTA

Las propuestas deberán ser presentadas dentro del sobre presentación cerrado, llevando como única inscripción exterior la siguiente:

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

OFRECIMIENTO PUBLICO N° /08-S.O y S.P.

ACTO DE APERTURA

Día:.....Mes:.....Año:.....Hora:.....

Los espacios punteados deberán ser llenados con las indicaciones del AVISO DE OFRECIMIENTO PUBLICO.

En su interior deberá contener la siguiente documentación:

A) ANTEPROYECTO ARQUITECTONICO de acuerdo a lo establecido en el Art. 6º de las Cláusulas Particulares del presente Pliego. Esta documentación deberá presentarse por triplicado, con duplicado en archivos digitales, debiendo estar sellado con valores fiscales solo el original.

CONSTANCIA DE ADQUISICION DEL PLIEGO expedida por la Municipalidad de Bahía Blanca.

B) Sobre OFERTA, cerrado, con constancia de acuerdo a lo establecido en el Art.7º de estas Cláusulas Generales.

REFERENCIAS bancarias y comerciales de los integrantes de la Empresa Urbanizadora.

DECLARACION JURADA de los integrantes de la Empresa Urbanizadora, no deben ser deudor del fisco de la Provincia de Buenos Aires, ni de la Municipalidad de Bahía Blanca.

DECLARACION JURADA aceptando la jurisdicción de los Tribunales de Justicia de la Ciudad de Bahía Blanca.

C) Sobre IDENTIFICACION, con la única inscripción exterior "IDENTIFICACION", conteniendo:

SEUDONIMO.

NOMBRE O RAZON SOCIAL del referente de la Empresa Urbanizadora.

DOMICILIO LEGAL del oferente de la Empresa Urbanizadora.

NOMBRE, APELLIDO y N° DE MATRICULAS Municipales y Provinciales de los profesionales actuantes.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Esta documentación deberá estar firmada en todas sus hojas por el oferente de la Empresa Urbanizadora, con aclaración de firma correspondiente.

Todas las fojas que integran la documentación requerida en los puntos A) hasta C) que obran dentro del sobre "PRESENTACION DEL OFRECIMIENTO" deberán estar selladas con los valores correspondiente por Ley.

La falta de elementos integrantes del Anteproyecto y la Constancia de adquisición del Pliego o de los sobres B o C, serán causales de rechazo de la oferta en el mismo ACTO DE APERTURA por parte de la autoridad que la dirige.

Si en el sobre B "OFERTA", faltare documentación, con excepción de la GARANTIA DE LA OFERTA, podrá ser presentada dentro de los (3) tres días hábiles de detectada la omisión. El incumplimiento de su presentación hará pasible al oferente del rechazo de la oferta.

ART. 7º) GARANTIA DE LA OFERTA

Toda propuesta en ofrecimiento deberá estar acompañada indefectiblemente de la correspondiente garantía, equivalente al uno por ciento (1%) del importe total de la inversión propuesta, dicha garantía podrá constituirse en cualquiera de las siguientes formas:

- 1. En efectivo.*
- 2. Deposito realizado en Banco de la Provincia de Buenos Aires sucursal Centro o en otro a designar, a la orden de la Municipalidad.*
- 3. Mediante Títulos y Bonos del Estado Nacional o Provincial que tenga cotización en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, al valor corriente en plaza tres días antes de la apertura.*
- 4. Mediante Fianzas Bancarias.*
- 5. Mediante Póliza de Fianza o de Seguro emitida por compañías de seguro aprobadas por la Superintendencia de Seguros.*

La Garantía de la oferta será devuelta a los oferentes que no hayan sido preadjudicados una vez realizada la PREADJUDICACION, o bien a la firma del Acta de la Declaración de Ofrecimiento Nulo.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Al oferente que resultare preadjudicatario le será devuelta la garantía de la oferta a la firma del contrato.

ART.8º) ACTO DE APERTURA

En el lugar, día y hora establecidos en los avisos o en el día hábil siguiente y a la misma hora si aquel fuese declarado feriado o asueto administrativo, se dará comienzo al acto de apertura del SOBRE PRESENTACION.

Las propuestas serán abiertas y exhibidas en acto publico ante los funcionarios competentes y los interesados que concurran al acto. Antes de proceder a la apertura de las propuestas los interesados podrán pedir o formular aclaraciones relacionadas con el Acto, pero iniciada dicha apertura no se aceptaran nuevas propuestas ni interrupciones de naturaleza alguna.

Del contenido de todos los sobres PRESENTACION se dejara constancia en Acta, como así también de las observaciones de los presentes que estén habilitados para tal fin.

El Acto se cerrara con la lectura del Acta y si tiene aceptación por parte de los presentes esta será firmado por los funcionarios competentes y los interesados que deseen hacerlo.

ART.9º) JURADO DE SELECCION

Los anteproyectos contenidos en el sobre PRESENTACION, serán analizados por el Jurado de Selección conformado por:

- a) Dos (2) Arquitectos Representantes por la Secretaria de Obras y Servicios Públicos.*
- b) Un (1) Ingeniero Representante por la Secretaria de Gobierno y Planificación General.*

Como Jurado invitado y a propuesta de cada Entidad:

- a) Un (1) Representante de la Cámara Argentina de la Construcción.*
- b) Un (1) Representante de Corporación del Comercio, Industria y Servicios*
- c) Un (1) Representante del Colegio de Arquitectos.*
- d) Un (1) Representante del Colegio de Ingenieros.*

No podrán participar como jurado, aquellos que tuvieran vinculación familiar o asociación comercial o profesional con algunos de los Oferentes y/o Proyectistas.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Como veedor del proceso de selección actuara un funcionario designado por el Sr. Intendente Municipal.

El Jurado de Selección deberá conformarse en un plazo máximo de diez (10) días corridos posteriores a la apertura de Sobres Presentación y emitir su fallo en un plazo máximo de treinta (30) días corridos a partir de su conformación.

El Jurado de Selección estará compuesto como mínimo por tres (3) miembros y deberá ejecutar un Acta Final con su decisión indicando el orden de prelación obtenida por los anteproyectos evaluados, donde conste la firma de cada uno de los integrantes. Podrá asimismo declarar que ninguna de las propuestas cubre los objetivos del Ofrecimientos si así lo considerara necesario, y establecer objeciones acerca de las propuesta ganadora.

En el caso de que existiera un solo oferente, el Jurado podrá igualmente evaluar la propuesta y aconsejar su adjudicación si lo considerara conveniente.

ART. 10º) EVALUACION DE LOS ANTEPROYECTOS

Para la evaluación de los anteproyectos, se ponderaran los siguientes aspectos, considerados relevantes de la calidad arquitectónica:

- ? *Integración y conexión de los espacios y edificios de calle Alsina, Palacio Municipal, ex Bco Provincia, nuevo edificio Oficinas Municipales con Plaza Seca y calle Belgrano.*
- ? *Morfología del Emprendimiento, relación con el Palacio Municipal, el ex Bco Provincia y los edificios existentes.*
- ? *Morfología del Emprendimiento como Land Mark Urbano.*
- ? *Flexibilidad de uso de los nuevos espacios Administrativos y su relación y/o conexión con Plaza Seca y resto edificios.*
- ? *Permeabilidad visual a escala peatonal entre cale Belgrano y Plaza Seca.*
- ? *Jerarquización del espacio Plaza Seca con mayor superficie integrada del espacio público y mejor asoleamiento.*
- ? *Nivel de terminaciones, materiales utilizados y equipamiento Publico; etc.*
- ? *Costo de mantenimiento.*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Se analizara también, que la propuesta de inversión para el espacio abierto y cubierto publico, sea acorde a la propuesta para el espacio abierto y cubierto Privado; verificando que la inversión ofrecida para el tratamiento arquitectónico y las obras a ejecutar correspondientes a los edificios y espacios públicos no resulte de inferior calidad.

ART. 11º) CESION DEL DERECHO DE LOS PROPONENTES DEL CONTENIDO DEL SOBRES PRESENTACION.

Los oferentes por el mero hecho de la presentación de sus propuestas, hacen cesión a la Municipalidad de todos los derechos que pudieran corresponderles por los contenidos de los respectivos "SOBRES PRESENTACION". En todos los casos estos últimos quedaran de exclusiva propiedad de la Municipalidad, respetándose la propiedad intelectual del anteproyecto, en cuanto se use su trabajo, excluida la garantía de oferta.

ART. 12º) RESULTADO DE LA SELECCION

Todos los oferentes serán notificados del Acta Final elaborada por el Jurado de Selección, quedando entendido que su decisión es inapelable.

ART. 13º) OFERTAS IGUALMENTE VENTAJOSAS

Si entre las propuestas presentadas y admisibles hubieran dos o mas igualmente convenientes que las restantes, la Municipalidad llamara a mejora de ofertas entre esos oferentes exclusivamente, señalándose para tal efecto día, hora y lugar de apertura.

Dicho mejoramiento será evaluado sobre la intervención mas conveniente realizada en el espacio publico y el compromiso formal de mantenimiento de los mismos.

ART. 14º) MANTENIMIENTO DE OFERTA.

Los proponentes están obligados a mantener la oferta realizada por un plazo no inferior a los ciento veinte (120) días corridos contados a partir de la fecha de apertura.

En su defecto perderá el DEPOSITO DE GARANTIA referido en el Art. 7º de este Pliego General de Condiciones.

Los oferentes deberán responder en el termino de tres (3) días hábiles a todo requerimiento de aclaraciones referido a su propuesta (a partir de su notificación). La falta de cumplimiento de esta disposición podrá ser causa para desestimar la oferta.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

ART. 15º) RECHAZO DE LAS OFERTAS.

La Municipalidad conserva la facultad de rechazar todas las propuestas sin que la presentación de las mismas de derecho a los oferentes a reclamar a su aceptación, como tampoco a formular cargo alguno.

ART. 16º) PREADJUDICACION.

La PREADJUDICACION será realizada por la Comisión de Adjudicación nombrada para tal fin por el Sr. Intendente de la Municipalidad de Bahía Blanca, la que deberá expedirse en un plazo no mayor a los cinco (5) días hábiles posteriores a la firma del Acta final elaborada por el Jurado de Selección, pudiendo declarar desierto el Ofrecimiento si lo considerara conveniente.

La PREADJUDICACION se efectuara al oferente cuya propuesta responda cabalmente a lo indicado en el Artículo 10º "Evaluación de Anteproyectos", formalizándose la misma mediante telegrama colacionado que se remitirá al preadjudicatario. Se le otorgara un plazo máximo de sesenta (60) días corridos a partir de la notificación, para presentación de los planos de Proyecto a la Comisión Técnica nombrada en el Art. 7º de las Cláusulas Particulares del presente Pliego.

En caso de incumplimiento en tiempo y forma de las presentaciones solicitadas al preadjudicatario, la Comisión de Adjudicación podrá revocar la PREADJUDICACION, en los términos notificándole al siguiente oferente en el orden de prelación según Acta del Jurado de Selección, su condición de preadjudicatario, debiendo depositar nuevamente la garantía de la oferta, la que le será devuelta en los términos previstos en el Art. 7º de estas Cláusulas Generales.

La revocatoria se notificara mediante telegrama colacionado.

ART. 17º) ADJUDICACION.

La adjudicación será realizada por la Comisión de Adjudicación mediante Acta, a la presentación de los Planos Municipales aprobados por la Dirección General de Obras Particulares de la Municipalidad de Bahía Blanca.

ART. 18º) FIANZA DEL CONTRATO



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

En el acto al que se refiere el Artículo siguiente, el adjudicatario afianzara el cumplimiento del contrato mediante suma equivalente al 5% del importe total a que asciende el monto de obra, en cualquiera de las formas establecidas en el Art. 7º de estas Cláusulas Generales.

ART. 19º) FIRMA DEL CONTRATO

El adjudicatario tiene obligación de comparecer ante la Municipalidad –calle Alsina 65, Bahía Blanca Provincia de Buenos Aires – para firmar el contrato, dentro de los cinco (5) días hábiles a contar de la fecha de adjudicación.

ART. 20º) INSTRUMENTOS CONTRACTUALES Y DOCUMENTACION ACCESORIA.

Serán instrumentos integrales del Contrato los siguientes:

- a) Legislación vigente.*
- b) Toda la documentación que integra la presentación hecha por el adjudicatario.*
- c) Planos Municipales aprobados.*
- d) Documentación de Adjudicación.*

ART. 21º) DE LA TRANSFERENCIA DEL CONTRATO.

Queda expresamente prohibido al adjudicatario ceder, transferir o delegar en todo o en parte los derechos y obligaciones establecidos en el presente Ofrecimiento Publico, salvo autorización expresa de la autoridad Municipal.

CLAUSULAS PARTICULARES

ART. 1º) OBJETO

Llamase a Ofrecimiento Publico N°...../08 S.O .y S.P. para la CESION SUJETA A PROYECTO Y CONSTRUCCION EMPRENDIMIENTO URBANO INTEGRAL DE ESTA CIUDAD.

ART. 2º) DESCRIPCION DEL INMUEBLE A OTORGAR

La parcela Municipal sobre calle Belgrano 64.

La parcela a intervenir cuenta con aprox. 34,50 metros de frente sobre calle Belgrano y aprox. 61,00 metros de fondo contra espacios de transición con el Palacio Municipal y ex



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Bco Provincia, con una superficie total de aprox. 2100 m², presentando la forma de un polígono regular. Esta servido por redes de servicio en todo su frente sobre calle Belgrano.

Plano de mensura registrado en la Dirección de Catastro y Geodesia de la Provincia el x de x de x, con el numero x según expediente x.

Inscripción de Dominio: Matricula (x-x) del x de x de x.

ART. 3º) PLAZOS

A) Adquisición y consulta de pliegos.

del/.....08 al/...../08.

B) Presentación de Ofertas y Aperturas de sobres.

Día...../.....08.....hs.

C) Conformación del Jurado de Selección.

diez (10) días corridos posteriores a la apertura.

D) Evaluación de las Propuestas

treinta (30) días corridos posteriores a la conformación del Jurado de Selección.

E) Mantenimiento de Oferta.

ciento veinte (120) días corridos posteriores a la apertura.

F) PREADJUDICACION.

cinco (5) días hábiles a partir de la firma del Acta Final elaborada por el Jurado de Selección.

G) Presentación de Planos de Proyecto.

60 días corridos a partir de la notificación de PREADJUDICACION.

H) Firma del Contrato.

en un máximo de cinco (5) días hábiles a contar de la fecha de adjudicación.

I) Comienzo de Obra.

en un máximo de treinta (30) días corridos a partir de la firma del Contrato.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

J) *Final de Obra:*

veinticuatro (24) meses a partir del comienzo de obras.

K) *Escritura traslativa del Dominio:*

en un máximo de noventa (90) días corridos a partir del final de Obra.

Las razones de incumplimiento por razones fortuitas o causas de fuerza mayor, serán puestas a consideración de la Municipalidad dentro del termino de diez (10) días corridos de producirse los mismos, acompañándose de documentación probatoria de los hechos que se aleguen. Transcurrido ese termino quedara extinguido todo derecho al respecto.

ART. 4º USOS URBANOS

Se permitirán los usos de :

A.1) Plaza Seca (Publica), incluyendo paseos peatonales, lugares de descanso y esparcimiento, lugares para monumentos y/o escultura, carteles informativos, etc.

A.2) Sector Comercial de escala intermedia, comercio diario y periódico, servicios personales, establecimientos financieros, seguros y oficinas, vivienda, equipamientos.

A.3) Establecimiento publico.

No serán permitidos los siguientes usos:

B1) Queda prohibida la explotación comercial de espacios recreativos y/o establecimientos públicos.

B.2) No se permitirán carteles o anuncios de propaganda fuera de los espacios indicados en la propuesta o en lo estipulado por la Municipalidad.

B.3) No se permitirá ningún tipo de deposito a cielo abierto

ART. 5º INDICADORES URBANISTICOS.

F.O.S. máximo: 40% (840,00m²)

F.O.T. máximo 3 (6315,00m² + 70 % de Premios) = 10730 m²

Cocheras a menos de + 1,50 m, no se computan para F.O.S ni F.O.T



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

H. MAXIMA: 15 Pisos. Pudiéndose superar con techos, instalaciones, tanques de reserva, etc.

ART. 6º DE LA PROPUESTA ARQUITECTONICA.

A) Desde el punto de vista urbano, se promueve el diseño de un Centro Administrativo con Servicios de Oficinas Publicas y Privadas; y Viviendas, estrechamente vinculado con el espacio Publico Plaza Seca; en relación directa con la calle Belgrano permitiendo la permeabilidad visual a escala peatonal.

B) La propuesta arquitectónica deberá ser ejecutada sobre la totalidad de la parcela, definiendo claramente los sectores Públicos y Privados con el diseño de la plaza, desarrollando el proyectista una tarea de integración de los Usos de tal manera que se asegure su uso intensivo, evitando la priorización de los aspectos comerciales y residenciales sobre los Públicos.

C) La presentación de la propuesta arquitectónica se realizara a nivel de anteproyecto, existiendo libertad en los métodos de representación. Las medidas máximas de los cartones y planos será de 1.00mx 0.70m o submodulo, conteniendo como mínimo:

Planta General involucrando parte de edificios vecinos, Palacio Municipal y ex Bco Provincia de manera de comprender su relaciones entre si. Escala 1:200.

Planta o Plantas Subsuelo y las distintas Plantas Altas Tipo como las hubiere, Terrazas, Planta techo, etc. Escala. 1:200.

Cortes - Vista: los necesarios, para comprender la propuesta, involucrando edificios vecinos, el Palacio Municipal y ex Bco Provincia, etc. Escala 1:200.

Vistas: de frente y las internas necesarias para comprender la propuesta. Escala 1:200.

Perspectivas Axonométricas, las necesarias para interpretar la Propuesta, mínimo una externa y otra interna, involucrando edificios vecinos, el Palacio Municipal y ex Bco Provincia. Escala1:200.

Perspectivas Peatonales, las necesarias para interpretar el espacio Publico Plaza Seca.

Memoria Descriptiva Arquitectónica, que contenga básicamente la descripción de la propuesta, y su relación con el espacio urbano.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Memoria descriptiva técnica, que contenga la justificación de la tipología constructiva elegida, los materiales, su calidad y todo dato complementario relevante que permita una mejor evaluación de la misma.

Memoria descriptiva de costo, que contenga el análisis de costo y todas las superficies en juego del emprendimiento, todo dato complementario relevante que permita una mejor evaluación de la misma.

Cronograma de Trabajo y Plan de Inversiones.

En los rótulos correspondientes a cada plano deberá figurar como título:

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA

OFRECIMIENTO PUBLICO N° /08-S.O y S.P.

EMPRENDIMIENTO URBANO INTEGRAL

Y como dato complementario mínimo: N° de Plano y tema, nombre, seudónimo con el que se participa, observaciones.

Los elementos constitutivos del anteproyecto serán presentados sin tema ni señal que pueda servir para la identificación del oferente y/o autor o autores. En caso contrario la propuesta será descalificada.

ART. 7 167 DE LA APROBACION DEL PROYECTO

La PREADJUDICACION deberá presentar toda la documentación definitiva del proyecto arquitectónico ante una Comisión Técnica que designara la S.O. y S.P., dentro de los plazos fijados. El proyecto deberá estar firmado por profesional habilitado.

Esta Comisión observará el cumplimiento del desarrollo proyectual en base al anteproyecto preadjudicado, exigiendo los cambios que a su juicio sea necesario efectuar para no desvirtuar la propuesta original. En este caso el preadjudicatario deberá presentar las correcciones solicitadas dentro de los cinco (5) días corridos, contados a partir de la fecha de su notificación.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Si existiera en la documentación indefinición en los materiales o aspectos constructivos, la Municipalidad impondrá la solución que crea conveniente sin que esto signifique derecho a modificación de la propuesta presentada.

Una vez visado el Proyecto por la Comisión Técnica, el profesional responsable efectuara el tramite normal para la aprobación del proyecto ante la Dirección General de Obras Particulares, en un todo de acuerdo a las Reglamentaciones vigentes. El tramite tendrá tratamiento prioritario. Esta documentación pasara a formar parte de la Documentos Contractuales y Documentación Accesoría.

ART. 8º) DE LA CONSTRUCCION.

El adjudicatario deberá realizar las demoliciones y construcciones para materializar el proyecto en un todo de acuerdo a la documentación visada y aprobada, lo cual no podrá ser alterada durante la ejecución de las obras sin previa autorización de la Municipalidad.

Cualquier imprevisto durante la construcción que implique modificar lo aprobado en la documentación, deberá contar con la aprobación de la Comisión Técnica mencionada el Art. Anterior, previa ejecución de los trabajos.

El adjudicatario se compromete a construir:

La totalidad de las demoliciones, los espacios cubiertos y descubiertos contenidos en la propuesta y Memorias Descriptivas del Anteproyecto, y el Proyecto.

Las características técnicas constructivas, materiales y procedimientos especificados en planos, memoria descriptiva, y/o cualquier otro documento deberán ser respetados en la construcción.

Se deberá asegurar una óptima calidad constructiva, por considerarse que la necesidad de permanencia de cualquier equipamiento urbano es superior a otro tipo de edificación.

La tecnología constructiva utilizada y la calidad de los materiales empleados en la ejecución de las Obras de uso público deberán asegurar costos de mantenimientos adecuados.

El Final de Obra de las construcciones que pasaran a dominio privado será otorgado una vez finalizada también las obras de los espacios públicos.

Las medidas de seguridad (cercado, bandejas, pasarelas, etc.) adoptadas serán las reglamentadas por las Normas de Edificación, para cualquier obra civil.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

ART. 9º) DE LA INSPECCION DE LA OBRAS.

La Municipalidad se reserva el derecho de inspeccionar periódicamente las obras durante el periodo de ejecución.

El adjudicatario será notificado de las contravenciones en las que incurriere, debiendo afrontar las sanciones que pudiera corresponder.

ART. 10º) SERVICIOS.

Las conexiones o redes de servicios (luz, agua, gas, cloacas) deberán ser gestionados por el adjudicatario ante los entes correspondientes y correrán por su cuenta y cargo.

ART. 11º) SEGUROS.

El adjudicatario deberá contratar seguros de obras con Compañías de Seguros que no mantengan saldos exigibles con la Superintendencia de Seguros de la Nación, por cobertura de responsabilidad civil y de incendio.

Todos los obreros y empleados que se desempeñen en la ejecución de las obras estarán cubiertos por Póliza de Seguros, según Leyes vigentes.

ART. 12º) IMPUESTOS MUNICIPALES DERECHOS Y TASAS

Por las obras que se trasladaran al dominio privado, el adjudicatario deberá abonar los correspondientes Derechos de Construcción y las tasas por servicios que se facturan con el impuesto inmobiliario, a partir del tramite de aprobación de planos.

ART. 13º) DEL PERSONAL EMPLEADO EN LAS OBRAS.

El adjudicatario solo empleara operarios competentes en sus respectivas especialidades y en suficiente numero como para que la ejecución de los trabajos sea regular y progrese en la medida necesaria al cumplimiento del contrato y a las adquisiciones vigentes sobre legislación del trabajo y medidas de higiene y seguridad.

ART. 14º) MULTAS POR INCUMPLIMIENTO

Las faltas de cumplimiento de las obligaciones del Contratista lo harán posible de las siguientes multas.

A) Seguros: Por incumplimiento de este termino, una multa de quinientos (500) módulos por cada día de atraso, contados a partir de los vencimientos del plazo fijado.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

B) Iniciación de las Obras: Si vencido el plazo de iniciación de las obras, y transcurrido cinco (5) días corridos a partir de esa fecha, el Contratista no diera comienzo a los trabajos ni diera explicación en forma escrita de la situación, se le aplicara una multa del cinco por mil (5%) del monto del Contrato por cada día de atraso, contados a partir de la fecha de la

orden de iniciación de los trabajos. La aplicación de la mencionada multa motivara la rescisión del Contrato por responsabilidad del Contratista, al cumplirse treinta (30) días de incumplimiento.

C) Plan de Trabajo: La Actualización del Plan de Trabajo garantizado en la Oferta, deberá ser sometida a consideración de la inspección: dicha actualización deberá incluir además el avance financiero que en forma mensual el Contratista le dará a las obras.

EL Contratista incurrirá en mora cuando no cumpla con los plazos previstos en el plan de trabajos y abonara en concepto de multa el importe equivalente al medio por ciento (0,5%) del monto total del Contrato, semanalmente.

D) Plazo de ejecución de Obras: Cuando la mora fuese el plazo de terminación total de las obras, el Contratista abonara en concepto de multa el uno por ciento(1%) del monto total del Contrato, por semana.

E) Solución de divergencias: si el Contratista suspendiera los trabajos, alegando la existencia de divergencias pendiente, se hará posible de una multa de quinientos (500) módulos por cada día de suspensión contados a partir de la fecha de la Orden de Servicio que obliga a

F) Modificaciones: Si el Contratista efectuara trabajos o realizara cambios o alteraciones no contemplados en el Proyecto sin la debida autorización, será pasible de la multa de mil (1000) módulos, que le será devuelta una vez cumplimentados los requisitos solicitados por la inspección.

ART. 15º) TRASLADO DEL DOMINIO

Una vez adjudicada la obra, el interesado deberá realizar la mensura correspondiente al deslinde del dominio publico destinado a Plaza Seca y Equipamiento, un nivel de Cocheras de 1900 m2 y 1200 m2 de Oficinas Municipales. Los gastos que se originen por este tramite serán por cuenta y cargo del adjudicatario.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

La escritura traslativa del dominio del sector de tierra definido por los límites físicos correspondientes a locales comerciales, será entregada por la Municipalidad dentro de un plazo no mayor a noventa (90) días a partir de la finalización del total de las Obras, conforme a la certificación que le otorgue la Dirección de Obras Particulares.

La cesión de la tierra se hará a título gratuito en compensación de la ejecución de las Obras del espacio público.

Los gastos generados por escrituración y demás costas derivados por la traslación del dominio estarán a cargo del adjudicatario, excepto aquellas que por ley corresponda a la Municipalidad.

ART. 16º) RECEPCION DE LAS OBRAS PUBLICAS.

Una vez finalizadas las obras en un todo de acuerdo a la Documentación Aprobada y lo especificado en el Contrato, se efectuara un Acta de Recepción de las Obras Publicas.

ART. 17º) DEVOLUCION DE LA FIANZA

La fianza del Contrato le será devuelta al contratista luego de efectuada la Recepción de las Obras Publicas. De los fondos de esa fianza se deducirá, en caso de corresponder, las indemnizaciones por daños y perjuicios o cualquier otra deuda con la Municipalidad que corra por cuenta del adjudicatario, recibiendo este el saldo que resulta de esas deducciones.

ART. 18º) HABILITACION DE LOS LOCALES

La habilitación de los locales comerciales, oficinas y/o servicios personales, se efectuara ineludiblemente con posterioridad a la Recepción de las Obras.

La responsabilidad de las operaciones inmobiliarias efectuadas sobre las obras privadas corresponde al adjudicatario en el marco de las reglamentaciones vigentes y los indicadores urbanísticos especificados en el presente pliego.

ART. 19º) CAUSAS DE RESCISION DEL CONTRATO.

Serán causas de rescisión del Contrato cualquiera de los puntos que se detallan a continuación:

- 1- La violación de lo establecido en el Art. 20º del Pliego de Condiciones Generales "De la Transferencia del Contrato".*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- 2- *La falta de cobertura y/o pago de las Pólizas de Seguro exigidas en el Art. 11º “Seguros” de estas Cláusulas Particulares.*
- 3- *El incumplimiento reiterado de los plazos establecidos que no fueren por causas de fuerza mayor o caso fortuito debidamente justificados.*
- 4- *Cuando el total de multas aplicadas alcance el veinte por ciento (20%) del monto del contrato, la Municipalidad podrá rescindirlo por causa del Contratista.*

ART. 20º) POR CONTRATO RESCINDIDO

En caso de rescisión del Contrato la Municipalidad tendrá derecho a llamar a nuevo Ofrecimiento Publico para la finalización de las obras, tomando la valuación del costo de las obras realizadas mas los gastos administrativos derivados de la rescisión, como “monto básico” del ofrecimiento; resarciendo con el valor de los costos de mano de obra y materiales invertidos en la ejecución de la obra, al titular del contrato rescindido.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

CITA TDR

Componente 5. Actividad 42

Instrumentos Normativos y de Gestión Urbana

Reformulación del Código de Planeamiento Urbano, acorde con el modelo territorial propuesto...

42.1 Introducción

En base a lo expuesto en el informe 3, componente 2 actividad 16 “Modelo de gestión urbana” planteando principios básicos de organización-actuación aplicables a modelos de Gestión, los desarrollaremos en relación al sustento conceptual y normativo a adoptarse para la reformulación del Código.

El concepto de Servicio, es un concepto amplio pero que en relación al tema Código se entiende como aporte de los conocimientos académicos vinculados a plantear y promover objetivos específicos y el cumplimiento de reglas básicas que aseguren la concreción de esos objetivos, en un marco de seguridad e igualdad jurídica para quienes intervengan en el territorio, ya sean privados o el mismo estado.

Objetividad en la gestión, pone en concordancia con la realidad a los planteos de desarrollo que se formulen, mas allá de las hipótesis que se desarrollen, la objetividad acerca los proyectos a la realidad, y por ende factibiliza su concreción.

Eficiencia es uno de los conceptos mas importantes en el marco del cumplimiento de todos los conceptos enunciados, está ligado a la decisión de la gestión y a la participación ciudadana en el cumplimiento de la norma, en un marco de procedimientos y reglas claras y concisas no interpretables.

Jerarquía, establece un orden a seguir, esto está relacionado al concepto de eficiencia, en cuanto a la claridad y el orden de los procedimientos en el cumplimiento de la norma.

La Transparencia en los procedimientos atinentes al cumplimiento de las normas está ligada a la formulación clara y concisa de los mismos, a la información (conocer los procedimientos) a la participación ciudadana y al sometimiento a la ley (hacerlos cumplir).



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Descentralización, este concepto es fundamental en acercar los objetivos de un plan a través del Código, ya que distribuye los esfuerzos de la gestión acercándolos a los directos interesados, que por otra parte serán quienes controlen la gestión a través de la participación ciudadana, por ejemplo en los presupuestos participativos.

Coordinación y sometimiento a la ley, la ley establecida debe cumplirse por lo tanto se deber penalizar su incumplimiento, en el caso del código la base conceptual de su cumplimiento radica en el efectivo control en la gestión, en la eficiencia, la transparencia, la descentralización, la información y participación ciudadana.

Información y participación ciudadana, la ordenanza 14994, promulgada el 2 de octubre de 2008, plantea la participación ciudadana en la Reformulación del Código de planeamiento a través de la presentación de propuestas en su artículo 2º, *“Convócase a la comunidad de la ciudad de Bahía Blanca a participar con la actualización de propuestas y presentación de aquellas originales que no han sido de tratamiento previo en el ámbito de la Agenda de Desarrollo, el Plan estratégico u otras que ya constan incorporadas, para la formulación y delineamiento del Planeamiento Urbano, conforme se dispone por la presente”*.

Propuestas que serán evaluadas por la Unidad de Reformulación y la Agenda de Desarrollo local para luego formar parte de los diferentes planes de gestión de las diferentes áreas de oportunidad detectadas para promover su desarrollo en función del plan general y el modelo planteado, como se expresa en su artículo 5º: *“ La Unidad de Reformulación, en base a los criterios que defina para las unidades territoriales, los estudios pormenorizados que realice sobre los sectores y las propuestas evaluadas, desarrollará en forma parcial o total, un Plan Director del área, el desarrollo de una Pieza Urbana o Programas de Acción genéricos, en la Unidad Territorial correspondiente.”*

En cuanto a la igualdad y la seguridad jurídica que debe garantizar el Código para quienes intervengan tanto en el ámbito publico como privado en relación a la transformación de la ciudad, las pautas establecidas en el mismo deben ser claras, concisas y sin lugar a interpretaciones diversas.

También se debe establecer en el mismo las formas de coparticipación entre lo publico y lo privado para intervenir en la ciudad.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

El concepto de apertura que debe comprender al Código, permitirá su reformulación a través de períodos temporales no mayores a 5 años a partir de la concreción de aquellas obras importantes establecidas por el plan , tiempo suficiente para la verificación fáctica del cumplimiento efectivo de los objetivos.

También debe ordenar en tanto se establezca una normativa del régimen de financiamiento por inversiones directas o indirectas que haga el estado generando un mayor valor inmobiliario sobre los bienes privados afectados.

En términos generales deberá establecer el alcance y la vigencia del mismo.

En términos técnicos se aclarará el significado de aquellos términos específicos relativos a los usos posibles o permitidos como aquellos prohibidos en relación a las parcelas o zonas o áreas especiales para las que normará exclusivamente, en relación al tejido , a la protección patrimonial de bienes o áreas como así también a ciertas tipologías arquitectónicas que involucren potenciales molestias a terceros.

En términos administrativos se normarán las reglas atinentes a la presentación de proyectos, vigencia y responsabilidad profesional. Como así también los procedimientos en cuanto a la responsabilidad de las oficinas correspondientes como de los particulares que soliciten los permisos.

En relación al parcelamiento de suelo no urbanizado como la subdivisión de parcelas preexistentes, apertura de calles, propuestas de diseño urbano, subdivisión de parcelas construidas, etc se normará en base a los esquemas planteados, conforme al Decreto ley 8912/77 en vigencia, que establece en el Tít. IV: De la implementación del Ordenamiento Territorial **Cap. I: Del Proceso de OT en su ARTICULO 71 °:Se entiende, dentro del ordenamiento territorial, por proceso de planeamiento físico, al “conjunto de acciones técnico-político-administrativas” para la realización de estudios, la formulación de propuestas y la adopción de medidas específicas en relación con la organización de un territorio, a fin de adecuarlo a las políticas y objetivos de desarrollo general establecidos por los distintos niveles jurisdiccionales (Nación, Provincia, Municipio) y en concordancia con sus respectivas estrategias.**

En cuanto a las estrategias urbanas definidas por el Plan, el Código deberá normar el desarrollo de las mismas vinculadas a:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Proyectos urbanos
- ? Perfiles urbanos
- ? Centros libres de manzanas (usos especiales)
- ? Redefinición de aquellas calles sujetas a ensanche (codigos anteriores)
- ? Alturas permitidas en relación a los anchos de calle
- ? Edificios en torre, basamentos, alturas, parcelas mínimas para su desarrollo
- ? Edificios en esquina, alturas en relación a la densidad posible
- ? Mancomunidad del espacio aéreo en caso de edificios en torre de perímetro libre
- ? Edificios en altura entre medianeras
- ? Convenios público – privado
- ? Normas de habitabilidad
- ? Preservación del medio ambiente

Estructura vial

- ? Definiciones particulares en función de la vialidad en orden de jerarquía de calles
- ? Arbolado urbano en relación al punto anterior
- ? Infraestructura y equipamiento urbanos

Modificaciones

- ? reconsideraciones a la norma vigente
- ? modificaciones generales y particulares
- ? planes de sector
- ? plan de detalle
- ? vigencia

Protección patrimonial

- ? competencias profesionales



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? formas de protección (financiamiento, premios, etc)
- ? definición patrimonial de sitios o edificios a proteger

El Código Urbano es el instrumento técnico legal para la organización sistemática de los objetivos propuestos por el Plan de desarrollo urbanístico para el área que comprende el ejido municipal de la ciudad de Bahía Blanca, puerto de Ingeniero White, General Daniel Cerri y Cabildo, encuadrado en los deberes y atribuciones fijados en la Ley Orgánica Municipal , para asegurar el derecho de sus habitantes a vivir en un medio ambiente adecuado para su desarrollo social, manteniendo y protegiendo el sistema ecológico, el paisaje natural, el paisaje urbano y su patrimonio mediante el uso racional de los recursos disponibles.

42.2 Análisis y Objetivos

Los indicadores urbanos deberán establecerse en función de las estrategias de desarrollo y crecimiento propuestas en el plan y que deben ser consensuadas en la comunidad, planteando una ocupación racional del territorio sobre un esquema básico de zonificación y un esquema dinámico de sobre zonificación a través de la modalidad de proyectos urbanos o categorías proyectuales que permitan recomponer los indicadores de las zonas base dentro de los parámetros impuestos por el Decreto Ley 8912/77. Esto permite planificar el crecimiento y desarrollo de la ciudad futura, consolidando el territorio no solo en función de las demandas actuales, sino también de las necesidades que surjan del crecimiento potencial imaginado en base a datos estadísticos y la ideología que le da sustento al plan: ciudad cabecera regional, ciudad global, ciudad inclusiva, ciudad sustentable.

42.3 Alcances y significado del código urbano.

El Código Urbano fija las normas en materia de subdivisión de la tierra, uso del suelo, densidad de ocupación, el tejido y morfología urbanos resultantes; destinadas a ordenar las diferentes actividades humanas en relación al territorio que ocupan y fundamentalmente la edilicia, sea pública o privada, completándose el Código Urbano con el Código de



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Edificación que deberá también ser reformulado y actualizado para poder cumplir los objetivos propuestos en el Plan.

Estas normas conciernen a:

Disposiciones de carácter general

- a) En relación al Plan de desarrollo.
- b) En relación a la conservación de la calidad del medio ambiente y su regeneración.
- c) En relación a la protección, mantenimiento, conservación y tratamiento del patrimonio construido.

Disposiciones de Carácter particular

- d) Propuesta básica de organización funcional e interrelaciones de las áreas del ejido.
- e) Disposiciones para nuevos asentamientos.
- f) Disposiciones de implantación de las edificaciones en los predios y de composición volumétrica.

42.4 Disposiciones de carácter general

42.4.1 Ámbito de aplicación y vigencia.

Su ámbito de aplicación se extiende al ejido urbano de la Ciudad de Bahía blanca, Ingeniero White, General Daniel Cerri y Cabildo, localidades todas dentro del Partido de Bahía Blanca, territorio sobre el cual regirán todas las normativas y disposiciones establecidas en el Código Urbano y Ambiental.

42.4.2 En relación al plan de desarrollo

El Código es solo un instrumento de ordenación y transformación urbana, las reglamentaciones por sí solas no alcanzan para atender la problemática de la ciudad, las herramientas de gestión, la organización y estructura profesional que se de el municipio son los complementos necesarios para llevar adelante un Plan de Desarrollo.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Las transformaciones culturales, sociales, económicas y tecnológicas, llevan a la permanente adecuación de las normas en relación a las cambiantes necesidades que las distintas actividades humanas generan en el desarrollo urbano.

El proceso de transformación necesario para llevar adelante estos preceptos debe ser integral y debe también comprender nuevas formas de Organización para poner en valor la capacidad de gestión de la comunidad, algunas formas son a través de la creación de Unidades de Gestión urbana o del presupuesto participativo.

Tomando como ejemplo al Código Urbano de la ciudad de Bariloche encontramos un concepto interesante denominado Planeamiento Táctico Continuo:

Art. 1.4. El PLANEAMIENTO TACTICO CONTINUO no conceptualiza en forma rígida y unívoca sino flexible lo que debe ser una ciudad, y es una interpretación principalmente previsor de la futura consolidación de la localidad, por lo tanto les corresponde a quienes las apliquen la responsabilidad de compenetrarse de sus objetivos y generar la posibilidad de introducir las actualizaciones necesarias.

Este proceso se consolida administrativamente a través de unidades de Gestión Local y Municipal:

Nuevos modos de organización administrativas y operativas descentralizadas compuestas por Delegaciones Municipales y Unidades Ambientales, que posibiliten inducir la localización de actividades compatibles con cada sector de la ciudad, y discutir las localmente.

Nuevas formas de intervención representadas por un Proceso de Planificación Progresivo, a través de la Reformulación del Código de Planeamiento, cuyo marco conceptual de aplicación se sustenta en un Planeamiento Táctico Continuo, a los efectos de asegurar la racionalidad de las acciones y la correcta asignación de los recursos; acompañado por un Plan de Desarrollo para la ciudad, como política de promoción de las acciones públicas y privadas.

La actuación normativa se completa con la sanción de ordenanzas específicas que aprobará el Concejo Municipal para cada tema, de acuerdo a lo establecido por la Carta Orgánica Municipal (Art. 63) y las recomendaciones del Consejo de Planificación Municipal (creado por ordenanza 418-CM-94), en base a los análisis y propuestas de los estudios específicos que se realicen a escala local y regional.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

El cumplimiento de estas reglamentaciones le cabe tanto al administrador como al usuario, el primero garantizará la mas amplia difusión de sus disposiciones, de forma tal que sus contenidos sean conocidos antes y no después de que se decida localizar una actividad o emprender una iniciativa inmobiliaria, de acuerdo al régimen de participación social contemplado en las ordenanzas arriba citadas.

La posibilidad de instrumentar a través de normativas estos conceptos es de fundamental importancia en el planeamiento táctico continuo, con la incorporación de Categorías proyectuales sobre la zonificación básica abre un importante abanico de posibilidades de crecimiento racional, inducido y con una base jurídica de seguridad a quienes decidan invertir en la ciudad promoviendo el crecimiento y desarrollo urbano en un marco previo de sustentabilidad, de sentido social y equidad a partir de la recuperación de plusvalías que deberán irrevocablemente volcarse en aquellas obras que reafirmen su sentido original .

42.4.3 En relación a la conservación de la calidad del medio ambiente y su regeneración.

El Código Urbano deberá complementarse con normativas adjuntas en relación al cuidado y preservación del ambiente o bien con el estudio, preparación y sanción de un futuro Código del Medio Ambiente Municipal.

La zonificación que surja de la reformulación del Código Urbano, deberá tomarse como cartografía básica y de su superposición con los componentes del medio ambiente, se obtendrá la zonificación ambiental propiamente dicha. La importancia de contar con una zonificación ambiental es la de aunar objetivos tanto urbanos como ambientales en beneficio de lograr una simbiosis de sustentabilidad entre el territorio antropizado y el natural buscando siempre un territorio vivible.

La Municipalidad de Bahía Blanca planificará, coordinará y dispondrá de las acciones, proyectos y programas particularizados, necesarios para la protección ambiental de todas aquellas áreas que siendo del Partido de Bahía Blanca figuren como áreas protegidas en leyes nacionales, provinciales u Ordenanzas Municipales o se agreguen en el futuro como tales. La coordinación de los proyectos se realizará a través de los convenios que la municipalidad suscriba con las universidades locales o fundaciones interesadas para tal fin.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Los programas de actuación destinados a la protección del paisaje natural, terrestre, marítimo o fluvial, o para la defensa de la flora, fauna y el equilibrio ecológico, no podrán ser dedicados a usos que impliquen transformación de su destino o naturaleza o lesionen el valor específico de lo que se quiere proteger. Sólo se admitirán edificaciones aisladas, para usos educativo en relación al bioma regional, de equipamiento e infraestructura imprescindible, para el funcionamiento de las actividades propias del sector con prohibición expresa de la subdivisión parcelaria.

En el corazón del pensamiento de desarrollo sustentable surge el concepto de la equidad intergeneracional. Sin este concepto en el centro de la planificación urbana de manera explícita, es difícil establecer cuáles de las intervenciones realizadas en una ciudad garantizan que las futuras generaciones sean capaces de satisfacer sus propias necesidades. (Distrito Regional del Gran Vancouver 1996 inf.4 - comp.2 - act 18)

42.4.4 En relación a la protección, mantenimiento, conservación y tratamiento del patrimonio construido.

Para el desarrollo del presente informe se toman en cuenta particularmente algunos artículos de la sección 10 del Código de Planeamiento de la ciudad de Buenos Aires adaptando los parámetros de análisis a la realidad de Bahía Blanca, para el desarrollo de la codificación de normas referidas a la protección de su patrimonio construido.

42.4.4.1 Protección patrimonial

42.4.4.1.1 Competencia

La Municipalidad de Bahía Blanca planificará, coordinará y dispondrá de las acciones, proyectos y programas particularizados, necesarios para la protección patrimonial de todos los edificios, monumentos, sitios y/o áreas que figuren o se agreguen en el Inventario Arquitectónico Patrimonial.

42.4.4.1.2 Órgano de aplicación

La Municipalidad de Bahía Blanca a través de su Secretaría de Planificación y la Dirección de Protección Patrimonial elaborará y pondrá en marcha todos aquellos programas de



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

actuación que garanticen la conservación de edificios, monumentos, áreas o sitios de alto valor patrimonial que comprendan su rehabilitación y puesta en valor, pudiendo asegurar la perpetuación de los resultados mediante la afectación del bien o bienes a las normas particularizadas destinadas a lograr su rehabilitación.

42.4.4.1.3 Obligación de proteger

La salvaguarda y puesta en valor de los edificios, monumentos, áreas o sitios considerados por estas normas de valor histórico, arquitectónico, simbólico o ambiental obliga a todos los habitantes a ordenar sus conductas en función de su protección, como así también de aquellos elementos contextuales que contribuyen a su valoración.

Los espacios y bienes sujetos a obligación de proteger serán declarados como tales dentro del inventario respectivo, reelaborado por el Poder Ejecutivo, y refrendado por el Honorable Concejo Deliberante

42.4.4.1.4 Formas de protección

42.4.4.1.4.1 Protección general

Se realizará según Plano de Zonificación, donde se establecerán áreas o sitios por sus características morfológica y de tejido urbano o que contengan edificios y/o monumentos a fin de consolidar los atributos que hacen valorable al conjunto, considerando a éste como el primer nivel de Protección Patrimonial.

Los bienes localizados en las áreas de protección patrimonial no incluidos en nivel de protección especial alguno, no podrán superar los valores promedio de F.O.S. y F.O.T. de los edificios catalogados existentes en las mismas.

42.4.4.1.4.2 Protección edilicia:

Se refiere a todo lo construido en las parcelas. Se establecerán niveles particulares de protección e intervención, en el acto de su catalogación en el Inventario. Toda catalogación requerirá el dictado de los niveles particulares de protección e intervención.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.4.4.1.4.3 Protección urbana ambiental:

Se aplica sobre áreas que se destacan por sus valores paisajísticos, simbólicos, sociales o espaciales.

Se refiere al espacio público, e incluye las fachadas y muros exteriores de los edificios que participan de los mismos, estableciéndose niveles particulares de calidad ambiental.

42.4.4.1.5 Grados de protección

Las declaraciones de bienes de Interés patrimonial comprende:

- ? La parcela (de acuerdo a como figure en la ficha catastral
- ? Los elementos de materialización del dominio (muros, cercos, etc)
- ? Los edificios y su equipamiento
- ? La vegetación

La definición de los grados de Protección serán los que figuren en el actual Inventario

42.4.4.2 Intervención en bienes patrimoniales declarados

Todo acto de intervención en un bien declarado del interés patrimonial deberá ser presentado como proyecto por el o los propietarios que a su vez deberán contar con :

- ? un profesional actuante que acredite conocimientos de intervención en edificios de valor patrimonial que presentará el proyecto de intervención bajo su exclusiva responsabilidad técnica.
- ? La misma documentación que exige el Código de edificación para la presentación de proyectos.
- ? Una memoria descriptiva detallando materiales, técnicas y procedimientos a utilizar en la intervención.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.4.4.3 Proximidad a edificios y lugares declarados monumentos históricos o con valor patrimonial

En parcelas adyacentes a edificios catalogados o declarados Monumento Histórico Nacional, deberá consultarse a la Secretaría, en lo que respecta al tratamiento de fachadas y al contexto patrimonial.

42.4.4.4 Inmuebles que posean valor patrimonial para la ciudad

La Secretaría de Planificación a través de la Dirección de Protección Patrimonial elaborará un registro de bienes catalogados en el Inventario en todo el ámbito del Partido de Bahía Blanca, a partir de su valoración patrimonial.

En ellos serán de aplicación los grados de protección edilicia, los instrumentos de gestión y los incentivos establecidos en esta Sección.

A su vez cualquier propietario de un inmueble que posea valor patrimonial, oficialmente reconocido o no, podrá requerir su incorporación al Inventario y posterior catalogación para el dictado de normas particulares para la parcela de que se trata, las que integrarán un Convenio Urbanístico celebrado con el objetivo de salvaguardar dicho patrimonio.

La solicitud deberá ser presentada por el propietario a través de un expediente y debidamente fundada por un profesional acreditado, y siempre que sea aprobada por la Comisión asesora de Patrimonio, la Secretaría de Planeamiento a través de su Dirección de Preservación del Patrimonio promoverá el convenio.

Este Convenio, elaborado por la Secretaría será suscripto entre el propietario y el Intendente y elevado al Honorable Concejo Deliberante para su aprobación a través de una ordenanza o su rechazo.

El Convenio deberá establecer con carácter previo a la elaboración de la ordenanza respectiva el reconocimiento del valor patrimonial del bien y determinará:

- ? La obligatoriedad de proteger el bien patrimonial de que se trata, lo que constará en las escrituras traslativas de dominio, así como en los contratos de locación.
- ? los grados de intervención aceptados para su puesta en valor,



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? El condicionamiento de las habilitaciones que se otorguen a la efectiva ejecución de los trabajos de protección y la adecuada conservación y mantenimiento del mismo.
- ? la carga económica que significa la protección y puesta en valor buscada, y establecerá alguna de las alternativas posibles de compensación de dicha carga.

42.4.4.5 Alternativas de compensación a la carga económica de intervención para la protección de un bien patrimonial

La compensación podrá contemplar:

1. la exención de pago de los derechos de construcción
2. la exención de un porcentaje del pago de la tasa de alumbrado, barrido y limpieza por 5 años a partir de la finalización de los trabajos de puesta en valor. (no así la tasa de salud). El porcentaje se establecerá en función de los grados de protección patrimonial.
3. la transferencia de la capacidad constructiva de la parcela (FOT) a otra u otras parcelas.

42.4.4.5.1 Transferencia de la capacidad constructiva por convenio

- ? Defínese como Capacidad Constructiva Trasferible (CCT) a la superficie que resulta de la diferencia entre la capacidad constructiva o edificabilidad máxima permitida de la/s parcelas en la cual se encuentra/n el/los inmueble/s a catalogar o proteger y la superficie construida existente en la/s misma/s en el momento de la catalogación, o la superficie final total del proyecto de recuperación del bien patrimonial prevista en el momento de la firma del convenio.
- ? La parcela o parcelas receptoras de capacidad constructiva de origen de una parcela poseedora de un bien patrimonial deberán ser propuestas a la Secretaria para formar parte del convenio generador de la normativa respectiva que vincula la transferencia de capacidad constructiva entre parcelas.
- ? La unidad de transferencia de la Capacidad Constructiva Transferible (CCT) será



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

“metros cuadrados” (m²)

- ? Las construcciones en la parcela o parcelas receptoras deberán respetar en todos sus términos las normas establecidas para su zona y categorías proyectuales; pudiendo solamente superar como máximo un 30% su propia capacidad constructiva en relación al FOT, en función de lo que fije el convenio. El porcentaje será fijado por la Secretaría.
- ? La solicitud de compra de Capacidad Constructiva para una parcela receptora deberá acompañarse por un certificado de disponibilidad de todos los servicios ya que el aumento de la densidad poblacional superaría la prevista en relación a la superficie; como así también deberá adecuar el cálculo de las unidades de estacionamiento previsto en relación al aumento de superficie, de acuerdo al mecanismo previsto en la normativa vigente al momento de la firma del convenio.
- ? No se admitirán como parcelas receptoras en condiciones de recibir Capacidad Constructiva Transferible aquellas que se encuentren en áreas de protección patrimonial o adyacentes a bienes catalogados o declarados monumento nacional.

La transferencia de capacidad puede reservarse en cabeza del titular, ya sea persona física o jurídica del dominio del bien catalogado con el carácter de un crédito que constará inscripto a su nombre en un Registro Público Especial que la Secretaría llevará a estos efectos vinculado con el Registro de Bienes Catalogados. El crédito por reserva de capacidad constructiva podrá ser cedido en todo o en parte, según las previsiones del Título IV de la Sección III del Libro II del Código Civil, mientras no se hubiese agotado. En dicha transferencia ambas partes deberán ceder cada una, un 5 % del valor acordado en el convenio objeto de la transacción a favor del FREI (fondo de recuperación de edificios inventariados.)

El convenio se ejecutará de las siguiente forma:

- ? Se determinan los metros cuadrados a transferir.
- ? El cálculo del valor a transferir se establece por la diferencia entre el valor de la parcela aumentada en su capacidad constructiva y su valor anterior al convenio.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Se establece en el 12% el valor de la parcela en relación al valor de su capacidad total constructiva.
- ? El valor del m² se determina en un 100% por encima de la unidad arancelaria vigente en el colegio de arquitectos de la provincia de Buenos Aires

La transferencia se hace a través de un depósito bancario a una cuenta especial en el Banco Provincia de Buenos Aires, donde el municipio a través de profesionales actuantes como inspectores librarán los fondos por certificación de obras. La Secretaría supervisará, conjuntamente con el Banco el avance de las obras y su ajuste al proyecto aprobado.

El propietario del bien a poner en valor deberá garantizar económicamente el completamiento de las obras.

El bloqueo de la capacidad constructiva transferible durará veinte años y esto deberá constar en el convenio, esto habilita a la parcela a disponer nuevamente de esa capacidad una vez pasado ese tiempo siempre que se haya cumplido el convenio.

42.4.4.6 Antecedentes

En la Municipalidad de Bahía Blanca en relación directa al tema de transferencia de índices de constructibilidad:

42.4.4.6.1 ORDENANZA N° 7505

Título: Transferencia de la cuota de aprovechamiento urbanístico de inmuebles afectados a restricciones por ser considerados de interés histórico, arquitectónico y urbanísticos.

Tema:

Expediente H.C.D.: HCD-792/93.

Expediente M.B.B.:

Fecha de Sanción: 30 de julio de 1993.

Fecha de Promulgación:

Decreto de Promulgación N°

Derogada por la Ordenanza:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Modificada por la Ordenanza:

ORDENANZA

Artículo 1° - Désígnese como cuota de aprovechamiento urbanístico el promedio de edificabilidad asignado a una parcela, conforme los indicadores establecidos por las disposiciones vigentes, para un sector determinado de la ciudad, a partir del factor de ocupación total (FOT), y que se encuentra declarada como inmueble de interés histórico, arquitectónico y urbanístico.

Artículo 2° - Autorícese al propietario de un inmueble declarado patrimonio urbanístico, histórico y arquitectónico de la ciudad y que como consecuencia de la citada declaración se encuentre alcanzado por restricciones parciales o totales a derecho de propiedad, a requerir al Municipio autorización para 1a transferencia onerosa de la cuota de aprovechamiento urbanístico a otras parcelas del sector.

Artículo 3° - Las transferencias serán instrumentadas en las formas que indique la reglamentación, en cuanto a los porcentajes de edificabilidad autorizados para cada parcela beneficiada por la cuota de aprovechamiento que incorpora.

Artículo 4° - E1 propietario podrá convenir con el Municipio que la autorización para la transferencia se impute al precio cuando el inmueble haya sido objeto de expropiación.

Artículo 5° - De forma.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE BAHIA BLANCA, A LOS TREINTA DIAS DEL MES DE JULIO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y TRES.

42.4.4.7 FREI

Sobre la creación del “Fondo de Recuperación de Edificios Inventariados” (FREI),
cuyos recursos provendrán de:

- a) Del 15 % de la recaudación que obtenga la Secretaria de Hacienda Municipal por concepto de Derechos de Construcción en el ámbito del Partido de Bahía Blanca.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- b) De los fondos que provengan de las partidas que específicamente destine el presupuesto anual a tales efectos.
- c) De los recursos que provengan de entidades nacionales o extranjeras con destino a la protección patrimonial.
- d) Donaciones o legados que los particulares instituyan al Fondo como beneficiario;
- e) De la recaudación obtenida por los Convenios realizados por la transferencia de la Capacidad Constructiva Trasferible (CCT) entre parcelas.

42.4.4.8 Plazos de rehabilitación

Las acciones de rehabilitación sobre bienes sujetos a protección obligatoria deberán iniciarse, prosiguiendo a ritmo continuo, dentro de los 10 (diez) años a partir de la publicación de la norma correspondiente. Dicho plazo no se alterará aunque durante el mismo se efectuarán traslaciones de dominio.

La Secretaría podrá acordar una prórroga de un año a solicitud del propietario, mediando justa causa, y por dos años en virtud de resolución motivada por la Secretaría. Transcurridos dichos plazos, y de no efectivizarse las acciones de rehabilitación, la Secretaría podrá propiciar la declaración de utilidad pública de los bienes sujetos a protección obligatoria.

42.4.4.9 Mantenimiento de las obligaciones

Las obligaciones de protección permanecerán en vigencia aunque los bienes fueran enajenados, alquilados, o sometidos a cualquier tipo de disposición legal que sobre ellos puedan establecer sus propietarios.

42.4.4.10 Desgravaciones impositivas

Desgravaciones impositivas para los titulares de edificios catalogados que podrán significar hasta un cien por cien (100%) de las contribuciones de alumbrado, barrido y limpieza, a propuesta de la Secretaría.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Los porcentuales de reducción y plazos de vigencia, serán determinados de acuerdo con los siguientes criterios:

Nivel de protección: cuanto mayor sea el nivel de protección mayor será la proporción a desgravar.

Antigüedad: cuanto mayor sea su antigüedad, mayor será la proporción a desgravar.

Cuantía de la intervención: cuanto mayor sea la cuantía de la intervención, mayor será la proporción a desgravar.

Las intervenciones realizadas deberán cumplir con las especificaciones exigidas en cada caso.

La exención perderá vigencia si no se mantiene el edificio en buen estado de conservación.

A los efectos de la aplicación de estos parámetros la Secretaría deberá considerar las siguientes formas de ponderación:

Desgravación total para los titulares de los edificios catalogados de los Derechos de Construcción, respecto de las mejoras que se realicen en los edificios con valor patrimonial.

Aquellos propietarios de edificios catalogados que realizaran obras para su rehabilitación o puesta en valor podrán presentarse ante la Secretaría para solicitar la exención de revalúo por un término de 5 (cinco) años

Asesoramiento a los interesados con la finalidad de que puedan llevar a cabo una mejor rehabilitación.

Toda otra forma de promoción y fomento que atienda a las particulares situaciones planteadas por los interesados.

El sistema total de incentivos entrará en vigencia a partir de la publicación de la norma.

En períodos de cinco años el P. E. evaluará en sus aspectos económicos y sociales los resultados de la aplicación del sistema de incentivos, a través de la Secretaría.

42.4.4.11 Sanciones

Las infracciones al régimen de intervención establecido en el Código, serán sancionadas en relación a la gravedad de las mismas y al grado de protección del inmueble. Obligando al



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

propietario a la restitución del estado original de las cosas siempre que fuera posible. También se sancionará a quienes de cualquier forma y dolosamente ensucien, degraden o dañen algún bien declarado de interés patrimonial.

Se deberá establecer un sistema de acuerdo a las normas vigentes del Código Municipal de Faltas.

42.4.4.12 Donaciones

Las intervenciones en edificios protegidos podrán beneficiarse con donaciones provenientes de organismos públicos y privados, nacionales o extranjeros.

42.4.4.13 Préstamos

Los emprendimientos en edificios protegidos podrán beneficiarse con líneas de crédito otorgadas por cualquier tipo de entidades financieras nacionales o internacionales, públicas o privadas.

42.4.4.14 Inventario

Constituye un instrumento de regulación urbanística para los edificios con necesidad de protección patrimonial y de particularización del alcance de la normativa, respecto de la calificación asignada al mismo

42.4.4.14.1 Criterios de valoración

La catalogación se realizará en base a los siguientes criterios de valoración:

- ? **Valor Urbanístico:** refiere a las cualidades que posee un edificio que define o califica la trama, el paisaje urbano o el espacio público.
- ? **Valor Arquitectónico o artístico:** refiere a los elementos poseedores de cualidades de estilo, composición, materiales, coherencia tipológica y otra particularidad relevante, comprende las características inherentes a la obra en todos sus detalles.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? **Valor Histórico, Cultural, simbólico o social:** se refiere a aquellos elementos testimoniales (sitio, área, edificio u objeto) de una organización social o forma de vida que configuran la memoria histórica colectiva y un uso social. Debe considerarse también si su materialidad ejemplifica alguna etapa o período histórico referencial.
- ? **Valor Singular:** refiere a las características irreproducibles o de calidad en cuanto a los aspectos técnicos constructivos o el diseño del edificio, sitio u objeto.

Los criterios de valoración anteriormente expuestos deben considerarse en función de los propios elementos a proteger, del análisis del contexto urbano y de los objetivos de planeamiento para el área.

Un particular o una asociación intermedia, puede proponer la inclusión de un bien en el listado para su posterior inclusión firme en el Inventario Patrimonial.

Los niveles de catalogación de los edificios y su inclusión firme constarán en las respectivas fichas parcelarias y Planchetas Catastrales, con indicación de su publicación.

42.4.4.14.2 Procedimiento para la revisión del inventario

- El Inventario está sujeto a modificación, de acuerdo a las siguientes normas:

- a) Con una periodicidad no superior a un (1) año la Secretaría con consulta previa a la Comisión Asesora de Asuntos Patrimoniales considerará la inclusión de bienes no inventariados o la recatalogación de aquellos a los que les corresponda otro nivel de protección.
- a) No se considerará modificación alguna al listado de los edificios catalogados, ni a sus grados de protección, sin haberse cumplimentado las normas de procedimiento de revisión del catálogo.
- b) Toda la actividad en materia de catalogación deberá fundarse en los criterios de valoración pre-establecidos en el artículo correspondiente, sin cuyo requisito carecerá de razonabilidad.
- c) La exclusión o la reducción del nivel de protección de un bien catalogado sólo podrá ser dispuesta por el Honorable Consejo Deliberante, que lo hará previa intervención



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

de la Comisión de Asuntos Patrimoniales que deberá fundar su desafectación del Inventario.

42.5 Disposiciones de carácter particular

42.5.1 Propuesta básica de organización funcional e interrelaciones de las áreas del ejido.

Partiendo de los criterios adoptados en el actual código de Zonificación para Bahía Blanca podemos verificar que algunos de estos enunciados no han llegado a concretarse ya sea por motivos tanto endógenos como exógenos a la norma, por las distintas interpretaciones que se ha dado a la misma, por la gran cantidad de excepciones generadas a la norma y por la falta de convencimiento político de los sucesivos gobiernos sobre estos criterios. En síntesis, en los últimos años fundamentalmente se ha experimentado en la ciudad de Bahía Blanca una gran crítica a la normativa de planeamiento por su falta de flexibilidad y adaptación a los cambios que podrían plantearse y gestarse buscando una mayor calidad de vida urbana.

42.5.2 Criterios Adoptados en las Normas de Zonificación (Código de 1986, vigente a la fecha)

Fundamentalmente se ha tratado de garantizar una adecuada calidad de vida en las viviendas a construirse. La adquisición de la vivienda propia constituye para el hombre medio la inversión más importante de su vida. La calidad de vida de la vivienda no está basada fundamentalmente en el lujo con que la misma se encuentra construida sino en las normas urbanísticas con arreglo a las cuales haya sido erigida y que estructuren el área de su localización. La garantía de que se habrá de disponer de adecuadas condiciones de asoleamiento, ventilación, vistas, etc., unida a un buen equipamiento en materia de espacios verdes, área de recreación, accesibilidad, servicios, permitirá en todos los casos, aún cuando se tratara de viviendas económicas, el disfrute de una calidad de vida similar.

Concordantes con esta idea central, los criterios adoptados en la confección del presente Código para la delimitación de las distintas zonas, han sido los siguientes:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Respetar las grandes áreas ambientales soportes de la ciudad: meseta, barda, planicie y área costera, ya que las mismas reúnen características topográficas, de suelo, microclimáticas y paisajísticas homogéneas.
- ? *Valorizar aquellos elementos físicamente determinantes que han conformado históricamente la actual estructura urbana: sistema vial primario, sistema ferroviario, obras hidráulicas, amanzanamientos-dimensión, dirección, trazado y equipamientos públicos.*
- ? *Aceptar la preeminencia de los hechos geográficos y de conformación histórica por sobre otros parámetros de carácter variable u ocasional, ya que la condición de permanencia de los primeros permite fundamentar la zonificación sobre bases ciertas y seguras.*
- ? *Propender a que las zonas y sus límites sean fácilmente reconocidos por la población, ya que el éxito del Plan radica en la comprensión y participación de sus habitantes. La propuesta sintética de las zonas y su interrelación no excluye una progresiva particularización y estudio de cada área.*
- ? *Revertir el actual proceso de crecimiento disperso proponiendo expectativas claras de desarrollo y consolidación de áreas que, al ser anticipadas, permitan una adecuada coordinación de las obras de infraestructura y el mancomunamiento de esfuerzos públicos y privados.*
- ? *Equilibrar densidades entre centro y periferia procurando una utilización racional de la infraestructura de servicios y alentar simultáneamente a ampliar las dimensiones de las parcelas en el área meseta.*
- ? *Recuperar el área del anillo, límite real del área Centro, para los usos de equipamiento a los que puede servir a escala de la ciudad, reconociendo el rol clave que juega en el problema circulatorio global.*
- ? *Organizar las zonas como un sistema de franjas en paralelo, que es el modelo aproximativo de las grandes áreas homogéneas que conforman la ciudad, permitiendo:*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? *dotar a cada zona de posibilidades de crecimiento y desarrollo en su sentido longitudinal, sin interferir o invadir a otras, asegurando, por lo tanto, el carácter de identidad de cada una.*
- ? *favorecer los intercambios transversales entre Centro y Macrocentro direccional y las áreas residenciales adyacentes al mismo, intentando revertir la situación Centro congestionado-Periferia carenciada y dispersa.*
- ? *propender a una utilización racional del eje de súper manzanas céntricas.*
- ? *Siendo la manzana el módulo urbano básico, integrar el conjunto de reglamentaciones que hacen al uso de la misma: C.L.M., retiros, cuerpos salientes, ochavas, fachadas, ocupaciones parciales del F.O.S., estacionamiento, en un estudio que las replantee respetando los criterios tomados para cada zona.*
- ? *Particularizar, mediante la utilización de los premios adjudicados por la ley, la promoción de objetivos para cada una de las zonas.*
- ? *Orientar el desarrollo de la ciudad dentro de una clara estructura física que determine la distribución de la edificación, regulando su densidad de acuerdo con el carácter y funciones de cada distrito.*
- ? *Regular la forma de subdivisión de la tierra en parcelas óptimas*
- ? *Proteger el carácter y estabilidad de áreas de residencia, comercio e industria, prohibiendo usos y edificaciones incompatibles con el carácter de cada distrito y controlando ampliaciones, alteraciones o remodelaciones de edificios existentes cuyos usos y características no sean conformes con el carácter del distrito.*
- ? *Promover la adopción de un sistema vial primario, complementado con redes secundarias y terciarias, garantizando la fluidez del tránsito sobre las arterias de circulación, regulando indicadores urbanísticos sobre sus bordes, incluyendo las áreas de estacionamiento y de carga y descarga de vehículos y facilitando la apertura de nuevas vías de circulación, con el fin de mejorar las condiciones del transporte público y privado.*
- ? *Preservar los ámbitos y edificios de valor histórico, tradicional o arquitectónico, salvaguardando sus características.*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? *Controlar el mantenimiento de niveles de calidad ambiental acordes con las exigencias de salud, seguridad y bienestar de la población.*
- ? *Aclarar la mayor cantidad de usos posibles para una mejor distribución de los mismos en los distritos zonificados.*
- ? *Agrupar sectores que reúnen características similares tratando de esa misma manera de obtener la menor cantidad de zonas posibles.*
- ? *Eliminar, respecto al Código de Zonificación anterior, la aplicación directa de la densidad como indicador urbanístico en cada proyecto. La densidad está relacionada directamente con la aplicación del Factor de Ocupación (F.O.T.) y limitada por la superficie mínima reglamentada por los distintos locales y la vivienda.*
- ? *Tener en cuenta el alto porcentaje de subdivisiones prematuras de tipo urbano existentes.*
- ? *Compatibilizar los indicadores urbanísticos, retiros, alturas máximas, usos, etc. con los existentes.*
- ? *Ordenar la ubicación de las industrias y los depósitos en diferentes zonas y de acuerdo a los grados de molestias de los mismos, según el nomenclador C.I.I.U. (Clasificación Industrial Internacional Uniforme) en todas las actividades económicas.*

42.5.3 Visión crítica del código

Estos principios que deben ser actualizados y reformulados, derivan en indicadores de uso y zonas que forzaron a una mayor densidad urbana al centro de Bahía como cuestión endógena del Código y a un sostenido crecimiento de la franja meseta al nor-este, crecimiento de baja densidad que ocupa un amplio territorio con el consecuente costo de infraestructuras. Esta tendencia que podría considerarse normal en Bahía Blanca donde la densidad decrece desde el centro hacia sus bordes o viceversa, habiéndose planteado en sus planes anteriores un desarrollo morfológico piramidal, a partir de sus ejes noreste-sudoeste en Colón – Yrigoyen y en el sentido noroeste-sudeste de la plaza Rivadavia; determinándose para esos sectores los mayores índices de edificabilidad.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Muy importante es el reconocimiento de la naturaleza del territorio y en este primer punto de criterios falta el reconocimiento de los ríos, el Napostá y su valle y el Maldonado (hoy encauzado en canal) que con las franjas del borde costero, la planicie, la barda y la meseta conforman el territorio natural de la bahía. La importancia de este reconocimiento territorial radica en entender el proceso histórico del desarrollo urbano que tuvo la ciudad como por ejemplo el trazado ferroviario que circunda el valle del Napostá y en forma de dique canaliza las aguas en momentos de desborde por el derivador al Maldonado en el Parque de Mayo.

Las cuatro fajas determinadas por las líneas que diferencian planos y cambios de niveles mas la faja costera, prácticamente a nivel del mar que se modifica por las líneas de las mareas que en el estuario de la bahía recorre un área muy importante de territorio, se desarrollan en un paralelismo a los bordes principales del estuario sin límites reales desde la mirada urbana en relación al crecimiento y desarrollo del egido. Pareciera no ser correcto llamarle áreas ambientales si le quitamos la intervención urbana sobre el territorio, solo son áreas a diferentes niveles con diferentes características de suelo, importantes a la hora de definir infraestructuras, técnicas de asentamiento, incluso formas y recorrido de calles, pero eso no parece haberse modificado desde este principio a la realidad urbana de Bahía Blanca.

Valorizar los elementos física e históricamente determinantes en la estructura urbana es decir taxativamente reconocer la ciudad en su aspecto físico entendiendo su desarrollo histórico, y priorizar estos aspectos por sobre aquellos de carácter variable son parte de los criterios que deben considerarse en el armado del plan de desarrollo.

Para tener una verdadera visión del significado del criterio de zonificación, es necesario reflexionar sobre el sentido de zona dado por la población, en el Código las zonas están delimitadas en dos dimensiones y la percepción de la gente agrega una tercera dimensión cosa que no es comprendida por la norma, esto mismo sucede con el primer punto sobre las áreas ambientales que no son tales, solamente son áreas definidas por cambios de nivel y características edafológicas. Y se normatizó en relación a dos dimensiones, creando la tercera en función de índices que, con el agregado de otros ingredientes legales y normativos generaron en muy pocos lugares del territorio modificaciones sustanciales en la volumetría urbana, sin aportar el contenido teórico esbozado en el Código



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Revertir el proceso de dispersión solo remarcó buenas intenciones pero no fue acompañado por decisiones y definiciones que hicieran honor a su cumplimiento, puede haber diferentes criterios para lograr esto, pero es la clave del éxito de un plan de desarrollo. Un criterio posible es el planteado por este equipo de consultores, fomentando el crecimiento selectivo de aquellas áreas que deben consolidar tejido, tal vez debió normatizarse en consecuencia. Aunque aquí cabe un capítulo aparte en relación al tema infraestructuras donde el Estado decidió dejar de participar activamente en relación a estos temas y así se perdió por completo este criterio.

El tema de las densidades requiere de un análisis particularizado y relacionado a la morfología urbana que se corresponda criteriosamente, ¿qué significa equilibrar densidades entre centro y periferia? La ley determina densidades de 2000 hab/ha para las áreas centrales y de 150 hab/ha para la periferia; el nuevo código debe incorporar como concepto que las mayores densidades se deben otorgar sobre aquellos viales que puedan ser acompañados de los ductos troncales de las redes de infraestructura de servicios junto a las mayores distancias entre líneas de frentes de parcelas, esta combinación es básica en un planteo de sustentabilidad ambiental urbana.

La recuperación del anillo, ya planteado desde el plan 70 es uno de los puntos con mayor criterio de racionalidad en el actual Código, pero requiere de una gestión desde la planificación y la interrelación entre estados para su concreción, por este criterio pasa la solución mejor pensada en resolver uno de los problemas circulatorios mas acuciantes en la actualidad: la distribución ordenada del tráfico vehicular en la relación macro-centro y periferia.

Estos tres últimos criterios no se evidenciaron desde la gestión en el uso del Código ya que en épocas de gran inversión inmobiliaria no se determinaron claramente los criterios de desarrollo de zonas que hicieron eclosionar la morfología urbana de manera dispersa en relación a la alta densidad con que se ocuparon parcelas en zonas residenciales de densidad notablemente menor, el mercado inmobiliario superó la intención de la normativa que no pudo responder racionalmente al equilibrio que pregona en estos puntos.

Es mas importante definir criterios de evaluación ambiental urbana para la protección de las áreas residenciales, en el código actual se estableció una tabla de usos que resultó incompleta y generó una innumerable cantidad de excepciones a la norma, además las



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

excepciones adoptaron en muchos casos carácter político y no técnico, lo cual puso por tierra el criterio y su sentido de protección.

El ordenamiento del sistema vial es de vital importancia, el error del presente código es el de mantener el planteo de retiros obligatorios para el ensanche de calles como planteo único e infinito en el tiempo, lo que llevó al fracaso absoluto del criterio, planteo que entiendo debe revertirse en el futuro en pro de otras soluciones mas racionales y determinantes en relación a su aplicación temporal, como por ejemplo el uso de un sistema controlado de semaforización inteligente que determine la fluidez vehicular por demanda sobre todo sobre la red secundaria, permitiendo así efectivizar las intenciones del mismo.

La preservación del patrimonio debe regularse en un capítulo del Código, sus normas de evaluación y procedimiento, premios, posibilidades de puesta en valor y sanciones a su incumplimiento, es un criterio que debe permanecer pero es absolutamente necesario profundizar para mantener viva la historia de la ciudad.

En relación al uso de la densidad como parámetro junto a los índices de ocupación se crean defasajes y desbalances en la volumetría de las manzanas en relación a sus esquinas ya que las parcelas son considerablemente mas chicas, esto puede corregirse, aumentando la densidad en esas parcelas a través de un mecanismo de adjudicación de índices mayores y su correspondiente costo de plusvalor recuperable por el municipio, queda claro que ordenar en un código el desarrollo y crecimiento de una ciudad es designar arbitrariedades que podrán seguramente generar discrepancias en la sociedad.

La densidad como parámetro solo indica la capacidad de recepción de servicios que tiene un sector, por lo que no puede considerarse un parámetro rígido, sin posibilidad de crecimiento en el tiempo, eso bloquearía como ocurre hoy el desarrollo urbano. La densidad es un parámetro que debe ser indicativo y orientador en relación a la capacidad receptiva de una zona o distrito para proyectar y reordenar su capacidad de servicios.

En el Código se puede establecer en más qué porcentaje seria admisible para un sector ya servido en aumentar su capacidad de recepción de población en relación a los servicios existentes, y ver que grado de inversión significa aumentarlos en pro de poder desarrollar proyectos urbanos que dignifiquen el espacio público, la ciudad y el desarrollo social de sus habitantes.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.6 Propuesta

42.6.1 Selectividad territorial

El Plan de desarrollo propuesto promueve la selectividad territorial, esto es dotar al código de planeamiento de aquellos instrumentos que posibiliten el desarrollo selectivo de áreas de la ciudad, promoviendo su crecimiento y ocupación en función del mismo. La promoción es a través de la incorporación al código de los proyectos urbanos y las llamadas categorías proyectuales que ofrecen posibilidades de desarrollo superiores a la normativa de base, generando así un plusvalor al uso del suelo que deberá ser reinvertido por el municipio para ir cumpliendo con el plan en los plazos preestablecidos.

En el desarrollo de los corredores parque planteados en el plan, es donde se recomienda la aplicación de índices de constructibilidad adecuados al perfil de los mismos, y la determinación de usos por el corte, de esta forma podemos orientar el desarrollo de usos compatibles entre sí, unos sobre otros.

Este punto de vista de la ciudad planteada se acerca más a la ciudad real, y repropone esquemas de crecimiento en función de las posibilidades que ofrecen aquellas áreas “seleccionadas” para orientar el desarrollo urbano, ya sea por su propia disponibilidad, por la estrategia de crecimiento planteada en el plan, por la dotación de servicios con que cuenta y por consecuencia su potencial rentabilidad inmobiliaria.

42.6.2 Zonificación básica

El presente código se referencia de la siguiente forma: mantiene una planta de zonas básicas que definen el tejido preexistente y parte de las intenciones del Plan en relación a la morfología urbana, cada zona define sus características básicas sobre las que deberán regirse las intervenciones:

42.6.2.1 (RP) TEJIDO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD

Busca un tejido residencial de baja densidad tendiendo a la morfología de barrios parque con alto porcentaje de forestación y grandes parcelamientos.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

FOS	FOT	A. MAX.	CLM	USO GRAL	USO COMPL.	FR	LAT	FO
0.6	0.75	8 m.	-	viv. unif	Seg. Mat. Sustentabilidad			

42.6.2.2 (RB) TEJIDO RESIDENCIAL BARRIAL

Busca la consolidación del tejido preexistente, de densidad media, tendiendo a la morfología urbana de frentes corridos entre medianeras, sin retiros.

FOS	FOT	A. MAX.	CLM	USO GRAL	USO COMPL.			
0.6	1.4	11 m.	-	viv. unif	Seg. Mat. Sustentabilidad			

42.6.2.3 (C) TEJIDO DE CENTRALIDAD

Indica las áreas de mas alta densidad poblacional, incluye usos en función del corte o eje "z" buscando consolidar el centro comercial.

FOS	FOT	A. MAX.	CLM	USO GRAL	USO COMPL.
0.6	3	50 m.	-	viv. multifam y comercio	Seg. Mat. Sustentabilidad

42.6.2.4 (I-S) TEJIDO INDUSTRIAL / SERVICIOS

áreas destinadas a la industria y servicios a la industria, excluye absolutamente el uso residencial.

FOS	FOT	A. MAX.	CLM	USO GRAL	USO COMPL.			
0.5	1	11 m.	-	viv. unif	Seg. Mat. Sustentabilidad			



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.6.2.5 (RU) RESERVA URBANA

corresponde a aquellas áreas que antropizadas o no se encuentran disponibles para su uso, o en reserva donde la intervención del hombre se autorizará solamente para ayudar a su conservación y reconocimiento natural y patrimonial. En aquellas áreas donde se posibilite intervenir los parámetros urbanísticos se darán a través de las categorías proyectuales.

FOS	FOT	A. MAX.	CLM	USO GRAL	USO COMPL.			
-	-	-	-	Obras de uso publico	Seg. Mat. Sust			

42.6.3 Categorías proyectuales

Definen métodos de actuación y características intrínsecas a los proyectos que permiten el mejor desarrollo de los mismos en función de establecer prioridades. No definen un territorio sino que se les asigna uno.

42.6.3.1 (DP) DISTRITOS PATRIMONIALES

En ellos deberá cumplirse con la normativa específica dictada por su condición patrimonial. La secretaría asignará indicadores y modalidades de gestión según los proyectos.

42.6.3.2 (PH) POLIGONOS HABITAT

Definen proyectos urbanos de carácter social inclusivo, donde se evaluará a través del programa específico todas las variables que aseguren la urbanización del territorio y el acceso a la vivienda en un marco de capacitación empleo y calidad de vida.

42.6.3.3 (PUAP) PROYECTO URBANISTICO POR PEDIDO DE AREA PARTICULARIZADA

Categoría dispuesta para desarrollar proyectos especiales que incluyan vivienda en alta densidad y usos comerciales exclusivamente, disponible para las zonas C o RU en microcentro y corredores respectivamente.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.6.3.4 (PU-0) PROYECTO URBANO

Es la categoría mas amplia del sistema, permite desarrollos urbanos en todas las zonas , se la dispone para mejorar o corregir tejido de media y alta densidad y usarla como promoción para la captación de plusvalías.

42.6.3.5 (PPSV) POLIGONO PARQUE DE SERVICIOS VIALES

Ubicados en cercanías de los cruces de rutas en el desarrollo de la ronda, bajo la modalidad de proyecto urbano, incluye en los usos posibles a las estaciones de servicio, comercio, hotelería de ruta, etc; baja ocupación del FOS, prioriza la parqueización, concentra el equipamiento comercial para la zona base, conjuntamente como servicio a la vialidad (ruta). Alturas máximas 11 m, y 3 plantas incluido el cero. Retiros obligatorios de frente 15 m, bilateral y fondo 5 m . se permite el uso de estacionamiento parqueizado sobre los retiros.

Cupos: se establece un cupo del 10% de la longitud de la vialidad.

42.6.3.6 (PL) PLATAFORMA LOGISTICA

plataforma logística industrial vinculada a la actividad portuaria, bajo la modalidad de unidades de gestión, reserva una importante superficie de suelo dentro de la zona INDUSTRIAL / SERVICIOS.

42.6.3.7 (PPSL) POLIGONO PARQUE DE SERVICIOS LOGISTICOS

Áreas destinadas a la implantación de servicios de logística, con retiros multilaterales de 10 m. forestados obligatorios, lado mínimo de parcela : 80 m.

42.6.3.8 (PPI) POLIGONOS PARQUES INDUSTRIALES

Áreas destinadas a la implantación de industrias, con retiros multilaterales de 10 m. forestados obligatorios, lado mínimo de parcela : 80 m.

42.6.3.9 (PPEU) POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

Áreas destinadas a clubes o entidades públicas y/o privadas de uso colectivo o público. Baja ocupación del FOS, prioriza la parqueización.

42.7 Áreas del Plan

En cuanto a las estrategias urbanas definidas por el Plan, el Código deberá normar el desarrollo de las mismas vinculadas a:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.7.1 Primer anillo de circunvalación vial (sistema primario)

42.7.1.1 RONDA NORTE - PERIURBANO

Definida a ambos márgenes de la circunvalación vial a partir de los lotes frentistas de la primera colectora, (intraurbano) hacia los límites definidos por plano de catastro del plan (extraurbano) De este a oeste: Ruta 252 hasta el cruce de acceso a Villa Hardeen Green, Jorge Newbery, Valentín Vergara por camino de circunvalación al norte y camino sesquicentenario hasta cruce con la ruta 35. (zonas: EXTRA URBANA DE EQUIPAMIENTO, EXTRA URBANA DE RESERVA, SUBURBANA -SUR2- y RESIDENCIAL PARQUE 2, EN PLAN 86)

Este área define el periurbano bahiense, los nuevos parcelamientos deben tener un mínimo de 3200 m² de superficie alentando el desarrollo de casas quinta para pequeñas producciones pecuarias.

Zona:

TEJIDO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD (RP)

Las categorías proyectuales propuestas son:

PPSV POLIGONOS PARQUE SERVICIOS VIALES : para la ronda norte como máxima ocupación de frentes en servicios viales, sobre 23 km el cupo máximo a habilitarse será de 2300 metros a distribuirse en diferentes parcelarios a distancias no mayores a los 500 metros del eje de cruce de rutas y accesos sobre la ronda.

PPEU POLÍGONOS PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

PU-0 PROYECTO URBANO: Busca en determinadas áreas de la ronda la posibilidad de consolidación de densidad media SUBURBANA desarrolladas en áreas parqueadas .

42.7.1.2 RONDA SUR – FRANJA COSTERA

Involucra directamente todo el territorio lindante a la circunvalación sur de la ciudad entre el ejido y el frente costero y puerto, involucra principalmente las zonas base definidas como:

INDUSTRIAL / SERVICIOS (I) : áreas destinadas a la industria y servicios a la industria, excluye absolutamente el uso residencial.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

RESERVA NATURAL URBANA (RNU): corresponde al área llamada paseo del estuario desde la desembocadura del canal Maldonado hasta la localidad de General Daniel Cerri, es una zona de reserva donde la intervención del hombre se autorizará solamente para ayudar a su conservación y reconocimiento natural y patrimonial.

Las categorías proyectuales propuestas sobre la Ronda sur son:

POLIGONOS PARQUES INDUSTRIALES

PLATAFORMA LOGISTICA

POLIGONOS PARQUE DE SERVICIOS LOGISTICOS

POLIGONOS PARQUE SERVICIOS VIALES: (se excluye el uso de hotelería de ruta sobre la zona base industrial) Cupos: se establece un cupo del 10% de la longitud de la vialidad para la ronda sur como máxima ocupación de frentes en servicios viales, sobre 18 km el cupo máximo a habilitarse será de 1800 metros a distribuirse en diferentes parcelarios a distancias no mayores a los 500 metros del eje de cruce de rutas y accesos sobre la ronda.

PU-0 PROYECTO URBANO: Busca en determinadas áreas de la ronda la posibilidad de consolidación de alta densidad SUBURBANA desarrolladas en áreas parqueizadas con equipamiento comercial adecuado. (frente costero)

42.7.2 Sistema secundario (vías de acceso desde la primer circunvalación hasta la segunda conformada por los corredores)

Zona base:

(RP) TEJIDO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD

- ? AVENIDA CABRERA
- ? CARRINDANGA: desde CIRCUNVALACION hasta FLORIDA y GUIDO SPANO
- ? FELIPE VARELA: desde CIRCUNVALACION hasta VERA y RUTA 33
- ? RUTA 33: desde el cruce anterior hasta ALEM
- ? VERA: desde SESQUICENTENARIO hasta CABRERA

Zona base:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

(RB) TEJIDO RESIDENCIAL BARRIAL

- ? 14 DE JULIO: por AVENIDA PRINGLES hasta BRANDSEN
- ? SARMIENTO: desde FORTALEZA PROTECTORA ARGENTINA hasta CERRITO
- ? ALEM: desde SESQUICENTENARIO hasta CUYO
- ? CASTELLI: desde SESQUICENTENARIO hasta AVENIDA BUENOS AIRES
- ? DON BOSCO: desde SESQUICENTENARIO hasta AVENIDA BUENOS AIRES
- ? AVENIDA BUENOS AIRES: desde PARK WAY RUTA 3 hasta DON BOSCO
- ? COLON: desde puente Colón hasta park way ruta 3 sur
- ? FITZ ROY: desde park way hasta el mercado Victoria (por la ex traza ferroviaria)
- ? LUIS MARIA DRAGO Y BROWN: desde Indiada hasta el arroyo Napostá

La normativa de base para todo el sistema secundario deberá contemplar las características establecidas para la malla base en los bordes de clusters, tendiendo a llevar las actividades comerciales y actividades que generen gran concentración de tráfico sobre éstas, pudiendo aplicarse las siguientes categorías proyectuales:

PPEU POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

PU-0 PROYECTO URBANO

Sobre el sistema secundario debe plantearse el sistema de semaforización inteligente por demanda, integrado a la malla base.

42.7.3 Malla base

Definida por todas aquellas arterias que conforman los bordes de los clusters propuestos en el plan, solo definen vias de circulación principales planteadas para descongestionar el tránsito vehicular del sistema de clusters, recuperando para sus parcelas componentes mayores densidades en relación al interior del cluster y diversificación de usos compatibles entre si, priorizando lo comercial y absorbiendo una mayor densidad de tránsito e incluyendo para sí los recorridos del transporte público de pasajeros. Sobre la malla base debe plantearse el sistema de semaforización inteligente por demanda.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

La malla base se incorpora como parte integrante de las siguientes zonas:

TEJIDO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD (RP)

TEJIDO RESIDENCIAL BARRIAL (RB)

TEJIDO DE CENTRALIDAD (C)

Se encuentren estas en la franja consolidada o en la franja de vulnerabilidad social.

Pudiendo aplicarse las siguientes categorías proyectuales:

PPEU POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

PU-0 PROYECTO URBANO

42.7.4 Corredores urbanos

En el Plan se definen tres corredores urbanos: Parques, Patrimonial y Multimodal, todos planteados sobre espacios adyacentes y disponibles de la vieja infraestructura ferroviaria intraurbana y de los cursos fluviales ya sea el Napostá o el Maldonado, cada uno con sus características propias definen espacios de articulación interbarrial y de equipamiento urbano, siendo esta alternativa de aprovechamiento espacial una gran oportunidad para plantear la trama verde-trama azul e incorporar al desarrollo urbano de Bahía Blanca grandes superficies parquizadas con el aditamento de agua en movimiento, ideal para seco clima de la región.

Sobre la trama de los corredores se plantean las reservas principales de infraestructura de servicios urbana, ya que sus recorridos se acompañan de los dos cursos fluviales y la lógica ferroviaria con sus suaves pendientes atraviesa las franjas de la natura territorial de la bahía. Esto permite plantear sobre los mismos el mayor desarrollo urbano para la ciudad, beneficiado también por sus importantes anchos espaciales.

42.7.4.1 CORREDOR 1 PARQUES

- ? Sector PARQUE NAPOSTÁ NORTE: definido por las márgenes del arroyo Napostá y el camino de la Carrindanga. (área especial 1)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Sector PARQUE CUYO: definido por los lotes frentistas a las calles Cuyo, Av. Buenos Aires y Av. La Plata (UP4, en el Código 86) (área especial 2)
- ? Sector CANAL MALDONADO: definido por los lotes frentistas a las arterias a ambas márgenes del canal Maldonado desde Don Bosco hasta el Park Way Ruta 3 sur.

Zona de base:

RESERVA NATURAL URBANA (RNU)

Categorías proyectuales:

PPEU POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

PU-0 PROYECTO URBANO

42.7.4.2 CORREDOR 2 PATRIMONIAL

- ? PUERTA NORTE: definida por los lotes frentistas al proyecto de avenida diagonal Norte desde el cruce de calle Vera con ruta nacional 33 hasta el cruce con Carrindanga.
- ? HOSPITAL MILITAR: definida por el arroyo Napostá al noreste, el Hosapital Militar al noroeste y la calle Guido y Spano al sur.
- ? PARQUE DE MAYO-PASEO DE LAS ESCULTURAS: definida por el eje de la calle Cerrito y por lo lotes frentistas de av. Urquiza desde el Parque de Mayo hasta Sarmiento.
- ? ESTACION SUD: definida por el eje de calle entubado del napostá y por los lotes frentistas de calle a ceder sobre tierras del ferrocarril al oeste de las vías entre calle Alsina y Estación Sud, y por los lotes frentistas de calle Cerri hasta Brown. (area especial 3)
- ? DIAGONAL SUR: definida por los lotes frentistas de calles a ceder sobre tierras del ferrocarril al este y al oeste de las vías entre calle Brown y Estación Spurr.
- ? BOULEVARD ESTRADA – COMBATE DE MONTEVIDEO: definida por los ejes de calle de ambas arterias entre estación Spurr y park way ruta 3 sur.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? PUERTA SUR: definida por los ejes de calle de Guillermo Torres y Boulevard Juan B. Justo hasta la Usina General San Martin. (área especial 4)

Zona de base:

RESERVA NATURAL URBANA (RNU):

Categorías proyectuales:

PPEU POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

PU-0 PROYECTO URBANO

DP DISTritos PATRIMONIALES

42.7.4.3 CORREDOR 3 MULTIMODAL

- ? TRAMO 1: definido por los lotes frentistas de calles a ceder sobre tierras del ferrocarril al norte y sur de las vias entre el cruce con camino parque sesquicentenario y el cruce con calles Don Bosco y Av. La Plata.
- ? TRAMO 2: definido por los lotes frentistas de calles a ceder sobre tierras del ferrocarril al norte y sur de las vias entre el cruce con calles Don Bosco y Av. La Plata y calle Juan Molina.
- ? TRAMO 3: definido por los lotes frentistas A CALLES Sixto Laspiur, Chile, Brickman y Malvinas entre Juan Molina y Undiano. (área especial 5) (cuadro de estación Noroeste y Mercado Victoria)
- ? TRAMO 4: definido por los lotes frentistas de calles a ceder sobre tierras del ferrocarril al noreste y suroeste de las vias entre calle Undiano y cruce de calles 1810 y Brickman.
- ? TRAMO 5: definido por los lotes frentistas de calle a ceder por la traza del ex camino de cintura desde el cruce de calles Brickman y 1810 hasta la rotonda de Indiada y Brown.
- ? TRAMO 6: definido por los lotes frentistas a las calles colectoras de calle Indiada desde la rotonda de Brown e Indiada hasta Jorge Newbery y acceso a Villa Hardeen Green.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Zona de base:

RESERVA NATURAL URBANA (RNU):

Categorías proyectuales:

PPEU POLIGONO PARQUE EQUIPAMIENTO URBANO

PU-0 PROYECTO URBANO

DP DISTRITOS PATRIMONIALES

42.7.5 CLUSTERS

Tejidos residenciales por excelencia donde se rehabilita la condición de calidad de vida urbana a escala barrial.

La definición física de los diferentes clusters está dada por la intersección de los viales que componen la malla base en el ejido, recuperando el sentido de pertenencia barrial, los paseos, plazas y espacios peatonales y fundamentalmente recuperando las características residenciales en relación a la calidad de vida urbana.

Se organizan territorialmente en función de demandas propias de consolidación urbano-social, entendiendo preliminarmente la existencia de dos patrones que responderán a diferentes políticas de acción sobre los mismos:

42.7.5.1 Clusters de la franja de VULNERABILIDAD

Reconociendo como tales a aquellos sectores urbanos socialmente marginados, donde la inversión pública y social será estrategia de Ciudad Inclusiva a partir de los programas enunciados en el Plan de Desarrollo Urbano como por ejemplo el PROGRAMA HABITAT BAHIA .

Integrado por las siguientes zonas base:

TEJIDO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD (RP)

TEJIDO RESIDENCIAL BARRIAL (RB)

Pudiendo aplicarse las siguientes categorías proyectuales:



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

PH POLIGONOS HABITAT

PU-0 PROYECTO URBANO

42.7.5.2 Clusters de la trama CONSOLIDADA

Reconociendo como tales a aquellos sectores urbanos consolidados y que requieren de esfuerzos de recomposición de inversión en infraestructura, espacio público y manejo diferenciado de las densidades medias y altas, incorporando el valor agregado que la ciudad reclama como calidad de vida residencial en las distintas variantes urbana y suburbano parque.

Integrado por las siguientes zonas base:

TEJIDO RESIDENCIAL BARRIAL (RB)

TEJIDO DE CENTRALIDAD (C)

Pudiendo aplicarse las siguientes categorías proyectuales:

PU-0 PROYECTO URBANO

DP DISTritos PATRIMONIALES

El mecanismo de definición de los proyectos de consolidación de los clusters será a través de las propuestas elevadas por el ejecutivo por intermedio de la Secretaría de Planificación a los CGC y definidas por el mecanismo de presupuesto participativo, consolidado luego por las ordenanzas respectivas.

42.8 Temas específicos en relación a lo público

42.8.1 Sobre establecimientos educacionales

Todos aquellos establecimientos educacionales (públicos y privados) que se proyecten y construyan a futuro deberán cumplir con un retiro de frente mínimo de 4 metros medido desde la línea municipal destinado a ensanche real de vereda, no pudiendo esta cesión dominial ser cercada ni presentar barrera arquitectónica de ningún tipo. Solo en caso de reformas a establecimientos preexistentes se podrá resolver el ensanche bajo la forma de



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

recova u otro tipo de solución arquitectónica, dejando siempre disponible la superficie afectada a ensanche de vereda.

42.8.2 Sobre establecimientos de la salud

Todos aquellos establecimientos de la salud, sean públicos o privados que requieran estacionamiento y acceso de vehículos especiales como ambulancias, o vehículos de transporte de insumos como oxígeno (para su trasbordo) u otros, deberán contar con un espacio especialmente diseñado para tal fin dentro de los límites del predio que ocupan. Para aquellos establecimientos existentes y que no cuenten con dicho espacio deberán resolverlo en un lapso no mayor a dos años a partir de la fecha de promulgación del presente Código.

42.8.3 Barreras arquitectónicas y urbanas

Se incorpora al presente código la normativa preexistente por ordenanza municipal sobre barreras arquitectónicas y urbanas. Ord. 8089/94 sobre eliminación en forma continua de las barreas arquitectónicas y urbanas.

42.8.4 Sobre edificios de estacionamiento

La municipalidad de Bahía Blanca promocionará con premios al factor de ocupación total a aquellos emprendimientos sobre la modalidad de Proyecto Urbanístico por Pedido de Área Particularizada para la construcción de edificios de estacionamiento en el área del Microcentro – tejido de Centralidad.

42.8.5 Sobre veredas y bicisendas

En aquellos sitios don de el Plan promueva la instalación de bicisendas, la Secretaría deberá relevar y proyectar las mismas de acuerdo a los siguientes criterios:

- ? Se recomienda la separación entre el espacio destinado a la circulación de bicicletas y el destinado a la circulación automotores o vehículos mayores.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- ? Se recomienda la resolución de ese espacio separador para la instalación de servicios de electricidad pública y para el tendido de redes de otros servicios a los que el municipio cobrará la servidumbre de uso de las instalaciones de paso. Técnicamente estos ductos llevarán tapas de hormigón desmontables para facilitar el acceso a los mismos. (Ver foto1)



FOTO 1

- ? También puede resolverse el ducto debajo de la bicisenda, en cuyo caso se recomienda separarla del espacio de circulación vehicular a través de estacionamientos y doble arbolado. Esta solución es interesante en el interior de los clusters ya que gana espacialidad sobre la vía de circulación vehicular ayudando a recomponer características barriales con prioridad peatonal. (ver foto 2)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI



FOTO2

En el sistema de clusters en relación a la malla base, la recomendación es separar el tipo de tránsito, de manera que las bicisendas formen una nueva malla de tránsito por el interior de los clusters y no superpuestas en la malla base. Este planteo acrecienta las condiciones barriales en el interior de los clusters y reduce los riesgos de accidentes por conflictividad entre los dos tipos de tránsito, la prioridad en el interior del cluster es peatonal + bicicleta. (ver gráficos 1 y 2)

En la prioridad peatonal se proponen los cruces de esquinas a nivel de veredas en pequeñas rampas para los vehículos en pavimento diferenciado y dejando la distancia reglamentaria de estacionamiento a la línea de la bocacalle de 6 metros, esta solución también impide malos hábitos como el de estacionar a menor distancia de la esquina. (ver gráficos 1 y 2)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

Los siguientes gráficos muestran alternativas de resolución al sistema circulatorio, arbolado, estacionamiento, bicisendas, etc, en el interior de los clusters.

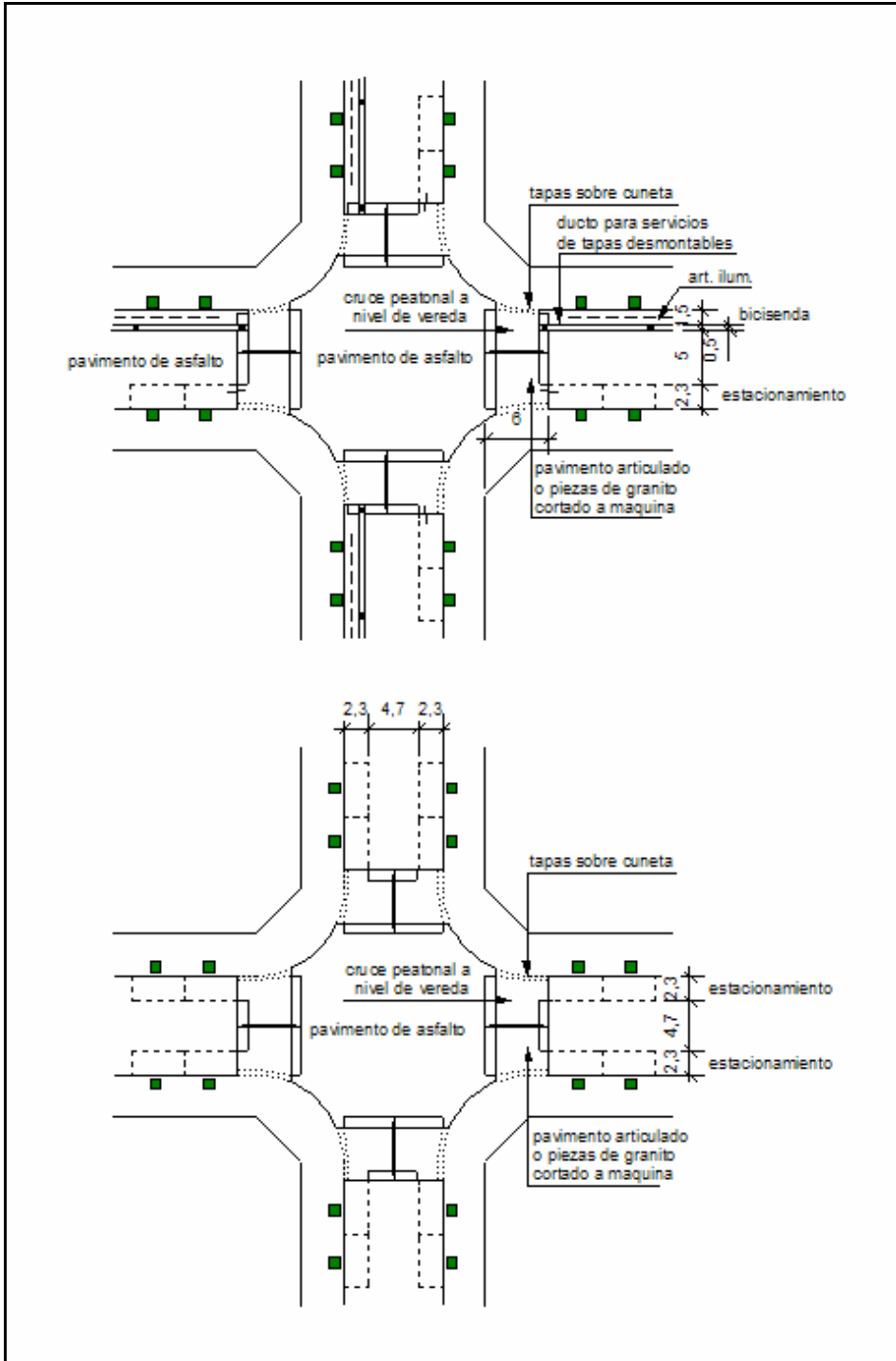


GRÁFICO 1



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

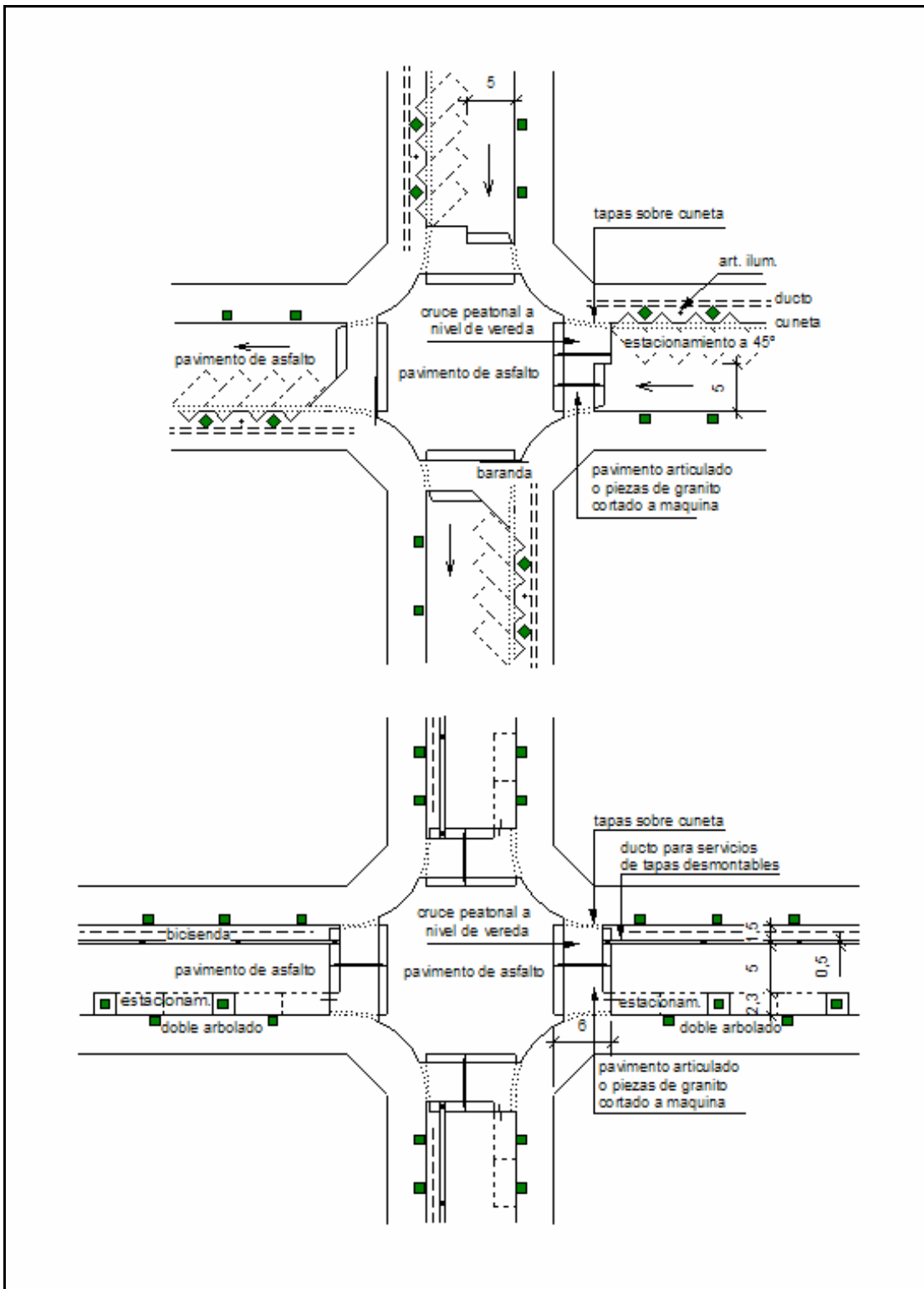


GRÁFICO 2



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.8.6 Sobre la semaforización

En el componente 2, Actividad 17.4.1.4 del presente informe se plantea la transformación del sistema de semaforización a semáforos inteligentes por demanda de tráfico en la red de la malla base y vías secundarias, lo que permitiría un ordenamiento del tránsito vehicular, esta medida debe acompañarse por el cambio de la posición de los mismos reubicándolos antes del cruce de las bocacalles, esto permite también corregir conductas tanto peatonales como de quienes guían los vehículos. (Ver foto 3)

- ? Por la nueva posición del semáforo se libera la senda peatonal
- ? No permite visualizar la luz del semáforo de la bocacalle
- ? Se baja la velocidad de tránsito en la zona céntrica



FOTO3



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.8.7 Sobre edificios en altura

La transcripción completa del siguiente trabajo publicado por las autoras es considerado de gran importancia y subrayados los ejes esenciales del mismo para tener en cuenta en un nuevo Código para la ciudad de Bahía Blanca y también para ponderar en una matriz de sustentabilidad urbana a desarrollarse no solo para usos específicos sino también para cierta morfología que haga del uso público del territorio a nivel urbano (nivel cero) un espacio de mejor habitabilidad y vivencia.

42.8.7.1 *Modificación de la morfología urbana en Bahía Blanca y su efecto sobre el Viento (INTERNET)*

María Cintia Piccolo

Alicia M. Campo

Universidad Nacional del Sur – CONICET

Introducción

El estudio de la forma de la ciudad y de los procesos y personas que la modelan constituye la morfología urbana. Los procesos sociales y la actitud de los agentes sirven para sistematizar y entender mejor, aquello que vemos cotidianamente y que constituye el paisaje urbano (Vilagrasa, 1991). La concentración de población y actividades en un lugar dado se refleja en la aparición de un paisaje, de una morfología urbana. Smailes señala que el geógrafo debe considerar lo urbano como un tipo particular de paisaje producido por el hombre (Capel, 1975). Cada ciudad tiene características propias y de acuerdo a ellas modifica su clima regional. Son numerosos los trabajos que se han realizado sobre los efectos de la urbanización sobre el clima de las ciudades (ej., Gardetti, 2000, Hill et al, 2002). Dentro de la ciudad se reconocen estructuras edilicias que generan su propio microclima. Algunos microclimas ocasionan consecuencias atmosféricas indeseables ya sea intensificando la contaminación ambiental o aumentando la dispersión de polvo en suspensión por efecto del viento. Este parámetro ha sido ampliamente estudiado dentro de las ciudades, pero las mediciones se han efectuado generalmente en túneles de viento (Boldes et al., 1990a, 1991) o bien sobre los techos de edificios altos, en plazas o en lugares



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

abiertos alejados del conglomerado urbano. En consecuencia, al existir muy pocos trabajos realizados a nivel peatonal se desconocen patrones de su comportamiento.

La construcción de un nuevo edificio en un entorno consolidado puede generar interferencias en la captación solar, iluminación natural, movimiento de aire, aceleración de viento, visuales, y otros (Nahas et al., 2002). Debido a la rugosidad urbana, a la canalización de los vientos en las calles ("efecto corredor"), como así también por influencia de la isla de calor que origina vientos térmicos, la ciudad modifica la velocidad y dirección del viento (Boldes et al., 1990b). Al circular el aire entre los edificios se genera turbulencia y vórtices que perturban el desplazamiento de los habitantes. Dicho flujo se modifica constantemente en función de la forma, altura y disposición de unos con respecto a los otros.

Existen trabajos en nuestro país en esta temática. En la ciudad de Buenos Aires, de Schiller (2001, 2002) analizó una serie de casos donde edificios de gran escala en altura interrumpen el tejido urbano consolidado y la zona de la ciudad específicamente designada para edificios en torre. Realizaron mediciones in situ, observaciones directas y ensayos en laboratorio de situaciones ambientales urbanas en tramas existentes, las que proporcionaron datos de temperatura, asoleamiento y velocidad de viento para cuantificar el impacto resultante en estos espacios urbanos. Complementariamente, realizaron estudios de los flujos peatonales y uso de espacios exteriores en tejidos de distintas características con el fin de detectar la relación entre características espaciales, confort y comportamiento. Por otro lado, de Schiller y Evans (2002) realizaron una evaluación de aspectos específicos de impacto ambiental que pueden resultar de la propuesta de apertura de un boulevard en la ciudad de Buenos Aires. Identificaron los cambios urbanos significativos, los potenciales impactos resultantes, las zonas de influencia, la metodología para cuantificar y evaluar dichos impactos, los resultados de la estimación de impactos, una evaluación del grado de aceptabilidad de los impactos y una indicación de posibles medidas de mitigación, donde resulten factibles. Los potenciales impactos considerados fueron los siguientes:

- 1) Aumento de ruido de tránsito en espacios públicos y privados y sobre fachadas de edificios nuevos y existentes;*
- 2) Cambios en la concentración de contaminación aérea en cañones urbanos y espacios exteriores, generados por el tránsito inducido y afectado por la nueva edificación,*



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

- 3) *Nueva canalización de viento por el espacio lineal formado por el nuevo trazado del Boulevard y el frente edilicio de 6 a 8 pisos de altura,*
- 4) *Aceleraciones locales de viento alrededor de nuevos edificios producidos por su mayor altura y la desviación de viento hacia el nivel peatonal,*
- 5) *Disminución del acceso al sol y aumento de sombras arrojadas por edificios nuevos de mayor altura sobre el tejido existente de baja altura y los espacios exteriores, tanto públicos como privados.*

Baskaran y Kashef (1996) estudiaron la circulación del aire en torno a dos edificios mediante un modelo computacional. Describieron las líneas de corriente en torno a los edificios y el efecto del viento a barlovento de los mismos, donde disminuye en forma importante la velocidad de este.

En particular en la ciudad de Bahía Blanca, se comprobó que la circulación alrededor de determinados complejos edilicios es similar a los modelos teóricos presentados en la literatura.

Naturalmente, la intensidad y amplitud de los vórtices estuvo estrechamente relacionada con la altura de las construcciones. Una de las características más notables observadas fue la aceleración del flujo en torno a los mismos ya que se registraron gradientes horizontales de aproximadamente 22 km/h en 30 m. Papparelli et al. (2002) determinó la velocidad de la ráfaga de viento en función del flujo normal del aire registrado en estaciones meteorológicas en la ciudad de San Juan y de la rugosidad correspondiente a su localización. Por lo tanto el trabajo aportó una herramienta para determinar las velocidades de ráfagas que ocasionan daños en la infraestructura edilicia de la ciudad. Los resultados se suministraron a las compañías de electricidad de la ciudad y a los entes gubernamentales.

La ciudad de Bahía Blanca se encuentra en el SO de la provincia de Buenos Aires y ha experimentado en los últimos años, un proceso de expansión edilicia que se refleja en el surgimiento de nuevos barrios. El sector céntrico se ha remodelado y antiguas residencias dieron paso a edificios en altura que se presentan aislados o formando parte de grupos habitacionales mayores (Piccolo et al., 1989). Esta ciudad siempre se ha caracterizado por ser muy ventosa y las nuevas construcciones y cambios han acentuado este rasgo climático.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

El viento predominante es del sector NO con velocidades medias anuales de 24 km/h (Capelli de Steffens et al., 2005).

Bahía Blanca presenta velocidades medias mensuales de viento mayores a las registradas en otras localidades vecinas a ella. Por ejemplo, en el mes de junio la ciudad de Río Colorado distante a sólo 180 km de Bahía Blanca registra velocidades medias de 15 km/h, mientras que en Bahía Blanca los valores son de 25 km/h (Servicio Meteorológico nacional, 1990). Este hecho pone de manifiesto entonces la importancia que adquiere el estudio del comportamiento del viento en la ciudad, pues incide en forma directa en el confort del habitante.

En los últimos años la ciudad de Bahía Blanca ha sufrido una reactivación en el proceso de urbanización cambiando la morfología urbana. Se están construyendo numerosos edificios en torre de más de cinco pisos lo cual altera en mayor o menor medida las condiciones microclimáticas de la ciudad. No se ha efectuado ningún estudio de impacto que evalúe el efecto que estas construcciones ejercen sobre la circulación del aire en la ciudad. El objetivo primordial del presente trabajo es utilizar los estudios realizados sobre la circulación del aire en torno a los complejos edificios bahienses para concienciar a los generadores de decisión sobre el daño que se ocasionará en el confort de los habitantes si no se efectúa una propuesta de planeamiento urbano.

Método de trabajo

Para estudiar la circulación en torno a diferentes unidades de edificios en altura se procedió a filmar la trayectoria de trazadores especialmente preparados que fueron continuamente lanzados en los sitios elegidos (Fig.1). Simultáneamente a la filmación se efectuaron mediciones de dirección e intensidad de viento a nivel peatonal empleando 4 anemómetros de mano instalados en sectores aledaños. Se utilizaron además datos meteorológicos horarios registrados en un aeropuerto cercano (Espora). Esta información fue considerada como dato representativo del viento regional.

Cabe destacar que los sitios fueron elegidos de acuerdo a la morfología edilicia, su orientación con respecto a los vientos predominantes y la vivencia generalizada de los habitantes acerca de los lugares más desagradables para transitar en días muy ventosos.

**CONSULTOR 5 RAUL LUISONI**

Los que están localizados en el microcentro comercial y financiero se caracterizan por un intenso tránsito vehicular. Otros se ubican en zonas residenciales con predominio de actividades universitarias y de recreación. En uno de los lugares estudiados se realizaron mediciones simultáneas de velocidad y dirección del viento a tres alturas sobre el suelo (1,5 m; 15 m y 37 m). Las mismas se efectuaron en condiciones de viento Sur y Norte (Capelli de Steffens et al., 2005).

Numerosos estudios teóricos realizados en túneles de viento se han desarrollado en las últimas décadas, originando modelos de circulación del aire en torno a obstáculos. El aire rodea al mismo y simultáneamente sufre movimientos de ascenso y descenso. Ello genera una presión relativamente alta sobre la pared de barlovento, en tanto que la misma es menor en el techo y en las paredes laterales. La aceleración del flujo genera succión del aire en la parte superior y lateral del edificio. A sotavento esta succión da origen a vórtices o remolinos que usualmente son de direcciones contrarias a la circulación general.

Cambios en la orientación y formas de las construcciones producen variaciones en este esquema básico. Un complejo edificio de diferentes alturas genera circulaciones más complejas pues cada obstáculo da lugar a una nueva perturbación. Por lo tanto, los edificios altos afectan el flujo del aire a nivel peatonal y producen sensación de desconfort a los transeúntes. Este efecto no ha sido muy estudiado ni considerado en la planificación de los centros urbanos. En particular en la ciudad de Bahía Blanca no se ha tenido en cuenta la importancia del viento en el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

Circulación del aire en torno a un edificio bahiense

A continuación se muestra sólo un ejemplo (estación 2, Fig. 1) de la circulación del aire en un sitio determinado elegido de la ciudad de Bahía Blanca en los que frecuentemente los habitantes de la ciudad se quejan de la incomodidad de caminar en sus aceras cuando el viento sopla con fuerza en determinadas direcciones. Es decir, de acuerdo a la orientación del edificio se observa que cuando sopla viento fuerte de determinadas direcciones es imposible que los vecinos caminen en forma segura.

En este sitio se levanta un edificio de tres torres construidas sobre columnas. Alrededor de las mismas se encuentran espacios libres con jardines y accesos interiores. En una primera

**CONSULTOR 5 RAUL LUISONI**

etapa se efectuaron mediciones con el viento característico de la zona de estudio que es el viento Norte. Cuando los trazadores se dispersaron en el frente del edificio, una parte de ellos formó vórtices que se desplazaron en forma de espiral a lo largo de la calle. Una cantidad apreciable de trazadores ascendió por la fachada del edificio y otros circundaron la torre siguiendo los torbellinos a sotavento del mismo. En el esquema de planta se observa esta circulación que muestra la convergencia del aire a sotavento de edificio. Uno de los hechos sobresalientes fue la aceleración del flujo en torno del edificio. Se midió una velocidad que varió entre 25,2 y 32,4 km/h frente al mismo, mientras que en la esquina próxima distante sólo 30 m las mediciones simultáneas presentaron velocidades entre 3,6 y 7 km/h.

Para comprobar el efecto del edificio con otra dirección de viento (Sur) se procedió a efectuar nuevas mediciones. Se lanzaron los trazadores en el mismo lugar que la ocasión anterior. Sin embargo, el comportamiento de los mismos fue totalmente diferente, pues ellos no ingresaron al complejo edilicio, sino que se desplazaron a lo largo de la calle alejándose del mismo. Se midió también el gradiente horizontal del viento en el sitio de estudio. En este caso, frente al edificio principal se registran velocidades de 47,6 km/h, en tanto que en la esquina cercana la velocidad del viento alcanzó los 7,2 km/h. Consecuentemente, en caso de viento Sur el gradiente horizontal a lo largo de la acera resultó mayor que con viento Norte.

En síntesis, con viento Norte la dispersión de partículas alrededor del sitio de estudio es mucho mayor, originándose vórtices tanto de eje vertical como horizontal en superficie y en altura. Bajo condiciones de viento sur la circulación del aire no es tan compleja, aunque el gradiente horizontal del viento sobre la acera que limita al edificio es mayor (Capelli de Steffens et al., 2005).

Se observan vórtices en el frente y laterales del mismo. b) Plano del edificio y trayectoria de los trazadores en torno al mismo (Capelli de Steffens et al., 2005).

Se demuestra entonces que un mismo edificio provoca diferentes ráfagas y patrones de circulación de acuerdo a la dirección e intensidad del viento. El resto de los casos analizados mostró similares resultados, de acuerdo a su estructura edilicia. Por lo tanto, se debe analizar en forma separada los diferentes barrios que forman una ciudad, su



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

morfología urbana, las direcciones predominantes de viento y establecer los mejores criterios para futuras construcciones.

Propuesta

El carácter y relevancia del impacto de un edificio en altura sobre la población y la estructura socioeconómica, el medio construido y el medio natural, dependerá, no sólo del tipo y magnitud del proyecto, sino también de la compleja red de interacciones entre todos los componentes de ambos subsistemas. Con el estudio ambiental se puede predecir, evaluar y comunicar los impactos que pueden ser generados sobre el sistema ambiental.

Al estudiar el efecto del viento en sitios seleccionados de la ciudad de Bahía Blanca se ha comprobado que justamente en condiciones de viento Norte, viento predominante de la zona, se producen los inconvenientes anteriormente mencionados. Con el uso de trazadores y una estimación del gradiente horizontal del viento utilizando mediciones a nivel peatonal se comprobó, no sólo el comportamiento del flujo del aire en torno a determinados conjuntos edilicios ya presentados en los modelos teóricos, sino la sensación de discomfort que produce un incremento en la aceleración del aire a ese nivel.

Estas condiciones adversas podrían ser evitadas estableciendo un ancho adecuado para las calles y aceras en relación a la altura de las construcciones. Existen evidencias que alturas homogéneas de los edificios en conjunto con una separación uniforme entre los mismos mitigan las condiciones desfavorables de que ocasionan los vientos fuertes. Ello debería considerarse en la planificación de futuros emplazamientos en la ciudad (Capelli de Steffens et al., 2005).

Se presenta una propuesta de planeamiento sobre la ciudad, en el que existen demandas y conflictos concretos, con el objetivo de encarar la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

El concepto de calidad de vida articula las nuevas demandas sociales que surgen en un marco de rápidos y continuos cambios sociales, fruto de los procesos que dirigen la transición de una sociedad ganadera y dedicada a la agricultura a una sociedad industrial con puertos en constante expansión. Una sociedad en la que frente a la satisfacción, relativamente generalizada, de las necesidades básicas (vivienda, educación, salud, cultura)



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

se vislumbran los efectos provocados por el propio modelo de desarrollo (ej., crisis ambiental). La ciudad debe encarar un planeamiento urbano que de cabida a la resolución de los nuevos retos, encarando la dimensión espacial de los problemas sociales, ambientales y culturales a los que se enfrenta.

Siguiendo el método de Higuera (2004) sobre una propuesta de ordenanza ambiental y el de Capelli de Steffens et al. (2003) referidas a orientación edilicia y sombras proyectadas se deberían seleccionar aquellos barrios donde se observa un significativo incremento de la construcción edilicia. En éstos se propone analizar:

1) La orientación de la estructura urbana principal: calles Norte-Sur; calles Este-Oeste; calles Sureste-Noroeste, etcétera y determinar la orientación de las fachadas.

2) Las condiciones geométricas de las calles, relacionando el ancho de las calles y plazas con la altura de la edificación (determinando el ángulo de obstrucción solar, H_0).

3) Descripción y evaluación de las zonas verdes existentes en la trama urbana, atendiendo a consideraciones como la forma y dimensión de los espacios libres y zonas verdes (cuadrados, rectangulares, etc.); la situación abrigada o expuesta a los vientos dominantes en invierno o en verano, etc.

4) Comprobación de la accesibilidad de la población a las zonas verdes.

5) Densidad edificatoria del área, tomando como referencia adecuada entre 50-60 viv/Ha como una densidad equilibrada entre eficiencia energética de redes y servicios y diversidad urbana.

6) Las condiciones formales de los edificios existentes: considerando la estética urbana, sus características constructivas, los tipos de cubiertas, de cerramientos exteriores, etc.

Luego de analizar la morfología urbana de cada barrio, se efectuarán mediciones del efecto del viento en sitios seleccionados para determinar las mejores condiciones de edificación. Para ello el grupo de trabajo se acercará al municipio y a los entes responsables de la toma de decisiones en lo referente a edificación. Como conclusión, se considera que el urbanismo no solamente es aplicar criterios de sustentabilidad en terrenos sin construir, sino también en zonas urbanas degradadas para recuperarlas, integrándolas en la ciudad existente.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.8.7.2 Conclusiones sobre el tema

Se pueden concluir algunas apreciaciones acerca de la importancia del tema en la planificación urbana, tanto para crear nuevo suelo urbano como para corregir sectores de la ciudad que presenten los problemas enunciados en el estudio de Campo y Piccolo.

El principio fundamental a preservar es el del derecho del habitante ciudadano a no sufrir el problema creado por la aceleración del viento en función de la morfología de la tipología urbana de edificios en altura, ya sean estos en modalidad de torre (con sus cuatro fachadas libres) o en la modalidad entre medianeras.

Para la modalidad en torre, debe establecerse un ancho mínimo de parcela en relación a la altura que se pretende construir y esto debe codificarse.

En relación a la trama consolidada, la edificación en torre debe preservar la confortabilidad del nivel público, y su morfología deberá considerar la aceleración de los vientos. Probablemente generar un zócalo urbano consolidado y continuo, de altura no menor a 9 metros sobre la línea municipal se recompone la morfología urbana de escala barrial donde el viento no sufre las aceleraciones descritas en el estudio; y retirando la torre propiamente dicha en sus cuatro fachadas, estaríamos trasladando el problema por encima de los 9 metros.

En relación a los corredores urbanos donde en el Plan se propone densificar la ciudad en relación directa a los espacios mas abiertos disponibles en la trama es particularmente importante crear desde la Secretaría de planificación urbana una matriz de sustentabilidad que tenga en cuenta estos parámetros y que puedan verificarse en términos teóricos para la aprobación de los proyectos.

En cuanto a los edificios en altura entre medianeras solo deberán autorizarse aquellos que completen la trama en altura o completen la morfología urbana prevista para el sector, este planteo debe acompañarse con la posibilidad de transferir el FOT en caso de que quede remanente producto de la restricción impuesta en función a la morfología que de sustento a la sostenibilidad en términos ambientales del proyecto posible. En relación al mismo tema, ninguna tipología edilicia podrá ocupar mas de $2/3$ de la longitud de la medianera de forma discontinua, o $1/2$ de la longitud de la medianera de forma continua y que tengan una altura superior a dos plantas o 6 metros.



CONSULTOR 5 RAUL LUISONI

42.9 De carácter general

Como la presente normativa se realizará por un sistema abierto de estructura flexible que permite la introducción por temas, contemplando además la posibilidad de adecuaciones futuras para acompañar las nuevas necesidades urbanas, es que coexistirán por algún tiempo con las reglamentaciones anteriores. Atendiendo a este natural conflicto es que se establece que tendrá validez la última reglamentación sancionada y en el supuesto de llegar a distintas conclusiones la interpretación definitiva de este Código Urbano corresponderá a la Secretaría de Obras Públicas.

El Código Urbano es parte del Plan de Desarrollo que define la política urbanística municipal y por lo tanto para su modificación total o parcial requerirá necesariamente de una Ordenanza cuya sanción deberá obtener los votos positivos de las dos terceras partes de los miembros presentes del Honorable Concejo Deliberante.