



Jefe de Gobierno

Dr. Anibal Ibarra

Vicejefa de Gobierno

Lic. Cecilia Felgueras

Boletín editado por
la Coordinación del Plan Estratégico
de la Ciudad de Buenos Aires

Puede escribirnos a:

Coordinación Plan Estratégico
Bmé. Mitre 648, 3° piso
(1342) Buenos Aires

O mandarnos un e-mail a:

planestrategico@buenosaires.gov.ar

Y participar desde Internet en:
www.buenosaires2010.org.ar

PLAN ESTRATÉGICO

Buenos Aires futuro

Boletín Informativo / Abril 2001

4

gobBsAs



“La Ciudad no puede estar paralizada, pero tampoco puede crecer a cualquier costo. Es mejor que el sector privado se sienta respaldado por el sector público, y que éste defienda la Ciudad. Porque en definitiva, esto es lo que nos va a permitir crecer a todos.”

Fragmento del discurso
de asunción del Jefe de Gobierno
Dr. Aníbal Ibarra

Boletín Informativo

Coordinador

Andrés Borthagaray

Asesoras temáticas

Silvana Giudici

Virginia Franganillo

Edición

Marina Méndez Mosquera

Redacción

Osvaldo Pérez Sammartino

Ricardo Santocono

Carlos Lucca

Graciela Falivene

Coordinación Administrativa

Ivana Centanaro

Contenido

Editorial **2**

Institucional **4**

Local y Global **6**

La economía urbana y la distancia decreciente **8**

Foro virtual Transporte BA **11**

Documentos on line **27**

Más y mejor educación **28**

El transporte: hacia una visión estratégica metropolitana

El transporte y el planeamiento físico

El transporte es función de la estructura urbana que vincula. ¿Cuál es el modelo de estructura urbana del Buenos Aires metropolitano? ¿La expansión indiscriminada como si el territorio fuese indefinido, con el automóvil como medio excluyente, con áreas de segregación social y funcional de ricos y pobres, de comercios, viviendas y oficinas desvinculados entre sí, generando cada vez más necesidades de desplazamientos? ¿O una relación armoniosa entre las actividades en una sociedad integrada, con diversidad de funciones en centralidades con identidad comunitaria, donde las comunicaciones a pie y en transporte público masivo tienen más razón de ser?

Podríamos hacer una lectura del tejido metropolitano con dinámicas incipientes en uno u otro sentido, aunque fenómenos emergentes apuntan al primer modelo: un crecimiento exponencial del parque automotor, un aumento de las posibilidades de desplazamiento por autopistas a peaje, disponibilidad de crédito para viviendas nuevas, aumento en la brecha de ingresos y crecimiento de la pobreza y marginalidad en el área metropolitana de Buenos Aires. Por supuesto que la segunda opción, para ser atractiva, debe implicar que las centralidades barriales tengan espacios públicos de calidad, verde, seguridad, un ambiente saludable, políticas sociales concertadas, etc.

Modos y medios de transporte

Cada una de las opciones antes mencionadas genera un medio de transporte predominante. En la primera el medio excluyente es el automóvil. Pensemos en las autopistas de Los Angeles y Caracas, en sus embotellamientos irremediables, en su extensión y en la dificultad, como lo demuestra el esfuerzo tardío de los Angeles, para servir con una red pública las 100 millas de su extensión. En la segunda es predominante el transporte público masivo, incluidos los desplazamientos a pie y en bicicleta. Tal es el caso de Curitiba, y es también el esquema de desarrollo de las ciudades europeas, que hoy son cada vez más restrictivas con el ingreso de automóviles al centro. Esto no significa postular en Buenos Aires la prohibición del automóvil para los que puedan tenerlo; significa reducir su carácter predominante y fomentar alternativas.

Pero para eso los otros medios deben garantizar seguridad, comodidad y accesibilidad. Deben ser complementarios entre sí, con formas de uso como el boleto único o similar. Deben formar parte de una red que vincule en distintos horarios los nudos de centralidades barriales que la integran.

El transporte y la gestión urbana

a) Aspectos socioeconómicos.

El transporte es una herramienta fundamental tanto para el desarrollo económico como para la lucha contra la pobreza y la falta de integración social. Mientras que en Estados Unidos el costo medio de un flete en el precio final de un producto tipo de un supermercado es del 10%, en nuestro medio es del 18%. Mientras se insiste en bajar salarios como herramienta de competitividad, se pasa por alto la productividad de factores de esta relevancia.

Por otra parte la posibilidad de acceder o no al transporte (para muchos el transporte público es la única opción) significa poder acceder al trabajo, a la salud, a las prestaciones sociales básicas, a la educación y a las ofertas básicas que se esperan de una sociedad civilizada. Los medios para lograrlo van desde tarifas accesibles hasta subsidios y trazados que tomen en cuenta estas consideraciones, teniendo en cuenta inclusive las propias acciones de vivienda social.

b) Aspectos institucionales.

Es evidente que los temas mencionados más arriba exceden el ámbito de actuación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Pero es evidente también que si no existe una visión adecuada de este problema nunca se encontrará una solución. El Foro de Transporte que la Coordinación del Plan Estratégico está desarrollando en estos días, junto a la Subsecretaría de Tránsito y Transporte, es un ámbito privilegiado para plantear estas disyuntivas y tomar partido por una solución integral.

Andrés Borthagaray
Coordinador del Plan Estratégico

Foto:
"El último viernes de cada mes, a la hora pico del regreso del trabajo, más de 1000 ciclistas salen a la calle en el área central de Londres. Una forma de animar al uso del transporte público y de la bicicleta."
Tomado de **Cities for a small planet**, de Richard Rogers, Editorial **Faber and Faber**, 1997.



foro

Transporte en Buenos Aires

Colaboración interinstitucional

Se realizó un acuerdo de gestión entre la **Subsecretaría de Tránsito y Transporte** y la **Coordinación del Plan Estratégico del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires** que tiene por finalidad la colaboración interinstitucional para establecer un marco de referencia utilizable en la formulación de las políticas de gobierno en sus áreas de competencia (Boletín Oficial N° 1141, 27/2/2001).

Como actividad principal se desarrolla actualmente el **Primer Foro Virtual de Transporte en la Ciudad de Buenos Aires**. (Ver página 10) ■

Consulta pública de opinión sobre el Plan Urbano Ambiental

Se realizó en los 16 CGP

Entre los días 8 de febrero y 31 de marzo del corriente se realizó en los CGP, Centros de Gestión y Participación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, una consulta pública de opinión con el objeto de conocer la interpretación que los vecinos y miembros de organizaciones no gubernamentales interesados tienen del Plan Urbano Ambiental, así como comentarios que pudieran mejorar lo propuesto.

A cada participante se le solicitó completar una encuesta en la que indicara grados de importancia a cada una de las siguientes estrategias territoriales propuestas:

1. Afirmación del Centro Urbano (Micro y Macrocentro); 2. Equilibrio en el desarrollo de la Ciudad y afirmación del Área Sur; 3. Mejor vinculación Norte-Sur y fortalecimiento de los barrios; 4. Sistema de los Grandes Parques de la Ciudad y construcción de un Parque lineal verde en el Oeste; 5. Mejor infraestructura de transporte portuario, ferroviario y aéreo y los puntos principales de acceso a la Ciudad; 6. Operativo con la Provincia de Buenos Aires en ambos márgenes del Riachuelo. ■

Indicadores Estambul+5

Su aplicación en Buenos Aires

Se puede consultar en la sección Biblioteca del sitio en Internet los indicadores de Estambul+5 aplicados a la Ciudad de Buenos Aires; un trabajo realizado por la Coordinación del Plan Estratégico y la Dirección General de Estadísticas del GCBA. ■

Buenos Aires en Davos

Presentación a cargo de la Vicejefa de Gobierno



Durante la última conferencia internacional celebrada, como todos los años, en Davos, Suiza, la Vicejefa de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Licenciada Cecilia Felgueras, disertó sobre Buenos Aires, junto a las ciudades de Tokyo, Chicago, Ciudad del Cabo y Barcelona.

La Coordinación del Plan Estratégico colaboró en la preparación de la exposición de la representante de nuestra ciudad, aportando insumos, diseño y los recursos que ofrece el sistema "power point" para ordenar e ilustrar la presentación. ■

Exposición y Audiencia pública por el futuro del Aeroparque

Análisis de proyectos y posturas

Los días 8 y 9 de marzo se expusieron, en la Facultad de Derecho de la UBA, todas las posturas frente a la situación actual del Aeroparque Jorge Newbery y sus posibles modificaciones.

Los proyectos que se analizaron fueron tres: un relleno costero frente a la ubicación actual del Aeroparque; el traslado de la estación a Ezeiza y la creación de una aeroisla conectada con la Costanera.

Luego los días 12 y 13 de marzo, también en la Facultad de Derecho de la UBA, se realizó una Audiencia Pública.

Hubo quejas por el convenio que firmaron la Ciudad y la Nación y los partidos del Gran Buenos Aires reclamaron que se los tenga en cuenta. Uruguay también opinó. Es necesario rescatar estas instancias de participación con una respuesta clara de parte de los decisores, que garantice una solución acertada válida a largo plazo. ■



Congreso del CIDEU en Rosario

Gestión estratégica y gobernabilidad

Durante los próximos 4, 5 y 6 de abril tendrá lugar en la ciudad de Rosario el **IX Congreso Anual del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU)**. El tema de la reunión, en este caso, será "Gestión estratégica y gobernabilidad".

Bajo ese lema serán abordadas cuestiones como el cambio de contexto (de Europa a Latinoamérica), la necesidad de una metodología de gestión estratégica, y actores y redes de actores.

En el acto de apertura estará presente el Presidente de la República, doctor Fernando de la Rúa. Del acto de cierre participará el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, doctor Aníbal Ibarra, quien compartirá una "Mesa de Alcaldes" junto a Joan Clos, Alcalde de Barcelona, Cesar Maia, Prefecto de la Ciudad de Río de Janeiro, y Hermes Binner, Intendente de Rosario. ■

Encuentro de Red de Mercociudades en Mar del Plata

Gestión municipal

Los días 15 y 16 de marzo de este año se llevó a cabo en Mar del Plata un encuentro de la Red de Mercociudades.

En las jornadas se examinaron temas de diversa índole vinculados a la gestión municipal. Entre muchas otras, fueron consideradas las siguientes unidades temáticas: "Género y Municipio", "Planificación Estratégica", "Cooperación Internacional" y "Autonomía y gestión local".

Como actividades paralelas, se desarrolló un Encuentro de Tribunales Arbitrales del Mercosur y un seminario sobre "Marketing de Ciudades". ■

De Buenos Aires y otras ciudades

En esta sección publicamos información sobre seminarios, conferencias, talleres, noticias, etc., vinculados a los temas estratégicos urbanos. A tal fin invitamos a que nos envíen sugerencias y material por e-mail.

■ XXIII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS)

Octubre 29 - Noviembre 2 / 2001 Antigua Guatemala, República de Guatemala

Mesa de Trabajo "SOCIEDAD CIVIL: ACTORES Y ORGANIZACIONES"

Se propone reflexionar en torno a las acciones que desde la sociedad realizan los llamados actores civiles. Durante el mes de marzo del corriente su comité organizador realizó la recepción de propuestas de ponencias para participar.

(...) "Tales actores designados con diferentes nombres como organizaciones civiles, organizaciones de la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales, tercer sector, sector no lucrativo, se han convertido en actores fundamentales de nuestras sociedades, los que al lado de otros, como los partidos y asociaciones políticas, y los tradicionales actores del movimiento social (el movimiento campesino y los movimientos sindicales), conforman el panorama de la vida social y política contemporánea."

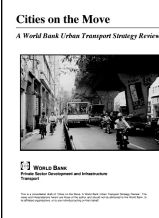
Puede solicitarse más información por correo electrónico a la siguiente dirección:

casc@xanum.uam.mx ■

■ "Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review."

Documento de trabajo presentado por el Banco Mundial, actualizado al 11/03/2000, disponible en **www.worldbank.org**

Las estrategias que se adopten en el transporte urbano deben disminuir la marginalidad de los pobres, en programas de desarrollo más amplios e integradores. ■



Las familias gastan entre un 5 y un 10% de sus ingresos en transporte, aunque esta cifra suele elevarse hasta el 25% para las familias más pobres en las ciudades más grandes.

La economía urbana y la distancia decreciente

Saskia Sassen en MEGACITIES 2000

Comentarios de Carlos Lucca

En la segunda conferencia anual realizada en noviembre de 1998 en La Haya (Holanda), por la organización Megacities 2000, la Dra. Saskia Sassen abordó la temática vinculada con la característica que está adquiriendo la economía de las grandes ciudades, en el marco del proceso de globalización.

En su exposición, Saskia Sassen puntualizó que la base económica de las principales ciudades del planeta se ha visto profundamente afectada por el proceso de globalización en marcha.

Este impacto ha estado vinculado con una doble tendencia. Por una parte, el proceso de globalización y el desarrollo de la telemática, facilitaron la dispersión geográfica de diversas actividades (hecho este que quedó manifestado en la apertura de fábricas en segundos países, y en la expansión de las redes globales de filiales y subsidiarias). Por otra parte, esta dispersión de actividades generó la necesidad de que las empresas contaran con mecanismos de planificación, gestión, administración más eficiente, que les permitieran manejar más articuladamente las diversas actividades localizadas en diferentes lugares del planeta, lo que llevó al desarrollo de un proceso de concentración de las actividades de comando y control en un conjunto pequeño de ciudades.

De acuerdo a Sassen, este doble proceso ha facilitado la conformación de una malla mundial de lugares estratégicos (que incluye ciudades como Nueva York, Londres, Tokio, París, Frankfurt, Zurich y Hong Kong, así como a San Pablo, Buenos Aires, Bangkok y Ciudad de México), que funcionan (en distinto grado) como centros de coordinación, control y servicios del capital global.

A criterio de Sassen, este proceso está generando la conformación de una nueva geografía de la centralidad, estructurada a partir de esta red mundial de ciudades (a través de la cual se articula la economía global), y por otro lado, a una nueva geografía de la marginalidad, reflejada en la marcada desigualdad en la concentración de recursos estratégicos y actividades entre cada una de estas ciudades, así como entre estas y el resto de los sistemas urbanos de los que forman parte.

Asimismo, Sassen señala que la pronunciada orientación hacia los mercados mundiales que es evidente en las ciudades que conforman la

red de ciudades globales, plantea interrogantes sobre la articulación que estos centros urbanos mantienen con sus respectivos estados-naciones, las regiones y las estructuras socio-económicas que las contienen, debido a la tendencia que presentan las ciudades globales de desvincularse de las regiones y de los sistemas urbanos nacionales de los que formaban parte.

En la conferencia se enfatizó que el establecimiento de procesos y mercados globales ha significado que el sector internacionalizado de la economía se haya expandido notablemente y haya impuesto una nueva dinámica de la valorización (tanto de actividades profesionales, como de espacios urbanos), que tiene a menudo efectos devastadores en grandes sectores de la economía urbana.

Finalmente, en su exposición Sassen termina planteando un conjunto de elementos que deberían formar parte de una agenda de investigación y que paralelamente deberían ser tenidos en cuenta en la formulación de políticas públicas.

- La primera está asociada al impacto que el actual proceso tiene en el espacio, la economía y el gobierno de las ciudades.
- La segunda cuestión está vinculada a la relación que existe entre las manufacturas y los servicios para productores en una economía avanzada, así como a la importancia que tienen las infraestructuras tradicionales en el funcionamiento de los sectores económicos que hacen uso intensivo de la telemática.
- La tercera cuestión planteada por Sassen está asociada a las nuevas formas de marginalidad y polarización social que están produciendo los nuevos sectores en crecimiento, en la medida en la que la combinación de la globalización y las nuevas tecnologías ha alterado los criterios y los mecanismos por medio de los cuales se determina el valor y el precio de los factores, los insumos, los bienes y los servicios, lo que ha tenido efectos devastadores en algunas localidades, industrias, empresas y trabajadores.
- Un cuarto elemento está vinculado con la relación entre la economía global y las unidades subnacionales, en particular las grandes ciudades que funcionan como centros internacionales de negocios y finanzas.
- Finalmente, Sassen concluye haciendo mención a la presencia de nuevos actores urbanos, que plantean demandas específicas sobre las ciudades, en particular, empresas extranjeras que han ido adquiriendo el derecho a realizar operaciones a partir de la desregulación progresiva de las economías nacionales, y que han dejado profundas huellas en el paisaje urbano de muchas grandes ciudades.■

La combinación de la globalización y las nuevas tecnologías ha alterado los criterios y los mecanismos por medio de los cuales se determina el valor y el precio de los insumos, los bienes y los servicios, lo que ha tenido efectos devastadores en algunas localidades, industrias, empresas y trabajadores.

Saskia Sassen

es PhD en sociología y economía, e integra el claustro de profesores del Departamento de Sociología de la Universidad de Chicago, Estados Unidos.

En 1997 participó del Coloquio "Hacia una estrategia para Buenos Aires", organizado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Plan Estratégico).

Foro virtual Transporte BA

El día 15 de marzo tuvo inicio el primer Foro del Plan Estratégico; un trabajo de intercambio y análisis de ideas, propuestas y proyectos sobre aspectos clave de la situación existente en el sector Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que durará alrededor de dos meses.

Presentación

Quienes organizamos y coordinamos este **Foro Virtual del Transporte en la Ciudad de Buenos Aires** esperamos, al finalizar los trabajos, haber alcanzado en colaboración con los participantes algunos objetivos que nos parecen fundamentales:

- Inventariar y compilar visiones y propuestas de todos los actores institucionales públicos y privados que forman parte del sector del tránsito y transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Identificar redes interorganizacionales en dichas materias y describir sus principales características.
- Comprender los fenómenos de interdependencia y coordinación necesarios para mejorar el funcionamiento y la eficacia del sector.
- Identificar y discutir el contenido de los instrumentos regulatorios, financieros y comunicacionales complementarios a lo anterior.

Es una gran satisfacción poder trabajar con un grupo de participantes con tan altas calificaciones como el que se ha reunido en torno a este Foro, que se realiza en virtud de la colaboración interinstitucional de la **Subsecretaría de Tránsito y Transporte** y de la **Coordinación del Plan Estratégico del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**, para establecer un marco de referencia utilizable en la formulación de las políticas de gobierno en sus áreas de competencia.

Finalizada la serie de ponencias y aportes, la Coordinación del Foro elaborará y difundirá las conclusiones, poniéndolas a disposición en la sección Biblioteca de la página www.buenosaires2010.org.ar

Esta es nuestra propuesta. Todos los aportes son bienvenidos y pasarán a constituir parte de un esfuerzo colectivo y especializado, orientado a mejorar el conocimiento y la comprensión de la situación del tránsito y el transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

El Foro se desarrollará a través de la página WEB, donde se encuentran todos los detalles concernientes a la metodología de participación y a la información de base disponible.

Cronograma

febrero 2001 - Introducción al foro

Convocatoria a los actores del sector.

Puesta en línea del listado de actores invitados, del documento disparador del debate y de las áreas temáticas propuestas.

marzo / abril - Desarrollo del foro

Intercambio de opiniones y documentos

mayo 2001 - Conclusiones

Puesta en línea de las conclusiones del foro

Mesas de trabajo

Mesa 1 - El Transporte y el Planeamiento Físico

Mesa 2 - Modos y Medios de Transporte

Mesa 3 - El transporte y la Gestión Urbana

Disparador del debate

Como disparador del debate para cada una de las áreas temáticas la Coordinación del Plan Estratégico tiene a disposición de los participantes el documento "Estudio de Transporte y Circulación Urbana. Primera Etapa. Informe Final", mayo 1999, encomendado por la Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente del GCBA a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA.

El equipo multidisciplinario que tomó a su cargo el Estudio se integró en el "Centro de Estudios del Transporte Área Metropolitana" con la dirección de Daniel E. Batalla y estuvo constituido por Luis Ainstein, Germán Bussi, Sara Ciocca, Gastón A. Cossettini, Faustino González, Daniel Levy, Juan Pablo Martínez, Alberto Muller, Roberto Nasta, Rafael Serrano, José Villadeamigo. Contó, además, con la colaboración de Adriana Alperovich, Pablo García, Laura Ramos, Liliana Riera y Javier Cardozo.

Dicho documento tuvo como objetivo complementar lo realizado por los equipos técnicos del Plan Urbano Ambiental y de las áreas específicas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires como una contribución desde la Universidad para la elaboración del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, profundizando aspectos acerca de la situación actual del transporte y la circulación metropolitanos.

El documento nos ofrece un pormenorizado análisis del sector transporte y puede consultarse en la sección Foro de la dirección de Internet buenosaires2010.org.ar, en formato PDF y

fragmentado por capítulos, para que usted pueda bajar el de su interés, a saber:

PRESENTACION

SINTESIS DEL ESTUDIO

Cuadros Síntesis

INTRODUCCION

ANALISIS SECTORIAL

Estructura Urbana, Circulación y Transporte

Economía Urbana

Infraestructura y Servicios Ferroviarios de Pasajeros

Transporte Automotor Colectivo de Pasajeros

El Transporte Ferroviario de Cargas

El Transporte de Cargas por Automotor

Proyectos Urbanos

Puerto de Buenos Aires

APENDICES

Grandes proyectos

Áreas problema-oportunidad

El documento "Estudio de Transporte y Circulación Urbana" destaca la incidencia en el desarrollo de Buenos Aires de los grandes proyectos y emprendimientos urbanos, de los que debe conocerse mejor cuál es la relación con el actual sistema de transporte, no sólo en lo referido a servicios sino en su infraestructura:

1. Desarrollo urbanístico de Puerto Madero, con su impacto en la accesibilidad al área por él delimitada entre las dársenas sur y norte y la definición de la continuidad de la Autopista La Plata-Buenos Aires para dar continuidad a la misma y acceso al Puerto Nuevo y la Terminal única de Omnibus de Retiro.
2. El "Proyecto Retiro" con su propuesta de transformación de un área estratégica de la Ciudad y consecuente reordenamiento de la terminal de pasajeros de servicios urbanos, mejora de la accesibilidad y terminal de carga ferroviaria.
3. Desarrollo portuario, con un proyecto presentado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, colindante con Puerto Nuevo.
4. El futuro Aeroparque, dado que el Gobierno Nacional ha iniciado un proceso de privatización que incluye al mismo previendo que en un determinado plazo (6/7 años) su operación se traslade a Ezeiza.
5. Mejora de los servicios ferroviarios con la posibilidad de nuevos servicios, como por ejemplo vinculando Retiro y Constitución mediante el trazado por Puerto Madero.
6. En los nuevos accesos viales a la Ciudad: necesidad de obras complementarias que

"Estudio de Transporte y Circulación Urbana" está disponible en formato PDF en la dirección del Foro.

www.buenosaires2010.org.ar/red/Foro-doc_base.html

faciliten estacionamiento y de acciones que restrinjan el acceso de automóviles al centro, que posibiliten transferencia a medios masivos.

7. Realización de obras a diferente nivel para dar mejor accesibilidad y/o vinculación vial de algunos barrios, de terminales que faciliten combinación de medios (automotor y subterráneos).
8. Construcción de dos cinturones viales a nivel de la región: continuación de la Autopista del Buen Ayre en la traza de la RP6 y arco sudoeste, que pretende una vinculación Puerto La Plata – Campana.
9. Influencia de la posible construcción del Puente Colonia – Buenos Aires.

Consenso y acciones coordinadas entre los distintos actores involucrados

El grado de desarrollo y los resultados que se obtengan de las acciones programadas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en cuanto a los grandes temas que involucran el Transporte dependen de la participación de otras jurisdicciones, nacionales, provinciales y municipales, y las de orden privado.

Por ello el enfoque de ejecución por programas del Plan Urbano Ambiental (PUA) y la incorporación de estos programas a la agenda de planeamiento estratégico permite seguir pautas generales para una coordinación de las diferentes acciones, dentro de una lógica que atienda primero los nudos de problemas dentro de la Ciudad.

Los Programas de actuación del PUA atraviesan horizontalmente varios sectores temáticos, de allí la necesidad de una coordinación de las diferentes acciones también entre las distintas áreas de Gobierno, y se agrupan según su escala en:

- a) Programas de Integración Metropolitana.
- b) Programas de Organización Urbana.
- c) Programas de Ordenamiento de Áreas.
- d) Programas de Revalorización de Sectores.

Area Retiro-Puerto-Aeroparque

Esta área neurálgica de la Ciudad constituye uno de los nudos críticos en el tema de Transporte, en el que convergen y se superponen competencias jurisdiccionales de la Nación y del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con un conjunto de instituciones que tienen responsabilidad sobre diferentes aspectos de los problemas involucrados.

El Plan Urbano Ambiental presenta un Programa de actuación⁽¹⁾ que tiene como objetivo efectuar el reordenamiento integral del área; su espacio de intervención está constituido por el polígono cuyos límites son la franja ribereña del Río de la Plata sobre la zona norte de la Ciudad de Buenos Aires desde la calle Pampa al noroeste, y Av. Córdoba al sudeste integrando el Aeroparque Jorge Newbery, el Puerto de Buenos Aires, la Villa 31, el Proyecto Retiro y las zonas del Antepuerto y Empalme Norte.

Entre los días 8 de febrero y 31 de marzo del actual se llevó a cabo en los Centros de Gestión y Participación de la Ciudad la consulta pública de opinión sobre el Plan Urbano Ambiental, que en el punto 5 se refiere al mejoramiento de la infraestructura de transporte portuario, ferroviario y aéreo y los puntos principales de acceso a la Ciudad.⁽²⁾

El Foro organizado por la Coordinación del Plan Estratégico, en el marco de un acuerdo de gestión entre la Coordinación del Plan Estratégico y la Subsecretaría de Tránsito y Transporte del GCBA, facilitará la concreción de los proyectos, al acercar a todos los actores involucrados en lo concerniente al Transporte, para una acertada y efectiva intervención en el área.

Area Sur, barrios de La Boca y Barracas

La zona Sur de la Ciudad presenta, en lo que respecta al tema Transporte, una concentración caótica de depósitos, que sumada a la obsolescencia del parque automotor de carga, obliga a un replanteo crítico, no solo sobre la existencia de una o más estaciones de intercambio de la Región (inter o multimodal), sino también sobre la modalidad operativa; ya que entre otras cosas, la Ciudad consta de uno de los puertos más importantes del Mercosur.

(1) Programa 3.2 Documento Final Plan Urbano Ambiental, Página 177.

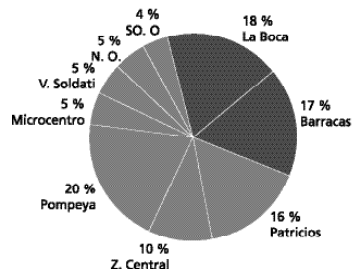
(2) Ver nota en sección **Institucionales** de este Boletín.

(3)
Ordenanzas
34856/79
y 36920/81.

Gráfico:
**Operadores de
carga en la
Ciudad de
Buenos Aires,**
elaboración Arq.
Liliana Riera,
año 1998;
tomado del
documento
"Estudio de
Transporte y
Circulación
Urbana".
(Ver pág. 12)

Las ordenanzas que rigen al tránsito pesado son muy permisivas y obsoletas ⁽³⁾, por lo que se ha presentado a la Legislatura un proyecto modificado.

La zona tiene como ejes principales las vías orientadas en el sentido Norte-Sur: avenidas Patricios, Vélez Sarfield y 9 de Julio Sur; siendo las dos primeras las de penetración al barrio, y la última colectora del tránsito pesado entre la Ciudad y la Provincia (especialmente Avellaneda); mientras que la Avenida 9 de Julio es el eje pasante desde el centro a los partidos del sur.



**Región Metropolitana y
movimiento de personas diario
Según el modo y motivo del traslado**

Fuente: Encuesta domiciliar de Origen-Destino de viajes en la Región Metropolitana de Buenos Aires, TRANSLOG, 1992.

De: A:	Capital Capital	Capital Provincia	Provincia Capital	Provincia Provincia	Total
Auto	1366990	519069	518874	2521768	4926701
Taxi	935838	22719	35389	128441	1122387
Colectivo	2335061	1005654	1047911	3990713	8379340
Tren	37690	204849	297762	382365	922665
A pie	313589	13701	42117	969998	1339406
Motocicleta	12649	1052	1052	95360	110112
Bicicleta	15582	3697	6940	421947	448166
Transp. escolar	20693	1313	1313	92990	116309
Charter	7063	22626	20024	86813	136526
Subterráneo	320388	224538	4122	1775	550823
Total: 18.052.435					

De: A:	Capital Capital	Capital Provincia	Provincia Capital	Provincia Provincia	Total
Todos los motivos	5304268	1935206	1966505	8846455	18052435
Por Trabajo	1379009	194505	1245824	2482814	5302152
Motivo Personal	272529	52806	107506	418126	850967
Recreación Social	307661	42773	72653	284918	708005
Por Estudio	377187	23204	131840	715297	1247527
Motivo Compras	148190	10655	40636	306559	506040
Transbordo	1282	0	1178	2802	5263
Trámites-Negocios	256503	7966	63475	187613	515557
Motivo Salud	119700	6042	46414	107633	279789
Motivo Otros	24823	0	4563	27538	56925
Motivo Ir a casa	2417375	1597257	252430	4313148	8580210

De: A:	Capital Capital	Capital Provincia	Provincia Capital	Provincia Provincia	Total
Total:	5304035	1930088	1968313	8850000	18052435
Sin transbordo	5027383	1101116	1122939	7954920	15206359
Con un transbordo	261921	572634	559916	786946	2181417
Con más transbordos	14730	256338	285457	108134	664659

**Acercamiento gráfico a algunos
aspectos del transporte**

Los siguientes mapas han sido procesados en el área de Información Geográfica de la Coordinación del Plan Estratégico.

Pasajeros en colectivo

- 1 a 11.354 pasajeros
- 11.354 a 38.483 pasajeros
- 38.483 a 139.941 pasajeros

Las avenidas con mayor movimiento de pasajeros que viajan en colectivo, resultan:

- Av. Montes de Oca (altura 100 al 2100);
- Av. Caseros (altura 1500 al 3000);
- Av. Sáenz (altura 700 al 1500);
- Av. Rivadavia (altura 5200 al 8800);
- Av. Eva Perón (altura 2400 al 3800);
- Av. Cabildo (altura 1 al 5000);
- Av. Santa Fe (altura 3200 al 4800);
- Av. Luis María Campos (altura 1 al 1200);
- Av. Las Heras (altura 2000 al 4300);
- Av. Leandro N. Alem (altura 100 al 600);
- Av. Paseo Colón (altura 150 al 750).

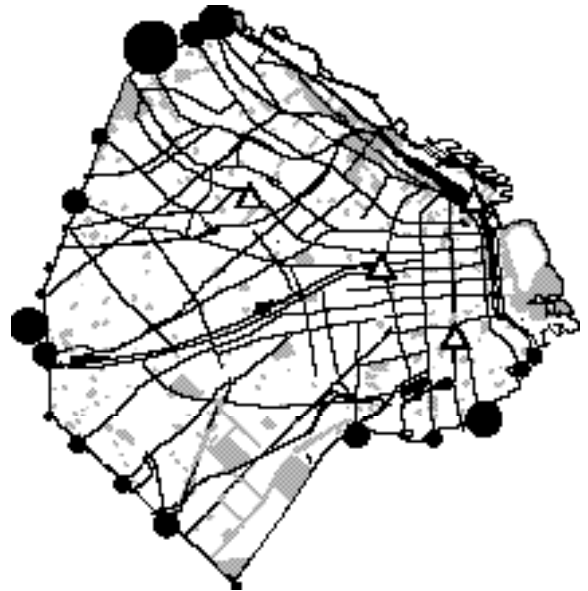
Fuente:
Encuesta
domiciliar de
Origen-Destino
de viajes en la
Región
Metropolitana
de Buenos Aires,
TRANSLOG, 1992.



Vehículos que ingresan diariamente a la Ciudad de Buenos Aires

Fuente: Plan Urbano Ambiental, documento "Estudio de Transporte y Circulación Urbana".

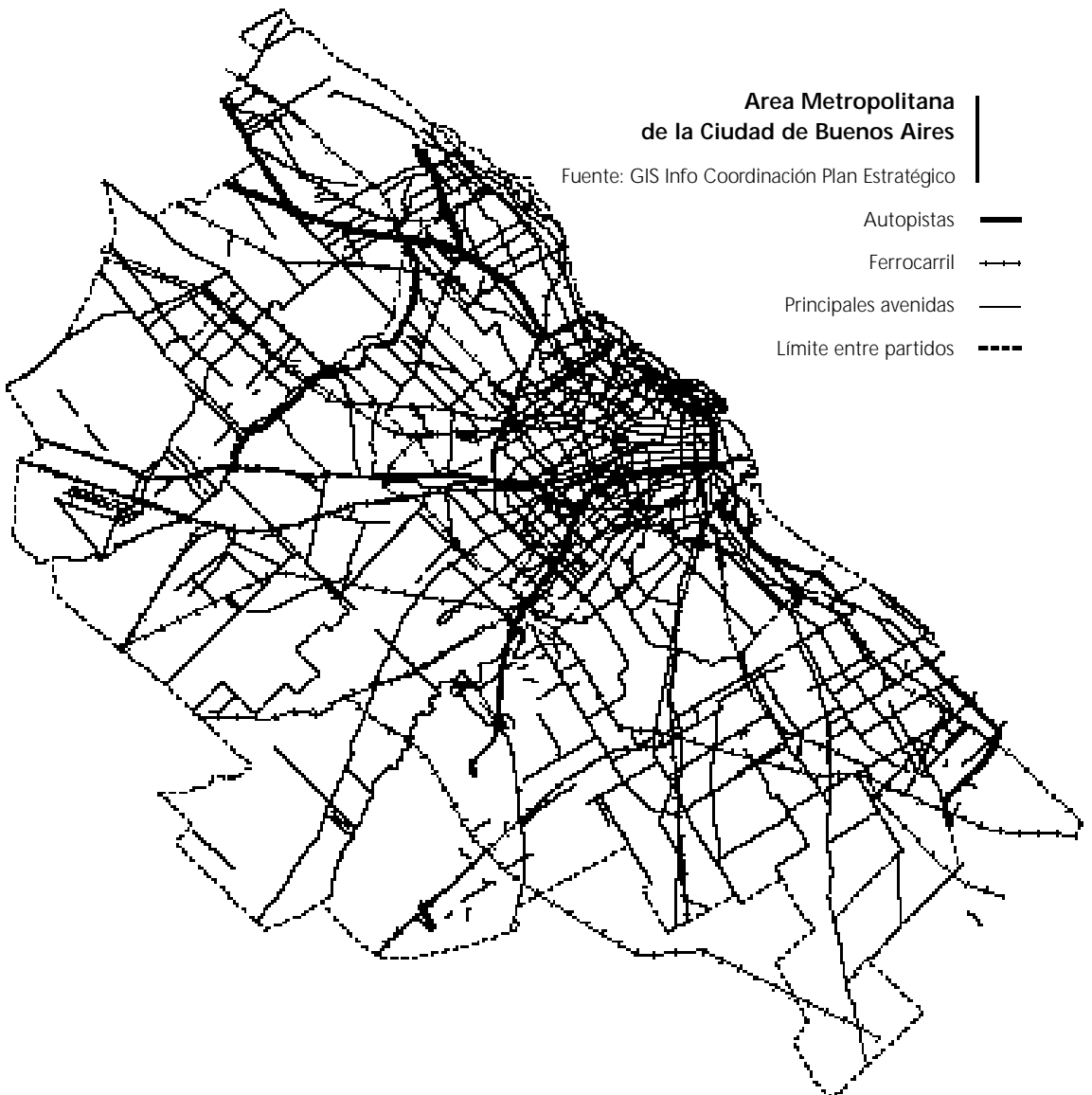
- 35.000 a 40.000 vehículos
- 40.001 a 55.000 vehículos
- 55.001 a 80.000 vehículos
- 80.001 a 120.000 vehículos
- 120.001 a 240.000 vehículos
- △ Tránsito de pasajeros



Area Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires

Fuente: GIS Info Coordinación Plan Estratégico

- Autopistas ———
- Ferrocarril —+—
- Principales avenidas ———
- Límite entre partidos - - - -



Red Vial

Fuente: GIS Info Coordinación Plan Estratégico

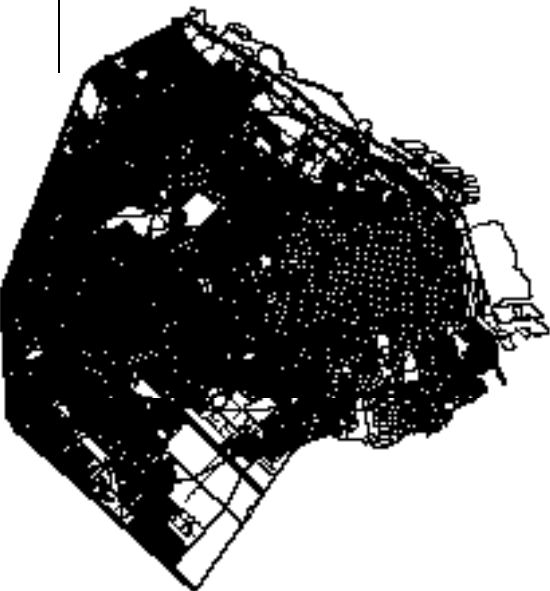
- Tránsito de baja densidad
- Tránsito de densidad Intermedia
- Tránsito de alta densidad



Tránsito pesado

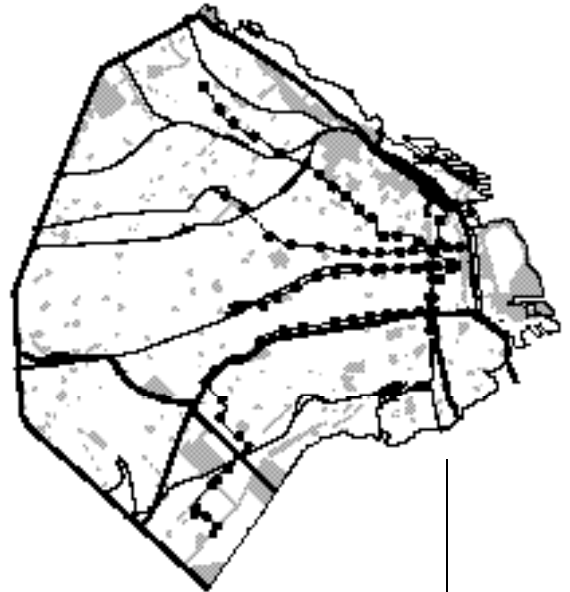
Fuente: Plan Urbano Ambiental, documento "Estudio de Transporte y Circulación Urbana".

- Tránsito pesado
- Autopista



Uno de los problemas funcionales que, con respecto al transporte y la circulación en la Ciudad de Buenos Aires plantea el documento dirigido por Daniel E. Batalla para el Plan Urbano Ambiental, corresponde a los altos niveles de congestión circulatoria automotor que derivan de los siguientes factores:

1. altas intensidades en la concentración de actividades;
2. ocupación de proporciones significativas de las calzadas por estacionamiento legítimo y, sobre todo, ilegítimo;
3. incumplimiento de las regulaciones operativas del transporte público;
4. carencia de transversalidad en la red de transporte metropolitana y local, que incrementa el tránsito pasante en las vías radiales;
5. incremento en los niveles de motorización y de utilización del automóvil privado;
6. saturación de la trama vial en los recorridos de transporte público masivo (el tránsito supera las capacidades circulatorias que las mismas pueden proveer).



Red de Subterráneos / Autopistas / Ferrocarril y Premetro

Fuente: GIS Info Coordinación Plan Estratégico

- Autopista —
- Ferrocarril —
- Subte ●—●
- Premetro ●...●

Descripción de Areas Problema-Oportunidad

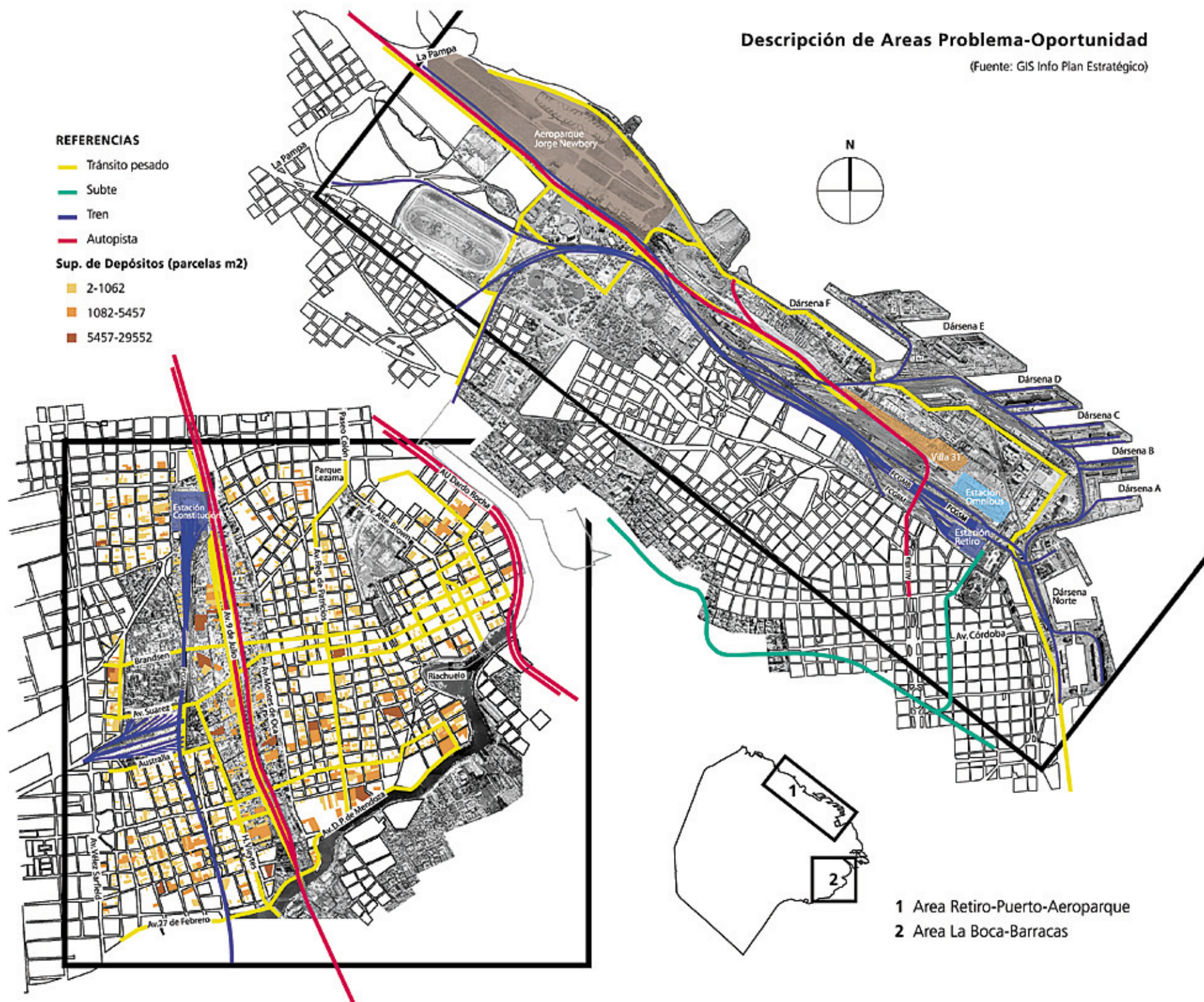
(Fuente: GIS Info Plan Estratégico)

REFERENCIAS

- Tránsito pesado
- Subte
- Tren
- Autopista

Sup. de Depósitos (parcelas m2)

- 2-1062
- 1082-5457
- 5457-29552



Actores invitados

La Coordinación del Plan Estratégico realizó, a la fecha del lanzamiento de esta actividad, el siguiente relevamiento de actores del sector Transporte. De todas formas, están invitados a participar del Foro todos aquellos interesados que no hubieran sido incluidos en esta primera lista.

Asociaciones de consumidores

- Acción del Consumidor (ADELCO)
- Asociación Civil Cruzada Cívica para la Defensa de Consumidores y Usuarios de Servicios Públicos
- Asociación Civil de Defensa de los Usuarios de Servicios Públicos
- Asociación de Consumidores Argentinos
- Asociación de Defensa de los Consumidores y Usuarios de Argentina (ADECUA)
- Asociación de Usuarios de Servicios Públicos
- Asociación Protección Consumidores del Mercosur (PROCONSUMER)
- Asociación Vecinal de Belgrano "C" Manuel Belgrano Consumidores Activos
- Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV)
- Cooperativa de Consumidores Libres
- Mutual Nacional para la Defensa de los Consumidores (MUNADEC)
- Unión de Usuarios y Consumidores

Consultoras

- Asociación Argentina de Logística Empresaria (ARLOG)
- ATEC Ingenieros Consultores
- Booz, Allen & Hamilton
- CADIA S.A. Consultores Argentinos Asociados
- Castagnino & Asociados S.A.
- Coms S.A.
- Consular Consultores Argentinos Asociados S.A.
- Consulbaires Ingenieros Consultores S.A.
- Consultoría Oscar G. Grimaux y Asociados S.A.T.
- Copiga S.A. Consultora
- E.I.H. Estudio de Ingeniería Hidráulica S.A.
- Estudio Guitelman S.A.
- Evaluación de Recursos S.A. -EVARSA
- Franklin Consultora S.A.
- Gartner Group Argentina
- Grant Thornton
- Habitat Consult S.R.L.
- Hytsa Estudios y Proyectos S.A.
- IATASA
- Inconas S.A.
- Ingles Consultores S.A.
- Inhar S.C.A. Ingeniería Hidráulica Argentina
- Latinoconsult S.A.
- Sec Vac
- Steer Davies Gleave
- Tecno Mak

Empresas

- BACTSSA
- Exolgan S.A.

- Hamburg Süd
- Terminales del Río de la Plata S.A.
- Terminales del Río de la Plata S.A.
- Trainmet S.A.
- Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza S.A.
- Ferrovías S.A.C.
- Tptes. Metropolitanos Belgrano Sur S.A.
- Tptes. Metropolitanos Gral. Roca S.A.
- Tptes. Metropolitanos Gral. San Martín S.A.
- Tren de la Costa S.A.
- Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA)
- Metrovías S.A.
- Subterráneos de Buenos Aires Se
- Autopistas del Sol S.A.
- AEBA S.A.
- CLIBA
- Ecohabitat
- Solurban

- CNRT Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad

- Ferrocarriles Metropolitanos S.A. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos
- Defensoría del Pueblo de la Nación
- Oficina Argentina de Implementación Conjunta
- Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI)
- PLATAMBA
- Secretaría de Transporte
- Vialidad Nacional

- Dirección de Planificación del Transporte y Tránsito
- Dirección de Transporte de Cargas
- Dirección del Transporte de Pasajeros
- Dirección Provincial de Transporte
- Subsecretaría de Servicios Públicos
- Subsecretaría de Transporte

- AUSA Autopistas Urbanas Sociedad Anónima
- Defensoría del Pueblo
- Subsecretaría de Tránsito y Transporte
- Secretaría de Obras y Servicios Públicos

- Región Norte de Municipios

- Universidad de Buenos Aires. Convenio con CNRT. Centro de Asistencia de las Ciencias Económicas al Transporte Terrestre (CACETT)
- Asociación Argentina de Carreteras
- Centro de Estudios Avanzados, UBA
- Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA
- Facultad de Ciencias Económicas, UBA
- Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, UBA
- Facultad de Filosofía y Letras, UBA

Entes reguladores

Estado Nacional

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Gobiernos locales

Investigación y Educación

	<ul style="list-style-type: none"> • Facultad de Ingeniería, UBA • FLACSO • Fundación CENATTEV (Centro Argentino de Transferencia de Tecnología Vial) • Instituto de Investigación Gino Germani • Instituto Superior de Urbanismo (FADU - UBA) • Universidad de Belgrano • Universidad de Belgrano. Maestría en Seguridad Vial • Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía. Programa de Transporte. • Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales • Universidad de General Sarmiento, Instituto del Conurbano • Universidad de Morón, Facultad de Arquitectura • Universidad de Morón, Instituto de Tránsito • Universidad de Quilmes • Universidad de Tres de Febrero • Universidad Tecnológica Nacional • Universidad Tecnológica Nacional Convenio UTN - Secretaría de Transporte Nacional (Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte) • Universidad Torcuato Di Tella 	<ul style="list-style-type: none"> • Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP) • Ferrocámara Empresaria de Ferrocarriles de Carga • Asociación de Abogados de Buenos Aires • Cámara Argentina de Consultores • Centro Argentino de Ingenieros • Colegio de Escribanos de la Capital Federal • Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo • Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Capital Federal • Sociedad Central de Arquitectos 	Organizaciones profesionales de 2do grado
Organismos internacionales	<ul style="list-style-type: none"> • Banco Interamericano de Desarrollo • Banco Mundial • Banco Mundial Oficina Local • CEPAL Buenos Aires • CEPAL Unidad de Transporte • Organización de los Estados Americanos • Programa de Las Naciones Unidas para el Desarrollo • CIDEU Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano 	<ul style="list-style-type: none"> • Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires: <ul style="list-style-type: none"> - Presidente de la Comisión de Asuntos del Conurbano - Presidente de la Comisión de Derechos del Usuario y Consumidores - Presidente de la Comisión de Empresas y Servicios Públicos Privatizados - Presidente de la Comisión de Obras y Servicios Públicos - Presidente de la Comisión de Transporte - Vicepresidente de la Comisión de Asuntos del Conurbano - Vicepresidente de la Comisión de Derechos del Usuario y Consumidores - Vicepresidente de la Comisión de Empresas y Servicios Públicos Privatizados - Vicepresidente de la Comisión de Obras y Servicios Públicos - Vicepresidente de la Comisión de Transporte • Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires: <ul style="list-style-type: none"> - Presidente Comisión de Comercio Interior y Transporte - Presidente Comisión Obras y Servicios Públicos - Presidente Comisión Organización Territorial y Vivienda - Presidente Comisión Usuarios y Consumidores - Presidente de Comisión Mercosur y Políticas de Integración Regional - Vicepresidente Comisión de Comercio Interior y Transporte - Vicepresidente Comisión Obras y Servicios Públicos - Vicepresidente Comisión Organización Territorial y Vivienda - Vicepresidente Comisión Usuarios y Consumidores - Vicepresidente de Comisión Mercosur y Políticas de Integración Regional 	Representantes de la Provincia de Buenos Aires
Organizaciones 2do grado de empresas	<ul style="list-style-type: none"> • ADEFA - Asociación de Fábricas de Automotores • Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor (AAETA) • Asociación de Bancos de la Argentina • Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles • Cámara de Concesionarios Viales • Cámara de Empresarios de Transporte Automotor de Personas (SETAP) • Cámara de Empresarios del Autotransporte de Cargas (CEAC) • Cámara del Transporte de la Provincia de Buenos Aires • Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros • Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP) • Cámara Empresaria de Transporte de Larga Distancia • Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC) • Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) 	<ul style="list-style-type: none"> • Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: <ul style="list-style-type: none"> - Presidente Comisión de Tránsito y Transporte - Presidente Comisión de Consumidores y Usuarios - Presidente Comisión de Relaciones Interjurisdiccionales - Presidente Comisión Ecología 	Representantes de la Ciudad de Buenos Aires

	<ul style="list-style-type: none"> - Presidente Comisión Obras y Servicios Públicos - Presidente Comisión Planeamiento Urbano - Vicepresidente 1° Comisión de Tránsito y Transporte - Vicepresidente 1° Comisión Ecología - Vicepresidente 1° Comisión Obras y Servicios Públicos - Vicepresidente 1° Comisión Planeamiento Urbano - Vicepresidente 1° Comisión de Defensa de Consumidores y Usuarios - Vicepresidente 1° Comisión de Relaciones Interjurisdiccionales
Representantes nacionales	<ul style="list-style-type: none"> • Honorable Cámara de Diputados de la Nación: - Presidente Comisión Bicameral de la Ciudad de Buenos Aires - Presidente Comisión de Transporte - Vicepresidente 1° Comisión de Transporte - Vicepresidente 2° Comisión Bicameral de la Ciudad de Buenos Aires - Vicepresidente 2° Comisión de Transporte - Vicepresidente 1° Comisión Bicameral de la Ciudad de Buenos Aires
Sindicatos	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos y Puertos Nacionales (APDFA) • Federación Argentina de Empleados de Comercio y Servicios • Federación Nacional de Trabajadores Camioneros • La Fraternidad • Peones de Taxis • Sindicato de Choferes de Camiones • SUTECBA • SUTERH • Unión Ferroviaria • Unión Tranviarios Automotor • UOCRA • (CIAAT) Centro de Información y Asistencia en Accidentes de Tránsito
Sociedades civiles	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación Argentina de Ingeniería Sanitaria y Ciencias del Ambiente • Asociación Civil Luchemos Por la Vida • Asociación de Empresas de Servicios Públicos • Ayuda al Accidentado • Control Ciudadano • FAVAT Familiares y Víctimas de Accidentes de Tránsito • Fedecamarias • Fundación Ciudad • Fundación Metropolitana • INECIP • Instituto Argentino de Servicios Públicos • Poder Ciudadano • Protejamos para Vivir • Transparencia Internacional • Vida, Asociación Civil en Defensa y Protección de Víctimas en Accidentes de Tránsito

Documentos on line

www.buenosaires2010.org/red/Foro/foro-biblioteca.html

En la biblioteca del **Foro Virtual del Transporte en la Ciudad de Buenos Aires** Usted encontrará los siguientes documentos comentados, con acceso directo desde ese sitio:

DOCUMENTOS DEL CEPAL

■ Desarrollo histórico y aceptación política del concepto de cobranza por el uso de la vialidad urbana congestionada. Unidad de Transporte de la División de Comercio Internacional, Transporte y Financiamiento.	12/01/99
■ El tránsito urbano en la era de la apertura económica. Boletín FAL N° 132	01/03/97
■ Modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados. Unidad de Transporte	15/12/98
■ Servicios urbanos y equidad en América Latina. Un panorama con base en algunos casos. Pedro Pírez	01/09/00
■ Privatización portuaria. Bases, alternativas y consecuencias Larry Burkhalter	01/12/99
■ Perfil de los sistemas regionales de transporte en las Américas. Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura.	30/12/99
■ Algunos determinantes de la inversión en sectores de infraestructura en la Argentina. Omar Chisari y Martín Rodríguez	01/11/98
■ La congestión de tránsito: sus consecuencias económicas y sociales. Boletín FAL N° 170	01/10/00
■ Segundo encuentro latinoamericano de instituciones responsables de la supervisión, fiscalización y regulación del transporte (Santiago de Chile, 10 al 12 de agosto de 1999) - Síntesis y Conclusiones.	
■ Un cuarto de siglo de cambios en el transporte en América Latina y el Caribe, 1975-1999: de la reglamentación a la regulación. Ian Thomson, Oficial a cargo, Unidad de Transporte, División de Recursos Naturales e Infraestructura.	
■ Panorama del transporte en América Latina y el Caribe en el 2000 - Sistemas integrados de transporte: un nuevo aliento. Boletín FAL 174	01/02/01
■ Transporte sostenible en las ciudades de América Latina. Ian Thomson, Jefe, Unidad de Transporte División de Recursos Naturales e Infraestructura	01/11/00
■ Congestión del tránsito urbano: alternativas para su control. Boletín FAL N°145	01/08/98

DOCUMENTOS DEL BANCO MUNDIAL

■ Automated Ticketing Systems: The State of the Art And Case Studies. El caso de Buenos Aires, Sao Paulo, Salvador, Washington. Jorge M. Rebelo	01/04/99
■ Essentials for Sustainable Urban Transport in Brazil's Large Metropolitan Areas. Jorge M. Rebelo	01/08/96
■ Transport in the City of Tomorrow: The Transport Dialogue at Habitat II. Kenneth M. Gwilliam	01/10/96
■ Cities on the move. A WB urban transport strategy review.	11/03/00

Más y mejor educación

Por Luis Quevedo*

El monólogo humorístico comenzaba en forma contundente: "Aquí como me ven, con la riqueza que tengo, la popularidad de la que gozo, la fama con la que ustedes me honran, debo confesarles que sólo terminé tercer grado. Imagínense ustedes a dónde hubiera llegado si fuese analfabeto". El cómico era José Marrone y el chiste arremetía como una crítica feroz a la calidad de la educación de entonces.

Un tema vigente y en permanente discusión en la sociedad. ¿Cómo mejorar la calidad de la educación que actualmente se ofrece en nuestros colegios? Si bien se trata de una cuestión central no debe omitirse un requisito previo: ¿Cómo hacer para detener los niveles crecientes de deserción escolar? En especial en la escuela media.

Hoy es frecuente escuchar a los intelectuales repetir que la educación es la mejor respuesta ante todos los problemas. Más problemas se resuelven con más educación; a mayor crisis, mayor educación. Sin embargo es justo señalar que la educación no resuelve por sí sola los problemas del desempleo, pero sí mejora las condiciones de empleabilidad. Claro está que la política educativa no puede, ni debe, ir atrás de las políticas económicas.

La educación que los alumnos de la Ciudad reciben (cerca de un millón de alumnos) es la mejor del País de acuerdo a las últimas evaluaciones anuales realizadas por el Ministerio de Educación de la Nación. Sin embargo está aún muy lejos de ser la que pretendemos que sea, la que nuestros chicos y adolescentes necesitan para hacer frente al desarrollo tecnológico creciente de las próximas décadas.

La educación en nuestra Ciudad tiene una distribución desigual que viene corrigiéndose desde los últimos cuatro años pero cuya acción debe tomar un mayor ritmo. Debemos volver a pensar las transferencias que se destinan a las Cooperadoras escolares para que su fin sea más equitativo, hay que mejorar y ampliar las becas de comedores escolares e impulsar los programas que tienden a favorecer a aquellos alumnos que provienen de familias de menores recursos.

La política diseñada para el corriente año contempla los siguientes objetivos: Garantizar 10 años de escolaridad obligatoria; Mejorar la calidad pedagógica; Ampliar la autonomía pedagógica de las instituciones escolares; Fortalecer y mejorar la formación y capacitación docente; Priorizar los programas destinados a las escuelas que atienden a los sectores más desfavorecidos; Ampliar la cobertura del nivel inicial y universalizar la matrícula de cinco años; Ampliar el servicio de jornada completa para los sectores más necesitados; Creación de las escuelas bilingües; Transformar la escuela Media; Aumentar la retención escolar en la escuela Media; Incrementar la oferta hacia los adultos y la formación profesional; Programa integrado para el mejoramiento de la infraestructura escolar; y Continuar y ampliar la red telemática.

Estos son los ejes principales del trabajo que estamos llevando a cabo. Algunos de ellos se proyectan hacia el mediano plazo. Otros, en cambio, podrán verificarse desde el comienzo de este año lectivo. ■

* El Licenciado Luis Quevedo es Subsecretario de Coordinación de Recursos y Acción Comunitaria de la Secretaría de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

La educación no resuelve por sí sola los problemas del desempleo, pero sí mejora las condiciones de empleabilidad.

