



COMITÉ DE MONITOREO	
Fecha:	17/06/14 Hs. 11:39
Numero:	629 Fojas:
Expte. N°	
Objeto:	
Re. Cpto:	<i>Uadler</i>

Ushuaia, 16 de Junio de 2014.-

Sr. Presidente

Concejo Deliberante de Ushuaia

Dn. Damián De Marco

S / D

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. en cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza N° 3838, sobre la evaluación del desarrollo del Plan de Manejo Costero.

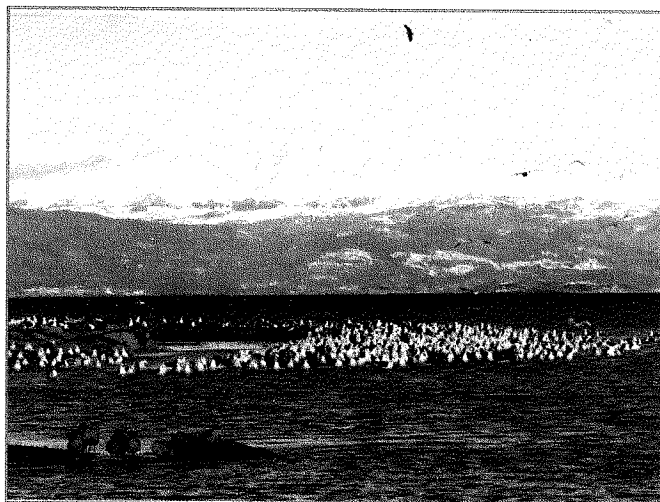
A tal efecto se adjunta a la presente el Informe correspondiente efectuado a partir del documento enviado oportunamente a esta Comisión en relación con el Plan de Manejo Costero, elaborado por los Arquitecto Reese y Venier.

Sin otro particular, a su disposición para cualquier aclaración, saludamos a Ud. atte.

Mónica Obregon
p/Secretaria Coplam
MÓNICA OBREGÓN



**OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES A LA
“PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO INTEGRADO COSTERO DE
LA CIUDAD DE USHUAIA. INFORME FINAL, DICIEMBRE 2013”**



Por

Arq. Guillermo Barrantes

Lic. Horacio Casariego

Cap. Marcelo Davis

Dra. Soledad Diodato

Lic. Sabrina Kizman

Dra. Maria Eugenia Lattuca

Mgs. Mónica Obreque

Lic. Victoria Ojeda

Lic. Lucia Perez

Informe Técnico presentado al Concejo Deliberante de la Ciudad de Ushuaia

Ushuaia, Tierra del Fuego, 27 de Mayo de 2014



ORGANISMOS INTERVINIENTES:

Colegio de Arquitectos de Ushuaia:
Concejo Deliberante de Ushuaia - Bloque P.A.R.:
Centro Austral de Investigaciones Científicas :

Área Naval Austral
In.Fue.Tur.

Asociación Profesionales de Turismo

Arq. Guillermo Barrantes
Mgs. Mónica Obrequé
Dra. M. Eugenia Lattuca
Dra. Soledad Diodato
Cap. Marcelo Davis
Lic. Victoria Ojeda
Lic. Lucía Pérez
Lic. Horacio Casariego
Lic. Sabrina Kizman



INDICE

INTRODUCCION	4
1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE ZONAS COSTERAS	5
2. CONSIDERACIONES GENERALES DESDE LA PLANIFICACION TURISTICA	8
3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL INFORME ESTUDIADO	10
4. METODOLOGIA UTILIZADA	11
5. OBSERVACIONES	12
5.1 Observaciones de carácter general	12
5.2 Observaciones específicas	13
5.2 Observaciones de carácter particular	14
5.2.1 Unidad de Gestión 1	15
5.2.2 Unidad de Gestión 2	17
5.2.3 Unidad de Gestión 3	17
5.2.4 Unidad d Gestión 4	18
5.2.5 Unidad de Gestión 5	18
5.2.6 Unidad de Gestión 6	19
5.2.7 Unidad de Gestión 7	19
5.2.8 Unidad de Gestión 8	20
5.2.9 Unidad de Gestión 9	21
5.2.10 Unidad de Gestión 10	21
5.2.11 Unidad de Gestion 11	22
5.3 Observaciones a la matriz de impactos	23
6 RECOMENDACIONES	24
CONCLUSION	25
REFERENCIAS	26
Anexo I : PUNTO DE VISTA DE LA ARMADA A SEPT 2013	27



INTRODUCCION

La ciudad de Ushuaia, un municipio con perfil turístico y un entorno paisajístico excepcional, presenta en la actualidad impactos ambientales de diversa índole siendo los más destacados sobre su litoral marítimo la presencia de efluentes cloacales y la presencia de industrias en un importante sector con el acopio de contenedores en pilas de hasta 12m de altura.

La Comisión Asesora del Plan de Manejo Costero, un organismo multidisciplinario y multijurisdiccional que efectúa recomendaciones para el Concejo Deliberante del Municipio capital de Tierra del Fuego, encomendó a sus integrantes profesionales con competencia en la materia que efectuaran un informe al Plan de manejo Costero presentado por el municipio de Ushuaia y elaborado por arquitectos contratados a tal efecto.

Este informe consta de 6 capítulos divididos en función de los objetivos mencionados. El primer capítulo presenta una serie de consideraciones generales sobre las zonas costeras y su manejo.

En el segundo capítulo se realiza una serie de consideraciones desde el punto de vista turístico

En el tercer capítulo efectúa una descripción general del trabajo efectuado por la empresa consultora.

El cuarto capítulo detalla la metodología seguida para la elaboración del presente informe.

El quinto capítulo explica las observaciones que se efectúan al trabajo analizado.

En el sexto capítulo se realizan una serie de recomendaciones, terminándose el informe con la conclusión a la que se arribo.



1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE ZONAS COSTERAS

El presente capítulo pretende realizar una serie de consideraciones generales y básicas sobre las zonas costeras que inviten a la reflexión sobre la necesidad de avanzar en una planificación integrada de la zona costera que mejore en forma sustancial la calidad ambiental que nuestra ciudad y sus habitantes merecen.

1.1 Contexto internacional

En la actualidad se estima que el 50 % de la población mundial vive las zonas costeras (Panel Internacional para el Cambio Climático, PNUD). La historia de la mayoría de las poblaciones humanas se desarrolló en las zonas costeras. Estos asentamientos sufrieron mayor vulnerabilidad a los desastres naturales y eventos meteorológicos, afectando recursos y servicios ecosistémicos.

1.2 Contexto nacional

En Argentina y por distintas razones históricas la ocupación de sus costas se vio consolidada después de la unificación de las provincias bajo el sistema republicano, y la denominada Campaña al Desierto (1878-1879) completó el dominio territorial sobre la extensa costa de la Patagonia Argentina, llegando hasta Tierra del Fuego. La integración económica y social de estos territorios marítimo-costeros fue lenta y aún hoy puede considerarse incompleta, destacándose la falta de proyectos productivos y de políticas a largo plazo que promuevan esa integración. Las dos actividades económicas más importantes relacionadas con las costas oceánicas (la industria pesquera y el turismo) sólo comenzaron a cobrar impulso a mediados del siglo XX.

Entre los problemas costeros de índole nacional, los más extendidos son el agotamiento de los recursos renovables, la erosión inducida, las presiones sobre el dominio público y la carencia de políticas específicas de desarrollo sustentable de las zonas costeras y en las áreas urbanas e industriales debe agregarse la contaminación crónica. Otros problemas son la destrucción del hábitat, la impermeabilización de los suelos, la modificación de las geoformas por obras viales y la ocupación de las áreas bajas, los cuales afectan el escurrimiento superficial de las aguas, aumentando la frecuencia y la extensión de las inundaciones. Si bien la erosión natural es un problema recurrente en muchas ciudades, la incorrecta planificación del crecimiento urbano genera problemas de erosión inducida por el emplazamiento incorrecto de infraestructura portuaria y turística causando, por ejemplo, la desaparición de la fauna nativa y la alteración del paisaje mucho antes de que sean evidentes las modificaciones en los patrones geomorfológicos locales o la introducción de especies exóticas (Dadon, 2002).

A nivel político, Argentina carece en la actualidad de políticas públicas explícitas, leyes u organismos específicos referidos a la planificación, la gestión y/o el manejo integrado de las zonas costeras. Si bien se han propuesto algunos proyectos de ley para la creación de instrumentos específicos para el manejo integrado de la zona costera a escala nacional estas iniciativas no han sido gestadas mediante procesos participativos ni lograron consenso. Existen algunas iniciativas municipales, como es el caso de la OM N° 3838, provinciales y regionales que podrían llevar a la formulación de políticas de gestión integrada, pero por el momento no han superado la fase propositiva. (Dadón, 2010)



En la actualidad y a nivel nacional no existe una normativa específica para el manejo costero ni tampoco una definición jurídica de la zona costera, aunque la franja costera ha sido explícitamente asignada al dominio público. Entre las normas nacionales, el Código Civil de la República Argentina (Ley 340, artículo 2.340) define como bienes públicos "los mares territoriales, los mares interiores, bahías, ensenadas, puertos, ancladeros, los ríos, sus cauces, las playas del mar y las riberas internas de los ríos, entendiéndose por tales la extensión de tierra que las aguas bañan o desocupan durante las altas mareas normales o las crecidas medias ordinarias". Esta ausencia de definición jurídica conduce a algunos errores conceptuales en el caso de la OM N° 3838, que si bien no define qué considera "costa", realiza una zonificación sobre jurisdicciones nacionales y provinciales que tendrán consecuencias para su futura aplicación.

1.3 Contexto local

En el caso de Tierra del Fuego en particular, las razones de ocupación y poblamiento también respondieron principalmente a cuestiones geopolíticas. Si bien a partir de los años 80 la consolidación de la Ley de Promoción Industrial como política nacional cumple con el objetivo de arraigar una población estable, este primer objetivo queda en un hecho histórico ante su crecimiento exponencial. Aún habiéndose creado en 1991 la Provincia de Tierra del Fuego y por consecuencia el Municipio de Ushuaia, esta política nacional ejerce hoy un gran impacto económico y socio-ambiental.

Existen hoy a nivel local muchos profesionales que han enriquecido desde el punto de vista técnico y científico el proceso que llevó a la creación de la OM N° 3838, es así que se ha avanzado según la urgencia y necesidad particular sobre cuestiones ambientales de la Costa de Ushuaia, existiendo desde distintos sectores la voluntad de encontrar algunos lineamientos de ordenamiento y planificación costeras, sin embargo la decisión de realizar un plan enfocado mayormente a la intervención desde el punto de vista urbanístico, redundando en una visión sesgada de un trabajo que debería ser multidisciplinar y multijurisdiccional para ser viable.

Por otro lado la apertura hacia procesos participativos son tendencias deseables en los sistemas democráticos, incluidas las políticas y toma de decisiones para el manejo costero integrado de manera tal de lograr que la gobernanza del espacio costero-marino se mantenga a cargo de una sociedad que participe activamente en su gestión orientada a la sostenibilidad.

Si tan sólo hiciéramos la observación sobre nuestra provincia podríamos estimar que la población costera representa cerca de un 90% y sin duda la mayoría de sus primeros habitantes en la región prefirieron las costas.

La suma de procesos físicos y biológicos, influye en la sucesión de los ciclos bio-geoquímicos, de producción primaria, la dinámica de las poblaciones y, finalmente, la propia capacidad de sustentación de toda la zona costera a nivel natural. En este sentido, es posible estudiar los ecosistemas costeros de una forma parcial, pero el manejo de los recursos y de los servicios que prestan solo puede ser adecuadamente conducido de forma integrada, a partir del reconocimiento de estas interconexiones e interactividades, evidentes en diferentes escalas de tiempo y del espacio. Esta idea dio origen al concepto de Manejo Integrado de la Zona Costera – MIZC (en inglés: ICZM, Integrated Coastal Zone Management). La Comisión de las Comunidades Europeas ha realizado la siguiente definición:



El MIZC es un proceso dinámico, multidisciplinario e interactivo que promueve la gestión sostenible de las zonas costeras. Cubre el ciclo completo desde la colección de la información, el planeamiento (en su sentido más amplio), la toma de decisión, la gerencia y la supervisión de la puesta en práctica. El MIZC utiliza la participación y cooperación de todos los actores sociales de un área costera determinada, y para tomar acciones para resolver estos objetivos. MIZC busca, en el largo plazo, balancear los objetivos ambientales, económicos, sociales, culturales y recreacionales, todos dentro de los límites dados por la dinámica natural. "Integrado" en MIZC se refiere a la integración de objetivos y también a la integración de los muchos instrumentos necesarios para resolver estos objetivos. Significa la integración de todas las áreas, sectores, y niveles relevantes de la política de la administración. Significa la integración de los componentes terrestres y marinos del territorio objeto de estudio en el tiempo y el espacio para las generaciones actuales y futuras.



2. CONSIDERACIONES GENERALES DESDE LA PLANIFICACION TURISTICA

El Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2020 (actualización 2011) define dentro de su Mapa Federal de Oportunidades Turísticas (MFOT), que Ushuaia se encuentra abarcada por: el Corredor Patagonia Austral (que conecta a Ushuaia con El Chaltén) y la Puerta Ushuaia, que se establece como acceso simbólico y funcional a los componentes del espacio turístico regional y federal, y núcleos urbanos proveedores de servicios turísticos.

Para la elaboración del Plan Estratégico de Turismo Sustentable de la Provincia de Tierra del Fuego (PETS), se tuvieron en cuenta, la planificación Federal (2016) y la planificación turística municipal (2007), estableciéndose un Objetivo General del PETS *"Que la actividad turística se desarrolle de manera sustentable, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de la población local, proveer una mayor calidad a la experiencia de viaje para los visitantes, mantener el equilibrio del medio ambiente, obtener mayores niveles de rentabilidad económica de la actividad turística en beneficio de la población local"*

Es específicamente en el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable de Ushuaia (2007) dónde se manifiestan algunos proyectos relacionados directamente a la implementación de un plan de manejo costero, los que se enumeran, dentro del 'Plan de Acción en Turismo para Ushuaia', a continuación:

Línea Estratégica: Mejora de infraestructuras y servicios básicos del destino para el turismo

Programa: Mejora de otros servicios básicos públicos.

1- Acción o Proyecto: Tratamiento de efluentes: emisario submarino y planta de tratamiento de aguas residuales adecuada a la población estable y turística, con las necesarias ampliaciones de la red cloacal, a un horizonte de 10 años.

2- Acción o proyecto: Tratamiento de aguas servidas y residuos en las construcciones en el ámbito rural-suburbano, especialmente en las cuencas del Río Pipo, Río Olivia y Arroyo Grande, provisoras de agua potable para la ciudad.

Programa: Mejora del ordenamiento urbano y territorial del destino.

1- Acción o proyecto: Mejora y adecuación del muelle: traslado de zona de contenedores, actual zona habilitarla para la oferta de actividades turísticas y recreativas de navegación y comercios, recuperación de la plaza dónde ahora se ubican los puestos de las agencias, construcción de dos peines para catamaranes, etc.

Programa: Planeamiento del territorio municipal.

1- Acción o proyecto: Mejora del frente marítimo del Canal Beagle: paseo marítimo de pasarelas en un sector costero paralelo a la ciudad con sitios de descanso y miradores, resto del sector costero conservado naturalmente con senderos trazados, señalizados, con interpretación paisajística y facilitando diversos puntos de acceso peatonal hasta ellos.



Línea estratégica: Turismo Cultural

1- Acción o proyecto: Puesta en valor de Playa Chica y de la Reserva Provincial Cultural-Natural de Playa Larga.

Línea estratégica: Turismo Antártico

1- Acción o proyecto: Impulso del proyecto de Base Internacional operativa, logística, académica y educativa sobre el Área Antártica en la ciudad de Ushuaia (posible ubicación en la Península del aeropuerto)

En el proceso de elaboración del trabajo presentado por los consultores Resee y Venier, no se cita el haber tenido en cuenta esta Planificación Turística Municipal (2007), ver apartado III. 2. 6. 2., a pesar de haber arribado a la elaboración de Acciones y/o Proyectos similares.

[Handwritten signatures and initials in black ink, including 'SK' and 'P' visible.]



3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL INFORME ESTUDIADO

El trabajo describe en primera instancia la metodología utilizada para llevarlo a cabo. Para ello se lo dividió en una fase de diagnóstico y una posterior de propuestas elaboradas para las 11 zonas o sectores en que se subdividió la costa, y a su vez estas propuestas diferenciadas a través de cuatro directrices de trabajo: conservación, consolidación, desarrollo y renovación (o reconversión de usos).

Se sugieren o proponen 33 proyectos a desarrollar en la zona costera para ser encarados algunos por el municipio y otros por distintas jurisdicciones como la Armada, YPF, el Gobierno provincial, etc.

En la mayoría de los casos más que proyectos son, y así se los denomina "lineamientos de intervención", pese a que algunas propuestas resultan con carácter de anteproyectos con cierta especificidad.

La estrategia que se propone es básicamente conformar un corredor del litoral compuesto por diversos espacios públicos e instalaciones y equipamiento que permitan un recorrido que vincule las distintas áreas. Éstas abarcan desde el extremo Este de Playa Larga hasta los límites del inicio del Parque Nacional, en una longitud total de 29 kilómetros.

El trabajo luego se divide en lo que denominan unidades de gestión (once unidades, una por cada zona).



4. METODOLOGIA UTILIZADA

Cada organismo interviniente efectuó un análisis propio desde el punto de vista de la profesión/ organismo que representaba, de la información remitida por el ejecutivo municipal que luego fue compilado en el presente documento.



5. OBSERVACIONES

A las observaciones a las unidades de gestión se las ha dividido en observaciones de carácter general, específicas y particulares.

5.1 Observaciones de carácter general

Partiendo, como referencia, de las observaciones que la Armada presentara por escrito ante la COPLAM el 29 de octubre de 2.013 (ver Anexo i) surgen las siguientes observaciones:

1. Que si bien en el documento no se expone el mandato recibido por los consultores del ejecutivo municipal, el mismo ha sido agregado al expediente puesto a disposición de los integrantes de la Comisión para su análisis. Continúan sin definirse claramente los vínculos y límites del trabajo, esto en nuestra opinión puede traer aparejado como consecuencia excesos en la formulación de proyectos como puede apreciarse más abajo para el caso del Proyecto 1.3, de localización alternativa para el puerto comercial (punto 5).

2. Respecto de la redacción del objetivo general, se ha ordenado de acuerdo a las observaciones formuladas en la oportunidad señalada en el párrafo inicial.

3. Respecto de objetivos y estrategias, se han ordenado de acuerdo a las observaciones formuladas en la oportunidad señalada en el párrafo inicial.

4. Se vincularon las Unidades de Gestión a las Directrices de Tratamiento.

5. Se reformularon adecuadamente los objetivos de la propuesta, sin embargo, y aparentemente por una falta de actualización integral del documento, entre los proyectos vinculados a la Unidad de Gestión I, el Proyecto 1.3. (Localización alternativa para la construcción de las nuevas instalaciones del puerto comercial) es descripto con un nivel de detalle que presupone un desarrollo avanzado de estudios de prefactibilidad cuya existencia no es mencionada. En tal sentido reiteramos que las decisiones en materia portuaria forman parte de la estrategia a nivel provincial y nacional y por lo tanto concordamos en que se debe plantear la necesidad de formular este proyecto, concordamos con su justificación y con el primero de sus objetivos "descongestionar el área central de la ciudad y evitar la circulación de carga y vehículos pesados contribuyendo decisivamente a la mejora ambiental y paisajística del sector", pero no con el segundo "adicionalmente se vinculará la actividad logística con el sector industrial minimizando los desplazamientos y costos operativos" por considerar que dentro de las estrategias posibles de gobierno es válida la alternativa de llevar las industrias fuera de Ushuaia. Obviamente estamos en total desacuerdo con la caracterización y componentes descripta en el trabajo¹, que admite numerosas alternativas que podrían ser menos impactantes ambientalmente e incluso con mayor aptitud desde el punto de vista de la eficiencia portuaria y logística.

¹Construcción de un área de actividades logísticas y de un muelle destinado a carga y descarga de mercadería contenerizada. Se estima que será necesario rellenar un área de aproximadamente 12,5 has para dar cabida a las diferentes operaciones logísticas (incluyendo la desconsolidación de carga con control aduanero) en forma adyacente al paseo costero recientemente concluido y a las parcelas del Macizo 9 y parte del 32 de la Sección G. El frente marítimo tendrá una longitud cercana a los 800 m y el muelle de 300 m. La intervención incluye importantes obras de infraestructuras de servicios y viales. Estas últimas deberán contemplar los enlaces necesarios con la Av. Perito Moreno a través de calles existentes (Concejal Ana Ortiz de Cachin) y de la apertura de nuevas vías.



6. Se aclaró convenientemente lo solicitado con referencia a los alcances de proyectos componentes de la Unidad de Gestión 4.

5.2 Observaciones específicas

Observaciones desde la perspectiva urbanística

La primer observación de carácter general está referida al hecho que se indica que *“en el futuro se determinarán los indicadores urbanísticos para ser incorporados como un Capítulo especial del CPU”*. Esto lleva a pensar: no sería acaso correcto que primero se hubieran discutido y evaluado estos indicadores, determinando qué cosas si o que cosas no se pueden llevar a cabo a modo de intervenciones en el área costera?. Caso contrario, y asumiendo que se llevaran a cabo las propuestas de los 33 proyectos o buena parte de ellos, que ocurriría si los indicadores resultaran contrarios a los mismos o evidenciaran incumplimientos de las obras llevadas a cabo?.

Observaciones desde la perspectiva turística

Para realizar un somero análisis de la concordancia entre la planificación turística, en sus diferentes escalas, y el producto en análisis, podríamos inferir que, los enunciados generales son tenidos en cuenta y que el objetivo general del 'Plan de Manejo Costero' presentado, que pretende este ordenamiento urbano y mejora en la calidad paisajística y ambiental, va también en el cumplimiento de las pretensiones del PETS TDF y reafirma la importancia que tiene Ushuaia como destino consolidado dentro de la oferta turística Federal.

Parece importante también resaltar, lo que la Carta Orgánica de Ushuaia establece, otorgándole el Carácter Turístico a la ciudad, y menciona, en su Artículo 21, la importancia que el Municipio le da a la actividad turística, como medio para el desarrollo socio económico de la comunidad, aprovechando genuinamente los recursos del entorno. *“Garantiza el uso y la protección del patrimonio turístico, constituido por sus recursos naturales y culturales, en un marco de planificación integral, creando las condiciones necesarias de satisfacción para el visitante como, asimismo, del acceso a todos los sectores de la población al turismo, tiempo libre y la recreación, arbitrando los medios tendientes a lograr una plena concientización turística”*

Parece quedar claro y coincidir, entre la planificación turística y el 'Plan de Manejo Costero' en el *por que y para que* se debe proteger y regular el uso del patrimonio turístico de la Ciudad, lo que queda por establecer es el *como y el dónde*, se enfatizará el desarrollo de emprendimientos turísticos, directos o indirectos, sean de iniciativa pública y/o privada, determinando un uso y ocupación específica del suelo, como porción de territorio en sí misma y su ubicación respecto del entorno paisajístico/escénico, tan demandado para esta actividad.

Es indudable que el turismo es una actividad capaz de contribuir al desarrollo.

Aparte de insistir en la importancia patrimonial del paisaje y de su fragilidad ante cualquier actuación territorial, resulta imprescindible demostrar que el paisaje es un recurso turístico en sí mismo, con capacidad para generar beneficios para la sociedad en su conjunto, lo que en economías emergentes, empieza a ser bien comprendido (Ortiz Álvarez y Tamayo, 2012). El



paisaje actuaría entonces como fuente de empleos a través de tareas de conservación y de gestión, y como elemento capaz de contribuir a la financiación local.

Observaciones desde la perspectiva ecológica

Como estrategia general y directrices de tratamiento: El presente plan propone que la franja ribereña de Ushuaia sea parte relevante del sistema de espacios públicos abiertos generales de la ciudad. A su vez, la estrategia parte del principio de considerar el litoral como un recurso territorial de valor natural intrínseco y de interés general, y, como tal en aras a favorecer la biodiversidad, debe propiciarse su conexión funcional con otros espacios de interés natural. Por ello se propone que a través de la conformación de corredores ecológicos en correspondencia con los ríos y arroyos que desaguan en el Canal Beagle, el corredor costero se vincule con el proyecto de la red de senderos públicos y el bosque comunal.

En referencia a esto, el impacto de la conformación de corredores ecológicos tanto en la zona boscosa como en la franja costera no favorece necesariamente el mantenimiento de la biodiversidad, sino que por el contrario, tendería a impactar negativamente sobre las especies locales y el ambiente en el cual se desarrollan.

La idea de recorrido, trayecto, paseo y/o circuito tiene la función de garantizar la continuidad y relación (física y simbólicamente en el imaginario social) entre espacios y ambientes costeros no homogéneos (que actualmente tienen diferentes niveles de modificación antrópica) y, con ello, facilitar y promover la accesibilidad de la población como principal dispositivo de apropiación social (Reese Venier- P. 120).

Se deberá garantizar que la mayor accesibilidad de la población a distintas zonas de la franja costera se realizará de tal manera de generar el menor deterioro posible de dichas áreas, aun inaccesibles, para evitar el impacto observado actualmente en la Reserva Provincial Playa Larga.

Observaciones desde la perspectiva de la planificación

No hay indicaciones de prioridades ni de plazos para realizar los proyectos propuestos. Hay ambientes en los que se debe cesar el aporte de fuentes contaminantes y luego deben ser saneados, antes de pensar en darles un uso público (ejemplo, Río Olivia, Río Pipo, Bahía Encerrada).

5.2 Observaciones de carácter particular

En cuanto a los casos puntuales, de las diferentes Unidades de Gestión (cada Unidad de Gestión se está refiriendo a un sector o área previamente delimitada y se analizan a continuación individualmente



5.2.1 Unidad de Gestión 1

Proyecto 1.1. Construcción de un parque público costero en el extremo NE de la ciudad.

Este sector se encuentra en litigio con una empresa que posee un Decreto por el cual se le adjudica esa tierra. La realización de cualquier proyecto en el sector quedará condicionada a la resolución de la cuestión judicial con el privado que tiene cercado parte del predio que se presupone libre para ejecutar el parque.

Proyecto 1.2. Tratamiento paisajístico y equipamiento de espacios públicos en bordes del Río Olivia.

Objetivo: Convertir el curso del Río Olivia en un corredor ecológico que vincule el proyecto de la red de senderos de la ciudad con el corredor de espacios públicos.

Previamente a convertir el curso del Río Olivia en un corredor ecológico, deberá tenerse en cuenta la situación ambiental de la cuenca, debiéndose controlar las fuentes cercanas de contaminación (filtraciones del relleno sanitario, escurrimiento de estaciones de servicio, depósito fiscal) y su posterior saneamiento.

Proyecto 1.3. Localización alternativa para la construcción de las nuevas instalaciones del puerto comercial.

El traslado de las actividades comerciales a una nueva localización (vinculado al Proyecto 5.1.) tiene el objetivo de descongestionar el área central de la ciudad y evitar la circulación de carga y vehículos pesados contribuyendo decisivamente a la mejora ambiental y paisajística del sector.

Adicionalmente se vinculará la actividad logística con el sector industrial minimizando los desplazamientos y costos operativos.

Para lograr el traslado del muelle comercial se planea rellenar 12.5 ha. Independientemente del origen del material de relleno, se podría generar un fuerte impacto ambiental. Una opción es que los áridos necesarios para dicho relleno sean trasladados por camión lo cual generaría un impacto mayor al que se quiere evitar con el traslado del muelle. Otra opción es que el relleno se realice con sedimentos dragados directamente del Canal, lo cual dejaría en suspensión material particulado cargado de sustancias tóxicas como metales pesados, hidrocarburos, etc; las cuales quedarían disponibles en la columna de agua para la biota residente.

Una vez emplazado el muelle, la corriente residual antihoraria característica de la Bahía Ushuaia que transporta sedimentos hacia el oeste generará zonas de depósito y zonas de erosión. El material podrá acumularse tanto en la cara oeste del espigón como en la costa cercana al mismo. Este proceso de transporte de sedimentos podría afectar la dinámica de la desembocadura del Arroyo Grande.

Por otra parte, si se tratase de una reubicación que implicase el fortalecimiento de una área actualmente sin uso, sería más lógico pero siendo que el traslado es en realidad un "corrimiento", es casi como trasladar los inconvenientes actuales hacia otro sector adonde también provocaría similares problemas en la ciudad –aun dejando de ubicarse en el área céntrica - dado que la ciudad está "apoyada" sobre su litoral en casi toda su extensión de Este a Oeste.



Proyecto 1.4. Construcción de la planta de tratamiento de desagües cloacales.

Absolutamente necesario el tratamiento de efluentes cloacales. Deberá estudiarse si la planta de tratamiento es la mejor opción. La DPOSS se encontraría analizando como alternativa la construcción de una estación elevadora cloacal en el sector para enviar los líquidos crudos al tratamiento en Bahía Golondrina.

Proyecto 1.5. Limpieza, remoción de ocupaciones y tratamiento paisajístico de espacios públicos en bordes del Arroyo Grande

Si bien la propuesta es adecuada en sus fines, deberían evaluarse la factibilidad de la realización de lo expuesto atento a los inconvenientes y dificultades sociales que esa decisión implica, conociendo que varias de estas ocupaciones datan de mucho tiempo atrás y se encuentran afirmadas, aun cuando no dispongan de elementos que legalicen tal situación.

Proyecto 1.6. Recuperación de la planta de procesamiento de crustáceos. Construcción de muelle y banquina para operaciones de pesca

Cabe preguntarse si esta sugerencia o propuesta es necesario que se encuentre dentro del ejido urbano de Ushuaia?. No sería tiempo de ir trasladando actividades fuera del ámbito de la ciudad - como este caso- de modo también que se puedan ir creando otros puntos de atracción y de actividades fuera del ejido?. Lo cual no solo descongestionaría de actividades la ciudad y la costa sino que ayudaría a desarrollar otros ámbitos del litoral provincial, creando puntos nuevos de atracción turística, comercial, etc. Con lo que de ello puede resultar como positivo.

Proyecto 1.7. Remodelación vial y tratamiento del espacio público de la Avenida Perito Moreno.

Sin objeciones a la realización de lo explicitado pero no se está teniendo en cuenta un tema fundamental que es la creación de espacios para estacionamientos en la zona, que hoy es un desborde de autos estacionados por todos lados, en muchos casos en infracción a la normativa vigente.

Proyecto 1.8. Construcción de pequeñas intervenciones de espacio público y finalización del paseo costanero en ejecución.

El paseo en construcción y las obras complementarias previstas tienen la finalidad de otorgar continuidad al corredor costanero y facilitar el uso y goce de la población y el control público permanente.

Adicionar a las tareas de limpieza y ordenamiento llevadas a cabo por el municipio, la implementación de controles sobre las salidas de desborde de pluviales que son fuente de aporte de sustancias contaminantes (por ejemplo, desborde del Barrio 640 Viviendas sobre Perito Moreno, desborde hacia la costa de un pluviocloacal en la zona industrial).



5.2.2 Unidad de Gestión 2

Proyecto 2.1. Construcción de calles y espacio público costanero frente al Centro Comercial y al Bo. Canal Beagle.

Sin objeciones que formular.

Proyecto 2.2. Recuperación de predios municipales y construcción de espacios públicos recreativos.

Objetivo: Habilitar dos nuevos espacios públicos costaneros que sirvan de extremos NE y SO del paseo en el sector.

En dicho proyecto se considera la posible instalación de servicios gastronómicos. Si esto es así, debe asegurarse la correcta conexión a la red troncal de los servicios cloacales, ya que actualmente existen algunos emprendimientos que liberan sus desechos directamente sobre la costa.

La misma dificultad planteada en uno de los casos de la anterior unidad: no es que la propuesta sea incorrecta, pero se considera que debería evaluarse que opciones se ofrecerán para facilitar esa recuperación. Tomando en cuenta la experiencia sobre el cúmulo de dificultades con que el Municipio se enfrenta en ocasión de ocupaciones no legales, uno podría preguntarse: ¿Se darían tierras para que estas ocupaciones obtengan un reemplazo?, o se evaluó el impacto que socialmente puede traer aparejadas estas decisiones?.

5.2.3 Unidad de Gestión 3

Proyecto 3.1. Traslado de las instalaciones de carga de combustible en camiones al Interior de la
Objetivo: Reducir el riesgo de accidentes en el borde de la Av. Perito Moreno y mejorar la calidad paisajística de la costa.

Debe asegurarse que el traslado del lugar de manipulación del combustible hacia los tanques de almacenamiento no impacte el curso de agua aledaño a los mismos (Chorrillo del Este) y que desemboca finalmente en la costa.

Si este traslado solo significara que aun así la carga y descarga siga dentro del mismo predio de la planta, solo una parte de los inconvenientes se solucionaría, pero el tránsito de camiones acceso y egreso, etc. seguiría resultando problemático.

Es conveniente aclarar que dentro del 8.2. (Reubicación de la base y construcción del Polo Logístico Antártico) se está analizando y previendo espacio para relocalizar la planta Orión en la Península.

Proyecto 3.2. Reconversión del muelle militar en un espacio público con plataforma mirador.



Objetivo: Extender el frente marítimo existente con usos recreativos y de servicios turísticos.

No está definido claramente cuales serán los servicios gastronómicos, que prestaciones darán y además es necesario que se prevean las conexiones a las redes de servicio y tampoco se especifica en que consiste el mirador con plataforma (extensión, equipamiento urbano, etc.)

Se deberá tener en cuenta que en ese sector al igual que en el comprendido en el proyecto 4.1 que son áreas destinadas a la contemplación y usos:recreativos, familiares y/o paseos, no deberán superponerse con otros usos que son incompatibles a estas actividades, por ej. la construcción de un helipuerto? que implicaría un impacto auditivo y visual importante junto a cuestiones ligadas a la seguridad de las personas.

No se vislumbra una opción de reemplazo del actual muelle?(el anteproyecto o proyecto de traslado de las instalaciones de la Base Naval a la península parece aun algo lejano).

Sin duda que si esas instalaciones fueran dejadas de lado por la Armada, su reutilización podría resultar en un interesante espacio para ofrecer diversas actividades náuticas, de recreación, etc.

En opinión de la Armada, se concuerda plenamente con la Justificación, Objetivos específicos, Caracterización y componentes del mismo, insistiendo en lo explicitado en el punto 5.2 de las observaciones del Anexo I: "Conveniente incluir en el análisis la creación de un puerto deportivo municipal".

5.2.4 Unidad d Gestión 4

Proyecto 4.1. Mejora de la calidad paisajística del Frente Marítimo y adecuación deespacios y equipamientos para servicios.

¿Que se considera una mejora paisajística? La aparición de obras y construcciones no necesariamente pueden significar mejoras al paisaje. ¿Qué tipo de obras se pretende realizar?, no se puede opinar porque no se ha especificado la tipología de las obras ni tampoco el factor de ocupación del suelo que se permitirá para este sector.

5.2.5 Unidad de Gestión 5

Proyecto 5.1.Renovación de las instalaciones para destinar el actual muelle comercial a servicios turísticos.

Objetivos: El proyecto tiene el objetivo de mejorar sustantivamente la prestación de los servicios a los pasajeros tanto de las excursiones marítimas por el Canal Beagle como del movimiento de los cruceros.

Deberá tenerse en cuenta que la construcción y funcionamiento de las nuevas áreas localizadas sobre el actual muelle comercial, destinadas a los servicios turísticos, así como las embarcaciones turísticas que amarren endicho muelle, deberán tener garantizada la conexión a evacuación de efluentes cloacales.



Es importante destacar que en el caso de producirse el traslado del muelle comercial a otro sector provocará una subutilización del actual muelle, dado que la actividad turística de cruceros se concentra durante cinco (5) meses, desde mediados de septiembre a principios de abril y que la concentración de buques generalmente se produce en los meses de enero y febrero, situación que puede solucionarse a través de una adecuada coordinación y gestión de los cruceros en conjunto con el resto de los puertos con los que Ushuaia comparte el itinerario.

Por otra parte no se visualiza cual será el tratamiento o como se piensa solucionar la ubicación definitiva de las boleterías donde se efectúa la venta de excursiones en el Canal Beagle.

Proyecto 5.2. Rediseño de los accesos al puerto y de los espacios públicos linderos a la Av Maipú

Objetivos: Ordenar física, vial y paisajísticamente el sector que opera como una las principales "puertas de entrada" al casco central.

Ídem anterior y no se especifica en qué consiste el rediseño urbanístico y edilicio de los usos del suelo y actividades terciarias existentes y si sólo se aplicarán para este proyecto o se tendrán en cuenta para los demás proyectos.

Tampoco se define el factor de ocupación del suelo que se permitirá para este sector.

Sin duda puede mejorarse y agilizarse el tránsito disminuyendo peligros, atascos, etc.

5.2.6 Unidad de Gestión 6

Proyecto 6.1. Mejora de la calidad paisajística y de los equipamientos del Paseo de la Costa.

Sin objeciones, todo lo que implique mejoras sin duda que redundará en beneficios a la ciudad, pero el solo hecho de plantear reforestaciones, incorporación de camino, mobiliario urbano, etc. no necesariamente asegurarán un cambio positivo.

Proyecto 6.2. Completamiento de las instalaciones y mejora de la calidad paisajística del complejo polideportivo municipal

Ídem punto anterior.

5.2.7 Unidad de Gestión 7

Proyecto 7.1. Saneamiento y mejora paisajística de la RBE.

El objetivo del proyecto es convertir a Bahía Encerrada en un ámbito de calidad para el desarrollo de diferentes actividades educativas, científicas.

Sin objeciones.

Proyecto 7.2. Preservación y puesta en valor de los barrios La Misión Alta y Baja.



No se indica que tipo de obras o trabajos se proponen, porque es una zona con valor histórico y en realidad no se encuentra en un estado tan malo ni muy diferente a como era hace 30 años. Sin duda pueden modificarse muchas cosas en esa zona, pero precisamente por su carácter, lo que debería buscarse es preservarlo lo mejor posible.

Proyecto 7.3. Rediseño y mejora paisajística de la pasarela L. P. Figue.

Objetivo: Transformar la pasarela en un paseo de alta calidad ambiental que sirva de acceso privilegiado a la Reserva Bahía Encerrada y al sendero de conexión con Bahía Golondrina (Proyecto 8.1.).

En la última década esta pasarela ya ha sufrido algunos cambios en cuanto a su medida original - por ejemplo- y en la actualidad efectivamente carece de todo tipo de equipamiento o mobiliario urbano. Podría efectivamente mejorarse su iluminación la demarcación de espacios exclusivamente peatonales de vehiculares (o directamente anular la posibilidad vehicular o restringirla exclusivamente a recorridos de circuito turístico) y en caso de sanearse la contaminación del sector encerrado, quizá hasta podría recuperarse la posibilidad de aprovechar parte de la temporada invernal cuando sus aguas se congelan, para contar con un espacio de esparcimiento y deporte al aire libre tal como se utilizó tiempo atrás. Se desconoce a qué se refiere la definición de paseo de "alta calidad".

En el momento de la realización de ambos proyectos deberán tomarse los recaudos necesarios de manera de lograr el menor efecto negativo posible principalmente sobre la avifauna que caracteriza a la Reserva, y sobre el resto de los componentes del ecosistema.

5.2.8 Unidad de Gestión 8

Proyecto 8.1. Construcción de un paseo peatonal y bicisenda forestada entre AFASYN y Bahía Golondrina (unos 2 kms)

Entendemos que la traza graficada lo es a título meramente indicativo, ya que atraviesa tanto el campo de antenas transmisoras de la Estación de Comunicaciones Navales Ushuaia, como la zona de seguridad del futuro emplazamiento de los polvorines.

Por otra parte, una duda que surge de estas propuestas es la siguiente: la idea de reforestar determinados sectores, responde a contar con elementos de paraviento, o porque efectivamente se cuenta con pruebas acerca de la pre existencia de masa arbórea en dichos lugares y se proyecta volver a contar con ello? De lo contrario reforestar no siempre es efectivo ni produce el efecto que se pudo haber proyectado.

Proyecto 8.2. Construcción de nuevas instalaciones en la Base Naval, Polo logístico, BIM3, y Prefectura Naval, más 700 viviendas

Este mega proyecto existe de hecho hace más de 7 años en la Armada al menos todo lo que se refiere a la utilización de parte de la península para aunar allí la mayor parte de las actuales instalaciones dispersas en la ciudad. Es sin duda otro de los casos en que el Municipio tiene una



injerencia menor respecto a las definiciones y aporte de fondos que puedan realizar los Gobiernos Nacional y Provincial.

Por otra parte, se trata del BATALLÓN DE INFANTERÍA DE MARINA Nº 4 – BIM 4 y no BIM 3.

5.2.9 Unidad de Gestión 9

Proyecto 9.1. Preservación de los bordes ribereños del aeropuerto.

Esta no debería ser una propuesta y menos resulta un proyecto, sino algo lógico que debiera ocurrir en ese sector.

Proyecto 9.2. Construcción de cañería de impulsión cloacal y del dispersor marino.

Sin duda una obra necesaria. Sin objeciones.

5.2.10 Unidad de Gestión 10

Proyecto 10.1. Construcción de un paseo costero entre el acceso al aeropuerto y el límite del Monte Susana.

Objetivo: Garantizar la continuidad y facilitar los accesos públicos al corredor costero en el sector SO de la ciudad.

Se deberá tomar especial cuidado cuando se construyen paseos costeros con puentes en cercanía a las salidas de rebalse pluvio-cloacales que presentan las estaciones elevadoras circundantes (ejemplo, Estación Elevadora Bahía Golondrina, próxima al Hotel Los Yámanas). Deben considerarse también los riesgos asociados a las crecidas naturales en épocas de deshielo que puedan ocurrir.

Proyecto 10.2. Construcción de un mirador y área de descanso en el acceso al aeropuerto.

El proyecto tiene la finalidad de servir de punto de atracción y remate del paseo costero propuesto en el Proyecto 10.1.

Debe tenerse en cuenta la cercanía del mirador y área de descanso propuesto, a la Estación Elevadora presente en el acceso al Aeropuerto, ya que el colector de rebalse desagua sobre la costa de Bahía Golondrina.

Proyecto 10.3. Construcción de planta de pre tratamiento cloacal y conexión a difusor marino

La localización prevista para la planta de pre tratamiento se halla dentro del radio de la zona de seguridad de los actuales polvorines, por lo que se ha acordado con el Ministerio de Infraestructura, Obras y Servicios Públicos reanalizar el tema en cuestión buscando una solución alternativa hasta tanto se concrete la relocalización de los actuales polvorines.

Para el caso de tomarse en cuenta en todo o en parte las observaciones obrantes arriba, deberían reformularse el punto V. Evaluación del impacto territorial y ponderación de las acciones y



proyectos, el Gráfico 1, de acciones y proyectos ponderados, y los Anexos 1 — Matriz de ponderación de acciones y proyectos; y 2 Matriz de impactos cruzados de acciones y Proyectos.

Finalmente es conveniente aclarar que en el término del corriente año se estima estar en condiciones de elevar la zonificación de la futura Base y Polo Logístico Antártico en la Península de Ushuaia ya oficialmente aprobados, lo cual contribuirá notablemente en la concreción del Plan de Manejo.

Proyecto 10.4. 1 Construcción de un parque en Bahía Golondrina.

Por el impacto urbanístico que representaría la construcción de viviendas sociales en un sitio con tan gran exposición visual, se estima conveniente se estudie la preservación de ese sector para la instalación de parques y alguna infraestructura urbana de gran escala, como podría ser un gran espacio para actividades culturales o deportivas preferentemente al aire libre.

Teniendo en cuenta las serias dificultades actuales con respecto al tendido de redes de servicios básicos, y aun con redes, la disponibilidad o no de gas, agua y electricidad, suena un tanto alejado de la realidad pensar en efectuar viviendas en la zona.

Proyecto 10.5. Saneamiento de predios y construcción de un parque y recreo en la desembocadura del Río Pipo.

Objetivo: Convertir el área de la desembocadura del Río Pipo en un punto estratégico de alto nivel de atraktividad de público en el corredor costero.

Se deberá tener en cuenta que actualmente el río Pipo recibe lixiviados del antiguo basural de la ciudad y descargas pluviocloacales, por lo cual se desaconseja el fomento de la pesca para consumo, por lo menos hasta que ambos problemas de volcamientos sean resueltos.

Proyecto 10. 6. Reparación de bombas de impulsión y modificación de cañería de conducción y difusión cloacal.

Sin objeciones. Esto no es un proyecto, es una obviedad ya que todos sabemos que eso debe ser reparado y puesto en funcionamiento.

5.2.11 Unidad de Gestion 11

Proyecto 11.1. Constitución de una franja de suelo costero municipal y construcción de un paseo peatonal público en el Monte Susana

Dependerá de que tipo de senderos y paseos se planteen para determinar su viabilidad o no. No resulta menor saber quién será responsable de su mantenimiento y conservación por los costos que esto implicara.

No se especifica cuál será el mecanismo de gestión con los propietarios del sector, teniendo en cuenta que se ubicará en una zona de propiedad privada.



5.3 Observaciones a la matriz de impactos

El trabajo concluye con una valoración a través de una matriz de impactos, dando puntaje a cada unidad de gestión y propuestas.

Según la Tabla de valoraciones (pag. 165) el mejor puntaje que se obtendría es de 3,5 lo cual significa medio positivo a bajo positivo.

Sería conveniente que la matriz se complementara con otra matriz que evalúe cada propuesta acorde a las posibilidades reales de ejecución de lo que se propone, en función a los fondos necesarios, fondos disponibles, inconvenientes sociales, cumplimiento de códigos, etc.



6 RECOMENDACIONES

A partir del análisis efectuado, a continuación se detallan una serie de recomendaciones que se estiman convenientes de efectuar en el sector estudiado.

1. Articular el trabajo y generar espacios de intercambio entre los niveles nacional, provincial y municipal.
2. Incorporar una mayor participación en el proceso de formulación del plan como son el sector público, el privado y el llamado tercer sector incluyendo a las ONG's y otros actores de la comunidad local relacionados a la temática.
3. Incluir un trabajo técnico y profesional multidisciplinario siendo que la propuesta analizada ha sido desarrollada desde una intervención urbanística, que aunque contempla el paisaje y el ambiente no contempla otros aspectos y procesos que tienen impacto directo en el Manejo Costero, como pueden ser normas inexistentes o desactualizadas, proyectos y políticas provinciales y nacionales, y mecanismos de financiamiento.
4. Apelar a un enfoque sistémico que incorpore al sistema político, social, económico y cultural y los intereses que cada uno de ellos posee y su relación.
5. Utilizar el proceso de creación del plan para incorporar los distintos aspectos omitidos en su génesis y generar mecanismos flexibles que permitan enriquecer el proceso de la planificación mediante programas y ajustes específicos.




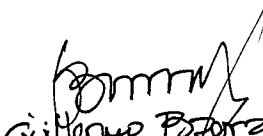
CONCLUSION

Con el objeto de cumplir con lo establecido en la Ordenanza N° 3838 la Comisión Asesora del Plan de Manejo Costero analizó el informe efectuado por los Consultores Reese y Venier. De manera general puede decirse que:


- Para que sea un plan viable y avance debiera ser un proceso participativo.
- Hay proyectos que exceden la jurisdicción municipal, por lo tanto no se estima conveniente que figuren en el plan como proyectos sino, en todo caso, recomendaciones.
- No está explicitado que proyectos se pueden llevar a cabo en el corto, mediano y largo plazo, es decir no hay asignación temporal.
- El Plan debería contener un marco normativo que ordene su ejecución, es decir no están los indicadores urbanísticos que establezcan los parámetros para su realización.
- No hay estimación de costos para los distintos proyectos.
- 18 de los 31 proyectos descriptos tienen jurisdicción extraña al municipio.
- No se explica cómo resolver situaciones que requieren atención urgente como es el caso del ingreso/egreso de turistas al puerto o de las casillas de venta de boletos para excursiones.
- No se observan propuestas alternativas para un mismo sector, sino directamente una única solución.
- Se entiende insuficiente la documentación presentada.


Finalmente, podemos agregar que la viabilidad, eficiencia, y continuidad del plan depende del nivel de participación y de la articulación entre las instituciones y los actores que las representan, que puedan resultar en consensos conceptuales y en el alcance de intereses comunes relacionados a la costa y que, por otro lado posean capacidad decisoria y representatividad que garanticen el logro de sus objetivos.

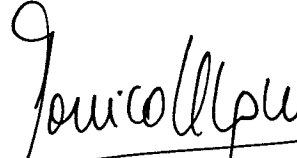

Lic. Roberto ACASANTE
APTTDF

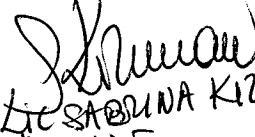

Guillermo BORANTE

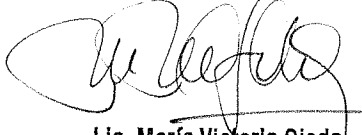

Marcelo DAVIS
Capitán de Navío

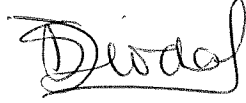

Lic. Lucía S. Pérez
Directora de Planificación
y Desarrollo Turístico
Instituto Fuegoño de Turismo


M. E. LATTUCH
CADIC-CONICET


MÓNICA OBREGÓN
BLOQUE P.A.R.


Lic. SABRINA KIZIAN
APTTDF.


Lic. María Victoria Ojeda
Jefe División Desarrollo
de la Oferta Turística
Instituto Fuegoño de Turismo


Dra. Soledad Diodato
CADIC-CONICET

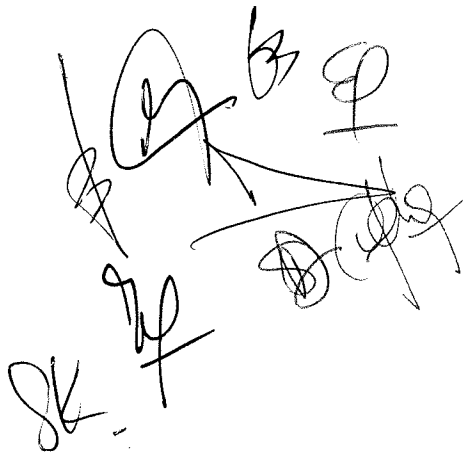


REFERENCIAS

Dadon, José R. 2010 "Manejo costero en la República Argentina", Barragán Muñoz, J.M. (coord.) *Manejo Costero Integrado y Política Pública en Iberoamérica: Un diagnóstico. Necesidad de Cambio.* Red IBERMAR (CYTED), Cádiz, 235-260.

Barragán, J. M., J. R. Dadon, S. D. Matteucci, C. Baxendale, A. Rodríguez y J. Morello, 2005. *Bases preliminares para un programa de gestión costera integrada de zonas costeras en Argentina.* En: *La gestión de áreas litorales en España y Latinoamérica*, Cádiz: Editorial Ariel; pp. 75-106.

Agardy, T. and Alder, J. 2005. "Coastal systems". In: *Ecosystems and Human Well-Being*. Vol. 1. Current State and Trends. Millenium Ecosystem Assessment, Island Press (disponible en: <http://www.millenniumassessment.org/es/Condition.aspx>) La Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (EM) es un programa de trabajo internacional diseñado para satisfacer las necesidades que tienen los responsables de la toma de decisiones y el público general, de información científica acerca de las consecuencias de los cambios en los ecosistemas para el bienestar y las opciones para responder a esos cambios.





Anexo I : PUNTO DE VISTA DE LA ARMADA A SEPT 2013



PUNTOS DE VISTA DE LA ARMADA RESPECTO DE LA EXPOSICIÓN DEL AVANCE DEL PLAN DE MANEJO COSTERO USHUAIA SEPT 2013 (RECCE - VENIER)

1. Sería deseable que a modo de introducción se expusiera el mandato recibido por los expositores del ejecutivo municipal, en particular indicando los vínculos y límites del trabajo a desarrollar.
2. Respecto del objetivo general, nos parece que si hemos de expresarlos en términos de tarea y propósito, una redacción que incluya el Objetivo del PMC de la Ordenanza 3838, además de fundamentar mejor el desarrollo posterior, daría más claridad y comprensión.

	EXPOSICIÓN RECCE		ORDENANZA 3838	EJEMPLO
Objetivo general del plan.	Promover procesos de mejora paulatina pero sustantiva de la calidad paisajística y ambiental de la franja costera de Ushuaia a fin de recuperarla como un espacio de uso, goce y apropiación pública relevante y, por ello, como un elemento de fortalecimiento de la cultura y de la identidad local.	Objetivo del P.M.C.	Establecer el ordenamiento territorial para el saneamiento, desarrollo y uso sustentable de la costa de la ciudad de Ushuaia.	<u>ESTABLECER EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA EL SANEAMIENTO, DESARROLLO Y USO SUSTENTABLE DE LA COSTA DE LA CIUDAD DE USHUAIA A FIN DE RECUPERARLA COMO UN ESPACIO DE USO, GOCE Y APROPIACIÓN PÚBLICA RELEVANTE Y, POR ELLO, COMO UN ELEMENTO DE FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA Y DE LA IDENTIDAD LOCAL.</u>

3. Podrían enlazarse objetivos y estrategias.

Ejemplo: ¿CÓMO ALCANZAMOS EL OBJ.GENERAL? Promoviendo procesos de mejora paulatina pero sustantiva de la calidad paisajística y ambiental de su franja costera,

	EXPOSICIÓN RECCE		ORDENANZA 3838	EJEMPLO
Estrategia General del Plan.	Conformación de un corredor litoral compuesto por diversos espacios públicos, instalaciones, equipamientos y recorridos escénicos que vincule los diferentes			A través de la conformación de un corredor litoral compuesto por diversos espacios públicos, instalaciones, equipamientos y recorridos escénicos que vincule los diferentes sectores existentes y pueda ser llevados a cabo a través un proceso progresivo y compartido entre el gobierno municipal, el sector privado y la comunidad.



	EXPOSICIÓN RECCE		ORDENANZA 3838	EJEMPLO
	sectores existentes y pueda ser llevados a cabo a través un proceso progresivo y compartido entre el gobierno municipal, el sector privado y la comunidad.			

4. Podrían vincularse las Unidades de Gestión a las Directrices de Tratamiento, indicando para cada U.G. a qué D.T. responde. Esto facilitaría análisis y opinión acerca de cada U.G. De lo expuesto la vinculación pareciera ser la siguiente:

DIRECTRIZ DE TRATAMIENTO	Unidad de Gestión
Conservación	11
Consolidación	3, 4, 6, y 9
Renovación	1 y 5
Desarrollo	1, 2, 6, 7, 8, y 10

5. A la luz de lo expresado en el Objetivo Particular N° 6, "analizar diferentes propuestas y facilitar el debate de la nueva localización de las instalaciones del puerto comercial", podría resultar necesario replantear nuevamente las UUGG y en consecuencia modificar las zonas abarcadas por las diferentes directrices de tratamiento.

5.1. Las decisiones en materia portuaria forman parte de la estrategia a nivel provincial y nacional (válido tanto para puerto comercial, futura base naval y Polo Logístico Antártico).

5.2. Conveniente incluir en el análisis un puerto deportivo municipal.

6. En la U.G. 4 convendría aclarar el alcance de la tarea 4.2 "Instalación de equipamientos recreativos y de apoyo a servicios turísticos".

USHUAIA, 29/10/2013

FDO.

MARCELO MARIO DAVIS

CAPITÁN DE NAVÍO DE IM

JEFE DE RELACIONES INSTITUCIONALES

DEL ÁREA NAVAL AUSTRAL