

DECLARADA
DE INTERÉS

- Ministerio de Interior y Transporte de la Nación
- Honorable Concejo Deliberante de San Miguel
- Honorable Concejo Deliberante de José C. Paz
- Consejo del Instituto del Conurbano de UNGS
- Revista de Urbanismo de Universidad de Chile

armar la ciudad

revista de urbanismo



J. S. Rodríguez &
Sergio Weber
Proyecto Ciudad
Abierta



Salvador Rueda
Urbanismo
ecosistémico



Andrés Pizarro
Movilidad y
Transporte

60

páginas

18

Abril
2018

Sumario

- **Entrevista destacada: Salvador Rueda** 04
- **Entrevista destacada: Andrés Pizarro** 12
- **Investigaciones proyectuales Taller de Proyecto Urbano** 16
- **Planificar la ciudad: Cursos y cuencas de la RMBA**... 20
- **Planificar la ciudad: Espacio público y urbanidad alternativa** 24
- **Planificar la ciudad: Guía para generar suelo urbano en ciudades intermedias**26
- **Planificar la ciudad: Transformación urbana de la mano de la globalización y la competitividad** 34
- **Estudios urbanos: En búsqueda de propuestas de inclusión** 38
- **Estudios urbanos: Una visita a la Buenos Aires del siglo XVIII** 42
- **Buenas & malas prácticas** 46
- **Textos & autores: Manuel de Solá-Morales**..... 48
- **Agenda & actividades** 52
- **Noticias urbanas** 54
- **Plaza pública** 56
- **Humor ciudadano** 58
- **Contratapa: Ediciones anteriores** 60

Equipo

Dirección General

Guillermo **Tella**, *Doctor en Urbanismo*

Coordinación Editorial

Estela **Cañellas**, *Licenciada en Urbanismo*

Diseño de Edición

Martín **Muñoz**, *Licenciado en Urbanismo*

Corrección de Edición

Martín **Muñoz**, *Licenciado en Urbanismo*

Producción de Contenidos

Jorge **Amado**, *Licenciado en Urbanismo*

Eugenia **Jaime**, *Arquitecta Urbanista*

Martín **Muñoz**, *Licenciado en Urbanismo*

Universidad Nacional de General Sarmiento

Instituto del Conurbano

http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/

Director

Lic. Gustavo Kohan

Juan M. Gutiérrez 1150,
(1030) Los Polvorines,
Partido de Malvinas Argentinas,
Provincia de Buenos Aires
(Argentina)

Tel.: +54-11 4469-7793/4
e-mail: ico@ungs.edu.ar

ISSN 2362-5279

Editorial

La ciudad es el espacio en el que la sociedad se reproduce, en el que los asentamientos humanos se expresan, en donde se establecen relaciones de poder y se articula lo público con lo privado. Intervenir en territorios en constante mutación requiere abandonar la concepción tradicional de planeamiento para avanzar en el diseño de propuestas flexibles, audaces y eficientes.

La ciudad expresa sus contrastes sociales y económicos, y esta diferenciación da cuenta de la fuerte presencia de un actor determinante: el Estado municipal, que cumple la función de ordenar el territorio, resguardar la productividad del espacio rural y ofrecer un orden urbano regular, con una trama cuadrangular y con manzanas parceladas. Esto determina el tipo de infraestructura a proveer, la densidad y la capacidad edificable del suelo.

Por otra parte, la ciudad define áreas homogéneamente consolidadas y otras (más heterogéneas) con potencial de desarrollo, en función de su dotación de infraestructura: son sectores con intersticios vacantes, capaces de absorber la demanda de nuevo suelo urbano para el desarrollo residencial, comercial e industrial.

Reconocer cómo evoluciona tendencialmente una ciudad, de qué modo se produce la diferenciación de lugares, cómo enfatizar criterios de sustentabilidad ambiental y cómo dinamizar al sector productivo, permitirá desarrollar propuestas que fomenten una ciudad más sostenible, más amigable. De tal modo, el plan permite ejecutar programas y proyectos considerados prioritarios para mejorar la calidad de vida de la población, para generar una ciudad para todos, más saludable, equitativa e integrada.

Con tales inquietudes sobre los procesos de transformación territorial presentamos una nueva edición de *armar la ciudad*, la revista de urbanismo que realizamos desde el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento, con el propósito de alimentar el debate sobre temas y problemas disciplinares de la ciudad.

Equipo editorial
armar la ciudad
Abril de 2018

armar la ciudad

Es un espacio de encuentro y reflexión sobre la ciudad, destinado a difundir contenidos sobre Urbanismo, generados en el ámbito del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento. Está abierto a quien tenga aportes que hacer a la disciplina. Los integrantes del equipo de trabajo son los encargados de moderar el debate y desempeñan su actividad *ad honorem*.



Salvador Rueda

En su reciente visita, con motivo de su presentar sus aportes al proyecto de ley de nuevo Código Urbanístico que se está debatiendo en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires y donde se aplican sus criterios de Urbanismo Ecosistémico, el prestigioso urbanista catalán dialogó de manera exclusiva con Armar la Ciudad y ofreció su mirada sobre los procesos de transformación actual.

Es Licenciado en Ciencias Biológicas y Psicología, Diplomado en Ingeniería Ambiental y en Gestión Energética. Se ha especializado en diferentes aspectos del ambiente urbano. Es Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, desde donde promueve el desarrollo de "supermanzanas, mínimo ecosistema urbano donde se maximizan los objetivos de una ciudad más sostenible". Sostiene que "las supermanzanas son las áreas urbanas de entre 16 y 20 hectáreas conformadas por varias manzanas en las que se pone el foco en el peatón. Son espacios en las que las avenidas exteriores concentran los ómnibus, automóviles y bicicletas, mientras que en las interiores se libera el espacio al priorizar al peatón y la bicicleta y se reduce la velocidad del tránsito a un máximo de 10 km/h.

IMÁGENES

Guillermo Tella
Salvador Rueda

¿Cuáles son los grandes problemas por los que atraviesa la ciudad actual y con qué herramientas contamos para operar sobre ellas?

Son diversos los problemas y disfunciones urbanas que se repiten, dependiendo del contexto y la trayectoria de cada ciudad. Uno de ellos es la producción de ciudad sin planificación o con recursos insuficientes para integrar a los recién llegados. La ciudad y las grandes metrópolis son lugares de oportunidades, no obstante, no son las mismas para todo el mundo.

Se producen flujos migratorios, en ocasiones masivos, que ocupan determinadas ciudades y los territorios que las circundan. Tales procesos migratorios producen una ocupación informal del territorio que suele coincidir con lugares de riesgo y alta vulnerabilidad, elevada precariedad e inhabitabilidad. Suelen ser lugares donde se busca sobrevivir como objetivo casi único.

La precariedad suele ir acompañada de la ausencia de "Estado" o de su debilidad. Ese tipo de territorios se caracteriza por su baja calidad urbana y de vida, y forman parte de ámbitos socialmente segregados, inseguros, que extienden esa inseguridad a otras áreas urbanas. Son lugares sin servicios básicos, con viviendas sin las condiciones mínimas de habitabilidad.

Los procesos migratorios son masivos, sobre todo en Latinoamérica, África y Asia, donde se han creado megalópolis de más de 20 millones de habitantes. Los problemas que se infieren de este proceso son proporcionales a su complejidad. Además, esta situación de precariedad se encuentra incluso en ciudades con planificación aprobada, pero que no tienen los recursos y los mecanismos suficientes para la integración de los recién llegados en un tiempo razonable.

Otro de los problemas estructurales lo constituye el consumo de suelo, agua, materiales y energía. La impermeabilización y sellado del suelo conlleva una perturbación del ciclo hídrico porque ocupa áreas de recarga e incrementa el riesgo de inundaciones. Conduce a un incremento de temperaturas y el efecto "isla de calor" dificulta la adaptación al cambio climático.

Esta forma de producir ciudad supone un consumo masivo de suelo, pero también de materiales, agua y energía. El consumo de suelo en



muchas ciudades del Planeta se ha incrementado, en un período de 30 años, casi tres veces respecto al suelo consumido en toda la historia de esas ciudades. El consumo de materiales y agua es directamente proporcional al consumo de suelo.

Además, el consumo de agua, en las tipologías edificatorias que definen el suburbio, es mucho mayor que en las tipologías plurifamiliares. El consumo de energía está asociado también a la construcción de la ciudad difusa y a su funcionamiento. Hoy, más del 70 % de la energía mundial se consume en las ciudades. Es un aspecto sumamente preocupante que requiere revisión.

Los mismo sucede con los recursos consumidos, que se convierten en residuos sólidos, líquidos o gaseosos. La calidad del aire en la mayoría de las ciudades es la causa de más de 12,6 millones de muertes prematuras en todo el mundo. La morbilidad (enfermedades respiratorias, cardiovasculares, alérgicas) causada por la contaminación atmosférica es, también, de varios millones cada año. El transporte es el principal emisor de contaminación.

Las ciudades son las responsables directas del 70% de los gases de efecto invernadero, un porcentaje que se incrementa si se incluyen las emisiones indirectas. El ruido, también provocado por el transporte, es otro impacto en los sistemas urbanos con consecuencias sobre la salud similares y de la misma magnitud a las provocadas por la contaminación atmosférica.

La mayor parte del agua consumida se vierte en cuerpos de agua sin depuración. En muchos casos no se cuenta con sistema de alcantarillado y se contaminan acuíferos que son, a su vez, la fuente de agua. Las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación provocada por los lixiviados son dos de las consecuencias de la gestión deficitaria de los residuos urbanos.

¿De qué manera podemos comprender las lógicas de crecimiento actual de nuestras ciudades y la producción de espacio público calificado?

Las creaciones de inmensos suburbios de baja densidad definen espacios urbanizados, pero en ningún caso hacen "ciudad". Los componentes principales que permiten distinguir una ciudad de una urbanización son: la existencia de **espacio público** y la diversidad de **personas jurídicas**. Los dos componentes que permiten distinguir una ciudad de una urbanización

EJES	Modelo ÁMBITOS	PRINCIPIOS	PESO	Evaluación INDICADORES
COMPACTIDAD Y FUNCIONALIDAD	OCUPACIÓN DEL SUELO	1° Compacidad vs. dispersión 2° Descompresión vs. compresión	25%	<ul style="list-style-type: none"> 11 Densidad de vivienda 12 Densidad de comercio 13 Densidad de empleo 14 Densidad de servicios 15 Densidad de transporte público 16 Densidad de transporte privado 17 Densidad de transporte público 18 Densidad de transporte privado 19 Densidad de transporte público 20 Densidad de transporte privado 21 Densidad de transporte público 22 Densidad de transporte privado 23 Densidad de transporte público 24 Densidad de transporte privado 25 Densidad de transporte público 26 Densidad de transporte privado 27 Densidad de transporte público 28 Densidad de transporte privado 29 Densidad de transporte público 30 Densidad de transporte privado
		3° Accesibilidad vs. inmovilidad privada 4° Ciudadano vs. gestión		
COMPLEJIDAD	ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD	5° Habitabilidad en el espacio público	25%	<ul style="list-style-type: none"> 31 Calidad del aire 32 Calidad acústica 33 Calidad de vida 34 Calidad de vida 35 Calidad de vida 36 Calidad de vida 37 Calidad de vida 38 Calidad de vida 39 Calidad de vida 40 Calidad de vida 41 Calidad de vida 42 Calidad de vida 43 Calidad de vida 44 Calidad de vida 45 Calidad de vida 46 Calidad de vida 47 Calidad de vida 48 Calidad de vida 49 Calidad de vida 50 Calidad de vida
		6° Complejidad vs. simplificación	25%	
EFICIENCIA	ESPACIOS VERDES Y BIODIVERSIDAD	7° Verde vs. asfalto	25%	<ul style="list-style-type: none"> 51 Cobertura vegetal 52 Cobertura vegetal 53 Cobertura vegetal 54 Cobertura vegetal 55 Cobertura vegetal 56 Cobertura vegetal 57 Cobertura vegetal 58 Cobertura vegetal 59 Cobertura vegetal 60 Cobertura vegetal 61 Cobertura vegetal 62 Cobertura vegetal 63 Cobertura vegetal 64 Cobertura vegetal 65 Cobertura vegetal 66 Cobertura vegetal 67 Cobertura vegetal 68 Cobertura vegetal 69 Cobertura vegetal 70 Cobertura vegetal
		8° Autocuficiencia vs. dependencia 9° Descentralización vs. centralización 10° Reducción, reutilización y reciclaje vs. despilfarro 11° Adaptación y mitigación del cambio climático	25%	
COHESIÓN SOCIAL	METABOLISMO URBANO	12° Cohesión social vs. segregación 13° Acceso universal a la vivienda 14° Dotación y distribución equilibrada de equipamientos	25%	<ul style="list-style-type: none"> 71 Acceso a servicios 72 Acceso a servicios 73 Acceso a servicios 74 Acceso a servicios 75 Acceso a servicios 76 Acceso a servicios 77 Acceso a servicios 78 Acceso a servicios 79 Acceso a servicios 80 Acceso a servicios 81 Acceso a servicios 82 Acceso a servicios 83 Acceso a servicios 84 Acceso a servicios 85 Acceso a servicios 86 Acceso a servicios 87 Acceso a servicios 88 Acceso a servicios 89 Acceso a servicios 90 Acceso a servicios
		COHESIÓN SOCIAL		



Te convocamos a
enviar tu nota a:

armar la ciudad

Si te interesan los
temas urbanos, la
revista es un lugar de
debate para compartir
tus reflexiones.

no acompañan hoy al proceso principal de producir ciudad.

La existencia de espacio público es condición necesaria para reconocer una ciudad. Podemos encontrarnos con edificaciones en el suburbio (en la mayoría de los casos con tipologías de vivienda unifamiliar) y espacios entre edificios que tienen por función, casi exclusiva, el paso de vehículos para llegar a los aparcamientos respectivos. Son espacios urbanizados con un único uso (el de la movilidad) que forman parte de áreas urbanas simplificadas y monofuncionales (áreas residenciales, de terciario, industriales, etc.), pero no son espacios públicos donde se dan cita todos los usos potenciales que ofrece la ciudad polifuncional y compleja.

El **espacio público** es el lugar de encuentro, un lugar para compartir, donde inciden buena parte de los intereses urbanos. Para que exista espacio público, es decir, para que tenga sentido como espacio de encuentro cotidiano y como espacio para el desarrollo de todos los usos que nos hacen ciudadanos, el lugar debe ser ocupado por un número de habitantes y de actividades económicas, asociaciones e instituciones suficiente.

El segundo componente para distinguir una ciudad de una urbanización es el número y la diversidad de **personas jurídicas** (actividades económicas, asociaciones e instituciones) complementarias. La organización compleja y polifuncional de la ciudad generada por la diversidad (*mixticidad*) de usos en la ciudad es significativamente mayor que la organización del suburbio que muestra una estructura simplificada y monofuncional. Comparándolo con la organización que tienen los sistemas naturales, la ciudad con diversidad de usos elevada sería comparable a la diversidad de especies en un bosque tropical y el suburbio con un desierto.

Hoy, para muchas ciudades en todo el mundo, el suburbio es la manifestación de la estrategia económica, claramente insostenible, basada en el consumo de recursos: suelo, materiales y energía; es la constatación de la desigualdad y la segregación social con amplias zonas de baja calidad urbana y de servicios, que conducen a una reducida calidad de vida.

Comunicate
con nosotros:

E-MAIL:

armarciudad@gmail.com

FACEBOOK:

[www.facebook.com/
armarlaciudad](http://www.facebook.com/armarlaciudad)

En vistas a la construcción de un nuevo paradigma urbano, ¿cuál debiera ser el marco conceptual para promover un “urbanismo ecosistémico”?

La batalla de la sostenibilidad y la consecución del nuevo paradigma se jugará en el diseño de las nuevas ciudades y, sobre todo, en la regeneración y reciclaje de las actuales. El urbanismo que hoy se practica no se acomoda a los nuevos retos de este principio de siglo. Para abordarlos, es necesario crear unas bases conceptuales y unos instrumentos diferentes, empezando por considerar que la ciudad es un ecosistema.

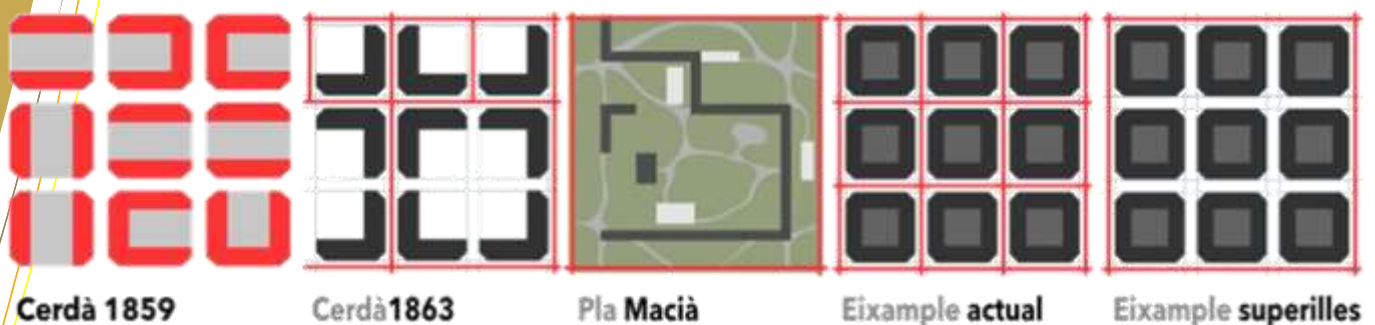
La ciudad no es un organismo, es un ecosistema. Un sistema es un conjunto de elementos fisicoquímicos que entran en relación y que, a su vez, establecen un conjunto de restricciones sobre el comportamiento de los elementos que, al final, permiten identificarlo. La definición permite entender como sistema una habitación, un edificio, un barrio, una ciudad, una metrópolis.

En todos los casos la definición se cumple. La laxitud de la definición permite entender que fuera de los sistemas no hay nada. De ahí su fuerza y la necesidad de aproximarse a los mismos de manera holística. Cuando un sistema tiene organismos entre sus componentes se denomina “*ecosistema*”. Los seres humanos son el componente principal de los ecosistemas urbanos.

Los ecosistemas son sistemas abiertos y necesitan importar información, energía, agua y materiales (entre ellos, alimentos y otros bienes de consumo) para mantenerlo organizado. Del mismo modo necesitan expulsar del sistema los residuos generados para evitar su *toxificación*. De ahí la importancia de analizar la eficiencia y sostenibilidad de las ciudades como nodos espaciales donde fluyen la mayor parte de los flujos de recursos, de bienes, de servicios y residuos conectados por infraestructuras dentro de sistemas territoriales más amplios que hacen posible su funcionamiento.

La presión que establecen los ecosistemas sobre los sistemas de soporte a cualquier escala puede comportar desequilibrios irreversibles. Es esencial incluir el ecosistema urbano en su matriz regional (ecosistema más amplio) y limitar la presión (simplificación) por explotación o impacto contaminante si se desea asegurar la regeneración de ambos. En los mismos términos es fundamental extender la limitación de la presión al conjunto de sistemas de soporte, a cualquier escala, evitando sobrepasar

Evolución de las intervías planificadas en Barcelona





su capacidad de carga.

El conjunto de elementos constitutivos de una ciudad, con sus relaciones y restricciones dan como resultado un sistema de proporciones. Estas proporciones, que son el resultado de múltiples factores e intereses, pueden ser generadoras de disfunciones de naturaleza diversa. Si la producción de ciudad se prodiga en la extensión excesiva del suburbio, es bastante probable que se produzca una segregación social por rentas, culturas o etnias. La desigualdad entre territorios se hará realidad. En el suburbio, que suele tener la residencia como función casi exclusiva, el déficit de los servicios básicos y los equipamientos obligará a sus residentes a utilizar el automóvil para acceder a ellos.

Si el reparto modal está excesivamente decantado hacia el vehículo privado, la ocupación masiva del espacio público por el coche, la congestión o la calidad del aire, etc., darán como resultado una habitabilidad y una calidad urbana escasas. El consumo de energía y la emisión de gases de efecto invernadero se incrementarán y la calidad del aire empeorará con el consiguiente impacto sobre la salud humana.

¿Cuáles son los principios y objetivos de la planificación urbanística para producir una ciudad compacta, compleja, eficiente y cohesionada?

El urbanismo como práctica social de creación y transformación de



LICENCIADO EN URBANISMO

El *Licenciado en Urbanismo* está capacitado para combinar conocimientos que le permiten identificar las problemáticas de las ciudades y su relación con el ambiente y el contexto económico, político y social en el que se inscriben.

Asimismo, formular y poner en práctica planes, programas de actuación y proyectos destinados a incidir sobre las tendencias que caracterizan el desarrollo de las ciudades.

Puede desempeñarse en equipos de organismos públicos, empresas privadas y organizaciones no gubernamentales. También en el campo académico, en investigaciones referidas a cuestiones urbanas.

Título:

Licenciado en Urbanismo

Duración:

5 años (presencial)

+info:

[www.ungs.edu.ar/
ms_ungs/?page_id=549](http://www.ungs.edu.ar/ms_ungs/?page_id=549)

las ciudades es el instrumento para abordar los retos actuales. Las limitaciones del urbanismo actual, sin embargo, obligan a la formulación de un nuevo urbanismo con bases ecológicas que amplíe el foco y nos permita, de ese modo, aumentar nuestra capacidad de anticipación ante las actuales incertidumbres creadas, sobre todo, por los sistemas urbanos. El **Urbanismo Ecosistémico** promueve una serie de principios para producir una ciudad compacta, compleja, eficiente y cohesionada socialmente y son los siguientes:

- **compacidad vs. dispersión:** reducir el consumo de suelo incrementando la proximidad y la masa crítica de personas y personas jurídicas.
- **descompresión vs. compresión:** tender hacia el equilibrio urbano.
- **accesibilidad vs. movilidad privada:** transportes alternativos al coche, garantizando el acceso a la ciudad de todos los ciudadanos.
- **ciudadano vs. peatón:** los usos y derechos en el espacio público.
- **habitabilidad en el espacio público:** el control de las variables de entorno.
- **complejidad vs. simplificación:** aumentar la complejidad urbana incrementando el número y la diversidad de las personas jurídicas.
- **hiperconectividad:** los flujos de información en la era digital.
- **verde vs. asfalto:** incrementar la superficie verde y la biodiversidad urbana.
- **autosuficiencia vs. dependencia:** hacia la autosuficiencia energética.
- **autosuficiencia hídrica:** preservación del ciclo hídrico con recursos próximos y renovables.
- **reducción, reutilización y reciclaje vs. despilfarro:** hacia la autosuficiencia de materiales.



El Urbanismo de los tres niveles

- **adaptación y mitigación:** abordar los efectos del cambio climático.
- **cohesión social vs. exclusión y segregación social:** hacia la convivencia social mezclando rentas, culturas y edades.
- **acceso universal a la vivienda:** fundamentalmente en edificios más sostenibles.
- **dotación y distribución equilibrada de equipamientos:** el enfoque sistémico y *ecointegrador* hace que trabajen al unísono y de manera sinérgica. ■

Las ciudades son los sistemas más complejos que ha creado la especie humana. La única manera de aproximarse a dicha complejidad y alcanzar el sistema de proporciones equilibrado es a través de modelos intencionales que simplifiquen la realidad y nos permitan canalizar la energía del cambio con los instrumentos adecuados. Hoy, del análisis de los problemas que presentan multitud de sistemas urbanos y del análisis de los que han conseguido minimizarlos, surge un modelo urbano intencional que es compacto en su morfología, complejo (mixto en usos y biodiverso) en su organización, eficiente metabólicamente y cohesionado socialmente.



LA SUPERMANZANA DE POBLENOU

La preocupación por la contaminación del aire en Barcelona llevó a las autoridades de la ciudad a poner en práctica un plan piloto para recuperar el espacio público y reducir el tráfico a partir de una supermanzana en el barrio Poblenou.



En ese marco, los espacios públicos recuperados por los cambios en la movilidad fueron repensados colectivamente para generar lugares para el ocio y la cultura.

VIDEOS:

<https://www.youtube.com/watch?v=fUjHsu8IjEk>

<https://www.youtube.com/watch?v=fUjHsu8IjEk&t=74s>

FUENTE:

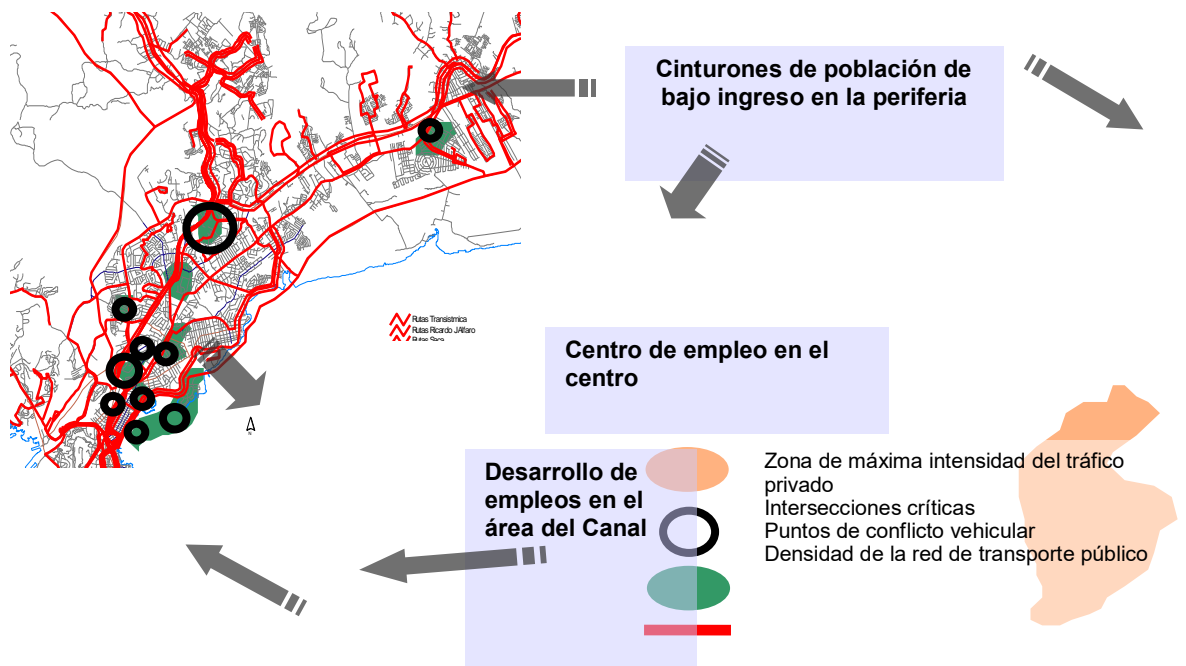
<http://ajuntament.barcelona.cat>



Andrés Pizarro

En este número seguimos conociendo las particularidades de las materias de la Lic. en Urbanismo de la UNGS.

Entrevistamos al Coordinador de la carrera y profesor de la asignatura Movilidad y Transporte, que forma parte del eje de Tecnologías junto a Saneamiento, Sustentabilidad Ambiental y Energía.



Estructura de movilidad urbana en la ciudad de Panamá. Fuente: BCEOM, 2001.

¿Cuál es la temática de la materia?

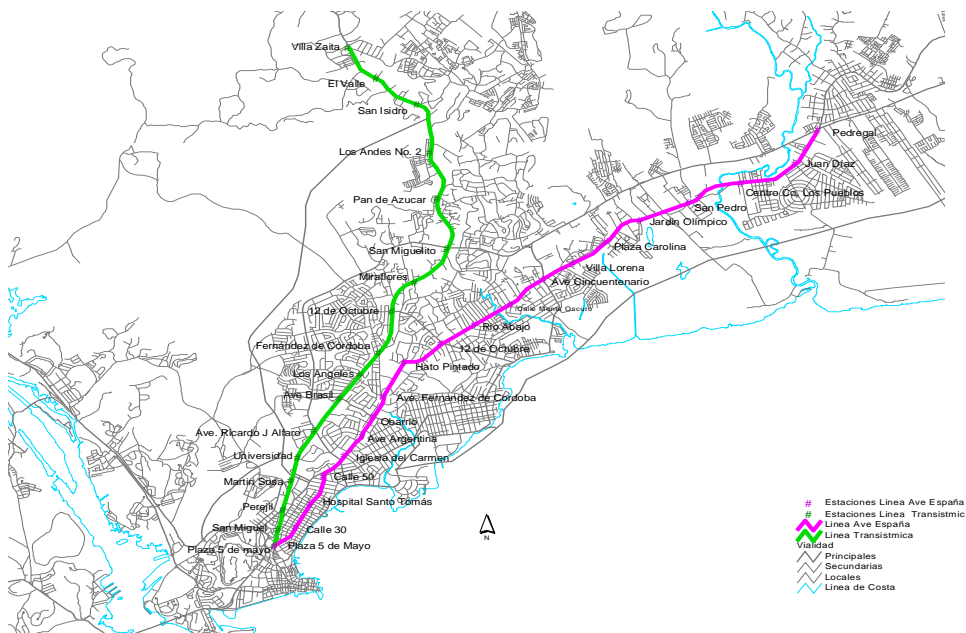
La asignatura Movilidad y el Transporte se propone como principal eje de formación aportar una serie de nociones, metodologías e instrumentos básicos para que el futuro egresado se encuentre en condiciones de diagnosticar, explicar situaciones problemáticas complejas relativas a la movilidad y transporte y poder integrarlas a los análisis o planes territoriales que desarrolle.

Los contenidos de la asignatura intentan dar un marco teórico básico sobre el concepto de movilidad y su evolución, dar todos los elementos que componen la problemática y algunos instrumentos cuantitativos para el análisis de la temática.

El programa intenta introducir al estudiante a todos los elementos principales que intervienen en la problemática de la movilidad y el transporte. En su introducción el programa presenta una visión general del objeto de estudio, brevemente presenta la evolución conceptual del mismo y de las políticas públicas correspondientes, para adentrarse en la deconstrucción de la problemática.

El programa luego profundiza cada aspecto de la presentación introductoria. Se basa esencialmente en profundizar cada elemento de la problemática con ejemplos prácticos en ciudades argentinas y latinoamericanas. Además, se presenta el debate conceptual sobre el sujeto de estudio, la movilidad, pero también cómo éste ha evolucionado a lo largo del tiempo. En esta evolución conceptual también se desarrolla cómo las políticas públicas aplicadas al tema han evolucionado.

El programa presenta técnicas y metodologías cuantitativas para el análisis de la temática, tanto para el análisis y dimensionamiento de la demanda, pero también del tránsito. A la vez, que se exploran algunas cuestiones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura.



Corredores en configuración paralela. Av. Transistmica y Av. España.

Fuente: BCEOM, 2001.

ANDRÉS PIZARRO

Es Ingeniero Civil (*Imperial College, Londres*), con maestrías en Urbanismo (*Ecole Nationale des Ponts et Chaussees, Francia*), Economía Aplicada (*Johns Hopkins University, EEUU*) y Economía Política (*FLACSO, Argentina, tesis pendiente*). En Francia, fue consultor en una empresa que le dio la oportunidad de trabajar durante 10 años en África, América Latina, Medio Oriente y Europa en todos los campos de planificación, pre-inversión y diseño en los sectores de la movilidad y transporte.

También, fue funcionario del Banco Mundial, donde trabajó durante 8 años en las divisiones de transporte de América Latina y Asia del Sur. Estuvo a cargo de las carteras de movilidad y transporte de Argentina, Uruguay, Paraguay, Panamá, India y Bangladesh. Realizó un gran número de estudios e investigaciones en materia de políticas de movilidad y transporte nacionales y urbanas.

(Continúa en la Pag. 15)

¿Qué actividades y productos se desarrollan en la materia?

La materia se organiza con clases teóricas del profesor ilustradas por ejemplos prácticos de la experiencia mundial y latinoamericana en materia de políticas de movilidad y transporte. La idea es que se presenten conceptos teóricos pero que estos se ilustren en la práctica en su aplicación en la política pública en distintos lugares del mundo, tanto a nivel nacional como local.

Luego al ir “deconstruyendo” la problemática de la movilidad en sus distintos elementos la escala de análisis se vuelve más pequeña y el enfoque es a nivel de ciudad, barrial, o incluso a nivel de la calle, mirando de manera separada cada componente de la problemática.

Por último, en cada dictado se intenta que los estudiantes desarrollen un proyecto, que constituye el ejercicio del examen parcial, en el que confluye el desarrollo de un diagnóstico y la búsqueda de soluciones prácticas de proyecto urbano ligado al transporte. Se intenta en estos casos que los estudiantes releven datos primarios.

¿Cuál es el aporte que los contenidos de la materia hacen a la formación profesional del urbanista?

En primer lugar se trata de que el urbanista comprenda cuales son los elementos que componen la problemática del transporte y cómo influyen e interactúan para conformar la misma. En este sentido, la esencia es que el urbanista entienda que la complejidad se sitúa en la multiplicidad de componentes que forman la problemática y su interacción con otros sectores y por ende que las políticas y proyectos de movilidad deben estar insertados en una visión integral de la ciudad.

En segundo lugar, se aspira a que el estudiante comprenda el estado del arte en la concepción del objeto de estudio, a saber la movilidad; cómo dicha concepción ha evolucionando en el tiempo y cómo ello se ha traducido en las



Expreso bi-articulado Curitiba.

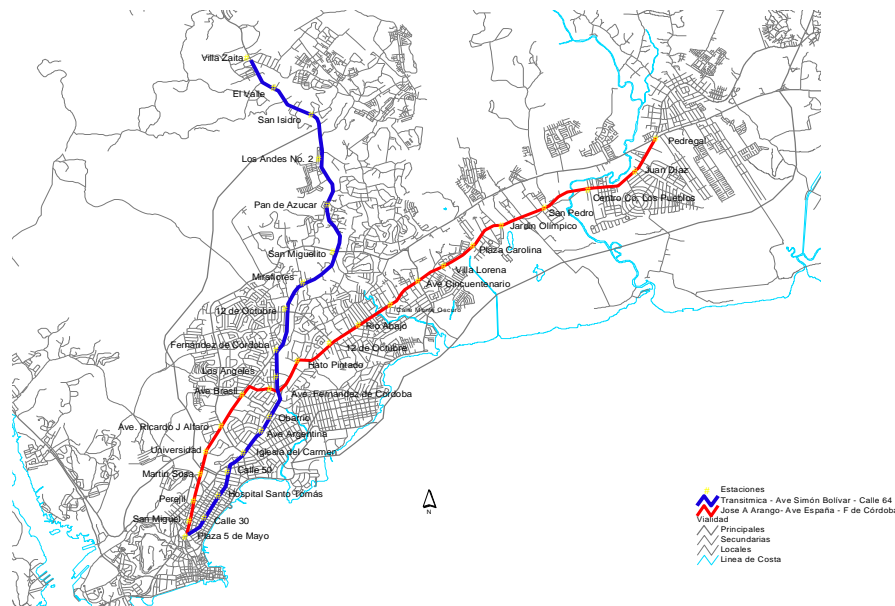


Bus articulado-híbrido (biodiesel – eléctrico) de Curitiba. Fabricado por Volvo.



TLN de Lyon., Francia. Fuente: ww.mlyon.fr





Corredores en configuración cruzada. Av. Transistmica y Av. España.

Fuente: BCEOM, 2001.

políticas públicas implementadas. Este aporte teórico, sitúa al urbanista egresado en el seno del estado del arte teórico de los especialistas en movilidad, y le permitirá tener una mejor idea de los desarrollos en materia de política pública al saber sobre qué sustento teórico están basados.

En tercer lugar, el estudiante deberá asimilar las técnicas cuantitativas básicas para el análisis de la problemática y la elaboración de planes y proyecciones básicas. Así el urbanista egresado, tendrá una idea de los métodos cuantitativos utilizados para diagnosticar las problemáticas sectoriales y planificar las propuestas y soluciones. Acá no se pretende que el urbanista se vuelva un practicante de estas metodologías, sino que pueda dialogar, sin limitantes, con aquellos especialistas que se aplican a la ingeniería o métodos cuantitativos dedicados a estos análisis.

En síntesis, la asignatura apunta a lograr, en el marco de las cuestiones referidas a la movilidad urbana, el manejo de herramientas cualitativas y cuantitativas, el conocimiento acabado de la problemática y una noción de los debates alrededor de las políticas y soluciones que se implementan para enfrentar la problemática. ■

Cuadro 1: Cuadro comparativo de Evaluación Económica de las cuatro alternativas en corredores paralelos

		Costo Total	Beneficio Total	FF Neto (U\$S)	VPN	TIR	RBC
Corredor <u>Vía España</u>	Tren Ligero a Nivel	419,58	1.611,37	1.191,80	117,47	20%	3,84
	<u>Metrobús</u>	338,03	933,56	595,53	67,38	21%	2,76
Corredor <u>Transistmica</u>	Tren Ligero a Nivel	351,55	1.573,67	1.222,12	142,63	23%	4,48
	<u>Metrobús</u>	279,64	755,35	475,71	56,12	22%	2,70

Cuadro 2: Cuadro síntesis comparativo de Evaluación Económica de las dos alternativas de corredores cruzados

		Costo Total	Beneficio Total	FF Neto (U\$S)	VPN	TIR	RBC
Corredor Cruzado <u>Vía España - F. de Córdoba - Transistmica</u>	Tren Ligero a Nivel	200,45	3003,54	2604,09	328,69	28%	7,60
Corredor Cruzado <u>Transistmica - Calle 64 - Ave. España</u>	Tren Ligero a Nivel	272,72	1813,8	1348,66	139,30	20%	3,70

(Viene de la Pag. 13)

En su calidad de consultor independiente ha trabajado para CEPAL, Banco Mundial, BID y CAF entre otros. Asimismo, ha asesorando al Gobierno Colombiano en su reformulación de la política nacional de transporte urbano, y al de Mendoza en su Plan Integral de Movilidad, entre los más recientes. Actualmente, es Coordinador de la Licenciatura en Urbanismo del Instituto del Conurbano de la UNGS, y profesor adjunto dictando las materias de Movilidad y Transporte y la de Análisis Territorial.

MÁS INFO

El producto de una de las cursadas de la materia Movilidad y Transporte se puede ver en: **Apuntes de Carrera VI. Movilidad y Transporte. Evaluación de un Sistema de Transporte Masivo.**

Disponible en:

http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/wp-content/uploads/2015/05/Apuntes-IV-Movilidad-y-transporte-con-tapa.pdf

Taller de Proyecto Urbano

Proyecto Ciudad Abierta

En un contexto de crecimiento constante a partir de inversiones de impacto local y regional, el proyecto "Centralidad Abierta" propone consolidar una nueva centralidad al sureste del Partido de Malvinas Argentinas, al dotarlo de una nueva entrada, potenciando predios subutilizados e integrando tejidos urbanos heterogéneos.





“MACROPIEZA” EN DETALLE

El perfil constructivo de la pieza equipara al de la Universidad, a un lado, y disminuye conforme se va alejando de ésta. Los comercios se disponen en plantas bajas de tipo “flexible” de los edificios, lo cual permite el emplazamiento de locales de diversos tamaños según se requiera, quedando las plantas altas reservadas para viviendas.

Indicadores urbanísticos propuestos:

Densidad: 400 hab/ha

Habitantes potenciales:
12.000

Superficie Total: 30 ha
(sin contemplar la
UNGS)

Espacio Circulatorio:
3,50 ha

Espacios Internos de
Manzanas: 7,55 ha

Espacio Verde: 7,30 ha

Espacio Público Total:
18,35 ha

Uso Residencial:
180.000 m²
(3.000 viviendas).

Uso Comercial –
Oficinas: 50.000 m²

Equipamientos:
11.500 m²

Total m² Construidos:
241.500 m²

Tres piezas urbanas articuladas entre sí componen el proyecto, conformando un polígono de intervención enmarcado por las vialidades Darragueira, la RP n°8, la ex RN n°202 y la calle César Bacle. El área comprendida está estratégicamente posicionada en relación a la centralidad administrativa del Municipio, a nodos viales, a áreas comerciales y a grandes equipamientos de tenor regional. Estas características se potencian con corredores viales regionales que contienen el área hacia el Sureste. Distintas vialidades locales existentes –que vinculan a la cabecera del Municipio con el centro de San Miguel–, aportan características positivas para el crecimiento del área. Además, existen otras potenciales vialidades internas dentro del área de intervención que conectarán distintos ejes estratégicos para Malvinas Argentinas.

Durante los últimos años, se registraron diversas obras públicas con impacto a nivel local y regional que posicionan al límite sureste del Municipio en un punto sumamente interesante para su desarrollo. Estas características propician un escenario atractivo para inversiones del sector privado. Las mismas deben ser enmarcadas en una planificación del espacio urbano desde el Estado local con el fin de orientar su crecimiento y evitar procesos que incrementen la existente fragmentación urbana, degradación del espacio público y especulación inmobiliaria.

El área en la que se inserta este proyecto posee múltiples tramas y espacios urbanos. Así, en el tejido convive la tipología de barrio, con la de quintas, barrios semicerrados y condominios. Los grandes predios constituyen barreras que condicionan el desarrollo de la ciudad, su conexión y sus relaciones sociales. Estas características confluyen en una clara fragmentación urbana agravada debido a las grandes extensiones de suelo vacante, sometido a intereses del sector inmobiliario o a situaciones de riesgo ambiental.

Las piezas del proyecto buscan transformar la zona y consolidar la nueva centralidad por medio de la interrelación de las mismas, cuyas particularidades se complementan a fin de lograr nuevos espacios y dinámicas, generando efectos más allá de sus límites. De este modo, cada pieza proyectual no solo genera un impacto particular, sino que potencia al conjunto, integrando el proyecto a partir de distintos atractores y vialidades estratégicas.

En primer lugar, encontramos la que denominamos “Macro Pieza”, el engranaje principal del proyecto. Su objetivo es consolidar la nueva centralidad, aprovechando las grandes extensiones de suelo y creando diversos escenarios de diálogo e integración social, para lo cual, la UNGS es un lugar de articulación. La “Macro Pieza” cuenta con la mayor superficie, diversidad de espacios y usos mixtos, permitiendo variadas actividades que puedan transcurrir en distintas franjas horarias. Se propone romper grandes barreras urbanas a través de la apertura de nuevas vialidades y senderos peatonales temáticos que unen espacios recreativos, culturales y comerciales.

En segundo lugar, la “Pieza Nodal” es el principal punto de conexión entre el proyecto urbano con el corazón del partido. En ella se propone consolidar un nodo de articulación vial, ya que actualmente se desaprovecha su potencial dado que el estadio del Club Atlético San Miguel dificulta la circulación. El mismo será relocalizado en la próxima pieza. La idea es consolidar el área nodal sobre el predio del actual estadio, mejorando la conectividad vial, dotando a la pieza de un espacio público verde, desarrollando un centro comercial (que cumpla la función de hito urbano) y viviendas multifamiliares de densidad media.

En tercer y último lugar, la pieza “Los Eucaliptus” se plantea como una recuperación del espacio público degradado para generar nuevos lugares recreativos y deportivos. Los principales, son un parque y el nuevo estadio del Club Atlético San Miguel (que se ubicará donde actualmente existe un depósito de vehículos confiscados). Los mismos se plantean como áreas que influyen fuertemente en la zona y que, sumado a espacios destinados para el desarrollo de PyMEs y viviendas de baja





LOS AUTORES

JUAN SEBASTIÁN RODRIGUEZ

Es estudiante de 3º año de Urbanismo. Actualmente cumple funciones en la Dirección de Vivienda de la Municipalidad de Malvinas Argentinas, provincia de Buenos Aires, Argentina.

SERGIO WEBER

Es estudiante de 3º año de Urbanismo. Actualmente cumple funciones en la Dirección de Catastro de la Municipalidad de San Miguel, provincia de Buenos Aires, Argentina.

densidad, potencien un área degradada ambientalmente y desprovista de equipamientos e infraestructura. La reubicación del estadio implicará un mejor acceso al mismo, permitirá renovar sus instalaciones, lo consolidará como una obra emblemática y prestará múltiples funciones para el Partido.

La “Macro Pieza” busca la articulación entre el trazado regular y orgánico mediante el diseño de una trama con cierta plasticidad, desarmándose gradualmente en espacios de circulación curvados. Estos logran un trazado singular que fusiona lo orgánico y lo regular, brindando distintas conexiones y evitando cortes abruptos. Uno de los puntos más fuertes de la pieza es la circulación peatonal, estructurada en una serie de corredores que generan situaciones y entornos diversos para el transeúnte. Se proyectan paseos curvos con múltiples equipamientos culturales y recreativos, ligados a un itinerario de ocio con visuales amplias y armoniosas. También corredores peatonales que configuren centros comerciales a cielo abierto con visuales más cerradas. Además, las lógicas de circulación se centran en la conexión de grandes espacios verdes que se encuentran en los extremos de la pieza, coronados por numerosos ejemplares arbóreos centenarios. La morfología del proyecto se caracteriza por la reconstrucción parcial de la manzana, traspasable en múltiples direcciones, ya sea a través de construcciones de planta baja libre o por los espacios sin construir. Esta tipología permite espacios accesibles al público que terminan por conformar zonas de contención hacia dentro de la manzana. También, se debe destacar la distinción entre espacios verdes abiertos y espacios con mayor resguardo y mobiliario, lo cual busca generar la intención del “estar” en dicho lugar.

El proyecto busca replantear la relación entre los espacios diversos, así como la posición que la gestión ha de tomar frente a los cambios constantes del territorio. Es preciso prever las acciones y así plantear una planificación a largo plazo que los oriente, encauzando el rumbo de las transformaciones. ■

Este trabajo fue realizado en el marco de la materia anual “Taller de Proyecto Urbano”, correspondiente al año 2017 y a cargo de su docente, la Arq. y Lic. Urb. Viviana Colella.

IMÁGENES

Propias de los autores.

Cursos y Cuencas de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Una mirada desde el paisaje

A nivel mundial se afianza un entendimiento del paisaje como atributo perteneciente a cualquier sitio. De la mano de esta idea surgen instrumentos y estrategias para poner en valor paisajes degradados, entre ellos, los cursos de agua. Esta renovada perspectiva nos interpela acerca de la carencia de una mirada paisajística en los ríos y arroyos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), ¿Qué beneficios podría tener pensar cursos y cuencas desde el paisaje?

Río Isar (Múnich). Antes y después de la restauración. Fuente: European Climate Adaptation Platform disponible en <http://climate-adapt.eea.europa.eu/>. Autor: Daniela Schaufuß. Fuente primaria: Ciudad de Munich.





Parque Fluvial del Besós. Barcelona.

Paisaje y Gestión Territorial

La noción *paisaje* en los últimos veinte años comienza a ganar lugar dentro de los estudios urbanos, entendido como un atributo presente en todo el territorio. En este marco emergen instrumentos y estrategias de valoración e intervención que tienen como epicentro de desarrollo el continente europeo.

Como parte de la puesta en valor de paisajes degradados y cotidianos emergen estrategias de recuperación de ríos urbanos, bajo la premisa de recobrar procesos ecológicos beneficiosos dentro de las ciudades y cualificar el paisaje fluvial desde la ponderación de sus aspectos estéticos, simbólicos, culturales y sociales.

Cursos y cuencas son objetos de proyectos a nivel mundial que persiguen propósitos variados, como la mejora ecológica del curso, la propuesta de espacios verdes públicos, la recuperación de itinerarios patrimoniales y la apertura de cursos entubados. Por otro lado, la necesidad de generar medidas para la mitigación del riesgo de inundación ha impulsado el tratamiento paisajístico de los ríos desde un enfoque que intenta recuperar las áreas naturalmente inundables de una cuenca y para ello se recurre a la liberación de las planicies de inundación y a su renaturalización.

DANIELA V. ROTGER

Arquitecta UNLP.
Doctora en
Arquitectura y
Urbanismo (UNLP).
Magíster en Paisaje,
Medioambiente y
Ciudad (FAU-UNLP).
Becaria Postdoctoral
CONICET en el Centro
de Investigaciones
Urbanas y Territoriales
(CIUT-FAU-UNLP). Su
campo de estudio es la
gestión de cuencas
hidrográficas en el
ámbito del Gran La
Plata y de la Región
Metropolitana de
Buenos Aires,
específicamente con
relación a lo
ambiental, al paisaje y
al riesgo hídrico. Se
desempeña como
docente desde 2009
en el área de
planificación territorial
(Cátedra López-Rocca-
Etulain) en la facultad
de Arquitectura de la
Universidad
de La Plata.

IMÁGENES

Propias de la autora.



Cuencas de la RMBA y del arroyo del Gato

Hacia una Mirada del Paisaje en la RMBA

¿Qué beneficios puede aportar la consideración del paisaje dentro del tratamiento de las cuencas hidrográficas de la RMBA? Si se tiene en cuenta el tratamiento histórico que han recibido los cursos de agua desde la fundación de la ciudad de Buenos Aires como epicentro de la región, hasta la actualidad, es evidente que el tratamiento del paisaje ha sido un tema soslayado y, aunque no puede generalizarse, los cursos de ríos y arroyos se han constituido en obstáculos para la urbanización, siendo entubados en las áreas más densificadas, canalizados en zonas menos ocupadas, y utilizados como auténticas infraestructuras de drenaje asociadas a contaminación por efluentes cloacales e industriales.



Obras hidráulicas recientes en la cuenca del arroyo del Gato (Gran La Plata).

La mirada del paisaje podría aportar un conocimiento que hoy no existe sobre los valores del paisaje en las cuencas de la Región Metropolitana de Buenos Aires, no sólo los naturales sino los históricos y culturales. Asimismo, puede proveer al territorio de nuevos recursos para su intervención, en este caso de singular importancia, tratándose de un territorio de gestión dificultosa debido a su fragilidad ambiental. Por último, esta mirada también puede colaborar con el conocimiento de la dinámica natural, contribuyendo a la educación ambiental y participando en estrategias de mitigación del riesgo, fundamentales para la región. ■



Valores paisajísticos que aún se conservan en la cuenca del arroyo del Gato.

El arroyo del Gato se sitúa entre las cuencas de la zona sur de la RMBA, formando parte de la vertiente del Río de La Plata. El curso, en sus 25 Km de longitud recorre de oeste a este los partidos de La Plata y Ensenada.

Es un curso que presenta problemas ambientales por su alto grado de contaminación debido a distintos tipos de vuelcos domiciliarios e industriales.

En su cuenca habitan más de 350.000 personas, parte de ellas en asentamientos precarios sobre sus márgenes.

En 2013 quedó expuesta una grave situación socio-ambiental con la inundación que afectó a amplias zonas de la ciudad de La Plata, afectando a casi 200.000 habitantes.

A partir de ese momento, se diseñó un plan de infraestructuras para prevenir inundaciones.

Espacio público y urbanidad alternativa

El estudio de la influencia recíproca que existe entre la vivienda y la ciudad es central para entender las lógicas a partir de las cuales se configura y se materializa el paisaje. El estudio de la influencia recíproca que existe entre la vivienda y la ciudad es central para entender las lógicas a partir de las cuales se configura y se materializa el paisaje. Repensar las articulaciones sociales de los actores en el marco de las diversas relaciones de poder constituye el punto de partida para abordar la problemática, dado que el espacio público es un elemento determinante para la renovación urbana y social.





Desatender la cuestión mencionada pone en riesgo el adecuado y sano desarrollo de los niños y niñas como individuos y como ciudadanos. Resulta fundamental, entonces, interpretar problemas, dilemas y tensiones recientes en la construcción de ciudadanía en el espacio público, en el marco del derecho a un ambiente de disfrute seguro y saludable para niñas y niños.

Las configuraciones del espacio público local son la base de la memoria colectiva y el cimiento indispensable para el desarrollo de la vida de niños y niñas, porque es el lugar de representación de la comunidad y vehículo de los valores que la misma sostiene. El concepto de espacio público como patrimonio social, como promotor de la interacción de la población —que fomenta, permite, dificulta o impide la integración— permite aproximarnos a la construcción de una ciudadanía más equitativa, solidaria e inclusiva.

Por tanto, es menester producir proyectos integrales de hábitat mediante una concepción que incluya no solamente cuestiones legislativas, de gestión y diseño; sino que incorpore aspectos censales como insumos centrales. Dichos aspectos demandan una re-conceptualización de los derechos de los niños y niñas en el espacio urbano desde una perspectiva heterónoma que exige ser representada en función de nuevos parámetros y en una relación inédita de temporalidad para influir positivamente en la construcción de ciudadanía.

Se considera entonces que el espacio público no contribuye al empoderamiento ciudadano de niños y niñas de nuestras ciudades y esta problemática acentúa las diferencias de derechos y de garantías en el uso y goce del territorio, fundando realidades estigmatizantes que se acrecientan y se consolidan conforme a las asimetrías de consistencia socio-urbana del segmento de población de pertenencia.

Diversas iniciativas abordan la problemática de niños y niñas invisibilizados y violentados en el espacio público, que no han pasado de ser ilusiones normativas o excepciones sectoriales. Un estado de peligro latente, confrontación en las relaciones interpersonales, desintegración del núcleo familiar y elevados niveles de delincuencia han sido resultados **arrojados por previas experiencias urbanas que pretendieron generar una “urbanidad alternativa”**.

Desde esa lógica, es indispensable definir las posibilidades estructurales que los actores tienen para construir su vida en el proceso de construcción de la ciudad, aspirando a poner en evidencia las relaciones establecidas por el mercado en la estructuración del territorio y a los fenómenos que conducen hacia la fragmentación social, la acumulación diferencial y la participación inequitativa de la población en el acceso a la ciudad. ■

MORA KESTELMAN

Es Arquitecta. Cursó la Carrera de Especialización en Gestión del Patrimonio Cultural (con tesis en curso). Doctoranda en la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, dirigida por Dr. Guillermo Tella, con quien colabora en actividades de docencia e investigación. Fue discípula de Juan Manuel Borthagaray y de Sonia Berjman.

Guía para generar suelo urbano en ciudades intermedias

Lineamientos y criterios para la de gestión del territorio

Uno de los principales desafíos que enfrenta la gestión de los territorios urbanos en las ciudades latinoamericanas es garantizar el acceso al suelo, servido y accesible, a sus habitantes. Esa cuestión, ya considerada constitutiva del urbanismo, fue objeto de diagnóstico y propuesta en planes y políticas urbanas de las ciudades de mayor tamaño pues estas concentraron históricamente, las peores condiciones habitacionales para los sectores más pobres.

Sin embargo, en la actualidad este es un problema que no necesariamente se asocia con la escala urbana. En efecto, es una problemática recurrente y que adquiere creciente complejidad en ciudades de menor tamaño, en particular las ciudades intermedias que tuvieron en las últimas décadas altas tasas de crecimiento poblacional y fuertes presiones sobre la disponibilidad de suelo, la extensión de las infraestructuras y la provisión de servicios. En las ciudades intermedias es, además, donde vive la mayor proporción de población urbana en Argentina (del orden del 46%). Este es un dato insoslayable a la hora de pensar en políticas urbanas, pues da cuenta de que las ciudades intermedias cumplen un rol fundamental en la estructuración del territorio.



Área de expansión urbana en Ushuaia.

La extensa bibliografía sobre políticas de vivienda y la práctica en sí, ya han ampliamente demostrado que el déficit habitacional no se resuelve meramente con la construcción masiva de viviendas. Es necesario contar con planes integrales que contemplen los aspectos territoriales, ambientales, socio-económicos, normativos y de gestión urbana. Dentro de esas consideraciones, incidir sobre la variable del suelo urbano, sobre todo en contextos de especulación inmobiliaria, es clave para garantizar el acceso de la población a condiciones habitacionales dignas.

En ese marco, se desarrolló un trabajo cuyo objetivo fue elaborar una guía para generar suelo urbano calificado considerando la implementación de instrumentos de gestión acorde a políticas de inclusión social, y el estudio en particular de las ciudades intermedias argentinas.

El rol del suelo como clave de las políticas habitacionales

En las ciudades intermedias las políticas urbanas y el funcionamiento del mercado del suelo urbano tienden a producir desigualdades socio-territoriales, segregación, exclusión del mercado formal del suelo y de la ciudad, e insostenibilidad ambiental. La reproducción de villas y asentamientos informales, de tomas de tierras y edificios y los elevados precios de los alquileres, son algunos de los principales desafíos a los cuales se enfrentan, cotidianamente, los gobiernos locales.

De acuerdo a los datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010 realizado por el INDEC, Argentina tiene un total de 12.171.675 hogares. El déficit habitacional afecta a más del 25% de la población, lo cual corresponde a más de 3 millones de hogares. Según ese censo, 1.255.817 hogares no poseían vivienda propia (déficit cuantitativo) y otros 2.156.658 sufrían privaciones cualitativas relacionadas con la vivienda misma y con su entorno habitacional (déficit cualitativo).

ARGENTINA URBANA: SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

“Un sistema urbano de carácter policéntrico tiene como característica fundamental la distribución de una serie de atributos entre una cantidad significativa de centros urbanos. Entre esos atributos se encuentran la población, las dotaciones y equipamientos de infraestructura, la generación de riqueza, la conectividad y la accesibilidad, las capacidades productivas y de iniciativas locales, la atracción para la localización de las actividades económicas y de servicios y la difusión del patrimonio cultural. Los territorios son, casi por definición, diferenciados, y los procesos territoriales son extremadamente selectivos. De allí que las perspectivas de una homogeneidad en la distribución de estos atributos sea sólo un patrón de referencia. Si estas condiciones están concentradas en uno o unos pocos núcleos urbanos o si, por el contrario, se encuentran ampliamente distribuidas en el conjunto de localidades, aproximan cada sistema urbano a un tipo monocéntrico, en el primer caso, o policéntrico, en el segundo.

En un sistema policéntrico se discuten las funciones, las especializaciones y las articulaciones entre ciudades, de modo de privilegiar una situación de equidad de base compartida entre los distintos núcleos, la complementariedad y colaboración entre esos núcleos, antes que las situaciones de competencia en ...”

(Continúa en la pág. 29)

Así, el déficit no sólo es resultado de la dificultad de acceso al bien vivienda en su condición material, sino que radica mayormente en la dificultad de acceso al suelo urbano y, en términos más generales, a la ciudad. De modo tal que se trata de una deficiencia de urbanización en la cual cobra gran importancia la localización de estas viviendas, no sólo por su condición de acceso e integración al resto de la ciudad, sino también por su conexión a los servicios urbanos básicos. La incorporación de este componente en el déficit cualitativo aporta una visión más compleja e integral del problema y fortalece la idea de analizar la cuestión de la vivienda integrada en la ciudad, tendiendo a la noción de “hábitat” propiamente.

Esto coloca al suelo servido y sus condiciones de acceso en un lugar clave de las políticas urbanas y, específicamente, de las habitacionales.

A fin de construir ciudades más equitativas, socialmente más justas, accesibles y ambientalmente sostenibles, el Estado debe generar suelo urbano accesible, no sólo en su valor de mercado, sino también en cuanto a la accesibilidad a empleos y productos, transporte público, equipamientos comunitarios, áreas de esparcimiento, actividades sociales y culturales. También que esté ubicado en áreas ambientalmente aptas, con infraestructuras y servicios. Se trata, así, de generar suelo accesible integrado a la ciudad, a partir de un conjunto de instrumentos específicos que, orientados a lineamientos específicos de ordenamiento territorial, permitan garantizar el acceso al suelo urbano.

Lineamientos de ordenamiento territorial para ciudades intermedias argentinas

De acuerdo a diferentes estudios, el consumo de suelo por habitante de los últimos 20 años en Argentina ha sufrido un fuerte crecimiento. Las tendencias recientes en los procesos de expansión urbana conllevan una mayor dificultad de los gobiernos locales para proveer

Tomas de tierra en Cipolletti.





Ciudad de Salta

a la población de equipamientos, infraestructuras y servicios urbanos básicos, a lo que se suman los efectos perjudiciales para el medio ambiente de la expansión en baja densidad, vinculados al consumo energético, los altos costos de urbanización, la pérdida de suelo productivo o las dificultades para la movilidad.

Así, el patrón de crecimiento con alto consumo de suelo implica la conformación de una ciudad cada vez más fragmentada con grandes extensiones de territorio destinadas a la residencia de los sectores de mayores ingresos, dejando al mismo tiempo dos tipos de espacios. Por un lado, áreas desvalorizadas, ambientalmente críticas y desprovistas de los atributos de la urbanización, para los sectores de menores ingresos; y por otro lado, áreas servidas retenidas por especulación inmobiliaria.

En ese marco, resulta prioritario diseñar políticas e instrumentos de gestión territorial que tiendan a la densificación, consolidación y completamiento de las áreas urbanas, favoreciendo el aprovechamiento racional de las inversiones en equipamientos, redes de servicios y del parque edificado, la integración socio espacial, la mixtura de usos y actividades y la riqueza y complejidad de la vida urbana.

A partir de esas consideraciones, y de la sistematización y análisis de los antecedentes de planificación de una muestra de ciudades intermedias argentinas, el estudio definió una serie de lineamientos de ordenamiento territorial que dan cuenta de los diferentes contextos urbano regionales, la provisión de infraestructura viaria y de servicios, el equipamiento urbano y la reserva de suelos, las características del tejido urbano, las densidades y las centralidades, la estructura social y el acceso a la vivienda, los espacios públicos y la calidad ambiental y el desarrollo local y el marco regional. Dichos lineamientos se

(Viene de la pág. 27)

“... juegos de suma cero, y las relaciones entre nodos que escapan al esquema centro-periferia en búsqueda de relaciones horizontales. En todo caso, es posible impulsar las condiciones de competitividad integral y no individual, para mejorar las posibilidades de colaboración.

En el caso de la Argentina, con un sistema urbano marcadamente concentrado que ha sido definido como primate y macrocefálico⁸, la aspiración a fortalecer un sistema urbano policéntrico requiere de políticas activas en pos de un cambio de configuración. En este sentido, se perfila como un objetivo-proceso, es decir, como un largo camino por recorrer para consolidar, de manera amplia y generalizada, las capacidades y las dinámicas de los distintos nodos integrantes del sistema.

Un aspecto que se debe considerar cuidadosamente es la escala en la que se plantea el problema. Puede haber iniciativas y políticas tendientes a configurar un sistema policéntrico a nivel nacional que generen, simultáneamente, una mayor concentración en los sistemas urbanos provinciales, muchos de los cuales repiten actualmente una estructura parecida a la observada a escala nacional. Otro aspecto central es implementar políticas diferenciadas que puedan aportar a construir capacidades en aquellos centros que presentan...”

(Continúa en la pág. 31)

orientan a definir pautas de actuación para las diferentes subcategorías de ciudades intermedias:

Ciudades intermedias de 5/15 mil habitantes

Las ciudades de esta categoría presentan como mayor desafío un crecimiento poco o nada regulado o planificado que genera conflictos en las áreas de interfase urbano-rural. Las presiones por la expansión de la planta urbana requiere por un lado, de la provisión de infraestructuras y servicios, que resulta ser muy costosa, y por otra, de una cuidadosa consideración de los procesos y actividades económicas pues son ciudades que se encuentran insertas en un sistema económico regional, que cumplen roles fundamentales de abastecimiento de recursos, desarrollo de actividades primarias y otras acciones que hacen al funcionamiento de una red interurbana. Como piezas esenciales del sistema, su consolidación debe garantizar el cierto equilibrio entre usos y conexiones, para su correcto funcionamiento.

Como lineamientos, se propone:

- Expansión urbana orientada de acuerdo a estrategias regionales, y regulada, de acuerdo a las demandas reales de suelo.
 - Completamiento de la trama urbana existente.
- Completamiento de las redes de infraestructuras y servicios al área ocupada
- Ordenamiento de los usos del suelo, en particular en las periferias, tendiendo a una inserción equilibrada en los contextos rurales y/o naturales.

Asentamiento informal en Humahuaca





Lobos



Balcarce

Ciudades intermedias de 30/100 mil habitantes

Las ciudades que tienen estas densidades habitacionales suelen presentar un crecimiento disperso y, al mismo tiempo, un tejido trunco con necesidad de ser completado. El porcentaje de terrenos vacantes en estas ciudades es alto y plantea como desafío el aprovechamiento no sólo del suelo sino también de la infraestructura de servicios en desuso. Intervenir en los vacíos urbanos, el esponjamiento del tejido, el suelo vacante y la diversidad de usos son temas prioritarios. Son ciudades que presentan diferentes niveles de segregación socio-territorial que se expresa en barrios carenciados o asentamientos informales, y sectores de alta renta.

Como lineamientos, se propone:

- Completamiento del tejido urbano y de los loteos existentes.
- Reducción del déficit habitacional a partir de la generación de suelo urbano servido y vivienda.
- Extensión de las redes de infraestructuras y servicios en las áreas de reciente expansión.
- Ordenamiento de los usos del suelo, promoviendo su diversidad.
- Mejoramiento de las condiciones urbano-ambientales en asentamientos y barrios precarios.

Ciudades intermedias de 150/300 mil habitantes

Ciudades de tal complejidad presentan procesos de expansión y de densificación en un contexto de déficit habitacional y fractura socio-territorial que detona situaciones de segregación. Esto se debe a la falta de una planificación integral, el crecimiento de la ciudad sin una gestión proactiva, la ausencia de redes interurbanas, la inequidad en la redistribución de recursos. Adentrarse en la estructura y composición social así como en el sistema de movilidad, resultan prioritarios. ■

(Viene de la pág. 29)

“...un punto de partida con severas restricciones para implementar procesos de desarrollo endógeno. Esto implica contribuir al desarrollo local con la articulación del potencial endógeno, pero también con políticas activas planteadas en otros niveles estatales. Algunos de los lineamientos para avanzar hacia un sistema urbano policéntrico son:

- *Equilibrar la oferta de recursos sociales, institucionales y tecnológicos, que se han concentrado históricamente en las grandes ciudades y capitales provinciales*
- *Propiciar el desarrollo de subcentros regionales que complementen a las ciudades principales en dotaciones de salud, educación, cultura y vivienda*
- *Promover la inversión en infraestructura necesaria para el desarrollo de actividades productivas generadoras de empleo local y regional*
- *Diseñar nuevas plataformas e instrumentos de planificación y gestión, susceptibles de adecuarse a las necesidades de las distintas escalas urbanas.”*

FUENTE:

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, *Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana*, 1a ed., pp: 36, Buenos Aires, 2011, .

Disponible en:

https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/AS_13663122171.pdf

Como lineamientos, se propone:

- Consolidación del tejido y densificación de las áreas servidas.
- Reducción del déficit habitacional a partir de la generación de suelo urbano servido y vivienda.
- Extensión de las redes de infraestructuras y servicios en las áreas de reciente expansión.
- Ordenamiento de los usos del suelo, promoviendo su diversidad.
 - Cualificación de subcentros y áreas degradadas.
 - Integración de la ciudad al territorio.

Criterios para la generación de suelo urbano en ciudades intermedias

Reconociendo el rol activo que debe tener el Estado en la promoción del desarrollo urbano y el valor estratégico del suelo para impulsar acciones de inclusión social, como parte de la guía para generar suelo urbano, el estudio propone criterios de actuación que se enmarcan en cuatro principios: el de garantizar el derecho a la vivienda y un hábitat digno y sustentable; el de promover la gestión democrática de la ciudad; el de fomentar la planificación urbana de las expansiones de las ciudades y su ordenamiento territorial; y el de propender la función social de la propiedad. Cada uno de los criterios orienta la construcción de los instrumentos específicos para la generación de suelo urbano

Garantizar el derecho al suelo, a un hábitat digno y sustentable.

- a. Ejecutar políticas de provisión de suelo para los sectores poblacionales que no pueden acceder a él vía el mercado.
- b. Considerar la diversidad de demandas habitacionales y promover su abordaje integral.

Tornquist





San Pedro

- c. Promover la integración social y urbanística de villas y asentamientos.

Promover la gestión democrática de la ciudad.

- a. Considerar en la formulación de políticas y planes las diferentes perspectivas de actores, con intereses variados y en muchos casos contrapuestos.
- b. Incentivar procesos de participación ciudadana en diferentes instancias del diseño de políticas.
- c. Reconocer y estimular las experiencias auto-organizativas y de gestión de los sectores populares y, en particular, los procesos de producción social del hábitat.

Fomentar la planificación urbana, de las expansiones de las ciudades y su ordenamiento territorial.

- a. Como premisa, tender a la densificación, consolidación y completamiento de las áreas urbanas, favoreciendo el aprovechamiento racional de las inversiones en equipamientos, redes de servicios y del parque edificado, la integración socio espacial, la mixtura de usos y actividades y la riqueza y complejidad de la vida urbana.
- b. Garantizar que la habilitación de nuevo suelo urbano solo se realice si éste se encuentra adecuadamente dotado de infraestructuras y servicios urbanos acordes a la densidad habitacional prevista.
- c. Garantizar instancias periódicas de monitoreo, evaluación y análisis de impactos de los planes y políticas públicas implementadas.

Propender la función social de la propiedad.

- a. Garantizar la defensa de derechos colectivos.
- b. Fortalecer la regulación pública sobre el suelo urbano con la finalidad de desalentar prácticas especulativas.
- c. Promover la equitativa distribución de cargas y beneficios del proceso de construcción de la ciudad. ■



NUEVO LIBRO

Plan Estratégico Balcarce 2020. Instrumentos y proyectos para la gestión

Plantea estrategias para consolidar centralidades urbanas en ciudades intermedias como lo es Balcarce, articulando factores territoriales, socio-económicos y estructurales de la ciudad que dinamicen el desarrollo económico local de manera equitativa e inclusiva a todos los ciudadanos.

Desde esta premisa, se desarrolla el Plan Estratégico BALCARCE 2020, fundado en conceptos del urbanismo social, que afronta complejidades de la ciudad tales como: la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria. Los conflictos identificados se manifestaron en tres ejes problemáticos: (a) proceso socio-territorial de segregación temprana, (b) sectores de alto impacto de dicho proceso y (c) la degradación del área central.

Guillermo Tella y Laura Corbalán Vieiro (comp.)
2017, Ediciones Azzurras -
Buenos Aires
130 páginas - ISBN 978-987-
25839-6-5

Transformación urbana de la mano de la globalización y la competitividad de las ciudades actuales

Las ciudades actuales de Latinoamérica sufren a causa de la competitividad que la globalización fomenta en éstas, la ineficiencia de los gobiernos locales para regular las acciones de las empresas trasnacionales en su territorio, la expansión de la ciudad, la expulsión de la población a las periferias, la insuficiencia de infraestructuras para las áreas nuevas, así como las especializaciones a las cuales se ven sujetas una vez que las empresas comienzan a funcionar en su territorio. Se genera así un cambio sustancial en la organización original de los territorios, que provoca desequilibrios urbanos que dan lugar a ciudades sin ciudadanos que las transiten y a la vez ciudadanos sin espacios adecuados para vivir su ciudad.



Maqueta de ciudad creativa digital.

PEDRO S. MONTES CASTAÑEDA

Estudiante de la carrera de Urbanística y Medio Ambiente en el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD) de la Universidad de Guadalajara, colaborador de trabajos académicos en la elaboración de planes de desarrollo urbano de centro de población, planes parciales e investigaciones del entorno urbano. Actualmente estudia el octavo semestre de la carrera y trabaja en una agencia de consultoría urbana colaborando en los estudios y proyectos de las situaciones urbanísticas actuales, así como temas relacionados con la Licenciatura.

FUENTES CONSULTADAS

Ciccolella, P. y Mignaqui, I.: *Capitalismo global y transformaciones metropolitanas: enfoques e instrumentos para repensar el desarrollo urbano*. CLACSO, Buenos Aires, Argentina, 2009.

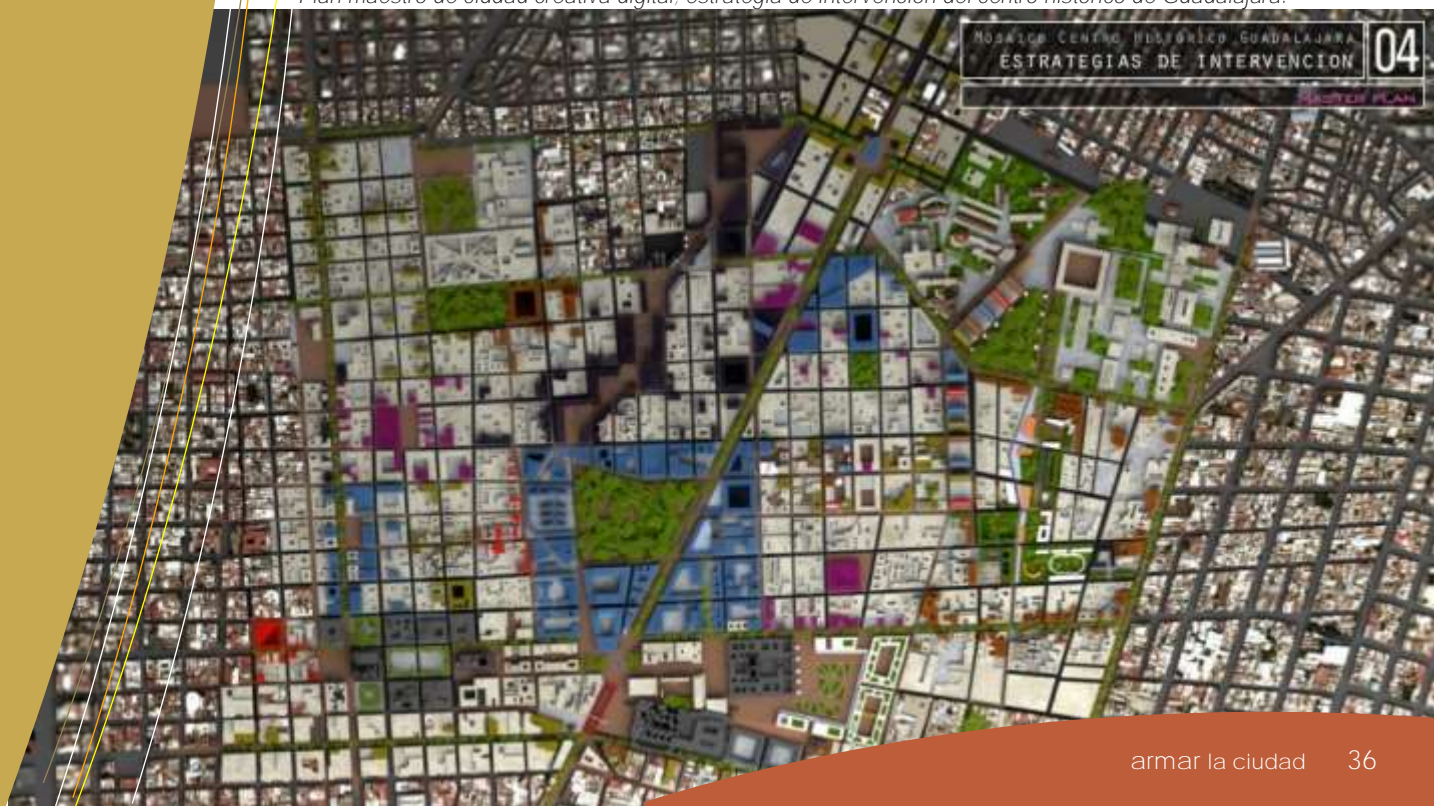
El término globalización es uno de los más tocados desde hace ya unas décadas, esto implica el hecho de cómo cada una de las estructuras políticas hace para ser competitiva. En este caso, se pretende llevar a la luz los casos de las grandes ciudades y cómo este proceso ha repercutido en ellas. En estas ciudades se puede apreciar, desde las políticas públicas que cada uno de los países elabora, cómo afectan directamente a sus ciudades, es decir que, con el neoliberalismo y la globalización, se abrió un mercado que dio visión a las grandes transnacionales y, de ahí, partió la idea de los gobiernos para poder introducir a dichas transnacionales a sus países y, por consiguiente, ser parte de las ciudades competitivas. Estos gobiernos no buscaban más que ejercer una serie de políticas públicas que generara más economía interna mediante la flexibilización de sus exigencias como receptoras de grandes transnacionales.

Para que estas transnacionales pudieran apuntar a dichas ciudades competitivas, se basaron en el grado de infraestructuras con las que éstas cuentan para poder albergarlas, pero lejos de que ello pueda garantizar el desarrollo de dichas economías en ese territorio, porque se pasa por alto que, en la mayoría de ciudades latinoamericanas, esa infraestructura está basada en las necesidades propias de los gobiernos locales. Por ello, sin lugar a duda, llegará el momento en que no baste para atender las exigencias tanto de las economías locales como de las transnacionales. Con lo cual aparece aquí el primero de tantos problemas que consigo atrae la globalización de las metrópolis: la especialización a la cual se ven obligados a someterse presenta una tendencia a la expansión, ya que, al ser un polo de producción, hace y crea nuevas zonas de industria a los alrededores del polo central, lo cual llega a exigir una gran cantidad de territorio para que se satisfagan estas necesidades o efectos colaterales que el mismo gobierno, de forma ficta, aceptó al atraer dichas transnacionales, sin tomar en cuenta los desplazamientos de personas que cambian su lugar de residencia por estos fenómenos. Lo que nos lleva a decir que las metrópolis se convierten en moles que, lejos de desarrollarse gracias a la globalización, crean desequilibrios en la creación e intervención urbanística que se requiriera para un futuro en las metrópolis globalizadas.

Se habla de la recuperación y puesta en valor de los centros de las metrópolis como atracciones de inversión global. Esto implica la creación de polos, ya sea de innovación económica-financiera, tecnológica o de arraigo. Esto trae consigo una gentrificación, que representa la saturación de éste, por lo que se debe tomar en cuenta una reestructuración a base de accesibilidad y una movilidad eficiente en los centros de las metrópolis. Pongo como ejemplo el caso del centro de Guadalajara en el cual se pretende hacer un centro de innovación tecnológica al mero estilo de *Silicon Valley*, sin embargo, esto ha sido cuestionado por los mismos tomadores de decisiones, ya que no cuenta con las infraestructuras que lo hagan elevarse como punta de lanza a nivel global y lo tomen en cuenta como un objetivo en el cual pueden desarrollarse las grandes empresas de tecnología e información que la impulsen al mercado global competitivo. Viendo así que no todas las formas de rescate y realce de los centros metropolitanos son de un alcance visionario mayor, sin embargo, se pueden tomar acciones que sí lo realicen con una innovación menor y donde las grandes empresas inviertan capital con las características que la metrópolis y, principalmente, su centro pueda ofrecer, sin cambiar drásticamente la estructura de la ciudad, la distribución de su territorio, ni sus aptitudes como centro de la ciudad, por cumplir los caprichos de las grandes empresas.

Una forma de ver la línea más práctica, pero no la más fácil de llevar a cabo en términos de hacer ciudad y planificarla, es la que mencionan Pablo Ciccolella e Iliana Mignaqui "*La planificación y gestión urbana hoy deben enfrentar un doble desafío: el de la competitividad territorial y el de la inclusión social*" (Ciccolella, pág. 48). Por lo que, para mitigar esa acción, se debe alentar la mixtura de usos de suelo en el centro, permitiendo el servicio a las empresas de cuello blanco, lo que será sin gran impacto en el medio ambiente, debido a que el giro de servicio es tecnológico meramente, así como comercio y atractivos de descanso y ocio, para evitar crear un desierto urbano en las horas en las cuales no hay vida en los comercios, prevaleciendo aún lo habitacional.

Plan maestro de ciudad creativa digital: estrategia de intervención del centro histórico de Guadalajara.





Efectos en el territorio y estructura de la ciudad, de la ciudad creativa digital.

Conclusiones

Aclaro que con esto no pongo a la globalización como una de las catástrofes que le ha sucedido al mundo, sino que la comprendo como un proceso inevitable que ha llevado a las metrópolis a enfrentar verdaderos retos que las harán entrar a una globalización plena. Claro que, mediante los instrumentos de planeación correctos para cada ciudad, se pueden llegar a hacer grandes transformaciones y reestructuraciones y las acciones urbanísticas llegarán a hacer, por ejemplo, que las intervenciones para albergar una transnacional sean de un impacto positivo en el territorio más que un dolor de cabeza para la metrópolis. De esta forma, otorgará un medio elocuente para que la ciudad genere un rumbo y un destino orientado al desarrollo sustentable e integral en todos y cada uno de los aspectos urbanos que engloban las ciudades actuales, mediante la creación de infraestructuras de calidad que cubran las necesidades de la sociedad que viven en éstas. ■

Transformación del entorno de lo fue el parque Morelos, por las obras de ciudad creativa digital.



REFLEXIONES

La transformación actual de las ciudades latinoamericanas por la inserción de la globalización en ellas no siempre beneficia su territorio. Por ello, es imprescindible que las políticas de flexibilización destinadas al ingreso de las grandes economías a dichas ciudades sean reguladas para que el beneficio en la utilización del territorio sea justo, y apunte tanto a generar economía local como integración social. Un reto difícil de lograr, más no imposible.

IMÁGENES

www.ntrguadalajara.com/

cepejalisco.com/ccd

es.neoliberalismoyglobalizacion.wika.com

Fotografía por Omar García.
udgtv.com

Medios udgtv.com

wradio.com.mx

En búsqueda de propuestas de inclusión

Entendemos el Urbanismo antes que disciplina tecnocrática, como herramienta cultural y resolutive de los problemas de la gente, que permita vivir mejor y tener necesidades reales satisfechas, en cada territorio que habiten. Los territorios se resignifican a partir de los discursos, las narrativas y las acciones que operan sobre ellos y cuando éstas son eficientes, justas y equitativas, llegan a conformar una ciudad, sin exclusiones.

El resultado de este quehacer es un contrato político entre un gobierno y la sociedad civil. Supone construir ciudad ejercitando ciudadanía plena. Hay dos maneras de producir la ciudad, la participación moral y la producción social. Y, precisamente, sobre la producción social, habitualmente se encara con una concepción restrictiva de ciudadanía que constituye a los colectivos urbanos empobrecidos en un grupo subordinado; subordinado respecto a la distribución de recursos, responsabilidades, atributos, capacidades, poder y privilegio.

Surge la pregunta: ¿Qué grado de responsabilidad tenemos urbanistas para provocar un alto grado de participación? *“La de no presentar nuevas y renovadas ideas que reemplacen prácticas agotadas. Los problemas necesitan solución y no solo solidaridad. Seguramente que las soluciones no vendrán de la mano de más de lo mismo... Promover la función social de la ciudad y de la propiedad, el derecho a la tierra y la vivienda, combatir la especulación inmobiliaria y distribuir la riqueza generada por la plusvalía urbana... Vivimos en un mundo en que los derechos a la propiedad privada y el beneficio aplastan todas las demás nociones de derechos”.*



MARTHA ALONSO VIDAL

Arquitecta (UBA); Especialista Superior en Género y Políticas Públicas (FLACSO). Autora de diversas publicaciones, entre otras *Género y Ciudad* (2003) AMAI-GCBA; *El Otro Urbanismo* (2009), AMAI-SCA; y *Odilia Suárez, la trayectoria ejemplar de una arquitecta y Urbanista en Latinoamérica*. Fue distinguida por el Comité Consultivo Permanente de los Encuentros Iberoamericanos de Mujeres Arquitectas e Ingenieras “por el aporte al desarrollo técnico profesional en Iberoamérica” (La Habana, Cuba).

Presidenta y fundadora de AMAI-Asociación de Mujeres Arquitectas e Ingenieras. Fue profesora en diversas cátedras de Universidad de Buenos Aires, Universidad de Belgrano, Universidad Tecnológica Nacional e Instituto de Formación Cultural y Política Hannah Arendt. Ha sido coordinadora de equipos interdisciplinarios de investigación en temas de “género”, urbano-ambientales y de evaluación ambiental estratégica. Es Relatora de la Dimensión de Género del Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires.

El género en el plan estratégico

“El Plan Estratégico de una ciudad es ante todo el lugar donde se enuncian las representaciones simbólicas de su sociedad. Con una perspectiva de análisis diferente al de la gestión política y de la información mediática, posibilita contemplar el largo plazo mediante la articulación pasado-futuro y planificar mediante la construcción de consensos. A su vez, la percepción de los aspectos simbólicos de una ciudad, devienen de indagar lo material como soporte de mensajes e imaginarios urbanos que nos acercan a su cultura urbana”.

Los Planes Estratégicos son el instrumento para lograr una visión de la Ciudad a largo plazo, ya que, a través del consenso con las organizaciones ciudadanas, articulan grandes lineamientos para orientar las políticas públicas de los sucesivos gobiernos, superando los cambios de administración.

Un plan estratégico implica la definición de un proyecto de ciudad o región que elabora diagnósticos, propone acciones públicas y privadas dentro de un marco coherente de actuación y gestión de actores y actrices sociales, siendo el resultado de este un contrato político entre las instituciones públicas y las de la sociedad civil. El planeamiento estratégico participativo, entendido como la organización de funciones en el espacio sobre un territorio dado, enhebra las dimensiones medioambientales, de sustentabilidad y de equidad; en todas ellas se inscribe el orden de género.

El Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires es uno de los pocos en el mundo que fue creado por una norma de rango constitucional, y está totalmente abierto a la sociedad civil, pudiendo participar todas aquellas organizaciones sociales que manifiesten su voluntad de integrarlo. Es el ámbito donde Estado y sociedad civil se encuentran para pensar el largo plazo, para planificar. Los principios básicos de la planificación estratégica son la participación ciudadana, el trabajo conjunto entre el sector público y el privado, el debate democrático, la búsqueda de consensos y el compromiso de acción.

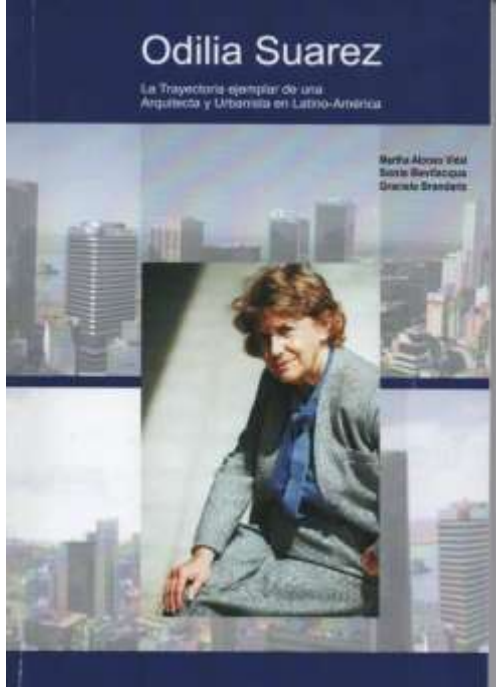
La *transversalización* del concepto de género dentro del Plan Estratégico, mediante la creación del Grupo de Trabajo de Género, GTG (2004) en igualdad de condiciones con las otras Dimensiones del Plan, propuso instalar la visión de género en todas las políticas, planes y programas que surgieran por iniciativa del Plan. Si bien la propuesta estaba avalada por normativa local e internacional, el proceso requirió de un conjunto complejo de instrumentos conceptuales y metodológicos, así como de un proceso de socialización política.

El concepto de *género*, en cuanto alude a las relaciones que articulan el ejercicio de poder y estructuran lo cultural, lo social y lo político, *transversaliza* con múltiples colectivos, por lo que toda política de género que sea positiva favorece a toda la sociedad e implica una mejora sustancial en la calidad de vida urbana. El género como dimensión social está presente, de alguna manera, en todas las relaciones y procesos sociales y en todos o casi todos los objetos socialmente construidos. La ciudad debe ser el lugar privilegiado de participación democrática, y ello supone la gestión igualitaria en el espacio público de varones y mujeres en paridad.

El papel y la acción del Estado no son neutros en la construcción de las relaciones de género y debe ser una misión conjunta de la gestión de gobiernos locales y sociedad civil el construir una ciudad plural con igualdad de oportunidades. La respuesta a este reto requiere un proyecto de ciudad o región, entendida, no solamente como territorio que concentra un importante grupo humano, sino como espacio simbiótico que articule adecuadamente poder político y sociedad civil, y simbólico que integre culturalmente y dé identidad colectiva a todos sus habitantes. Resulta así evidente la extraordinaria herramienta cultural y resolutive de los problemas que supone la adecuada articulación de género y planificación.

El objetivo fue lograr la igualdad de oportunidades, en la certeza de que la misma tiene legitimidad democrática. La inclusión es una construcción cultural y toda política pública surge de una práctica social, como el resultado del interactuar de individuos y de grupos, de distintos actores de la sociedad que, mediante una trama y urdimbre de compromisos y acuerdos, dan solución a los problemas públicos. Tres de los condicionantes fundantes residen en la igualdad de oportunidades, el reconocimiento del otro, en la aceptación de la diversidad y en la sustentabilidad del ambiente natural y construido.





Avanzada en materia de equidad de género

La legislación de la Ciudad es considerada de avanzada en materia de equidad de género, entre otras, la Ley 474/2000. A pesar de ello, hay retrocesos en transformar los avances de lo normativo en políticas, planes y programas, el círculo virtuoso de las tres “P” del planeamiento urbano participativo. El Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires considera de vital importancia la implementación de acciones transversales que incorporen un orden de género en la gestión y planificación de toda política pública. La necesidad de planificar a largo plazo es ineludible y la capacidad de hacerlo como sociedad, un derecho. Ocurre que en nuestra ciudad más de la mitad de ese grupo humano son mujeres y aspira a encontrar respuestas a un proyecto de ciudad que satisfaga sus demandas de equidad, reconocimiento y retribución en paridad.

En este discurrir conceptual sobre cuál es el rol que corresponde a las mujeres como hacedoras de las intrincadas relaciones que supone el diseño de planes urbanos con equidad de género, hemos buscado enunciar los procesos emergentes como simbióticos, participativos y simbólicos. El quehacer aparece como difícil, complejo, no lineal y de final abierto por la diversidad de intereses en pugna. No obstante, creemos en la extraordinaria herramienta cultural y resolutoria de los problemas que supone la adecuada articulación de género y planificación. La planificación estratégica, debe incluir la categoría de *género* en todo lo concerniente a la formulación de políticas públicas e incorporar el derecho a la ciudad por parte de las mujeres.

Una sociedad se percibe como una gran red comunicacional y la relación mujer-ciudad-planes urbanos debe entenderse como labor argumentativa antes que como acción instrumental, por lo que es necesario desarrollar narrativas que induzcan a la participación y al consenso enhebrando un sistema de entendimiento solidario y gestión plurilateral. El logro de la justicia y la equidad de género requieren de un cometido estratégico de quienes perseguimos utopías realizables. Finalmente, parafraseando a María Ángeles Durán, en su libro *La Ciudad Compartida* (2007, Ediciones Sur): “*La ciudad, las ciudades, son al mismo tiempo compartidas y excluyentes. A quienes las viven y las aman les toca transformar su realidad para acercarlas al modelo que aspiran para el próximo futuro*”. Las mujeres ya estamos en esa tarea. ■

CITAS

Alonso Vidal, Martha y Brandariz, Graciela, compiladoras (2009) “*El Otro Urbanismo*”. Edición AMAI.

AMAI-GCBA. (2003) “*Género y Ciudad*”. Edición GCBA. Buenos Aires.

Arroyo, Eduardo. “*Lima del Futuro*”, Edición Urbe Viva. 2010.

Borja, Jordi y Castells, Manuel. (1997) “*Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*”. Taurus

Giunta, Rodolfo. “*El Otro Urbanismo. Cultura urbana. Planificar desde lo simbólico*”. Edición AMAI + SCA 2009.

Jáuregui, Jorge Mario. 2005. “*Exclusión e inclusión: la difícil vida en las ciudades partidas de nuestro continente. La búsqueda de transiciones urbanas*”. Buenos Aires Futuro. Revista del Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1/Nº1/ Primavera 2005.

López, Isabel. “*¿Qué ves cuando me ves? Miradas multidisciplinares sobre la ciudad y el territorio. Hacia un urbanismo de inclusión*”. Buenos Aires NOTAS CPAU, Nº 8. Observatorio Metropolitano”. Edición CPAU 2010.

Una visita a la Buenos Aires del siglo XVIII

Imaginemos que viajamos al pasado. Nos encontramos sobre una carreta, propiedad de nuestro anfitrión, Ramiro Quintana Morales Fleitas, destacado vecino de Buenos Aires. Son los últimos años del siglo XVIII. La ciudad se ha convertido en capital de un virreinato desde 1776 y está cambiando aceleradamente.



Nuestra carreta llega a los arrabales de la ciudad. Lo primero que nos sorprende es el olor: muchos perros muertos y algún que otro toro en franca descomposición. Quintana nos ilustra: “¿Vieron esas enormes jaurías que nos siguen desde hace rato? Bueno, cada tanto tratamos de exterminarlas. Son muy peligrosas. El problema es que los perros que quedan se alimentan de los que matamos y así el círculo continúa. A veces, nos contentamos con que las jaurías se desarmen. Los toros de las corridas también son arrojados en estos límites de la ciudad”, concluye Ramiro Quintana. Por supuesto, el olor a bosta de caballo nos acompañará toda la estadía, es algo consustancial a cualquier ciudad del pasado.

En estos días se está operando una revolución en el transporte: aparecen las carretas, como la que ahora nos lleva. Hasta entonces, la gente adinerada de Buenos Aires utilizaba el caballo o la silla de mano. La ciudad era pequeña; los viajes eran poco exigentes. Ahora, con la burocracia y el boato en aumento y la progresiva importancia que empieza a cobrar la fachada atlántica de América del Sur, se impone el nuevo transporte, que además demanda un capital como para dos o más caballos. La carreta también trae aparejada la aparición de técnicos especializados, provisión de repuestos, pero por sobre todo dos cosas. En primer lugar, cambios en las casas de la gente “decente”, quienes tuvieron que alterar las estructuras para poder guardar el vehículo. En segundo lugar, la adecuación de las calles al nuevo medio, para lo cual se nivelaron algunas calles. La consecuencia fue que muchas de las residencias, que se habían ajustado a los niveles previos, quedaron por debajo o por encima del nivel de la calle. Con los nuevos tiempos, las carretas y la mayor circulación de caballos salpican y embarran a los peatones más de lo deseable y los vecinos decidieron levantar el nivel de las veredas. No obstante, cada vecino hizo su parte y la vereda presenta finalmente una suerte de anarquía, con bajadas y subidas constantes. De más está decirlo, los adinerados, interesados en sus garajes para carretas, ajustaron una porción de sus veredas al nivel de la calle, lo cual supone toda una novedad en el paisaje urbano. “Sin embargo –apunta Ramiro Quintana–, cuando llueve mucho, no hay posibilidad de sacar ni carretas ni caballos. En esos casos los mejores son los negros”. En efecto, son los esclavos quienes llevan los mensajes y las novedades entre la gente decente cuando el barro gana las calles.

La casa de Quintana Morales Fleitas se encuentra en uno de los flancos que dan a la Plaza Mayor (la actual Plaza de Mayo). Es una de las pocas casas de altos, en otras palabras, con un balcón. Llegamos. Dormimos la siesta. El silencio es atroz. Nos despertamos con un concierto. Son los vendedores ambulantes, son decenas y todos gritan. Hay un olor indefinible, muy desagradable y penetrante, de origen incierto. Ramiro nos invita al teatro esta noche. Estamos llenos de tierra y queremos darnos un baño. Tenemos dos opciones: la tina, un baño de inmersión donde se sumergen por turno todos los miembros de la familia sin renovar el agua; o el río, que siempre está cerca.

LOS AUTORES

JOSÉ LEANDRO BAO
Estudiante de la Lic. en Urbanismo, Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS).
Profesor de Geografía por el Instituto Joaquín V. González.
Libro publicado: *Los Ineptos (Teatro)*, 2009, Editorial Deveret.

LEANDRO RODRÍGUEZ
Estudiante avanzado de la Lic. en Urbanismo, UNGS

Aunque elegimos lo segundo, no podemos dejar de maravillarnos con un hecho notable: la arquitectura de estas casas de gente “importante” cuenta con un ambiente exclusivo para la tina. Más aún, además de un ambiente para tina y uno para la carreta, toda gente decente debe tener, claro, un ambiente para los esclavos, que son los que llenan la tina y raramente logran sumergirse en ella. Pero, en fin, vamos a bañarnos. Notamos que las calles que bajan al río son las que más se han nivelado y se mantienen con cierto decoro. Quintana nos explica que esto se debe al gran flujo de gente de todos los estratos sociales que camina hacia la costa para bañarse, para lavar la ropa, para besarse o para viajar o recibir en el puerto. Sin dudas, son las calles más transitadas.

Volviendo del río, Quintana Morales nos cuenta que hace cinco días disfrutó desde el balcón con toda su familia de un ajusticiamiento. “Como siempre la plaza estaba repleta”, cuenta. De regreso, pasamos por la plaza y nos sorprende comprobar que, al amparo del balcón de los Quintana Morales, hay vendedores de frutas y verduras. Pero más, infinitamente más, nos sorprende ver un cadáver columpiándose como el badajo de una campana en el centro de la plaza. Apesta: es la fuente de aquel olor penetrante que percibíamos. Sabemos que los ajusticiamientos son castigos ejemplares y que se dejan los cadáveres de los reos a la vista de todos para aleccionar a la población, pero lo que desconocíamos es el poder del olor y del olfato. El olfato es ubicuo, es una mirada que está en todos lados, que salta las barreras urbanas que se le imponen al ojo. Si no se transita por la Plaza Mayor, igual uno no se podrá sustraer al acto que el poder materializó en la plaza. Nunca podrás decir: “no sé, no vi nada”. Tu olfato lo va a percibir, quieras o no quieras.

En el teatro tenemos un palco, el mejor. Se trata de uno de esos palcos que están casi encima del escenario. No es el mejor lugar desde donde ver la obra, pero es el mejor lugar para ser visto por el resto de los espectadores. Las mejores familias se exhiben desde ahí.





Ahora entiendo porque la familia de Ramiro Quintana Morales se asomaba al balcón para ver el ajusticiamiento: ellos también eran parte del espectáculo. Sin dudas, la mejor ubicación para ver la macabra escena era junto a la tarima, pero allí la familia de Ramiro dejaría de representar su propio espectáculo. Las casas principales son parte de un decorado que todos tienen la oportunidad de contemplar.

Así fue como la última tarde no nos movimos de la residencia de los Quintana Morales. Salimos al barcón para ver una corrida de toros. Dicen que, cuando llegue el siglo XIX, van a abrir una arena, con gradas, pero, por el momento, las corridas se seguirán realizando en esta plaza. La faena no se inicia hasta que las familias principales ocupan sus balcones. La plaza está llena. El evento es una fiesta.

La jornada está terminando. Negras nubes tapan el cielo. Retiran al último toro muerto. Se elevan los fuegos artificiales y retumban los petardos. Las jaurías, en los bordes de la ciudad, seguramente se desarman. Un rato después cae la lluvia, que pronto es tormenta. La comunicación debe seguir. Un negro sale con un mensaje, tal vez con dos. La carreta de los Quintana está impecable. ■

FUENTES CONSULTADAS

Luqui Lagleyze, J.:
Sencilla historia de
Buenos Aires, Buenos
Aires, Argentina,
Librerías Turísticas,
1994

Aliata, F.: La ciudad
regular, Quilmes,
Argentina, Universidad
Nacional de Quilmes,
2006

IMÁGENES:

[http://
www.buenosairesantiguo.com.ar](http://www.buenosairesantiguo.com.ar)

[http://
tusfotos.elcorreo.com](http://tusfotos.elcorreo.com)

[http://
rhmbuenosaires.blogspot.com.ar](http://rhmbuenosaires.blogspot.com.ar)



Ámsterdam y las bicicletas

De solución para la movilidad sustentable a problemática urbana

Además de sus pintorescos canales, sus ricos quesos y la curiosidad que pudieran llegar a suscitar los coffee shops y el “barrio rojo”, en las últimas décadas la ciudad de Ámsterdam se ha vuelto cada vez más famosa debido a sus bicicletas.

La capital de los Países Bajos ha logrado lo que muchas otras ciudades y países de Europa y de todo el mundo continúan buscando: una movilidad urbana ágil y sustentable alentando la utilización de bicicletas y ciclovías.

Ahora bien, esta forma de movilidad ha llegado a ser tan masiva y extendida que ha comenzado a generar distintos tipos de problemáticas para el desarrollo de la vida cotidiana de la ciudad y de sus habitantes (y visitantes).





MÁS DATOS

Ámsterdam cuenta con aproximadamente 400 kilómetros de ciclovías y un estimado de 880.000 bicicletas repartidas entre sus 840.000 habitantes, quienes casi en un 60% utilizan bicicletas. Además, el gobierno local asegura que un 10% de la ciudad está ocupada por bicicletas. La cultura ciclista es tal, que en la escuela primaria los niños deben rendir un examen de conducción de bicicletas y existe todo un sistema político, normativo, de inversión y de gestión orientado a ello. En 2016, 63.710 bicicletas fueron retiradas del espacio público por parte de las autoridades por motivos de abandono, estacionamiento en lugares no permitidos o expiración del tiempo de estacionamiento.

IMÁGENES:

<https://destinoinfinito.com/bicicletas-canales-amsterdam/>

<http://www.accionmtb.com/wp-content/uploads/2015/08/IMAGEN-16263935-2.jpg>

En términos generales, los Países Bajos se han convertido en una especie de paraíso para los ciclistas, situación que, quizás en menor medida, también se observa en otros países tales como Bélgica, Alemania o Dinamarca.

Más allá de los evidentes beneficios de la bicicleta (ecológica, saludable, barata, ocupa poco espacio) su utilización masiva ha comenzado a generar grandes problemas. Quizás el más significativo sea la escasez o colapso de los lugares para estacionamiento de las mismas. Así, ya sea en los centros de trasbordo, en las plazas o en las estrechas calles y veredas, se amontonan miles de bicicletas que dificultan el tránsito de peatones y de otros medios de transporte.

Por otro lado, estacionar en un lugar no permitido puede generar la confiscación. Esto representa también un problema para el Estado ya que esa confiscación tiene un costo que no es saldado por la multa y, además, muchos de los infractores no pagan y no retiran sus bicicletas, ya que suelen ser baratas, sobre todo, de segunda mano.

Se registran también muchos casos de robos (entre 50.000 y 80.000 por año), abandono y vandalismo en los cuales las bicicletas terminan bajo el agua de los canales de la ciudad. Esto genera enormes gastos de limpieza, realizada a través de barcazas equipadas con grúas que rescatan unas 15.000 bicicletas al año. También es una problemática ambiental debido a la contaminación que esto genera en los canales.

En la actualidad y con vistas hacia el futuro, el gobierno se encuentra realizando grandes inversiones, sobre todo para generar más espacios de estacionamiento (algunos subterráneos y otros flotantes).

Siguen creyendo en la bicicleta como el mejor medio de transporte y admiten que es esperable que se generen nuevos desafíos en torno al sistema de movilidad de la ciudad y a la interrelación entre los diferentes medios de transporte, pero que están trabajando en eso.

A través de los años Ámsterdam ha logrado lo que muchas ciudades sueñan en términos de movilidad. Aunque sería imposible reproducir los mismos contextos que le permitieron llegar hasta aquí y, a pesar de que ninguna iniciativa debiera ser vista como la única solución, esta experiencia puede ser recogida como un caso relevante para pensar alternativas para la movilidad de nuestras ciudades como parte fundamental de un sistema de transporte integral y sustentable. ■

Territorios sin modelo

La “periferia vil” y la “periferia espléndida”

Manuel de Solá-Morales describe a las periferias como espacios que se destacan fundamentalmente por sus “vacíos”, tanto en términos espaciales como en sentido simbólico. Es decir, que el “sentido de lugar” ha desaparecido debido a la discontinuidad de las formas construidas pero donde emerge otro tipo de sentimiento de lugar característico de estos espacios: el de la sensación expectante que producen los vacíos y la indiferencia de las construcciones.

Cabe mencionar que el autor está hablando en un contexto europeo de finales de los años noventa. Dicho esto, esa indiferencia no es referida a cada espacio periférico en sí mismo, como objeto particular, sino que es relativa y se puede observar en la comparación entre distintos tipos de periferias. De esta manera, el vacío e indiferencia de las que habla permitirían el reconocimiento de un campo de libertad para el pensamiento y la intervención urbana, orientados hacia el presente y el futuro sin necesidad de limitarse a las deficiencias pasadas.





EL AUTOR

Arquitecto y urbanista de relieve internacional, Manuel de Solà-Morales i Rubió (1939-2012) ha sido una de las voces más lúcidas sobre la evolución del espacio urbano y la arquitectura contemporánea.

Discípulo de Ludovico Quaroni en Roma y de Josep Lluís Sert en Harvard, se destacó también como teórico y docente. Fue catedrático de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Barcelona y fundador del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. Impartió cursos de diseño urbano en universidades de todo el mundo y recibió premios y reconocimientos a nivel nacional e internacional.

Autor de múltiples estudios, artículos y exposiciones, entre sus libros destacan *Diez lecciones sobre Barcelona* y *De Cosas Urbanas*.

La labor de su despacho profesional ha sido muy influyente en Barcelona, especialmente durante los Juegos Olímpicos y en la transformación del frente marítimo con la realización del *Moll de la Fusta*.

Hablando particularmente de Europa, se reconoce que en los últimos años los intereses políticos y de los capitales financieros por recuperar los centros urbanos han influenciado notablemente el trabajo de arquitectos y urbanistas, dejando en un segundo plano otro tipo de tejidos urbanos. En este sentido, se olvida la periferia como espacio de intervención urbana, pero también de abordaje teórico, apareciendo como “una palabra estropeada”.

La idea de periferia aparece muy ligada al crecimiento residencial especulativo de los años setenta y forma parte de diferentes discusiones ideológicas y estructurales de la ciudad sustentados en pares dicotómicos tales como centro-periferia, ciudad-campo, industrial-terciario, privado-público.

Las deficiencias en términos de infraestructuras, equipamientos y movilidad, así como también el bajo nivel de sus arquitecturas, ha generado la sensación de que las periferias son “lugares urbanos donde la continuidad con la ciudad central se había perdido por completo, y con ella, el sentido de participación de sus moradores en las ventajas de la ciudadanía”.

El autor habla de **la periferia vil** al referirse a la misma con esas características de especulación inmobiliaria, déficit de servicios y segregación socio-espacial. También afirma que, al ser reconocido como un territorio más complejo y olvidando en parte la dialéctica centro-periferia, se pudieron generar ideas y estudios interesantes, pero que nunca llegaron a poder plasmarse en el territorio.

Por el otro lado, a partir de los años ochenta observa como comienza a surgir otro tipo de ideas –muchas de ellas sustentadas en series, películas, libros y el arte en general– que se encargaron de elogiar y ensalzar ese desorden, el caos, la urbanización difusa, la espontaneidad, los vacíos propios de las periferias.

Esto dio lugar a una interpretación posmodernista de lo que de Solà-Morales llama **la periferia espléndida**, que se ve reflejada en los suburbios norteamericanos, los grandes centros comerciales, los centros de servicios, industrias y almacenes que configuran “un territorio de carreteras y más carreteras”.

Lo cierto es que la aceptación acrítica de estos postulados propios de “la periferia espléndida” son muy difíciles de sostener. Todavía se sabe muy poco de las periferias, tanto en términos conceptuales como en relación a la aplicación de instrumentos prácticos.

En este sentido, no existe una explicación comparable a la que a través de los años se fueron obteniendo de la teorización de las ciudades (áreas centrales) y las distintas zonas que la componían, generando diferentes tipos de categorías y taxonomías referidas a un entendimiento compacto de la ciudad.

Para poder tener un cabal entendimiento de las periferias, sería deseable dar un paso más allá de las simples descripciones y generar nuevas figuraciones, imágenes, ideas, conceptos, teorías, que nos permitan abordar la complejidad de la periferia.

Para poder proyectar la periferia, la intención no es sostener una apreciación negativa de la misma, sino por el contrario, considerarla como un territorio activo y central del posible proyecto contemporáneo de metrópoli.

Planteando una preocupación en términos conceptuales tanto como empíricos, el autor indica que hablar de “proyectar la periferia” no implica necesariamente que el proyecto coincida con un espacio geográfico existente. Es decir, pueden realizarse proyectos para espacios preexistentes de la misma manera que pueden existir ideas que planteen la creación de periferias *ex novo*.

En este sentido, sostiene que, de hecho, bien podría haber proyectos con rasgos de periferia en áreas centrales como así también proyectos que, *a priori*, no tengan un lugar definido, es decir, atópicos.

A lo largo de su argumentación plantea visiones encontradas y discutibles acerca de las posibilidades de intervenir en la periferia considerando los



Territorios sin Modelo

Publicado originalmente en:
Il Centro Altrove: Periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane. Electa, Milán, septiembre de 1995.

IMÁGENES:

<http://www.cccb.org/es/participantes/ficha/manuel-de-sola-morales/12536>

<http://reachingandteaching.org/career-missions/santa-cruz-bolivia>

<http://aasarchitecture.com/2013/04/europa-city-by-big.html>

<https://elcomercio.pe/lima/invasion-morro-solar-desalojada-incidentes-367220>

<http://www.dronestagr.am/santa-ana-chia-cundinamarca-colombia/>



elementos preexistentes de la misma, o bien, actuando con la idea radical de “*destrucción del lugar*”, donde se reconoce que la periferia pertenece a un lugar históricamente determinado pero en el cual se debe “*actuar a la contra, borrando*”. A su vez, deja en claro las notables diferencias que, según él, existirían entre la periferia y el centro urbano.

Uno de los principales aspectos que describe en la periferia es el de “**distancia interesante**”. Esto es definido como una condición espacial propia de las periferias y que suele entenderse como espontánea, aunque la distancia entre los objetos no es casual.

No obstante, la urbanización periférica no sigue un orden previo de conjunto, sino que se emplaza a través de criterios de preferencia de accesos, ubicación estratégica de actividades, explotación de terrenos, condiciones naturales, etc. Se da así un sistema de distancias que organiza los emplazamientos y que constituye la “lógica escondida” de la ocupación del territorio.

La ubicación aparentemente errática de edificaciones y usos de lo más heterogéneos podría abordarse en términos de zonificación, pero no llegaría a ser del todo útil ya que las categorías tradicionales no coinciden con las realidades de estos territorios y, además, tienden a separar y homogeneizar áreas atentando contra la comunicación, proximidad y funcionalidad de cada espacio.

Lo interesante y novedoso de la propuesta que plantea de Solá-Morales es tomar esas distancias de manera positiva, como “*distancias interesantes*” destacando la riqueza de situaciones que dichas distancias implican y que generan, incluyendo los aspectos sociales y ambientales. En términos de planificación, es fundamental introducir la noción de distancias mínimas y máximas.

Trabajar con las distancias, entonces, no es hacerlo con vacíos, o mejor dicho, es hacer notar y dotar de sentido e intención a esos vacíos o a esas distancias en relación a todo el conjunto urbano. ■

Teoría y Política sobre Asentamientos Populares Seminario Latinoamericano

**19 y 20 de abril de 2018 | Los Polvorines, Buenos Aires, Argentina
Universidad Nacional de General Sarmiento**

El jueves 19 y viernes 20 de abril tendrá lugar el Seminario latinoamericano “Teoría y política sobre asentamientos populares” en la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS).

Organizado por **Info-hábitat** del Instituto del Conurbano de la UNGS, entre los objetivos del encuentro están: analizar el estado de la investigación sobre los asentamientos populares en América Latina; revisar y repensar el debate teórico sobre los procesos de urbanización popular; y reflexionar sobre la relación existente entre la teoría y los paradigmas de intervención.

Los ejes temáticos giran en torno al vínculo entre los asentamientos populares y los conflictos ambientales; la organización y acción colectiva; la judicialización de las políticas públicas y conflictos urbanos; las políticas habitacionales en procesos de urbanización; la violencia urbana y política de seguridad pública; los procesos culturales e identitarios y el mercado del suelo; y la vivienda y servicios.

+info: http://www.ungs.edu.ar/ms_ungs/index.php/ico-seminario-latinoamericano-teoria-y-politica-sobre-asentamientos-populares/

Mail: asentamientos2018@gmail.com



CONVOCAN y ORGANIZAN



INFO-HABITAT

Universidad Nacional
de General Sarmiento



Instituto del Conurbano

III Congreso Internacional de Vivienda y Ciudad: Debate entorno a la Nueva Agenda Urbana

21 y 22 de junio de 2018 | Córdoba, Argentina

El Congreso Vivienda y Ciudad: debate en torno a la Nueva Agenda Urbana, se propone como un espacio inter-disciplinar que convoca a personas, organizaciones, o instituciones trabajando en los temas que hacen los grandes desafíos de nuestras ciudades del Siglo XXI en el marco de la Nueva Agenda Urbana.

Las presentaciones y discusiones abordarán los ejes los temáticos propuestos:

1. Derecho a la ciudad, Nueva Agenda Urbana y Diversidad de Actores
2. Políticas urbanas, habitacionales y de suelo
3. Densidades e infraestructuras urbanas
4. Espacios públicos e inclusión social y de genero

Estas cuatro líneas temáticas demandan aproximaciones desde la diversidad de actores sociales participantes en la producción social del hábitat, de la ciudad, en particular las mujeres y las etnias.

El Congreso Internacional de "Vivienda y Ciudad: Debate en torno a la Nueva Agenda Urbana se realizará los días 21 y 22 de junio 2018, en Córdoba, Argentina, en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, institución académica con más de 400 años de trayectoria.

+info: <http://faud.unc.edu.ar/2018/02/20/congreso-internacional-de-vivienda-y-ciudad/>



ROCINHA Fabela de Río

La "Rocinha" es la más importante favela de Río de Janeiro, Brasil. Está situada al sur de la ciudad y allí residían 56.338 habitantes en 2000, mayormente provenientes del noreste del país, que migran en busca de mejores oportunidades. Conforman un territorio de casi 900 mil metros cuadrados, y cuentan con las mayores densidades poblacionales del municipio.

Para ordenar su crecimiento, se desarrolló un proyecto urbanístico denominado "Favela-Barrio", dirigido a integrar las dos partes de la ciudad, la formal y la informal, mediante la regularización de la propiedad del suelo y la ejecución de infraestructuras, equipamientos y servicios, en el marco de un proceso de colaboración comunitaria.

Guillermo Tella

21 Y 22 DE JUNIO DE 2018 - CÓRDOBA

CONGRESO INTERNACIONAL DE VIVIENDA Y CIUDAD

► DEBATE EN TORNO A LA NUEVA AGENDA URBANA

Envío de resúmenes (hasta el 5 de marzo)
congresoviviendayciudad@gmail.com

Logos of participating institutions: UNC Universidad Nacional de Córdoba, FAUD Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, INUV, DIVIHAB Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat, CEBUR, MCGDH Maestría en Gestión y Desarrollo Habitacional.

El Gobierno Nacional propone convertir Campo de Mayo en un “Parque Nacional Urbano”

Con motivo del discurso inaugural de sesiones del pasado 1º de marzo, el presidente de la Nación anunció la decisión de “*preservar una parte importante de Campo de Mayo y transformarlo en un Parque Nacional*”. Además, agregó que sería “*uno de los Parques Nacionales urbanos más grandes del mundo, y parte del sistema de áreas protegidas del área metropolitana*”.

Campo de Mayo es una guarnición militar de aproximadamente 4.200m² de extensión, localizada en el Área Metropolitana de Buenos Aires, cuya superficie se distribuye entre las jurisdicciones de los partidos bonaerenses de San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Morón. De todas ellas, San Miguel es el que mayor área abarca (31km²), la cual se encuentra alcanzada como *Zona de Reserva para Planes Particularizados* en su Código de Zonificación de 2012, además de ser *Zona Ecológicamente Protegida*, conforme a su Ordenanza 41/2017 de Patrimonio Arbóreo.

Fue constituido a partir de la adquisición de terrenos por la Ley nacional n° 4.005 de 1901 y ampliado en igual forma en las décadas posteriores hasta sus presentes dimensiones. La guarnición militar alberga actualmente varios cuerpos de ejército, el Colegio Militar de la Nación, el Hospital Militar, la Escuela de Suboficiales, un aeródromo militar y otras instituciones castrenses, además del campo de adiestramiento y ejercicios.

Durante la última dictadura militar del país, funcionaron en la guarnición Centros Clandestinos de Detención, cuya existencia recuerda el hito a la Memoria, Verdad y Justicia localizado a la vera de su Puerta 4 y sobre los que existen diversos proyectos de visibilizarlos como memoria permanente de las atrocidades allí cometidas. ■

+info: <https://goo.gl/Bfy86U>



Declaración de Kuala Lumpur Ciudades 2030

Con fecha 13 de febrero de este año, el Foro Urbano Mundial llevado a cabo en Kuala Lumpur emitió una Declaración sobre las Ciudades con horizonte en 2030, en cual plantea fomentar el plano local y escalar la implementación de la Nueva Agenda Urbana “como un acelerador que permita lograr los Objetivos de Desarrollo Sustentable”.

Y agrega: “Conducidos por un espíritu fuerte de colaboración, creatividad e innovación, compartimos nuestras aspiraciones para el futuro de las Ciudades 2030 como Ciudades para todos donde nadie y ningún lugar es dejado atrás”.

“Con este fin, convocamos al despliegue de todos los esfuerzos, medios y recursos disponibles para la operacionalización del concepto de ciudades para todos, garantizando que todos los habitantes, de las generaciones presentes y futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan habitar y producir ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, saludables, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles para fomentar la prosperidad y la calidad de vida para todos”, continúa.

Para ello, propone una serie de *posibilitadores* claves, llaman la atención sobre los desafíos que persisten en las ciudades y asentamientos humanos en general, en tanto, también señalan otros tantos que emergen y que requieren acciones urgentes.

Finalmente, traza recomendaciones posibles de ser puestas en acción, a través de la puesta en marcha de marco de implementación de la Nueva Agenda Urbana, de la gobernanza y las asociaciones, y de las soluciones innovadoras. ■

+info: <http://wuf9.org/kuala-lumpur-declaration/>



PUEBLITO PAISA DE MEDELLÍN

En el corazón de la ciudad de Medellín (Colombia) se encuentra el denominado “Pueblito Paisa”. Este maravilloso espacio fue construido en 1977 y constituye una verdadera alegoría a los municipios de la región. Está ubicado en la cima del pequeño cerro Nutibara, una formación montañosa de ochenta metros de altura al sur de la Avenida 33, que ofrece las más impactantes imágenes panorámicas de toda la ciudad.

Guillermo Tella



Encuentros de Urbanistas

Expo Urbanismo 2017– Desigualdades urbanas y acceso a la ciudad.

Con motivo de los festejos del Día del Urbanismo, se realizaron numerosos reconocimientos a nivel nacional e internacional y, en ese marco, nuestra Licenciatura también se hizo eco organizando la 15° edición de la Expo Urbanismo 2017. Como cada año, estudiantes y docentes organizaron una serie de actividades que se iniciaron el 10 de octubre en el Centro Cultural de la Universidad, con la muestra “Alternativas”, en torno a los ejes: *Acceso al Hábitat*, *Acceso a los Recursos Naturales* y *Prácticas Sustentables*, y culminaron con una exposición de trabajos de estudiantes en el hall del Módulo 7.

Entre ambas exhibiciones, se realizó el miércoles 8 de noviembre una jornada de debate bajo el lema: “Inclusión urbana en territorios de borde”.

El encuentro, a cargo de la Lic. Viviana Colella, permitió compartir el trabajo de estudiantes, graduados de la carrera y especialistas en la cuestión urbana a partir de dos mesas de debate donde se desarrollaron los avances de sus trabajos de extensión, grado e investigación.

En la primera de ellas, el Lic. Lucas Dombroski presentó avances del proyecto de investigación denominado *Las formas de los asentamientos en el borde del AMBA. Barrios de Moreno y José C. Paz*; y la Lic. Verónica Peralta una propuesta de intervención para los bordes del río Reconquista denominada *Nuevo corredor fluvial urbano para Bella Vista*. Asimismo, los estudiantes de los primeros años expusieron los resultados del Taller de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de San Martín y del voluntariado universitario “Ambiente + Ciudad” desarrollado en el barrio San Atilio, del partido de J. C. Paz, por integrantes del Área de Urbanismo, Ecología y del equipo del Museo Imaginario.

En la segunda mesa, el Arq. Omar Varela presentó y comentó, la experiencia de investigación sobre *Ciudades compactas y asentamientos informales*, desarrollada por los investigadores suecos Jenny Stenberg y Jaan-Henrik Kain quienes profundizaron sobre su experiencia.

La actividad dio lugar a un caluroso intercambio que culminó en el quincho de la Universidad, donde se extendió unas horas más el ya iniciado durante la tarde, compartiendo un tradicional asado.■



**CONOCÉ MÁS DEL
ENCUENTRO EN
LOS SIGUIENTES
VIDEOS**

**Trabajo del
Voluntariado
en José C. Paz**

disponible en:

*[https://
www.youtube.com/
watch?
v=WW24SHkG9p0](https://www.youtube.com/watch?v=WW24SHkG9p0)*



**Video del TAU en la
UNSAM**

disponible en:

*[https://
www.youtube.com/
watch?
v=Wskc5QyhQGg](https://www.youtube.com/watch?v=Wskc5QyhQGg)*



Sin códigos

Tanto el código de edificación, como también el de zonificación, son instrumentos fundamentales para la planificación, gestión, desarrollo y ordenamiento del territorio. Se trata de cuerpos normativos que establecen reglas, obligaciones, derechos y sanciones acerca de alguna temática en un determinado territorio. En este caso, hablamos de lo que respecta a las edificaciones, usos del suelo y actividades relacionadas con ello.

Como cualquier construcción social, la formulación, sanción, aplicación y cumplimiento de estas normas dependen de una coyuntura particular con un esencial componente político pero también con una gran importancia en aspectos socioeconómicos, culturales e históricos.

Ahora bien, existen ciertos problemas en torno a la formulación y aplicación de estos códigos. En primera medida, desde la formulación de la propia norma se suelen presentar una fuerte contraposición de intereses entre los grupos de poder representados generalmente por los grandes empresarios y desarrolladores inmobiliarios, cámaras de construcción, colegios profesionales, por un lado, y distinto tipo de organizaciones sociales que luchan para una ciudad accesible y equitativa, por el otro.

Dentro de los propios gobiernos pueden existir diferente tipo de posiciones respecto a ello, aunque por decisión expresa u omisión suelen prevalecer las miradas que favorecen a las grandes inversiones inmobiliarias.

Por otro lado, cuando una legislación urbana que incluye aspectos positivos para los sectores más desfavorecidos llega a sancionarse, la aplicación de la misma suele representar un nuevo escenario político que implica una nueva lucha. Es decir, a pesar de existir normas que limiten la especulación, la expoliación del ambiente, la construcción irrestricta, no siempre se respetan.

En algunas ocasiones pareciera que existe un código especial, con excepciones, permisos extraordinarios e inspecciones laxas para cierto tipo de inversores y constructores, mientras para el común de la población se aplican las leyes de manera estricta y con un control inusitado.

Lo que ocurre con la legislación urbanística ha sido y sigue siendo fuente de debates cada vez más fuertes y necesarios. La situación urbana nos muestra que las normas no han sido adecuadas o suficientes para generar una ciudad amena, accesible, equitativa y con oportunidades para todos.

Esta falta o insuficiencia –y en ocasiones connivencia– acaba por favorecer a los más poderosos y a arrojar a situaciones de degradación al resto.

Es importante que los códigos de edificación y zonificación no terminen siendo usados para nivelar una mesa, pero más importante sería que dichos códigos se conciban con la participación de todos los actores implicados y teniendo en cuenta una ciudad sustentable, accesible y justa. ■

En esta sección intentamos expresar, con un sesgo humorístico y crítico, diversas situaciones, procesos, acciones, y prácticas propias de la vida urbana y la práctica del urbanismo así como también de disciplinas afines.

Invitamos a nuestros lectores a que realicen sus aportes a esta y otras secciones de la revista, ya sea a modo de crítica, sugerencia o para participar como colaboradores.

IMAGEN:

Tristán Cómics

Recuperado de:
<http://www.comunidadarquitectura.com/humor-arquitectura-n-21/>

Fecha de consulta:
05/01/2018



¡accedé a números anteriores!

edición cuatrimestral

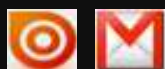
abril 2018

armar la ciudad

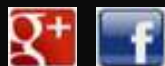
revista de urbanismo

#Contratapa

distribución gratuita
próximo número | agosto 2018



¿tenés sugerencias?
podés escribirnos



¿querés seguirnos?
podés buscarnos

LICENCIATURA EN URBANISMO

Coordinación de la Licenciatura en Urbanismo
Ing. Andrés Pizarro <apizarro@ungs.edu.ar>

Programa de Difusión y Vinculación Institucional
Lic. Estela Cañellas <ecanellas@ungs.edu.ar>

Programa de Revisión e Implementación Curricular
Arq. Eugenia Jaime <mjaime@ungs.edu.ar>

Programa de Capacitación e Inserción Laboral
Ing. Andrés Pizarro <apizarro@ungs.edu.ar>

COPYRIGHT

Creative Commons. Se autoriza a distribuir la información aquí proporcionada, citando apropiadamente tal fuente como referencia

