

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



#Santiago Fernández Ceci

Pro.Cre.Ar.



#Pedro del Piero

Gobernabilidad
metropolitana



#José Echeverría

Plan Estratégico
de Balcarce

60
páginas

19

Sumario

- **Entrevista destacada: Pedro del Piero** 04
- **Entrevista destacada: José E. Echeverría** 14
- **Planificar la ciudad: Sendas para generar seguridad ciudadana** 22
- **Planificar la ciudad: PROCREAR. La pesada dif-herencia** 26
- **Investigaciones proyectuales Taller de Lecturas urbanas** 30
- **Graduados reciben su título** 33
- **Estudios urbanos: La ciudad ideal** 34
- **Estudios urbanos: Corea Town. Actores que pugnan por el territorio** 38
- **Buenas & malas prácticas** 46
- **Textos & autores:** 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/

Decana

Dra. Andrea Catenazzi

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 normativa urbanística es expresión e instrumento de aplicación de planes urbanos elaborados para orientar el crecimiento, la densificación y el desarrollo de las ciudades. Su función principal es la de regular usos, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo urbanizado y de diferentes aspectos de la problemática ambiental. Nos encontramos ante el enorme desafío de construir un nuevo orden que devuelva homogeneidad al tejido urbano, instale una sana convivencia de actividades, proponga una mayor densidad poblacional y contribuya a *equi-distribuir* cargas y beneficios.

En este marco resulta evidente que no es posible valerse de aquellas herramientas que se han ocupado de desarticular el tejido, segregar los usos, facilitar la especulación, alimentar las inequidades. De acuerdo con las políticas urbanas, para un desarrollo urbano incluyente, equitativo y sustentable se requiere transitar hacia un escenario donde el transporte público sea el componente alrededor del cual se genere la densificación residencial.

Para ello se apuesta a un modelo de desarrollo urbano orientado al transporte –a partir de los sistemas existentes de movilidad y su articulación efectiva– para generar una densificación conducida. Con estas concepciones y herramientas es posible sentar bases para un nuevo paradigma jurídico-político en el uso del suelo y el control del desarrollo urbano. Como resultado se aportan: nuevas herramientas para consolidar la gestión democrática de la ciudad, un nuevo marco conceptual para el derecho urbanístico, elementos para la interpretación del principio de la función social de la ciudad. La ciudad tiene que poder crecer y, sin lugar a dudas, debe hacerlo con eficiencia, inclusión y equidad, y ello nos reta al desafío de nuevos dispositivos, criterios y mecanismos. De acuerdo con las políticas urbanas para un desarrollo incluyente, equitativo y sustentable, se requiere dotar al transporte público como componente orientador del crecimiento de la ciudad. En efecto, los corredores vehiculares existentes definirán la densificación edilicia y la morfología estructural del tejido.

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
octubre de 2018

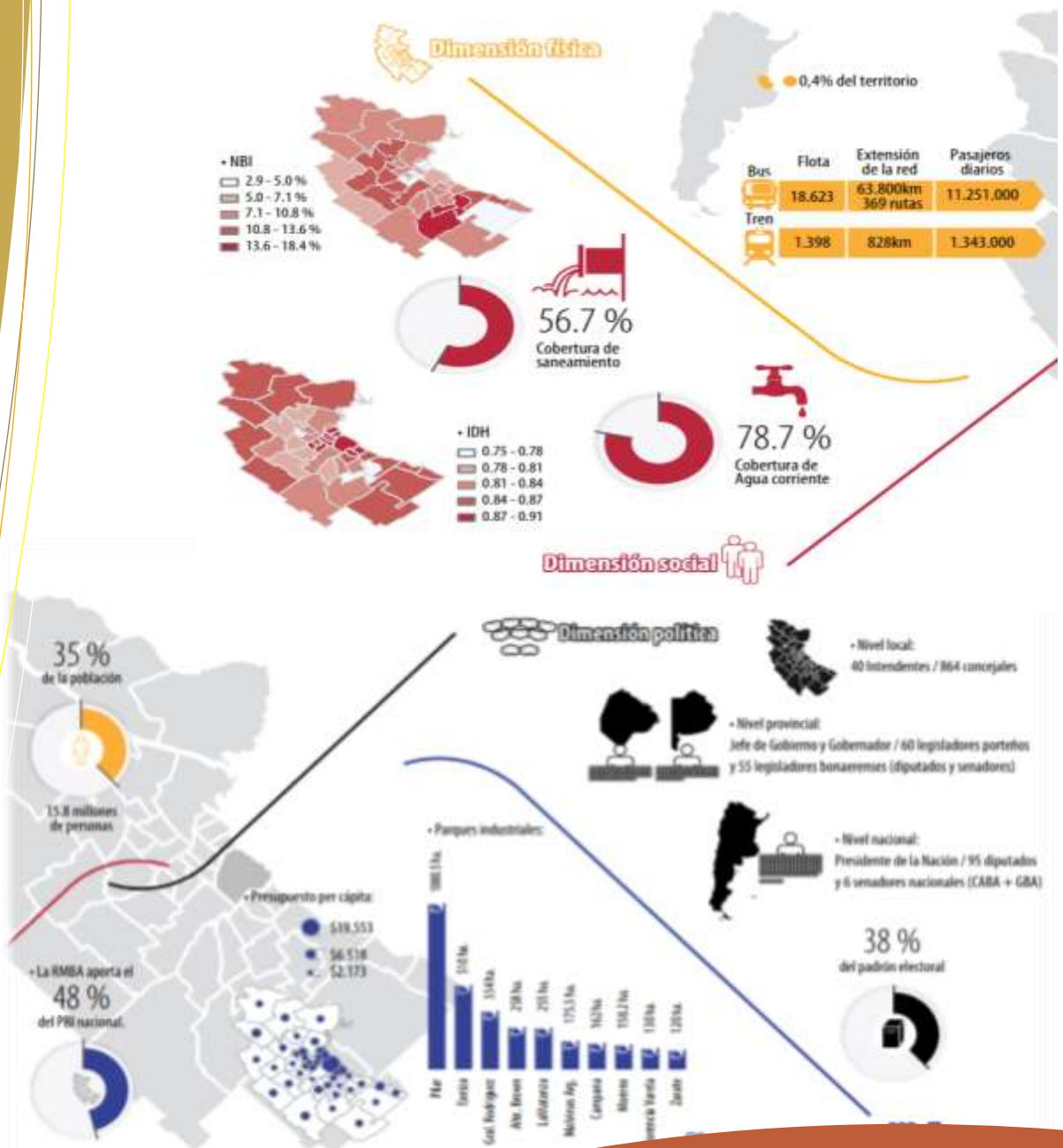
armar la ciudad

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*.

Pedro Del Piero



En este número entrevistamos al profesor y presidente de la Fundación Metropolitana para indagar sobre las problemáticas y la construcción de gobernabilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires.



Teniendo en cuenta la fragmentación de poder político en el AMBA y que el gobierno federal ejerce un rol determinante en la asignación de recursos y políticas sociales. ¿Se podría considerar que, aunque no de forma institucional o legítima, existe una figura de “Gobierno Metropolitano” operando?

No existe una figura de gobierno metropolitano en Buenos Aires. Si hablamos de gobierno, estamos hablando de estructuras de gestión que están institucionalizadas y que cuentan con andariveles de competencias macro, que son la legislativa –dictar normas–, la financiera –la de recursos, de contar con presupuestos públicos–, y la del poder de policía –que es controlar. Estos tres son de control y los recursos los aplica el poder ejecutivo; las normas, las hace el poder legislativo. Aunque hay normas reglamentarias que hace el ejecutivo. Pero, como los tres brazos que operan un gobierno, tenemos regulación, presupuesto y poder de policía. Esas tres cosas, en lo metropolitano, no están concentradas en alguien. Por eso decimos que no hay gobierno; por eso, Pedro Pírez dice –y con toda razón– que falta un gobierno. Hay cuatro niveles: Nación, Provincia, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipios, que, como bien vos dijiste, fragmentan las acciones de gobierno, y ahí aparece la demanda de gobernabilidad.

Por eso, yo decía, recién, distinguimos entre gobierno y gobernabilidad. La gobernabilidad explícita, de un gobierno federal, que no permite crear un gobierno metropolitano, por la estructura federal del Estado: es la de los Estados, que son las provincias, es la ciudad autónoma, su gobierno federal creado por los acuerdos de los Estados, y, al interior de los Estados, los municipios. Y no te da la posibilidad de generar una autoridad más, que serían las autoridades regionales.

Habría que recurrir –nosotros abogamos por eso– a una figura que existe en la Constitución Nacional de 1994 en el artículo 124º, que

Abogado, escribano, político y profesor en Ciencias Jurídicas en la Universidad de El Salvador. Se desempeñó como senador nacional por la Ciudad de Buenos Aires. Director del Banco Central de la República Argentina (BCRA) y Director del portal Educ.ar. Actualmente, está a cargo de la presidencia de la Fundación Metropolitana, cuya misión es la promoción del planeamiento estratégico participativo para la metrópolis de Buenos Aires.



IMÁGENES

Fundación Metropolitana.

+info: <http://metropolitana.org.ar/>

permite, o digamos, habilita, que los estados provinciales suscriban convenios para el desarrollo económico social de su población. Esa suscripción de convenios para el desarrollo económico y social permite –y de hecho tenemos acá en Argentina– regiones formadas y constituidas entre provincias para dar cuenta de la cuestión regional.

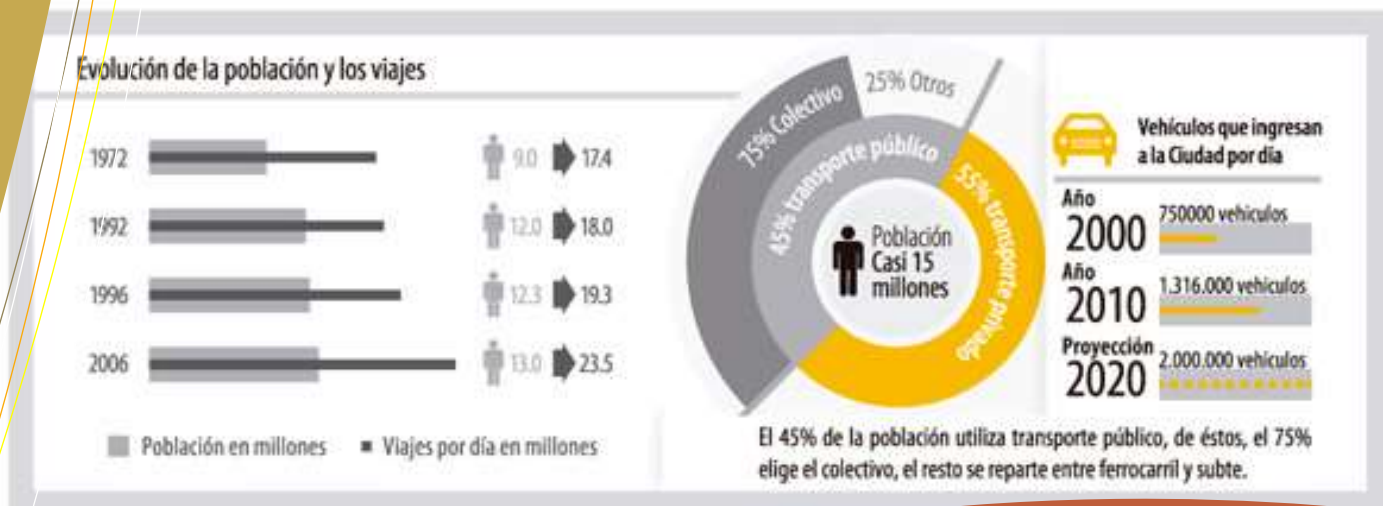
Para nosotros, el Área Metropolitana es una cuestión regional; es, para nosotros, la región más importante de la Argentina: acá está el 50% del producto bruto, casi el 40% de la población. Y la gobernabilidad que estamos diciendo podría facilitarse o ejercitarse a partir de esos acuerdos: son acuerdos interjurisdiccionales, en los que pueden entrar los municipios y la Nación; inclusive hay propuestas de formalizar la región a partir de un convenio que firmen ciudad de Buenos Aires, Provincia, Nación y municipios. Hay una dinámica y no son órganos políticos.

Claro, no hay posibilidad de que por que se llegue a este acuerdo se hable de leyes metropolitanas. Olvidémoslo, no hay posibilidad de leyes metropolitanas ni de un presupuesto metropolitano al estilo clásico. Un presupuesto de gobierno, es decir, uno que todos los años se vota, por el que se recaudan impuestos, se arma un fondo común y se aplica de acuerdo con un presupuesto. El famoso gasto público es imposible hacerlo con esa modalidad.

Quizás, se puedan armar fondos especiales, fideicomisos, es decir, se pueden aplicar recursos. Pero siempre, en forma acordada, en convención entre los sujetos políticos institucionales que el sistema federal ha creado. Creo que con eso nos queda claro de que estamos hablando cuando hablamos de gobernabilidad.

¿Qué tipo de problemáticas se pueden identificar en el Área Metropolitana de Buenos Aires?

Quizás, haya que decir que esta gobernabilidad está demandada, está exigida: el “donde vivo”, el “donde trabajo”, aparece toda una cuestión de coherencia en el uso del suelo que traspasa la cuestión, porque la fragmentación institucional y política no llega a dar cuenta de determinados problemas de escala y complejidad metropolitana. Es una fragmentación de gestión que demanda o pide que cooperen interjurisdiccionalmente distinto





sujetos políticos institucionales y ahí es donde aparece la cuestión de la gobernabilidad. Pero es porque hay problemas que lo demandan.

Y ahora, le pongo uno de los problemas centrales que demanda esto. Hablamos de fragmentación política institucional, pero hay una terrible fragmentación socio-económica. Esa fragmentación socio-económica, para ser abordada con mayor empleabilidad, mayor justicia, mayor equidad, distribución, mayor competitividad territorial, es decir, que esta gran ciudad como se dice ahora en economías de escala –que permite ser más competitivo frente a otras ciudades– comience a tener mejor ingreso, mejor empleo, etc. Bueno, esas cosas son de escala metropolitana y demandan una gobernabilidad de cooperación.

Hay para nosotros dos grandes temas que signan lo metropolitano, acá y en todas las metrópolis, no sólo acá en Buenos Aires. Uno es la movilidad/desplazamiento no tan sólo de las personas, sino también de los bienes, la logística, el transporte público, el automóvil. Es decir, dónde se vive, dónde se trabaja, cómo se mueve; y el otro es la gestión del suelo, que a su vez tiene para nosotros dos componentes dentro de ella: las cuencas, que es un fenómeno que ata a la cuestión ambiental, la morfología del suelo, y el uso del suelo, la afectación del suelo a espacios públicos, a usos productivos y a usos habitacionales.

Ahí hay todo un juego o desafío de poner al servicio del conjunto de la metrópolis componentes, que, en la cuestión de la movilidad, es muy fácil percibir, porque hay grandes flujos. Pero, en la gestión del suelo, pareciera y, además, hay una historia que es una cuestión muy local de gestión local. Sin embargo, cuando vemos los polígonos productivos, las áreas habitacionales, las cuencas, las áreas verdes, las escurrientías; cuando uno ve la dimensión ambiental y habitacional, pero en sentido completo, municipal. Ni hablar cuando tenés 40 municipios como en el Gran Buenos Aires.

¿Qué experiencias de buena gestión de otras ciudades, pueden servir como referente metropolitano?

San Pablo, el Consejo Estadual del Ambiente, que es público-privado y tienen el tratamiento ambiental en dimensión de la cuestión

FUNDACIÓN METROPOLITANA

La Fundación Metropolitana es una organización de la sociedad civil que desde el año 2000 trabaja impulsando procesos de planeamiento participativo para la gestión de políticas públicas en el Área Metropolitana Buenos Aires.

Su misión es mejorar la gestión de políticas públicas metropolitanas, para lograr mayor equidad social y mejor calidad de vida.

Alienta la construcción de una institucionalidad regional que recepte las propuestas de la sociedad y sea capaz de resolver sus demandas.

Propicia la generación de consensos entre actores políticos, sociales y económicos que incidan en las decisiones públicas y privadas

+info:

<http://metropolitana.org.ar/>

metropolitana. Pero tenemos ejemplos de acá también. Nosotros tenemos un dispositivo que maneja el tema de residuos desde hace 40 años, la CEAMSE, la Coordinación Ecológica, que fue cuando arrancó el cinturón ecológico. Es un dispositivo que tiene a cargo la disposición final de todos los residuos de toda el Área Metropolitana. O sea, hay un monopolio de entrega, hay obligación de entregar tanto de la Ciudad como de los municipios del Gran Buenos Aires al CEAMSE que dispone de la basura por relleno.

Hay un proceso de grandes vertederos hechos tecnológicamente de forma aceptable, hay críticas, pero no vamos a entrar en el tema específico de basura. Pero es un ejemplo que desde hace 40 años que los residuos sólidos urbanos de toda el Área Metropolitana son gestionados por el CEAMSE. Hay otro ejemplo, que la ACUMAR, que es la autoridad de cuenca Matanza Riachuelo, la cual tiene funciones en relación con la cuenca de Río Matanza y su prolongación final al Río de la Plata, con distintas tareas y es un organismo interjurisdiccional. CEAMSE está constituido por Provincia y Ciudad. En el caso de ACUMAR, está Provincia, Ciudad y los 13 municipios que integran la cuenca.

De hecho, otro que menciono que se creó por Nación, Provincia y Ciudad en el 2012 se creó y no está funcionando: la ATM, Agencia de Transporte Metropolitano que también es interjurisdiccional y no está andando por que arrancó muy lentamente, tiene el estatuto, el convenio de creación, reglamento, está institucionalmente completa, pero no operativa. Pero, además, desde el 2015, hay monocolor político en Nación, Provincia y Ciudad, los tres distritos están por el mismo partido –Cambiamos– que prácticamente no está viendo una necesidad urgente de operativizar, está funcionando lo metropolitano, pero de hecho.

Por ejemplo, en el tema de movilidad se puso en marcha la tarjeta SUBE, que es el modo de pago, pero ahora se está haciendo la integración monetaria para hacer pago diferenciado cuando hay varios viajes. Esas son cosas que dispone el administrador de SUBE y que, en definitiva, funciona sin necesidad de que intervenga la Agencia. Pero son macro decisiones que impactan a toda la metrópolis.

De estas experiencias de gestión metropolitana, no se puede considerar que





**Dispositivos de gestión:
CEAMSE Y ACUMAR**

12 de NOVIEMBRE 2014

11.15HS



Panel de discusión "CEAMSE y ACUMAR": Cómo funcionan estos dispositivos de gestión ambiental metropolitana, su estructura y funciones, a partir de una mirada crítica en búsqueda de un mejor desempeño.

Alejandro Rossi – ex director ejecutivo de ACUMAR
Carlos Hurst – ex presidente de CEAMSE
Modera: Marcelo Corti, Fundación Metropolitana

existan condiciones favorables para legitimar un gobierno metropolitano, porque no lo permite el sistema federal. Hay que reformar la Constitución. Lo que si habría posibilidades de ir avanzando en dispositivos de planificación más integrales.

¿Puede ser que dentro de unos 15 o 20 años la Ciudad de Buenos Aires cuente con más dispositivos integrales como los ya mencionados? ¿Cuáles son los desafíos de escala que tendría la ciudad?

Es muy probable, se va advirtiendo cada vez más que cooperar en escenarios que tienden a resolver problemas de escala metropolitana beneficia a los distintos gobiernos que participan; es bastante evidente, pero, bueno, es todo un tema. Habría que identificar los problemas de escala y complejidad metropolitana, identificarlos y ver con qué dispositivos se disparan. Residuos está el CEAMSE. Movilidad está la ATM. Un gran faltante es un organismo que puede cooperar y compatibilizar en temas de suelo, que pueda dar cuenta de suelo vacante, centralidades, infraestructura. O sea, que de algún modo haya un tablero de planificación de escala metropolitana.

Otro tema es la salud, ya que hay un gran pendiente de una coordinación de sus temas, porque hay centros que prestan servicios locales, municipales –los famosos CAP, Centro de Atención Primaria– hasta los hospitales de alta complejidad, que son nacionales. De 16 millones de habitantes que tiene la metrópolis de Buenos Aires, más o menos la mitad están en el sistema de salud pública, la otra mitad está en prepagas u obras sociales. De los que tienen salud pública, sería muy bueno que desde la alta complejidad hasta los centros de atención primaria hubiera coordinación que, de algún modo, complemente o ponga más orden entre los diferentes niveles de atención en las derivaciones, en el sistema. Por ejemplo, hay herramientas muy concretas, los *metrobonaerenses* –como nosotros llamamos a los que habitan la metrópolis– tendrían que tener una Historia Clínica Única. Si

**RESIDUOS
URBANOS EN
BUENOS AIRES**

“Desde su fundación en 1580 y hasta entrado el siglo XIX los residuos de Buenos Aires eran vertidos en los pozos que para tal fin tenían las casas o en terrenos baldíos denominados ‘huecos’.

A mediados del siglo XIX la Municipalidad de la ciudad comenzó a hacerse cargo de la higiene pública y en la década de 1870 una amplia zona del sur lindante con el Riachuelo ya era conocida como La Quema: allí se depositaban los residuos de los porteños recolectados por el llamado ‘Tren de la basura’. Por cuestiones económicas, este ramal del Ferrocarril Oeste dejó de funcionar en 1895; en 1910 la Municipalidad inauguró en La Quema el primer horno de incineración de basura propiamente dicho.

Hacia 1930 la ciudad contaba con tres usinas incineradoras municipales ubicadas en los barrios de

(Continúa en la pág. 11)

tenés un problema en La Matanza te mandan al CAP, y, si se complica, te fuiste a otro establecimiento, y tu historia clínica te sigue a los demás niveles. Los planes materno-infantil, en materia de salud pública, son unos de los planes más integrales y completos en términos sociales, por lo que deberían tener una homogeneidad y coherencia en todo el Área. Si esto se ordena, si hay un sistema metropolitano de atención de la salud pública, la frutilla de esta torta, lo que le pone el broche de oro al tema, es una central única de turnos médicos metropolitanos, donde cualquiera que tiene un problema llama a esa central, lo atienden por su número de documento, lo atiende por lo menos un paramédico, si es médico mejor, no sólo por asignar turnos, sino como una primera ventanilla: “¿Hola? ¿Quién es? ¿Fulano de tal? Si, diga acá veo su historia clínica, vaya al centro tal”. Como una cuestión de transversalidad, de las atenciones y un ordenamiento del sistema. Hay una oferta y la ventanilla de atención es un modo de administrar la demanda.

Hacer más eficiente el sistema, ese es otro pendiente. Te dije que hay residuos, que hay en transporte, que hay en la cuenca Matanza-Riachuelo, que hay otra autoridad de cuenca en el río Reconquista, que es el COMIREC (Comité de Cuenca del río Reconquista).

Pendientes: suelo y salud. No hay formalmente, pero hay una interacción y coordinación en el sistema de seguridad. Eso está existiendo con sus mayores o menores funciones. Hay una coordinación en la inteligencia del delito, pero no hay compatibilización en el área de justicia: tenés un Código de Procedimiento Penal de la Ciudad y otro de la Provincia, el famoso tema de la puerta giratoria. Muchas veces los agujeros del sistema van por el área penal y en términos judiciales sería muy bueno compatibilizar en el área. Lo que debería haber es una coordinación, y una complementación. Y ahí aparece la gobernabilidad, aparece lo metropolitano. Y, finalmente, el sistema penitenciario es otro componente, pero, en la seguridad, algo está pasando. Finalmente, podríamos ver algunas cosas más, por ejemplo, toda la cuestión logística y de transporte.



CONCURSO DE IDEAS-PROYECTO “SOLUCIONES PARA EL TRANSPORTE EN EL CORREDOR NORTE DE LA REGIÓN METROPOLITANA BUENOS AIRES”

CONVOCA

REGION METROPOLITANA NORTE

ORGANIZA

Fundación
Metropolitana



AUSPICIA



ADHIERE



Buenos Aires Ciudad
Oficina Metropolitana

¿De qué forma se pueden integrar los gobiernos del AMBA en cuestión de problemáticas metropolitanas inherentes?

Para nosotros, el Área Metropolitana está integrada por la mancha urbana y la ruta 6 que va desde Campana, Cañuelas, La Plata, el Delta y la franja costera. Si en algún momento esto tiene o hay voluntad de la autoridad político-institucional que el sistema federal ha creado, hay voluntad de darle contextura a la región, sí sería muy buena una Agencia de Planificación Regional Metropolitana. A tono de la planificación moderna, que no es hacer planes para los estantes de las bibliotecas que a veces se cumplen o a veces no, sino que es interactuar con la agenda del Área con mirada de mediano y largo plazo y ser un facilitador de los acuerdos que tengan por tema lo que tienen que ir tomando las autoridades. Y ahora te digo, entre otros, por ejemplo, cosas que ahora no pasa.

El CEAMSE, que es una sociedad entre Provincia y Ciudad, tendría que tener un plan empresa que lo divulguen sus socios por encima del directorio y que conecte con cuenca, suelo, residuos y demás para conectar en dirección metropolitana intersectorial. Hay que crear una agencia de planeamiento de acciones metropolitanas chica, integral, muy ágil, en el sentido de que no es una burocracia que tenga la capacidad de convocar actores públicos, los sujetos que gobiernan y decir acá es bueno coordinar y complementar. Ponerse de acuerdo. Y también a la sociedad desde los verdes, desde los agrupamientos de derechos más difusos hasta los más concentrados, desarrolladores urbanos, etc.

Otro tema que es un desafío espectacular es articular las áreas industriales del Gran Buenos Aires. La ciudad de Buenos Aires no tiene áreas industriales: por definición de procesos mandatarios de hace 40 años, se sacó a la industria de la ciudad y se la mandó al gran Buenos Aires. Pero hay muchos parques: hay casi 120 unidades.

Barracas, Flores y Chacarita, al tiempo que seguían existiendo una decena de basurales a cielo abierto en los que la basura se quemaba en forma indiscriminada. Los problemas de este tipo de gestión de la basura se agravaron en las décadas siguientes con la generalización del uso de incineradores por parte de los grandes generadores (establecimientos industriales, hoteles) y de los edificios de departamentos.

Con el objetivo de evitar la contaminación ambiental que producían estas prácticas, en 1976 la intendencia de Buenos Aires prohibió la incineración a los particulares y cerró las usinas que aún estaban en actividad. La nueva estrategia para la gestión de los Residuos sólidos urbanos del área metropolitana fue emplear de rellenos sanitarios, para lo cual se creó la empresa estatal Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE),

(Continúa en la pág. 13)

Foro Metropolitano
Edición 2017

CONSTRUYENDO INSTITUCIONALIDAD PARA LA GRAN BUENOS AIRES
23 de NOVIEMBRE 2017
Palacio San Miguel Ciudad de Buenos Aires

14th ANOON

Por el Desarrollo Humano metropolitano y el desafío de consolidarnos como región socio económica, integrada al desarrollo nacional.

FOROS BAM2.1

- Residuos, Suelo y hábitat, Infraestructura de redes, Periurbano, Tránsito.
- RSU Agencia federal de residuos
- Lineamientos de la movilidad 2030
- El territorio y la institucionalidad
- Buenos Aires Metropolitana

Icons and labels in the diagram: Decisiones, Economía circular, RSU, Experiencias, Empresas, Sostenibilidad, Foros Temáticos, Transporte, Incidencia, COCAMBA, ONGs, Ejes, Institucionalidad, Análisis, Acuerdos.

El sistema metropolitano de puertos es otra cuestión. Desde La Plata, donde hay un puerto muy moderno, hasta Campana, el sistema metropolitano de puerto debería tener un tablero de planificación. Lo ideal sería contar con una agencia de planeamiento moderna, ágil y promotora de la articulación y el desarrollo fiscal del área, es decir, de recursos. Si se opera diagnosticando desde problemas, podría operar recomendando a partir de proyectos. Dar un diagnóstico y una mirada descriptiva del problema. Automáticamente buscás una salida y vas a tener resultados de formular proyectos de intervención.

¿Cuáles son los aportes de la Fundación Metropolitana?

Construir un camino crítico. Llevamos 18 años de trabajo y hemos venido abordando diagnósticos, miradas, lecturas de los problemas metropolitanos y hemos tenido distintos momentos en el sentido de cómo formular. En 2010 emitimos un manifiesto metropolitano con 15 líneas de acción y lo que hay es una temática - problemática, quién deberían intervenir y cuál podría ser el camino por seguir.

La fundación se propone que los puntos específicos de agenda tengan su desarrollo. Por ejemplo, aplaudimos con las manos y con los pies cuando se creó la Agencia de Transporte Metropolitano (la ATM). Cuando vimos que iba lenta, construimos una propuesta de cómo debería ser la oficina siglo XXI de la ATM. La tenemos formulada y se la llevamos a las autoridades y se la entregamos al Banco Mundial, al BID, a las entidades multilaterales de crédito, que tienen interés importante por lo metropolitano. Y lo pusimos ahí: es una propuesta.

Un diseño que venimos predicando, también, es la agencia madre, la agencia de planificación metropolitana. Con planeamiento situacional, y con mucha interacción hacia los actores y la intervención para resolver los problemas, esa agencia debería tener dos herramientas: el banco de proyectos, donde se concentran la materia gris y las neuronas que han elaborado proyectos, entonces están puestos para ser conocidos, debatidos, trabajados, mejorados, ejecutados por los actores que se prendan a resolver





los problemas que hay en la agenda que vamos barriendo. Y el padrón de intereses, que es para que, sobre todo en el mundo de la sociedad civil que nos interesa muchísimo, lo metropolitano entre por ahí. No solamente por el mundo gubernamental, también por la sociedad civil, para que se identifique quién es quién desde lo profesional, técnico, desde los intereses concentrados, los intereses difusos, los componentes y las dinámicas virtuosas desde la *emprededuría*, desde la cooperación, economía social, el funcionamiento de los mercados. Una suerte de validación a la legitimación de quién es quién y que haya un involucramiento.

Como dos herramientas para poder interactuar alrededor de una agenda decisonal, donde el lugar más importante lo ocupan las autoridades públicas, no hay duda, que son los que definen lo regulatorio, la aplicación de recursos y el control del poder de policía. Pero también las dinámicas sociales que interactúan con esto, ya que, además, es un fenómeno de políticas públicas cada vez más fuerte: la interacción de lo público y lo privado termina construyendo escenarios virtuosos. Porque ya sabemos que el Estado que podía hacer todo ya fue.

En este siglo XXI, el poder político está más democratizado, hay que buscar voluntades que coincidan para que se ejecuten determinadas cosas y los recursos se tienen que conseguir a partir de, digamos, los mercados, la cooperación. Entonces, esto hace que hoy la planificación tenga que ser mucho más de ida y vuelta, de diálogo participativo, con involucramiento de la sociedad, y, ahí, es donde aparece la necesidad de que esa agencia tenga un claro camino político, como decíamos, en lo decisonal de políticas públicas, de gobierno, cooperando, pero con una permeabilidad hacia la sociedad, los mercados, los consumidores, los ciudadanos.

No puede darle la espalda, porque necesita dinámicas participativas para legitimar las decisiones y para ejecutarlas. Porque a la hora de ponerlos en marcha, ahora hay sistemas de gobierno abierto, ciudadanías más activas, fenómenos y procesos, y se le presta más atención a satisfacer las necesidades del público en general, de los consumidores, de los usuarios, de los ciudadanos. A la hora de resolver, de ejecutar políticas públicas, hay que tener capacidad de regulación, recursos y poder controlar. Si no se tienen esas herramientas, no es posible.

compuesta por los gobiernos de la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires, que comenzó a encargarse de transportar de los residuos desde las zonas de acopio y realizar su disposición final.

Acompañando los cambios que en buena parte del mundo se verificaban en materia de gestión de Residuos sólidos urbanos, CEAMSE incorporó a fines de la década de 1990 el concepto de "complejo ambiental" para transformar lo que eran zonas de disposición final controlada en ámbitos donde la basura recibe un conjunto de procesos tendientes a reciclar los residuos para que puedan volver al circuito productivo y donde la tecnología permite no sólo reducir el impacto ambiental sino también aprovechar los gases de la materia orgánica en descomposición para generar energías renovables."

Extraído de:

<http://www.ceamse.gov.ar/historia/>

José Enrique Echeverría



De la formulación a la concreción de políticas sociales: cómo la voluntad política permite generar la visión del desarrollo urbano y brindar alternativas de soluciones en distintas problemáticas de la ciudad actual.

Con este interrogante entrevistamos al Lic. en Sociología y ex-Intendente de Balcarce sobre políticas de ordenamiento Urbano y temas abordados en el Plan Estratégico de Balcarce.



¿Cuáles son las particularidades, monumentos o símbolos que distinguen a la de ciudad de Balcarce?

Balcarce tiene varios íconos y varias características especiales. Inclusive, los hemos comprobado en los distintos estudios en diferentes ámbitos, desde ferias productivas hasta ferias turísticas y demás. Cuando hablamos de Balcarce, de movida te suena la figura de Juan Manuel Fangio como campeón mundial de automovilismo. Balcarce se relaciona mucho con el automovilismo, por eso en 1972 se inaugura el autódromo y el museo y fundación Juan Manuel Fangio. Por lo que el automovilismo deja una marca muy fuerte, con una presencia internacional.

Pero también tiene otras particularidades desde punto de vista gastronómico como el postre y alfajor de Balcarce. Desde el punto de vista técnico, tenemos la estación experimental del INTA, porque en una época Balcarce fue un pionero en producción de papa y, de hecho, hoy está instalada la fábrica canadiense McCain, que es la fábrica productora de las papas fritas para los Mc Donald's, lo cual para Balcarce es muy importante porque es una empresa que tiene cerca de unos 1.000 empleados. Así que hay varios íconos que podemos decir, que hacen o simbolizan a Balcarce o quizás, es una cuestión generacional de una cosa con otra.

También desde el punto de vista arquitectónico, tenemos las obras de un arquitecto ingeniero Francisco Salamone que, en el sur de la provincia de Buenos Aires, en varios municipios, hizo por orden del gobernador Fresco, un gobierno conservador de fines de la década del '30, cuando por encargo del gobernador, se construía la plaza, la municipalidad, el cementerio, el matadero municipal (que era muy importante por una cuestión de bromatológica, entre otras) en varios municipios del interior de la Provincia.

Cerca de una veintena de municipios tienen obras de este arquitecto que ha tomado mucha importancia, por las características de sus obras monumentales en el medio de la Pampa. En los últimos años, ha tomado mucha importancia para los estudiosos a nivel arquitectónico y sociológico.

Hay que destacar el momento y la rapidez con que se construían, ya que prácticamente en dos años se erigían todas estas obras, prácticamente en todos los municipios a la vez. Y se diseñaba



DATOS BÁSICOS

Ubicación:

Sudeste de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina.

Cabecera:

San José de Balcarce.

Población:

44.064 hab. (35.150 hab. Urbana) (Censo Nacional 2010).

Gentilicio:

balcarceño.

+info:

www.balcarce.gob.ar

desde el edificio, el mobiliario, las luces, absolutamente todo. Justamente, es una de las obras que reciclamos por completo en Balcarce: el exmatadero municipal. Es una atracción más hoy en día, para un segmento de público especial, relacionado a la arquitectónico, a lo histórico.

Balcarce, es una ciudad agrícola ganadera. En su gran mayoría, la población es de clase media trabajadora, son porcentajes muy bajos de pobreza, sin llegar a la indigencia.

¿En qué momento se comenzó a considerar la necesidad de un plan estratégico en Balcarce? ¿hubo algún antecedente inconcluso o intento anterior de otro plan?

La necesidad de una planificación se consideraba realmente importante. Porque fijate como se ha logrado en su momento, cuando se planificó Balcarce en 1876, tenés una ciudad muy bien trazada, con sus manzanas, con su plaza central, con sus 4 plazas equidistantes unas con otras. Lo importante es que, de esa planificación de ese momento a la actualidad, no había existido un plan posterior, por lo que se veía que la ciudad se había comenzado a desordenar en diferentes aspectos.

Entonces, nos enteramos que, dentro del Ministerio de Economía, había un sector que era la UMPRE, donde había financiamiento para llegar a realizar planes estratégicos de un partido o de una ciudad. Así fue como comenzamos a hacer contacto con ese organismo con la presentación de la solicitud, por la necesidad de hacer un plan integral de todo Balcarce como partido, con todas las características que estamos hablando recién y planificando a futuro.

¿Cómo se dio el contacto del equipo y la gestión del Plan?

Realmente fue una gestión interesante. Hicimos varias reuniones con el Ministerio, de donde surge la posibilidad de contactar con Guillermo Tella, con quien terminamos de armar todo el equipo y se fue generando la relación a través de los viajes a Balcarce con el equipo y a empaparse con la sociedad, lo cual era un desafío. Sabíamos que no





Es un municipio de la zona sudeste de la Provincia de Buenos Aires (Argentina). Limita al este con Mar Chiquita, al norte con Ayacucho, al noroeste con Tandil, al sudoeste con Lobería y al sudeste con General Alvarado y General Pueyrredón. Posee 42 mil habitantes, de los cuales 83% corresponde a población urbana y el 17% restante a población rural, en un territorio de 4.120 km², siendo uno de los de mayor extensión de la provincia.

Se ubica en el área denominada “pampa austral”, en una zona de clima templado. Estas características, sumadas a la influencia oceánica, contribuyen a que sus suelos sean de alta fertilidad, propicios para el desarrollo de actividades productivas, agrícolas y ganaderas. Las características de su topografía definen numerosas cuencas, lagunas y sierras, constituyendo un atractivo paisaje natural.

La ciudad cabecera del municipio de Balcarce, que lleva el mismo nombre, se encuentra en el baricentro y se vincula con el territorio circundante a través de un sistema de rutas

(Continúa en la pág. 07)

sirven muchos estos planes cuando son impuestos, teníamos que hacer un laburo muy especial con la sociedad, cómo involucrar a la sociedad en ese plan. Eso no es una tarea fácil. A veces, en el interior, es una tarea compleja que la gente quiera participar. Creo que no quedó ni de las comunidades rurales, ni ninguna institución intermedia, sin que participara de los talleres. Fue una tarea muy importante, escuchar, en la mayoría de los casos, sin presencia del estado municipal. Porque también pensamos que sería bueno, que la gente se sintiera libre, para hablar u opinar, sin ninguno de los funcionarios presentes que hiciera sentir alguna tensión. Así que eso fue un desafío y entiendo que muy bien llevado a cabo por todo el equipo.

¿Qué políticas ambientales, de desarrollo socioeconómico y/o participación social se tuvieron en cuenta dentro del plan estratégico?

Nosotros, anteriormente, habíamos hecho un plan de turismo y, después, algo que también fue único en el país que fue con la presencia del INTA en Balcarce, con el que armamos un plan de ordenamiento rural. Precisamente, ahí empezaba a tratarse todo el tema de agroquímicos. Fue muy bueno porque lo turístico del plan se lo dimos al equipo y tuvieron muy buenos intercambios, también, entre esta organización, que estaba dirigida por el ingeniero Maceira, y todo un equipo del INTA.

También se dieron varias reuniones entre equipos, para considerar el tema ambiental, algo fundamental y relevante. Paralelamente a eso, estuvimos haciendo otras gestiones porque teníamos el basural a cielo abierto. Entonces, comenzamos a hacer todos los trámites ante la Secretaría de Ambiente de la Nación. En ese momento, nos dio un subsidio muy importante, para armar una planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos que ya está funcionando, pero falta el funcionamiento de las maquinarias para el tratamiento adecuado de los residuos.

La mayoría de las obras que realizamos, en los años de gestión

que tuvo, fueron obras que obviamente íbamos charlando con el equipo y con Guillermo, como interlocutor, que gestionamos y fuimos haciendo antes de la publicación. Por ejemplo, el camino de la circunvalación fue una obra fundamental: la circunvalación que atraviesa Balcarce está cortada por la ruta provincial 155, que es toda una ruta de carga de cereales hacia el puerto de Quequén, divide la ciudad y parte de la carga de camiones pasaba por el medio de la ciudad; entonces, se fue realizando un camino de circunvalación que lo inauguramos.

Se inauguró también la autovía, que faltaba hacer más de la mitad de la autovía Balcarce-La Plata, que era una ruta de una sola mano, se hizo autovía. Recuperar, restaurar, rearmar la vieja estación de ferrocarril, que era uno de los barrios, que se marcaba en el plan estratégico en el sector norte de la ciudad que era el más postergado. Entonces el camino de cintura se hizo, la estación de ferrocarril se recuperó, funciona una escuela secundaria y un destacamento policial, hay en parte del predio una cancha de básquet, como parte de la recuperación de espacios públicos.

Después, es común en los pueblos del interior, que tengas las vías de ferrocarril que dividen el pueblo y ahí está el Sector Norte. Aparte de esa vía, había un canal muy profundo y, dadas las características topográficas de Balcarce, todo el escurrimiento de aguas de lluvia escurría para ese Sector. Entonces, se había generado un canal a cielo abierto, muy importante, que generaba grandes problemas de inundación más allá de problemas de salud y demás. Logramos también con la provincia de Buenos Aires –con el gobernador Scioli– hacer una obra de ingeniería impresionante y se tapó ese canal de unas 13 o 15 cuadras de un importante caudal. Un poco para terminar en ese sector, fue la recuperación del exmatadero municipal de Salamone, que ese es un predio de dos manzanas, aproximadamente.

Además, a través del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, se hizo un Centro Integrador Comunitario (CIC), donde se construyó un edificio nuevo, se instalaron una sala de Jardín Maternal, consultorios médicos/odontológicos, escuela de adultos y el edificio histórico en sí del arquitecto Salamone quedó como un salón de usos múltiples para exposiciones, talleres y cursos. Con el Ministerio de Infraestructura de la Nación, se logró también el equipamiento de computadoras, que eran los Núcleos Amplio de Conocimiento (NAC), donde se realiza la



Fundamentalmente, como bien lo marca el plan, tenías un Sector Norte que estaba muy postergado con respecto al resto de la ciudad. Por lo que hicimos mucho hincapié en ese sector.

Las primeras obras se realizaron ahí y se concluyeron todas: la avenida Eva Perón, iluminar en forma completa, el matadero con el centro integrador complementario, el canal a cielo abierto, el camino de la circunvalación, la estación de tren con una cancha de básquet son varias cosas que hacen a esa presencia y que ayudaron a mejorar la calidad de vida de ese sector. Te estoy hablando de cuando se decía “*atrás de la vía*” o “*detrás del canal*” porque era un límite prácticamente de una cuarta parte de la población de Balcarce, porque se generaron muchos barrios sociales, entonces es un número importante de gente que vive ahí. Tenía un jardín de infantes, una escuela primaria, una secundaria, pero no había salud, necesitaba un refuerzo de un jardín maternal para las mamás que no habían terminado el secundario. Fue trabajar mucho, trabajar con el sector educativo, con la secretaria de educación de ese momento de Balcarce, con el área de desarrollo social.

Realmente fue un trabajo con un corte transversal fuerte, porque trataba lo urbanístico, lo arquitectónico, lo histórico, lo sociológico, la parte de salud. Fue toda una intervención de impacto social en todo ese barrio. El objetivo era transformar y verlo como propio. Los edificios del matadero y el ferrocarril que fueron rescatados, de verse maltratados, son edificios que no tienen un grafiti, una pintura, nada. Antes, eran aguantaderos de alcohol, drogas y demás; hoy en día, no tienen ni un solo grafiti. Lo que demuestra que cuando el Estado interviene, tiene presencia y da calidad, es raro que los sectores más vulnerables generen algún tipo de daño. Eso quedó más que demostrado. Un edificio ideal para seguirlo *grafiteando*, porque es blanco, sin embargo, está impecable. Y en el otro, lo mismo, se puede decir que tiene presencia policial, pero es un edificio grande.

CI 148 "Plan de Desarrollo Estratégico Urbano Territorial del Municipio de Balcarce"



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.

Comunicate
con nosotros:

E-MAIL:

armarciudad@gmail.com

FACEBOOK:

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

¿Tuvo continuidad el plan?

En el último año de gestión, cuando hicimos la presentación del libro con Guillermo y el equipo, dijimos que iban a ver gestiones para una segunda etapa; te estoy hablando del año 2013 o 2014. Y consideramos que lo que nos quedaba era el impacto de generar algo muy propio, que lo dice el plan, que es el casco histórico. De hecho, lo habíamos logrado años atrás que se considerara como el primer sitio histórico de la provincia de Buenos Aires, como centro histórico patrimonial de la provincia: la plaza de Salamone, la escuela, la actual municipalidad, el banco Nación, la iglesia, la escuela N.º 1, una farmacia que hay en una esquina. Todo eso forma el casco urbano, con características muy especiales, porque la plaza en sí tiene una rotonda principal grande y tiene casi cuatro manzanas completas, prácticamente es un parque. Por otro lado, tenés el hotel más importante de la ciudad, tenés las cosas características de un pueblo.

Entonces, consideramos que intervenir el centro era importante, darle un cambio y adaptando ese centro cívico a la obra en sí de la ciudad, modernizarlo y adecuarlo, además. Se empezó a trabajar con eso el equipo: a darle prioridad al peatón y no al auto (es también una característica muy pueblerina, de parar en la puerta de dónde vas), darle prioridad al peatón, al paseo al espacio público, por sobre el auto. Empezamos a trabajar en eso y después terminó la gestión.

Por lo que he observado hasta ahora, hubo una pequeña intervención que hizo el municipio, pero con un cambio de luminarias nada más y plantaron unos arbolitos y unos bancos. Nosotros, para mejorar el tema del casco histórico, también nos pusimos en contacto con la Cámara de Mediana Empresa (CAME), que es la que tiene relación con la Cámara de Comercio de Balcarce, con todos los comerciantes, y ellos tienen un programa que apunta a mejorar los centros comerciales a cielo abierto, lo que se conectaba con el Plan, pero me da la impresión que eso quedó sin efecto, no se ha notado que exista continuidad.

Sendas para generar seguridad ciudadana

La educación está cambiando radicalmente. Un gran ejemplo es el sistema educativo finlandés donde se tiene el día de clases menos largo y el año escolar más corto de Europa. Sin embargo, Finlandia obtiene resultados académicos situados entre los 10 mejores niveles educativos del mundo según las pruebas PISA. Lo curioso es que este sistema no busca generar grandes profesionales, mejorar la economía o formar empresarios, sino que tiene como meta educar a niños felices y valorar la educación como un medio para alcanzar la felicidad; las demás cosas son simplemente consecuencias de su sistema.



Estudiantes arquitectura de Veracruz haciendo urbanismo táctico.

Es arquitecto, con una década de experiencia laboral. Colaboró con la Cátedra Telleres de Diseño de la Universidad Católica Boliviana, y fue tribunal de defensa final en materias de pensamiento crítico, interacción cultural y Taller de Diseño. A lo largo de su vida profesional realizó y colaboró en proyectos de diseño, refacción y supervisión de obras, entre otros. Fue coordinador general del “Seminario Taller Internacional Mirada Urbana”, Segunda Versión para el Colegio de Arquitectos de Tarija. Formó parte del equipo de comunicación de esta institución entre 2015 y 2017.



2- Big U - Nueva York

La economía y las formas de comunicación a nivel mundial están en constante evolución. Se aprecia que una ciudadanía global “consciente” está emergiendo, como los estudiantes mexicanos de Veracruz que salieron a hacer urbanismo táctico en favor de la seguridad vial ⁽¹⁾, o Ron Finley en Los Ángeles, que se considera un guerrillero jardinero y casi fue arrestado por cultivar en las aceras para que cualquier vecino pudiera cosechar ⁽²⁾.

No hay que olvidarnos que nos encontramos ante el surgimiento de la generación latinoamericana más preparada de la historia. Hoy, a diferencia de hace un par de décadas, los jóvenes latinoamericanos aprenden por Internet a través de sus celulares y a la vez generan contenidos, están cada vez más involucrados en procesos de desarrollo social, economía y *emprededurismo*. En países como Bolivia, existen iniciativas como “Elemental” que busca educar a los futuros programadores del país enseñando a niños desde los 8 años sobre robótica y programación ⁽³⁾ o empresas de triple impacto, como “Mamut”, que vieron un problema de basura y lo convirtieron en posibilidad, generando trabajo y demostrándole al país y al resto de Latinoamérica que con pocos recursos y mucha pasión se pueden cambiar las cosas ⁽⁴⁾.

En este marco, crecen a nivel local las acciones que buscan fomentar la educación ciudadana. Casualmente, estas acciones vienen de parte de la ciudadanía misma y no así de los gobiernos. Nos encontramos como espectadores de una serie de eventos en desarrollo. Los efectos del calentamiento global se sienten más en todo el planeta, como, por ejemplo, el huracán Sandy que obligó a Nueva York a ser resiliente y proponer el parque *BIG U* ⁽⁵⁾, o la intervención de Aravena en Constitución (Chile) a causa de una fuerte riada, sequías desastrosas en el Chaco boliviano, o las inundaciones urbanas acontecidas en los últimos meses en Argentina, hasta la devastadora noticia de que Ciudad del Cabo podría ser la primera ciudad del mundo en quedarse sin agua potable ⁽⁶⁾.

La población mundial está creciendo aceleradamente y existe una gran migración campo-ciudad en muchas regiones del planeta, teniendo que resolver una difícil ecuación para determinar el requerimiento de vivienda por el ritmo de crecimiento poblacional actual en las ciudades, sobre todo en Sudamérica, Asia y África.

La tercera situación es que, con los cambios económicos globales, ocasionados a partir, por ejemplo, del *Brexit*, generan una ola de sucesos que afectan a muchos países, esto debido a que estamos más globalizados que nunca; pero, mientras que países como Chile dan grandes pasos hacia generar políticas de autoconstrucción y vivienda social de calidad, Colombia propuso cambiar la inseguridad por calidad de vida mediante intervenciones como las *bibliotecas-parque* que apostaron por convertirse en espacios democráticos donde la sociedad pueda encontrarse y romper sus diferencias, entre otros objetivos.

La mayoría de los países de África no cuentan con las mismas posibilidades. La acupuntura urbana usada por Jaime Lerner, es un gran lujo que, en países menos desarrollados aún, no se pueden dar. Por eso, colectivos como *The African Design Center* –del que nos cuenta en su charla TED de Christian Bechimana “*The next generation of African Architects and designers*”⁽⁷⁾– están buscando unir a arquitectos, ingenieros y diseñadores para aportar a una mayor calidad de vida para los países más vulnerables de África.

Es en ese sentido que un centro médico de arquitectura sencilla, eficiente y autoconstruida puede ser la diferencia entre la vida o muerte de miles de neonatos, mientras tanto, ciudades como Santa Cruz en Bolivia, ofrecen condominios cerrados y el modelo del *sprawling* como lo moderno y socialmente aceptable, como “*el paso a seguir*”. Actuando impunemente gracias a la especulación inmobiliaria y ante el desconocimiento social de cuestiones como *gentrificación*, dispersión, compacidad, movilidad urbana o cuestiones tan lógicas como el análisis de la *ecoforma* (relatada elocuentemente en el libro “*Aprender Ambitectura*” de 2012 por Rubén Pesci), que, de ser consideradas al momento de tomar decisiones sobre el



Centro médico en León



Escuela flotante en Makoko

manejo del territorio, pueden hacer una gran diferencia en la calidad de vida de nuestras ciudades.

Debido a la magnitud de los eventos que estamos viviendo, simplemente ya no podemos ser espectadores, dañando nuestras ciudades y medio ambiente una casa a la vez; hacer únicamente “lindos edificios” no va a cambiar estos problemas. No nos queda más opción que creer firmemente que, en la búsqueda de respuestas, de generar una mayor conciencia y criterio sobre lo que se puede cambiar o en contagiarles estas “inquietudes” a otros profesionales (sobre todo arquitectos), es que nos podemos acercar a tener la Latinoamérica que soñamos para nuestras familias.

Por eso pido que quienes aún no lo están haciendo, den pequeños pasos y se esfuercen en realizar cambios para solucionar, aunque sea en parte, estas situaciones; en recomendar a autoridades, en utilizar las redes sociales para difundir ideas y conocimiento, en concientizar a niños sobre la importancia de la sustentabilidad, resiliencia, fomentar la participación ciudadana en problemas urbanos y sociales o cualquier cosa que se les ocurra, por pequeña que parezca, puede hacer la diferencia. Como esa pequeña escuela en Burkina Faso que, con 50 mil dólares donados de presupuesto y la mano de obra de la comunidad, dio paso a una serie de otros proyectos para la misma.

Al reflexionar sobre lo que se nos enseñó en la facultad, los grandes “arquitectos estrella” que crecimos admirando versus acciones ejemplares como la del arquitecto nigeriano Kunlé Adeyemi con su escuela flotante en Makoko, mantengo una incomodidad, una sensación de que podría estar haciendo más.

Proyectos como este nos muestran que no hay que sacrificar la calidad arquitectónica por un bajo presupuesto, sino más bien utilizar la arquitectura ya no como una serie de hermosos objetos funcionales, sino como herramientas para generar sensación de comunidad, seguridad ciudadana, desarrollo económico, productivo o, simplemente, para cambiar lo que podemos a través de algo que amamos: “*Los arquitectos del futuro deberán comenzar a verse más como agentes de cambio*”⁽⁸⁾. Por lo que los dejo con la siguiente interrogante, lo que estamos haciendo por el bien de la sociedad. ¿Será suficiente?

REFERENCIAS

- (1) *Estudiantes en defensa de sus calles. Urbanismo Táctico en favor de la seguridad vial.*
- (2) *A guerrilla gardener in South Central LA (video).*
- (3) *Predecir el futuro es crearlo hoy (video).*
- (4) *Cómo cambiar el mundo a través de una empresa social (video).*
- (5) *BIG U: BIG la Visión de la Ciudad de Nueva York por "Rebuild by Design".*
- (6) *Ciudades sin agua: Ciudad del Cabo (video).*
- (7) *The next generation of African architects and designers (TED) (video).*
- (8) *Construir para ayudar cinco arquitectos en África.*

IMAGENES:

https://laboratorioespaciopublicomexico.files.wordpress.com/2018/02/22770880_361078210985343_6230052155521929003_o.jpg?w=1088

https://images.adsttc.com/media/images/533e/ba68/c07a/8091/a000/0096/large_jpg/BIG-U1_The-Harbor-Berm.jpg?1396619875

http://www.arquitecturaviva.com/media/imagenes/visores/abril_2014/kere_leo_1.jpg

http://laurbanaarquitectura.com/es/wp-content/uploads/2014/03/NLEs-floating-school-casts-anchor-in-Lagos-Lagoon_dezeen_ss_2-636x310.jpg

PRO.CRE.AR.

La pesada dif-herencia

El Programa Crédito Argentino –PROCREAR– fue y es una política pública de acceso a la vivienda a través del crédito bancario, con dos diferencias fuertemente marcadas según los gobiernos vigentes.

Líneas de Procrear a partir del año 2017:



Compra y construcción

Esta línea está pensada para acceder a un crédito hipotecario a 30 años, ya sea para la compra de una vivienda o para la construcción de la misma.



Desarrollo Urbanístico

Destinado a quienes quieran comprar su casa en uno de los desarrollos urbanos que se construirán.



Lotes con Servicios

El crédito está destinado a quienes quieran acceder a un terreno para la construcción de una casa. Esta línea es una continuación de las acciones que se tomaron en el primer Procrear.



Mejor Hogar

La línea permite acceder a un crédito para la conexión a la red de servicios básicos o para la compra de materiales para hacer reformas o refacciones en la casa (el monto del crédito es sólo de \$20.000)



LOTES CON SERVICIOS GENERADOS

Lotes con servicios generados:

-Total país: 11.896.

-Provincia de Buenos Aires: 7.481 (cuyo marco regulatorio estaba dado por las leyes provinciales 14.449 y 14.461).

-RMBA: 1.918.

Las oportunidades brindadas por este programa lanzado en el 2012 beneficiaron a miles de familias en todo el país, ampliando la posibilidad de acceso a la vivienda digna, mejora de las condiciones habitacionales e impulso del crecimiento económico del mercado de la construcción. Permite que muchas familias puedan acceder a un crédito bancario para la adquisición de una vivienda a una tasa baja, teniendo en cuenta la inflación. Esto posibilitó que un número importante de familias que no tenían una gran capacidad de ahorro para alcanzar a comprar su vivienda propia puedan hacerlo; y quienes ya tenían una vivienda puedan mejorar las condiciones habitacionales, a través de créditos otorgados para ampliación, refacción y terminación de viviendas.

No obstante, esta iniciativa innovadora y accesible para gran parte de la población tuvo sus consecuencias. Una de estas, que continua en el presente, es que tiene como eje pensar sólo en la vivienda y no en su contexto. En el caso del PROCREAR, se refleja en los aumentos de precios que tuvieron los inmuebles, sobre todo los terrenos baldíos, en zonas urbanas, en el momento en que se lanzaba el programa. Como consecuencia de esto, todos los demandantes de vivienda y de terreno, beneficiados por el programa, se ven en un gran problema: el crédito otorgado por el banco no les alcanza para el fin por el cual fue otorgado, lo que genera que los beneficiarios vayan a buscar terrenos a zonas periurbanas o rurales, lejos de las oportunidades de la ciudad.

Ante este problema, desde el equipo técnico del PROCREAR se han formulado diversas acciones que tuvieron como fin facilitar el acceso a la construcción o compra de vivienda o un terreno. Una de esas acciones es a través de un Fondo Fiduciario, a través del cual se adquirieron tierras vacantes, para luego venderles, a un precio razonable, el terreno a los beneficiarios del programa.

IMÁGENES

Diario La Provincia

Télam

<https://>

www.argentina.gob.ar/

[interior/procrear](https://www.argentina.gob.ar/interior/procrear)

Con el correr de los años, se han hecho algunos ajustes de manera de contribuir al acceso a la ciudad y a una vivienda digna. A fines de 2015 y comienzos de 2016, los cambios en las políticas económicas tuvieron incidencia en el otorgamiento de créditos de PROCREAR, lo que significó que muchas familias dejaran de tramitar el crédito debido a las diversas y nuevas dificultades que imponía el sistema bancario. El PROCREAR, uno de los programas de acceso a la vivienda más grande de la historia del país, quedaría, luego, a un lado dentro de las políticas de vivienda.

El nuevo “PROCREAR”

En el 2017, ante la falta de políticas de vivienda, que tanto había estado en la agenda de la campaña electoral, el PROCREAR fue relanzado. Actualmente, el programa brinda cuatro líneas: compra de vivienda, construcción, compra de lote con servicio y mejoras en el hogar, muy parecidas al antiguo programa. Lo particular que tiene actualmente, es que se amplía la oferta de créditos por la posibilidad de incorporar más bancos privados (anteriormente los créditos eran otorgados sólo por el Banco Hipotecario). Con este programa, se ha puesto aún más énfasis en la generación de créditos hipotecarios para la compra de viviendas. Estos créditos hipotecarios, a través del sistema UVA, con una tasa de interés que se ajusta a la inflación, son accesibles para una clase media (mínimo requisito para acceder al crédito es tener un ingreso superior a dos veces el salario mínimos vital y móvil) y que ya tiene una leve capacidad de ahorro (requisito para acceder al beneficio). Por lo tanto, los requisitos son exclusivamente para un sector que se ve imposibilitado para comprar una vivienda, pero que, mayormente, tiene los posibles problemas habitacionales resueltos. A través de una entrevista a Federico Rouco, asesor en temas de vivienda en la Legislatura porteña por el PRO, nos mencionaba que este PROCREAR tiene sólo el nombre



**Desarrollo Urbanístico,
Partido de San Miguel, Bs. As.**

280	59 a 96	6
viviendas	metros cuadrados	viviendas
familiares en total	las superficies de las viviendas	aptos para personas con discapacidad

Características

- 96 departamentos de 2 dormitorios con living comedor, cocina, baño.
- 136 casas de 2 dormitorios con living comedor, cocina, baño.
- 48 dúplex de 3 dormitorios con living comedor, cocina, baño.

EL MISMO PROGRAMA, EL MISMO PROBLEMA

Es muy probable que el gran problema que tuvo el PROCREAR en años anteriores, el aumento del precio de los lotes (con servicios), fomentado por el otorgamiento de créditos hipotecarios para la compra de los mismos, se repita. Si bien actualmente desde el lanzamiento del nuevo programa no hubo una fuerte suba de precios de los inmuebles, opera el hecho de que realmente no se lanzó al mercado una demanda significativa que los haga aumentar, como sí ocurrió en el PROCREAR anterior. No obstante, esto puede ocurrir si aumentara significativamente el número de beneficiarios del programa, el problema se repite, y más en donde los lotes son más escasos, con equipamientos y servicios, y próximos a centralidades.

del anterior programa, ya que no se parece en nada, partiendo de la posibilidad del otorgamiento de los créditos a través del sistema UVA, lo cual, según él, es muy beneficioso para el adjudicatario del programa, ya que, como se muestra históricamente, el salario promedio no cae, sí lo puede hacer a corto plazo, pero se recupera rápidamente. Además, menciona que las cuotas son relativamente bajas y lo positivo es que se ajusta a la inflación. Por otro lado, menciona que es muy alentador en términos económicos y también muy reciente como para hacer conjeturas de sus posibles resultados e incidencia en el mercado de viviendas y la construcción.

Asimismo, en el momento de destinar los beneficios, el actual Procrear deja de lado a un sector grande de la población que anteriormente podía estar incorporada al programa. El mecanismo de selección de los beneficiarios anteriormente se daba por sorteo público, y el otorgamiento del crédito se hacía si el adjudicatario cumplía con los mínimos requisitos que presentaba el programa. Actualmente, la selección de beneficiarios es por sorteo y luego por puntaje, en el que, cuantas más necesidades tenga la familia, mayor puntaje tendrá para la adjudicación del crédito. Por otro lado, la selección de los beneficiarios también la hacen bancos privados, quedando a discreción del banco a quién otorgar el crédito o no.

Comparando los dos programas, pareciera que los principios del antiguo PROCREAR, en donde se hacía hincapié en el acceso a la vivienda, no son los mismos que los del actual. Desde 2017, hay un programa en el que se hace hincapié, primero, en la necesidad de acceso al crédito bancario, para, luego, poder acceder a una vivienda. Si observamos la realidad actual, vemos que se ha dejado de lado la importancia de acceso a una vivienda digna y/o la solución de problemas habitacionales y de hábitat, principios básicos presentes su lanzamiento (2012).

Taller de Lecturas Urbanas

En el marco del Taller de Lecturas Urbanas, asignatura inicial que se dicta en la Licenciatura en Urbanismo UNGS, se desarrollaron, durante el ciclo académico 2017, diferentes propuestas de micro-intervención en el área central del municipio de Malvinas Argentinas. Se presenta a continuación una de esas experiencias.



ESTUDIANTES DE URBANISMO

Solana Avrutin, José Bao, Fernando Barrios, Rodrigo Barrios, Victoria Guzmán, Rodrigo Sánchez y Alexis Schwab son estudiantes de la Licenciatura en Urbanismo de la UNGS que cursaron durante 2017 la asignatura Taller de Lecturas Urbanas, dictada por los profesores Dr. Guillermo Tella y Arq. Eugenia Jaime.



El área de estudio y propuestas en el municipio de Malvinas Argentinas está definida por las calles Savio, Huergo, Rivadavia y el Batallón 601. Está estructurada por una estación ferroviaria al noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires que recibe diariamente gran afluencia de pasajeros que se desplazan, de manera predominante, por motivos de trabajo hacia el centro de la Ciudad de Buenos Aires.

Tal como sucede en diversos casos de esta Región, la propia dinámica que le imprime la población en situación de tránsito pendular genera en su entorno un proceso de deterioro y de degradación constante que invade el paisaje urbano cotidiano. Se evidencia la falta de una integración social y ambiental del sector, así como la presencia de barreras urbanas que fracturan ambos márgenes del eje ferroviario.

De modo que, en este recorte urbano, se observa la concentración de un denso flujo vehicular y peatonal –detonado por la estación de trasbordo– que carece de jerarquización y ordenamiento. Asimismo, la ausencia de espacios verdes recreativos amigables y el déficit de espacios públicos equipados y cualificados resultan debilidades dominantes para un nodo intercambiador tan estratégico en la articulación metropolitana.





TALLER DE LECTURAS URBANAS

En el marco del Taller de Lecturas Urbanas, asignatura inicial que se dicta en la Licenciatura en Urbanismo UNGS, se desarrollaron, durante el ciclo académico 2017, diferentes propuestas de micro-intervención en el área central del municipio de Malvinas Argentinas. Se presenta a continuación una de esas experiencias.

IMÁGENES

Propias de los autores.

Graduados reciben su título

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



Licenciado en Urbanismo Pascual "Lito" Furchi.



Licenciada en Urbanismo Yésica Ferreyra.



Licenciado en Urbanismo David Guzmán



Licenciada en Urbanismo Alejandra Soto



Licenciada en Urbanismo Constanza Carrara.

COLACIÓN DE GRADO

El pasado 3 de octubre se ofició una nueva colación de grado dirigida a los egresados de las diversas carreras de la Universidad Nacional de General Sarmiento, alta casa de estudios en la que se dicta la Licenciatura en Urbanismo, única carrera de grado de la Argentina sobre esta disciplina.

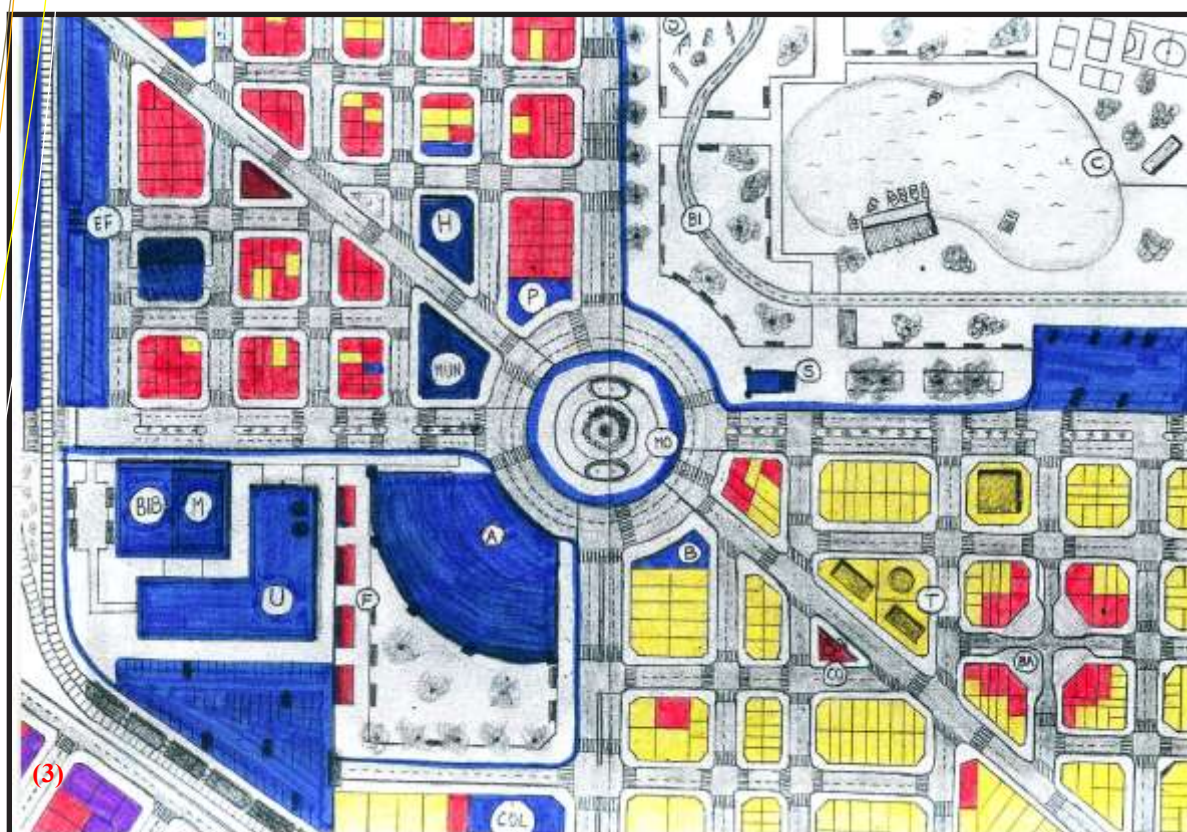
Durante esta ceremonia, cinco de nuestros nuevos colegas egresados recibieron sus títulos.

¡FELICITACIONES!

La ciudad ideal

Presentamos en esta nota el trabajo realizado en el Taller de Lecturas Urbanas a cargo del profesor Guillermo Tella. Como consignas se nos pidió que dibujáramos lo que para nosotros sería un espacio urbano ideal para luego discutir, estudiar y trabajar sobre algunos aspectos de la Ciudad, tales como sus componentes y dispositivos.

Figura (3)



“La ciudad ideal era la que los dioses construían para que en ella vivieran los hombres. Las razones para asentarse en un lugar o en otro, para levantar sus muros hacia uno u otro lado, procedían de los consejos de los sabios; las ideas de sanidad, defensa o respeto hacia las divinidades marcaban este origen del lugar en el que se desarrollarían los pueblos. Muchos de estos asentamientos primitivos han ido dando paso, por superposiciones históricas, a las ciudades actuales. Y hemos visto que las reglas de los dioses no siempre eran las más adecuadas para protegernos ni de los enemigos ni de las inclemencias del tiempo. Ciudades construidas sobre ríos, sobre terrenos insalubres, de espaldas al mar, en contra del viento...

Si las reglas de los primeros arquitectos eran contradictorias entre sí, también había otras que todavía hoy en día sustentan las bases del urbanismo. Pero la ciudad es mucho más que urbanismo, mucho más que arquitectura. La ciudad representa una cultura, una comunidad de personas, la ciudad está definida por los ciudadanos. Aristóteles, en “La Política”, definía la ciudad como “un perfecto y absoluto conjunto o comunión de muchos pueblos o calles en una unidad.

De las razones religiosas y los consejos sagrados, se fue desplazando hacia una lógica social y económica y, sobre todo, militar.

(Continúa en la pág. 37)

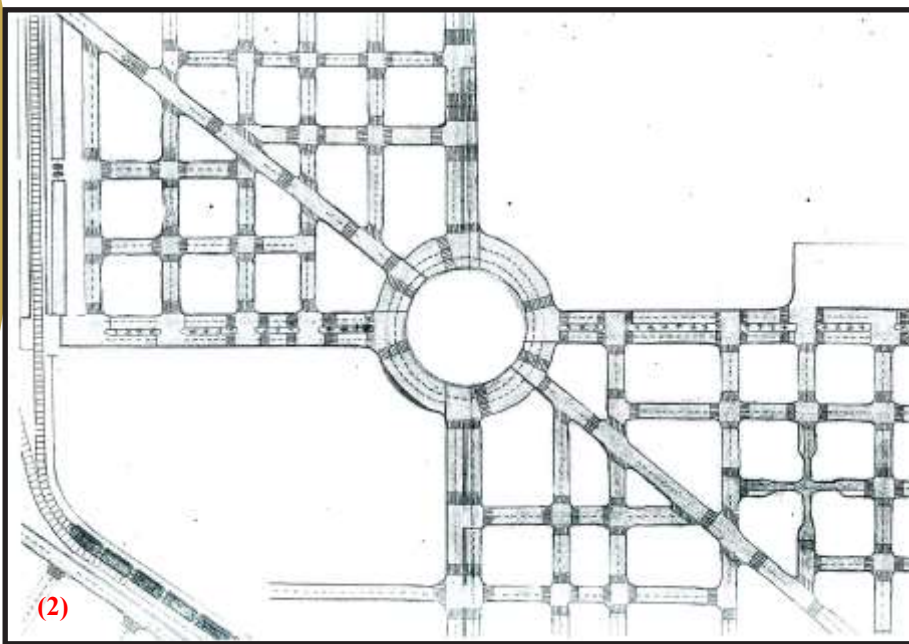


Figura (2).

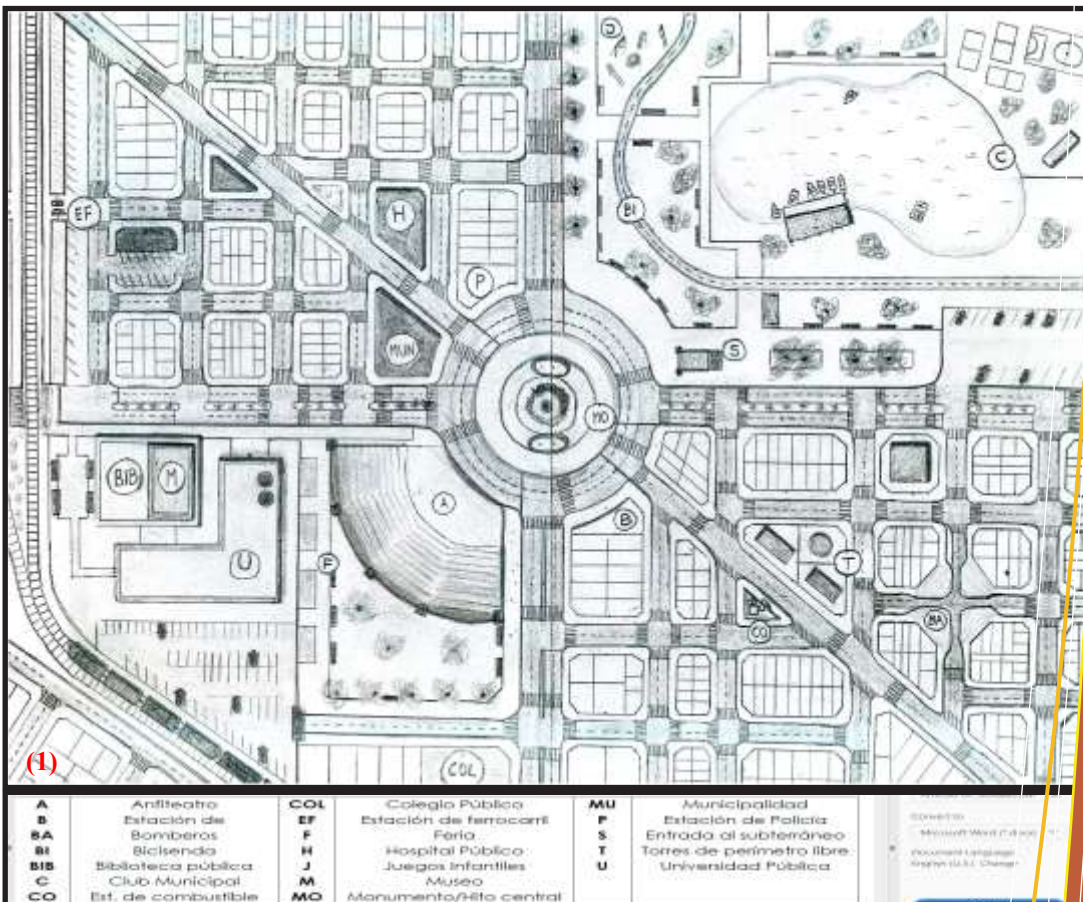
En tanto a componentes, tratamos conceptos, tipologías y casos sobre las ramas, los ejes, las retículas, los tejidos urbanos, los usos del suelo y flujos circulatorios. De igual manera fue con los dispositivos, en donde nos orientamos hacia las densidades edilicias, la mixtura de usos, la compacidad del tejido y las centralidades y periferias. Ambos elementos fueron analizados a partir de una matriz FODA.

Luego de trabajar estos temas se dio la misma consigna que la primera vez, pero teniendo en cuenta los conceptos vistos, para poder lograr una determinada situación urbana (1).

A partir de este esquema, vamos a destacar cuatro aspectos generales de este modelo para poder apreciarlos de forma más gráfica del siguiente modo.

A continuación, se presenta la trama urbana de esta ciudad, eliminando el parcelamiento y todo contenido de las manzanas (2). De este modo distinguimos un trazado ortogonal, en parte, pero radioconcéntrico al mismo tiempo, en torno a un nodo central del que se desprenden

Figura (1)



los ejes principales de este recorte.

Por otro lado, se muestra un amanzanamiento marcado por una avenida diagonal que genera morfologías triangulares y trapezoidales con dos sectores de gran amplitud destinados a diferentes usos.

Analizando con un poco más de detalle, comenzamos a notar los diferentes usos del suelo y su distribución en un plano cuadrangular delimitado por avenidas. Dichos usos se encuentran

organizados por cuadrante, de manera planificada, pero sin dejar de lado la mixtura de usos por completo (3).

El sector Noroeste tiene un predominio de usos comerciales (color rojo) en conjunto con los principales equipamientos (color azul) que son orientados hacia ese sector, aunque tampoco el uso residencial (color amarillo) sea inexistente. Por el contrario, en el extremo sudeste, es muy definido el comienzo de un área residencial con algunas torres de perímetro libre y, en desaliento, por el sudoeste asoma el uso industrial (color violeta), en símbolo de lejanía del centro urbano.

Si se aprecia con detalle, hallamos un sector comercial creado intencionalmente como espacio de encuentro e interacción social, a partir de un ensanche de ochavas y el incentivo en la consolidación de una zona de bares en plena área residencial (4).

Estos dos cuadrantes se ven integrados a partir de un eje contrario, formado por los mencionados espacios verdes: el Noreste como espacio recreativo y deportivo, y el Sudoeste con una marcada concentración de espacios culturales, tal como se lo grafica.

En relación a los flujos circulatorios, identificamos diversas arterias que en relación a su ancho y caudal de tránsito, podemos clasificarlas en primarias (rojo), secundarias (azul) y terciarias (verde) (5).

De este modo imagino una ciudad que pueda ser ordenada y con un tejido urbano integrado. Un lugar donde, a pesar de que haya límites para los usos del suelo, no haya límites entre los pobladores, una ciudad que permita la interacción.



Figura (4)

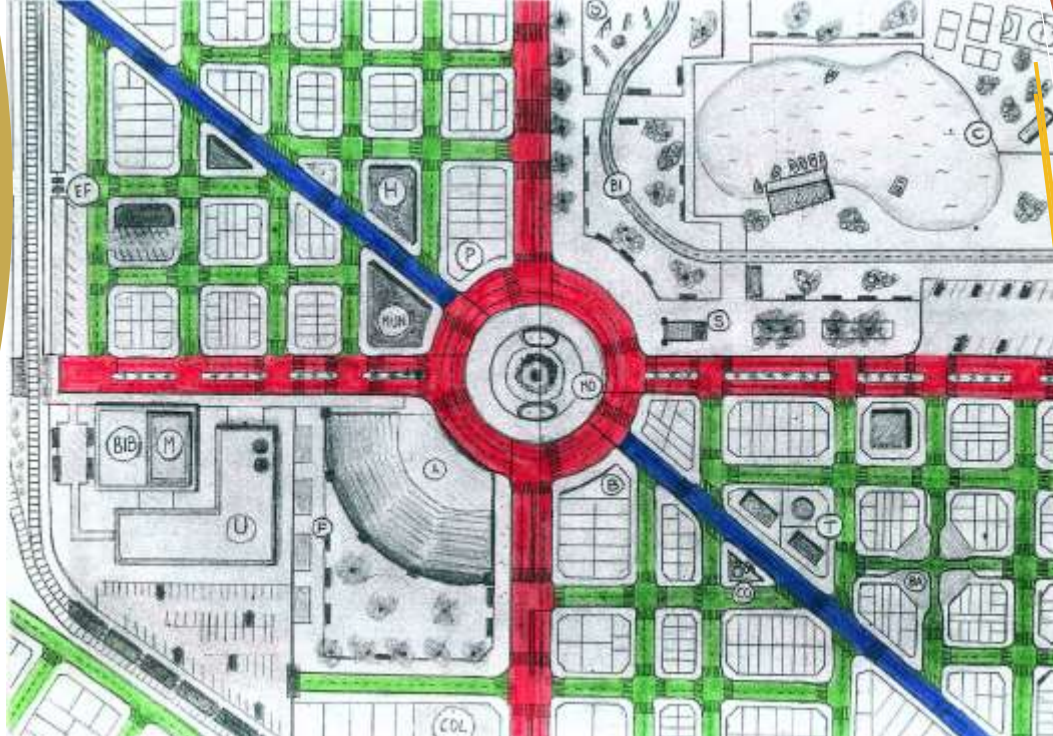


Figura (5).

Una ciudad con un área residencial unificada, abierta; con igualdad de oportunidad para la actividad comercial, sin privilegios de localización; con lugares de encuentro e interacción social y con el acento puesto en la peatonalización como forma de mejorar la movilidad y la calidad de vida. En síntesis, una ciudad caminable, accesible y diversa.

Planteo una ciudad con un plan de movilidad sostenible, integrando el concepto de ‘supermanzanas’, representadas por cada porción de cuadrante. Estas son células de varias manzanas por cada lado, en las cuales sus bordes se articulan como vías básicas pensadas para el vehículo de paso (6).

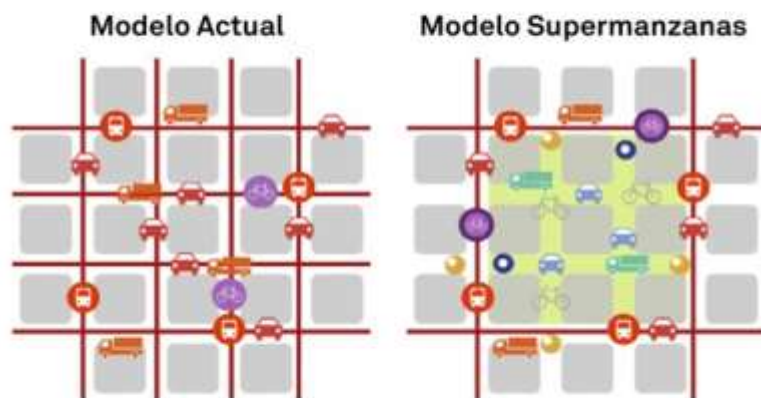
Según Salvador Rueda, Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, estos módulos dispuestos unos junto a otros permiten generar redes de transportes sincronizadas.

“Son áreas de 10 km/h, donde pueden jugar los niños, donde las personas invidentes pueden deambular seguras. En donde se pueden hacer todos los usos que la ciudad nos permite. Y que en la situación actual no nos lo permite la motorización.”

Ajuntament de Barcelona
Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018

Figura (6).

MODELO SUPERMANZANAS



- RED TRANSPORTE PÚBLICO
- VEHÍCULO PRIVADO DE PASO
- ÁREA PROXIMIDAD DUM CONTROL ACCESO
- RED PRINCIPAL BICICLETAS (CARRIL BICI)
- VEHÍCULOS RESIDENTES
- RED BÁSICA DE CIRCULACIÓN
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL BICICLETA (CONTRA SENTIDO)
- SERVICIOS URBANOS Y URGENCIAS
- PLATAFORMA ÚNICA (PRIORIDAD PEATON/IES)
- PASO LIBRE DE BICICLETAS
- TRANSPORTISTAS DUM

(Viene de la pág. 35)
Empezaban a pesar más los intereses de los hombres que los de los dioses. La ciudad se convierte entonces en un símbolo de humanidad y de civilización. Hasta nuestros días, es en la ciudad en donde pasan las cosas. Donde se sitúa el gran comercio, donde la cultura se desarrolla, donde el poder se concentra. Y es en la gran ciudad donde hay que vivir para estar dentro del mundo. Pero paulatinamente, el excesivo y brutal desarrollo de la ciudad, la especulación del territorio y la difícil convivencia de muchos en una sola unidad que se deshace en niveles sociales y económicos, marcados mucho más cruelmente en el nivel de bienestar que nunca antes había sido estructurado, hace que se inicie una salida de la ciudad hacia las periferias, hacia el campo. Pero la ciudad extiende sus redes a través de los medios de comunicación, carreteras, redes viarias de todo tipo, funcionan como nervios de aproximación a la gran ciudad. Y se generan ciudades medianas y pequeñas a semejanza de las grandes ciudades, y hasta los pueblos más pequeños comienzan una mutación imparable.”

Rosa Olivares

Extraído de:

<http://www.revistasculturales.com/articulos/9/exit-imagen-y-cultura/284/1/la-ciudad-ideal.html>

Corea Town

Actores que pugnan por el territorio

***“La mente adquiere forma en la ciudad, y a la vez,
las formas urbanas condicionan la mente.”***

Lewis Mumford





1. Procedencia de la población

La población coreana en Argentina, procede principalmente de la división de Corea y la crisis que se vivió en torno a 1965, lo que produjo un éxodo poblacional hacia Canadá y Estados Unidos, principalmente, y, luego, a países sudamericanos como Brasil, Paraguay y Argentina. De acuerdo con los datos estadísticos, la población coreana en Buenos Aires está representada por 30.000 habitantes, la mitad de los cuales se encuentran asentados en la Ciudad de Buenos Aires y el resto se distribuye en diferentes provincias del país.

En Argentina, los movimientos migratorios de coreanos estuvieron respaldados por acuerdos entre países debido a la recesión económica atravesada por **Corea, de esta manera**, “en abril de 1985 se firma en Buenos Aires un Acta de Procedimiento para el ingreso de inmigrantes coreanos a la Argentina” con la finalidad de dedicarse a actividades agrícolas en diferentes provincias. Sin embargo, con el tiempo, se fueron asentando en las grandes ciudades para dedicarse predominantemente a actividades comerciales.

FUENTES CONSULTADAS

Carolina M. (2013), *Estudios coreanos, migración coreana*. XI Congreso Internacional de ALADAA

Colombo, M. (2016). *Talleres textiles denunciados en la ciudad autónoma de buenos aires Análisis de las denuncias presentadas ante la Procuraduría de Trata y Explotación de Personas*. Documento elaborado por la Procuraduría de Trata y Explotación de Personas.

Montero B. J. (S/F). *Los “talleres clandestinos” y el funcionamiento de la industria de la indumentaria: El gobierno de la cadena productiva*. Buenos Aires, Argentina .



2. Localización del barrio

El *Barrio Coreano* o *Baek-Ku* –como lo suelen llamar en su idioma– se encuentra ubicado en la zona del Bajo Flores, al límite con la Villa 1-11-14, sobre la avenida Carabobo, entre las de Eva Perón y Castañares. Allí se concentra la mayor conglomeración de población y, en menor cantidad, lo hace en el barrio Balvanera, donde residieron desde su llegada.

La avenida Castañares funciona como barrera simbólica hacia zonas **consideradas como “conflictivas” por los habitantes de este lado del barrio.** Más allá del centro comercial se instalan viviendas particulares y algunos servicios de manera dispersa en calles aledañas. Entre 1997 y 2000 han proliferado restaurantes y comercios en las calles perpendiculares a la avenida Corea y Castañares, corazón del barrio.

3. Situación socio-espacial

Los barrios de migrantes –tal como puede ser el caso del *Barrio Charrúa* (de migrantes bolivianos) y el del barrio coreano *Baek-Ku* en Flores– son expresiones de la segregación geográfica (también llamada espacial, residencial o urbana), que puede entenderse como separación espacial de los diferentes grupos sociales en una ciudad o área geográfica de acuerdo a diferencias étnicas, religiosas, económicas, etc.

Dadas sus cualidades, conviven en tensión con el resto de la ciudad y, por ende, han ido adquiriendo condiciones básicas para funcionar como micro-ciudad. El territorio que hoy forma parte de la comunidad coreana representa un espacio de identidad cultural y de largas luchas de aceptación por la comunidad receptora. Por lo cual, representa un valor significativo conservar su identidad cultural, sus tradiciones y sus relaciones de convivencia.





4. Dispositivos de socialización

En el barrio hay determinados espacios para desarrollar una vida asociativa intensa, entre ellos:

- Bares y *cantobares* para diferentes edades. Aquellos destinados a personas mayores ofrecen bebidas con alcohol coreanas (*Soju*).
- Iglesias, encargadas de hacer la articulación social de la comunidad. Se observan allí de manera predominante templos evangelistas de la comunidad coreana (registrados en Buenos Aires) y dos templos budistas.
- Asociaciones, medios de comunicación (diarios y radio) y comercios varios.
- Universidades y escuelas de graduación en Corea, con actividades laborales desarrolladas en Corea antes de emigrar, deportivas, artísticas y de escritores.



REPÚBLICA DE LOS NIÑOS

“República de los Niños” es el primer parque temático recreativo de América Latina. Se encuentra ubicado en el municipio de La Plata (Argentina). El predio pertenecía al antiguo campo de golf “Swift Golf Club”, destinado a los dueños de los frigoríficos ingleses que estaban asentados en la región.

La construcción comenzó en 1949 y fue financiado con fondos provinciales a través del Instituto Inversor de la Provincia de Buenos Aires.

Luego de dos intensos años de obra, el Parque fue inaugurado en 1951 por el presidente Juan Domingo Perón. Los propósitos principales de su fundación fueron: el esparcimiento recreativo y educacional de los niños, que los niños descubran la esencia de su rol como futuros ciudadanos para vivir en democracia, que reconozcan las instituciones sociales básicas y, principalmente, los derechos humanos y los derechos del niño.

(Continúa en la pág. 43)

- Asociaciones relacionadas con diversas opciones de vida en la ciudad: de comerciantes, de industriales, de profesionales (médicos, abogados, contadores, etc.) de estudiantes, de jugadores de golf y de ancianos.
- Club de Calígrafos, grupo de estudio de la cultura migrante, grupo de Bellas Artes, etc.

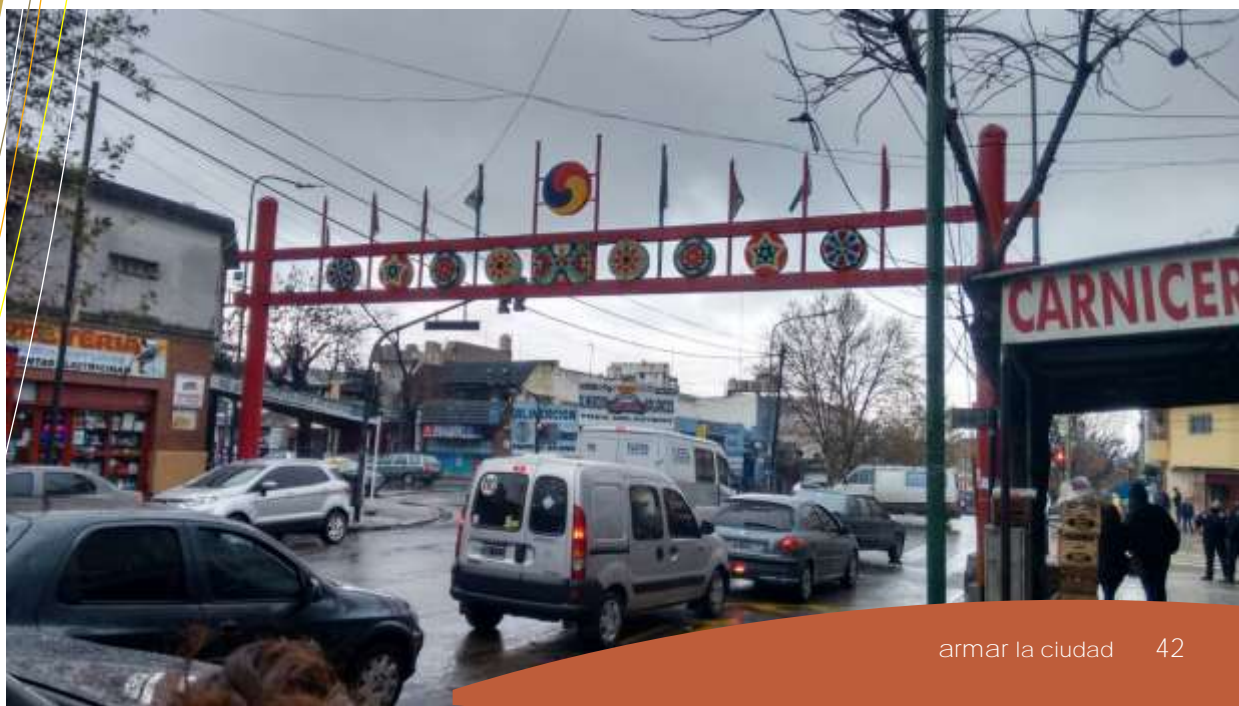
5. Actividades económicas

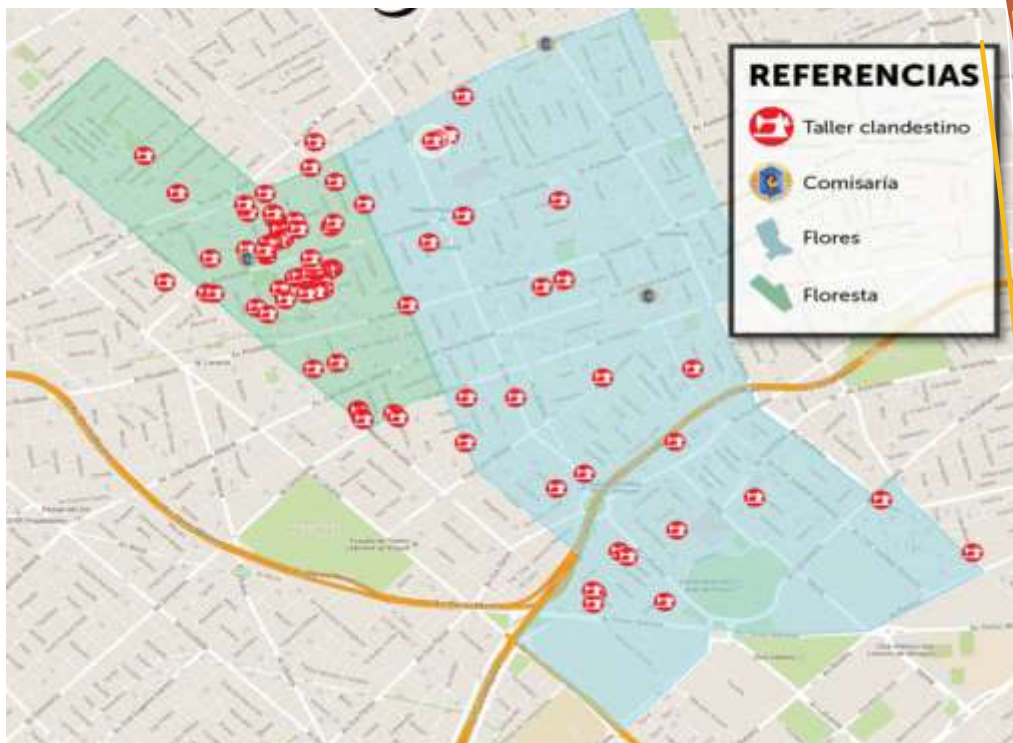
La mayor parte de la actividad económica de la comunidad coreana en Argentina se concentra en la pequeña y mediana industria textil, y en el comercio de indumentaria, mayorista y minorista, y, en menor medida, en restaurantes, servicios de salud, dietéticas, y otros. La gran mayoría tienden a establecer sus propios negocios, lo cual da cuenta de una forma cultural de organización familiar y comunitaria que sostiene dicho sistema.

En general, los coreanos emplean personal local cuando se trata de negocios con atención al público. En cambio, en los talleres textiles prefieren trabajar con personas provenientes de países limítrofes, en general bolivianos. Según estudios realizados, se debe a la situación de residentes indocumentados y, en el discurso simbólico del imaginario coreano, los bolivianos son sumisos y disciplinados. De esta forma, su integración a la economía nacional tuvo un notable impacto en el mercado local. Esta dinámica contribuye a reconfigurar las áreas comerciales de barrios como Flores y Once, en los que tradicionalmente se asentaban comerciantes y empresarios textiles argentinos de origen judío y armenio.

6. Tensiones entre colectivos

De acuerdo con ciertos estudios, a partir de la crisis económica de 2001 los coreanos dominaban el circuito económico textil. Pero finalizando los años noventa, los





(Viene de la pág. 41)

El predio, de 52 hectáreas, alberga a edificios con distintos estilos arquitectónicos, con influencias medievales, islámicas, europeas, que nuclean a actividades públicas, deportivas, bancarias, educativas, religiosas. La mayoría de ellas están situadas en un centro urbano realizado a escala de los niños. También incorporó diferentes especies arbóreas así como una extensa área verde y espejos de agua y una variada gama de aves acuáticas.

El Parque fue pensado como un espacio de enseñanza y producción, donde lo urbano y lo rural coexistían en favor una nación mejor, a imagen y semejanza de la idea de país instalada. Valores como la igualdad y la justicia se expresan en muy distintos estilos tomados como emblemáticos de cada uno de los edificios que debían representar y en donde dichos valores debían ejercitarse.

Un ejemplo de esto es el Palacio de Justicia, que tomó conceptos arquitectónicos de los Países Bajos, representativos de una pulcra imagen de administración legal.

(Continúa en la pág. 45)

migrantes bolivianos comenzaron a dedicarse a la venta de esa producción en las ferias, sobre todo en aquellas que se formaron a orillas del Riachuelo en el partido de Lomas de Zamora, conocida hoy como La Salada, donde la presencia de bolivianos es dominante.

Luego de la crisis referida, surgió la producción textil entre los bolivianos, repitiendo el ciclo de contratados dentro la comunidad misma (bolivianos que producen y venden y contratan mano de obra boliviana). Por lo que en los años recientes comienza a existir una suerte de tensión entre coreanos y bolivianos.

En estos últimos años, la comunidad boliviana ha progresado en el comercio textil, beneficiados por situaciones de informalidad que los coreanos consolidaron. De esta manera, la actividad clandestina de producción textil se focaliza en ciertos sectores de la ciudad o áreas comerciales abiertas a un muy bajo costo. En Parque Avellaneda y su entorno, sumado a zonas de Flores, **Floresta y Once, se concentran numerosos talleres textiles “clandestinos”** en casas de familias alquiladas temporariamente o en la trastienda de los mismos comercios donde los coreanos y/o bolivianos se dedican a la producción textil.

El desplazamiento de la actividad textil en la ciudad hacia otros barrios permitió que se iniciara la relación con los migrantes bolivianos y se replicara entre ellos, sosteniendo una economía paralela que disputa los precios en el mercado local. Desde esta perspectiva, es indispensable acompañar con políticas públicas la promoción de espacios colectivos de construcción multicultural de modo de garantizar que los distintos actores sociales puedan definir y ejercer plenamente sus derechos al uso y goce de la ciudad.

7. Problemática principal

Las fuerzas de poder entre los actores involucrados en el mercado textil en Argentina dan cuenta de una ciudad como escenario para disputa de espacios. Esta situación involucra ampliamente a quienes han dominado el mercado **laboral textil, que tiene como protagonistas a judíos, coreanos y bolivianos: “En**

este esquema, las trabajadoras y los trabajadores de un taller textil padecen la variedad más amplia de privaciones de derechos sin la posibilidad de ejercer una real defensa legal al estar inmersos en una relación laboral asimétrica y subterránea". Los actores que forman parte de este flujo de producción, intermediación y comercialización son diversos y se componen de diferentes lógicas:

- *Marcas*: una marca agrega valor significativo o simbólico a la ropa, virtualmente todas las empresas del sector aspiran a poder producir y/o vender ropa con marca propia. Es por ello que, junto a los grandes confeccionistas, las marcas son el corazón del negocio de la ropa.
- *Grandes confeccionistas*: producen la mayor parte de la indumentaria vendida en el país y diseñan ropa para comercios propios (generalmente mayoristas) y también para marcas, y subcontratan la producción a pequeños y medianos talleres en forma directa (sin intermediarios). El principal polo productivo de **estas empresas es el circuito de "calle Avellaneda", en el barrio de Flores**. Allí se producen y venden millones de prendas que se comercializan en locales minoristas de todo el país.
- *Intermediarios*: son empresas que ofrecen a las marcas el servicio de coordinación de la producción: toman de las marcas los insumos, cortes de telas y/o prendas a medio hacer, y se las devuelven ya terminadas. Adoptan formas y estrategias de lo más variadas y su versatilidad es esencial para su adaptación a los permanentes cambios en las demandas de las marcas. Es por eso que sus inversiones fijas suelen ser mínimas: alquilan una oficina y depósito, tienen muy pocos empleados directos, poca o nula capacidad productiva, y uno o pocos vehículos para realizar los traslados necesarios. Sus riesgos son mínimos y su rentabilidad suele ser significativa.
- *Fábricas y talleres registrados*: algunos trabajan exclusivamente para marcas deportivas multinacionales, otros producen para empresas de ropa de moda con altos volúmenes de ventas y muchas veces pueden presentarse a licitaciones. La escasa oferta de fábricas registradas que ofrecen alta calidad



(Viene de la pág. 43)

Para el Palacio Legislativo se tomó como ejemplo el Parlamento Inglés, cuya actividad legislativa fue modelo. Para el Palacio de Cultura se escogió al estilo árabe, como símbolo del desarrollo científico y tecnológico mundial.

De este modo se expresaban los valores que se pretendían transmitir. La reproducción de estos ejemplos tomados de otros países del mundo tuvo como motivación mostrar indirectamente qué nación se buscaba construir. En esta misma dirección, se debe destacar que la majestuosidad y lo ambicioso del proyecto tuvieron relación directa con el modelo deseado para una gran nación.

A más de medio siglo de su inauguración, el parque temático “República de los Niños” continúa fomentando aquellos valores que sustentaron su creación.

Guillermo Tella

de confección les permite tener cierto poder de negociación de las tarifas de subcontratación. Sin embargo, las condiciones laborales son pobres y el salario promedio en el sector es el más bajo de toda la industria.

- *Talleres informales*: constituyen el sector más numeroso y quizás el más complejo en la cadena, dada la enorme variedad de tipos y el dinamismo propio de su situación. Existen numerosos casos de talleristas que comenzaron con pocas máquinas y llegaron a tener varios talleres. Es común que estos grandes talleristas subdividan espacialmente la producción en vez de concentrarla en un solo lugar, para poder mantenerse *invisibilizados* y diversificar el riesgo de cierre ante inspecciones.

En esta cadena de actores, se deja ver que las grandes o no muy conocidas marcas y confeccionistas no producen directamente lo que venden, lo que genera que esta proliferación de talleres textiles clandestinos envuelva un entramado de problemáticas sociales, en las que están involucrados diferentes actores que se manejan de forma visible en la ciudad.



Fietsvlonders

Una propuesta sencilla para
un problema complejo

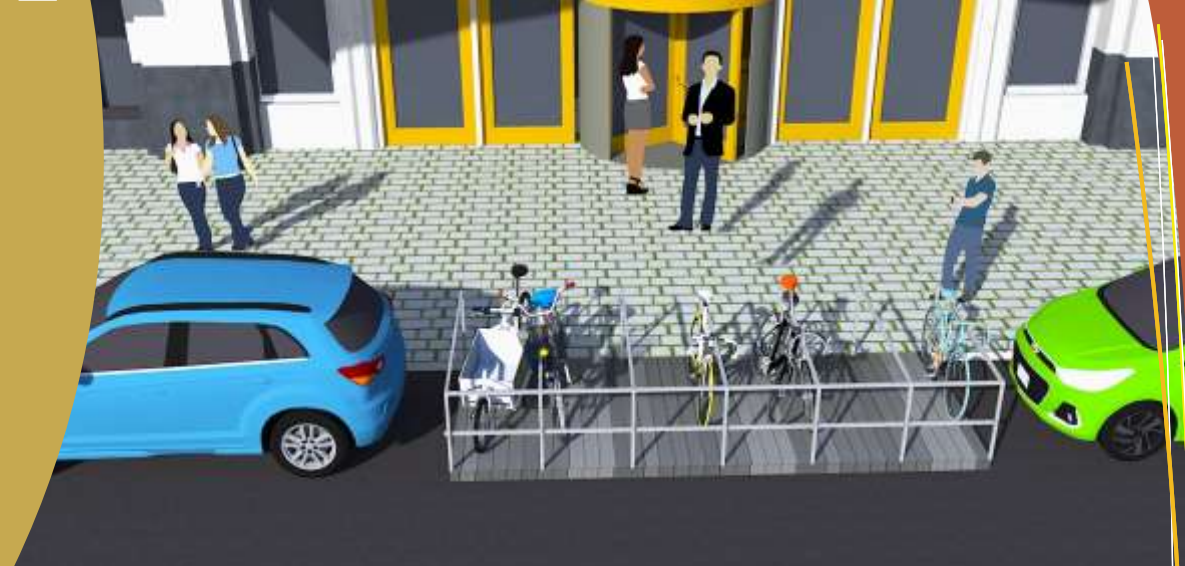
Entre las ciudades en las cuales el uso de la bicicleta se encuentra tan extendido que llega a generar conflictos de tránsito, muy pocas han logrado un sistema exitoso para reducir la acumulación caótica de bicicletas sobre la calle o la acera sin generar problemas de espacio para los propios ciclistas y peatones. La ciudad de Rotterdam, en Holanda, lo está logrando.

En general, suele haber muchas críticas para con los ciclistas por el uso del espacio. Sobre todo, los automovilistas y conductores de transporte público aducen que es peligroso compartir carriles, que la forma en la cual conducen los ciclistas es muy arriesgada, que faltan medidas de seguridad, entre otras. Ese no parece ser un problema en Holanda, donde hasta los conductores de autos también son ciclistas en muchas oportunidades.

No obstante, los espacios de estacionamiento o aparcamiento para las bicicletas sí resultan ser un tema problemático hasta para los holandeses. Los ciclistas casi nunca pueden encontrar un espacio libre en las veredas o en las calles angostas, haciendo que el uso de dichos espacios se traduzca en una pugna constante entre los usuarios del espacio público.

Este problema podría ser resuelto con relativa facilidad si los gobiernos locales proveyeran mayor cantidad de estacionamientos para bicicletas. Ahora bien, por una lado, la escasez de espacios en general dificulta esta situación y, por otro, la mayoría de las políticas de movilidad y transporte son orientadas al transporte automotor privado.





RECONOCIMIENTO:

La iniciativa de *Fietsvlonders* ha ganado recientemente el premio a la innovación denominado *Tour de Force*. El jurado lo ha reconocido especialmente por su simplicidad y su gran efecto en el espacio público, transformándose en una política estratégica debido a que aborda cuestiones esenciales para el funcionamiento ordenado de la ciudad y a que pone en juego pocos recursos pero genera impactos de gran escala y de importancia para la vida de los ciudadanos.

Considerando que las bicicletas ocupan mucho menos espacio que los automóviles, la solución parecería ser fácil: tomar los espacios de estacionamiento de automóviles y estacionar allí bicicletas. Muchas ciudades alrededor del mundo han comenzado a implementar esta sencilla medida que consiste básicamente en ubicar una estructura –generalmente de madera y metal– del tamaño de uno o más automóviles en el espacio de estacionamiento tradicional de los mismos. Dicha estructura se inspira, y de hecho podría ser considerada, un *parklet* en sí mismo.

A pesar de ello, en muy pocos casos se ha tomado esta iniciativa como todo un sistema sustentado en las propuestas de *Fietsvlonders* que pueden llegar a generar verdaderos cambios a mediano y largo plazo. Rotterdam es justamente la ciudad que ha hecho esto.

Esta ciudad portuaria ha sido precursora en la instalación de *Fietsvlonders* (o plataformas para bicicletas) que reemplazan –en general por un tiempo limitado– los espacios para estacionar automóviles por espacios adaptados para el estacionamiento de bicicletas. Si los residentes del lugar, los comerciantes, turistas, etc. se ven satisfechos, luego de un período de prueba, los *Fietsvlonders* pueden transformarse en permanentes.

En sólo un par de años, 28 espacios para autos fueron transformados en 280 estacionamientos para bicicletas y ya se encuentran en período de prueba unos 22 espacios más.

El problema que subyace en esta propuesta es que son soluciones relativamente pequeñas y limitadas. Además, la mayoría de las veces suelen ser temporales y luego de unos pocos meses son removidas por las autoridades locales de cada ciudad.

Por otro lado, la simplicidad y funcionalidad parecieran ser los principales argumentos a favor de estos espacios. No son demasiado costosos pero tampoco son elementos de gran valor estético para la ciudad, por lo menos, en la forma en la cual se están implementando en la actualidad. No obstante, tampoco se trata de una solución definitiva, sino de una herramienta sujeta a ser mejorada, que es rápida y sencilla y que demuestra qué tipo de beneficios pueden obtenerse con la inversión de pocos pero estratégicos recursos.

En la actualidad, este tipo de iniciativas se ha transformado en un política de largo plazo en la agenda gubernamental de Rotterdam con el objetivo principal de ser una ciudad amigable con las personas.

IMÁGENES:

<http://humankind.city/blog/2018/07/meet-the-fietsvlonders-rotterdams-solution-to-combat-street-parking/>

<http://fietsfan010.nl/uitgelicht/fietsvlonders-meer-fietsrekken-op-straat/>

Soberanía y territorio: Recuperando a los clásicos

Al hablar de soberanía territorial generalmente se hace referencia a cuestiones geopolíticas, a fronteras, a límites y al poder que un determinado Estado (sobre todo un país) detenta sobre su propio territorio. Es decir, sobre lo que se encuentra por dentro de dichos límites y, para lo cual, todo lo ajeno a esa delimitación se presenta como extraño, extranjero.

Quienes representen el poder hegemónico del Estado en un lugar y en un momento determinado establecerán de qué manera ejercer ese poder y cómo traducir el mismo en términos de soberanía sobre su territorio, imponiendo límites, tanto físicos como simbólicos, que definan la pertenencia a cierto espacio social y geográfico.

A través del tiempo, el concepto de soberanía ha sido objeto de grandes polémicas y cuestionamientos. En gran medida, el surgimiento de diferentes acepciones se ha encontrado fuertemente ligado a las dimensiones políticas y a su evolución en relación con el territorio.





ARTÍCULO RECOMENDADO

Becerra Ramírez,
Manuel; Povedano
Amezola, Adriana y
Téllez Carvajal, Evelyn
(2010). *La soberanía en
la era de la
globalización*, en:
Becerra, Manuel y
Müeller, Klaus (coords.)
*Soberanía y
Juridificación en las
Relaciones
Internacionales*, pp. 55-
84, Instituto de
Investigaciones Jurídicas,
Universidad Nacional
Autónoma de México.

En las últimas décadas, se observa una situación especial relacionada a una serie de fenómenos transnacionales que ponen en cuestionamiento las definiciones clásicas de soberanía. Tradicionalmente ligado al derecho y a la política, en la actualidad el concepto está siendo estudiado desde diferentes perspectivas y ha ido mutando hacia puntos de vista más complejos e integradores, dependiendo las dimensiones de análisis y el ejercicio práctico de la propia soberanía.

La soberanía, como un atributo del Estado, es ejercida cotidianamente a través de las distintas políticas y medidas que se ponen en práctica a través de sus diferentes estamentos. Ahora bien, es interesante observar qué tipo de soberanía se está ejerciendo en relación de qué elementos básicos del Estado –territorio, gobierno, pueblo– se están poniendo en juego en cada decisión política.

Analizando el carácter más actual acerca del concepto de soberanía, se pueden identificar tres posturas clave respecto a su evolución. Por un lado, hay quienes afirman que el concepto de soberanía no ha cambiado realmente, en el sentido de que el Estado sigue ostentando el poder soberano. Siguiendo esta idea, entonces, no existe ningún poder por encima del que tiene el Estado.

Una segunda postura señala que en el contexto actual y mediante una apreciación moderna del concepto y la práctica, no se puede hablar de soberanía en los casos de una unión de Estados soberanos que aceptan ceder esa soberanía en pro de la Unión, como, por ejemplo, la Unión Europea. En este tipo de situaciones, ya no hay una soberanía, en el sentido clásico, de los Estados que la componen, dado que han accedido a someter su libertad e independencia en diferentes áreas y materias. En este tipo de miradas, en algunas ocasiones, se habla de entes supraestatales donde se rompe con el esquema clásico de que la Nación es la que detenta la soberanía.

La tercera posición es aquella que afirma que el concepto de soberanía ha evolucionado. Es decir, se reconoce que existen fenómenos frente a los cuales no puede hablarse del concepto clásico de soberanía y que, de hecho, lo cuestionan fuertemente porque escapan del ámbito exclusivo de competencia de un solo Estado y de su soberanía. Dichos fenómenos o áreas compartidas de acción son, entre otras, los derechos

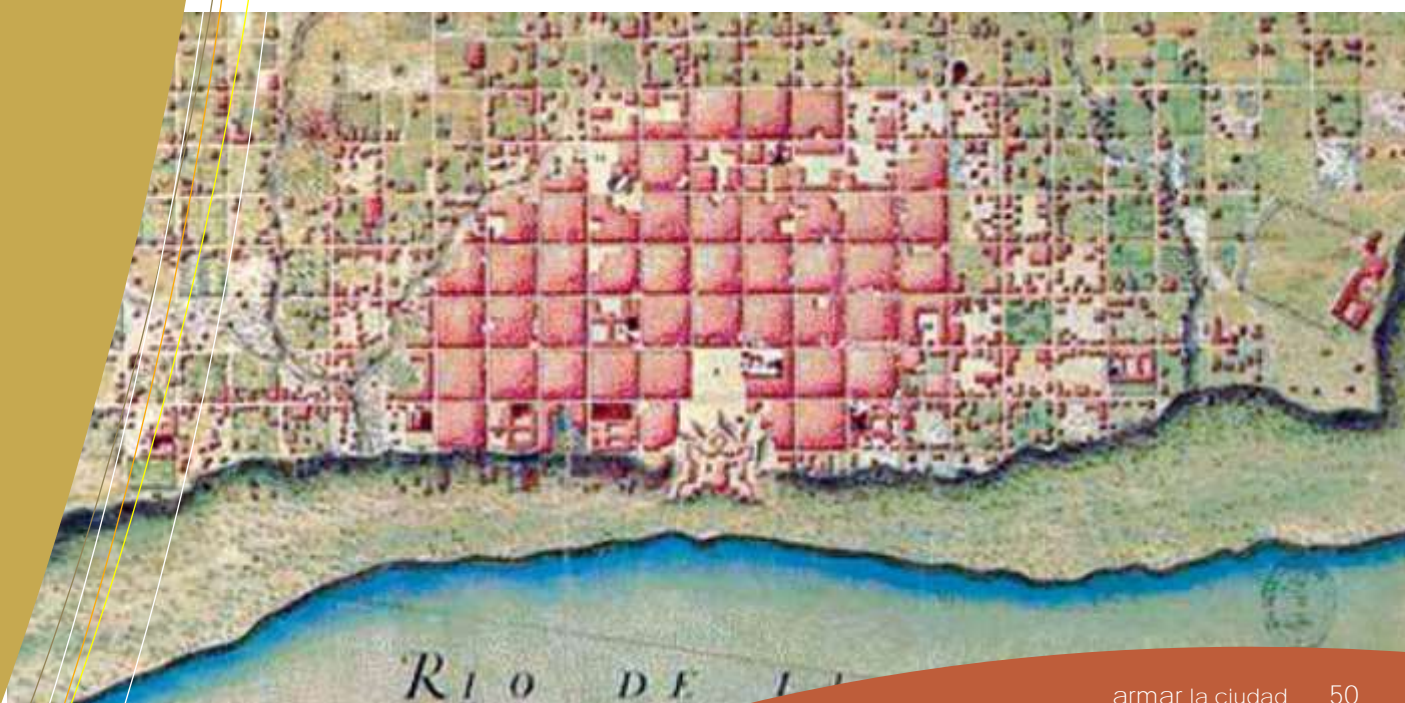
humanos, el medio ambiente, los recursos transfronterizos, el comercio internacional o los crímenes internacionales.

Es importante señalar que los elementos que constituyen el Estado (territorio, pueblo y gobierno) mantienen una estrecha relación y, de hecho, se entiende que uno no puede existir sin el otro. En este sentido, no podemos abordar el tema de la soberanía territorial sin atender a lo que ocurre con el gobierno que ejerce el poder y toma las decisiones sobre ese territorio, sumado a la población que lo habita y hace uso del mismo.

Históricamente, el concepto de soberanía fue creado para dar sustento al sometimiento que existía desde los más poderosos hacia los más desvalidos. La soberanía como representación del poder en su máxima expresión se observa en la figura del rey por sobre sus súbditos. En este caso, el “soberano” es un representante de Dios sobre la Tierra, con un poder divino y perpetuo, sólo limitado por su propia voluntad. No obstante, ya desde el siglo XII cuando comienza a ser utilizada la idea de soberanía, los pensadores que se dedicaron a estudiar el tema comenzaron a identificar algunas limitaciones de la soberanía absoluta.

Es así que conceptos tales como Estado, derecho, poder, soberanía, en tanto son ideas construidas socialmente, son influenciadas por quienes las piensan, las estudian, las crean. Aquí subyace uno de los puntos sustanciales desde los cuales abordar el tema de la soberanía, ya que gracias a que son productos de la mente de los hombres pueden repensarse, analizarse y evolucionar al igual que la sociedad o los procesos sociales. Es decir, estos conceptos son productos culturales que se ven impactados por los hechos históricos, políticos, sociales, económicos de cada época y lugar.

Este tipo de abordajes da lugar a la idea de “soberanía popular” que introduce, en el año 1603, Johannes Althusius. En su obra *La política: metódicamente concebida e ilustrada con ejemplos sagrados y profanos* critica la soberanía irrestricta del rey y señala que la misma no reside solamente en un soberano, sino en una pluralidad de individuos, es decir, el pueblo, ya que, de no ser por el pueblo, su poder no hubiera podido ser establecido ni mantenido. Más aún, según Althusius, los súbditos no sólo tienen el derecho, sino la obligación de resistir la opresión y rehusar obediencia a aquel gobierno que usurpa la soberanía y que a partir de ello degenera en tiranía.





Althusius, Johannes (1603). La política: metódicamente concebida e ilustrada con ejemplos sagrados y profanos.

Hobbes, Thomas (1651). *Leviatán, o La materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil*.

Rousseau, Jean-Jacques (1762). *El contrato social*.

Por su parte, Thomas Hobbes publica *Leviatán* en 1651 donde afirma que todos los hombres han concedido la soberanía a quien representa su propia persona. Siguiendo este razonamiento, si el pueblo destituye a quien estaría tomando el rol de soberano, no haría otra cosa más que recuperar lo que es suyo. Si bien Hobbes reconoce que la soberanía la tenía el rey, señala que ese poder no provenía de un origen divino, de Dios, sino que se lo habían otorgado los hombres.

En esta misma línea se ubica Jean-Jacques Rousseau quien en su famosa obra *El contrato social* de 1762, influenciado por Hobbes, subraya el hecho de que la soberanía reside originalmente en el pueblo. Para él, el pacto social es lo que da al cuerpo político un poder absoluto y, ese mismo poder es lo que se denomina soberanía en tanto es dirigido por la voluntad general.

Aparece aquí, con especial fuerza, la idea de que la soberanía del pueblo no es delegable en el sentido de que sólo la voluntad general es la que puede dirigir las fuerzas del Estado para conseguir el fin de su propia institucionalidad, que es el bien común. Es decir, la soberanía no es más ni menos que el ejercicio de la voluntad general y, por lo tanto, nunca se puede enajenar. Por su parte, el soberano, tal ente colectivo, solo puede estar representado por sí mismo. En este sentido, el poder bien puede transmitirse, pero la voluntad no.

Ahora bien, según Rousseau, así como la voluntad particular atenta permanentemente contra la voluntad general, el ejercicio del poder por parte del gobierno tiende a atentar contra la soberanía. El gobierno puede no seguir la voluntad de todos, es más, puede oponerse en detrimento del bien común en un proceso en el cual, tarde o temprano, “el príncipe” rompe el contrato social oprimiendo al soberano.

A partir de estas consideraciones conceptuales básicas, se manifiesta la importancia de observar de qué manera se ejerce la soberanía en cada momento y lugar determinados. Sobre todo, analizar cómo el poder hegemónico ejerce la soberanía sobre uno de sus recursos más significativos, importantes y estratégicos como lo es el territorio y, consecuentemente, cómo el verdadero soberano, el pueblo, establece estrategias y prácticas contrahegemónicas que le permiten minimizar y mitigar las condiciones desfavorables a las cuales ha sido arrojado.

IMÁGENES:

<https://escribacafe.com/omapa-de-piri-reis-dc3626e1ef77>

<https://www.pagina12.com.ar/29780-negocios-en-vez-de-educacion>

<https://www.infobae.com/sociedad/2018/03/21/planeamiento-urbano-presentan-los-proyectos-para-construir-la-nueva-ciudad/>

https://www.clarin.com/arq/urbano/ciudad-angulo-recto_0_r1xXlcNhvXI.html

ExpoUrbanismo 2018

05 al 30 de noviembre de 2018 | Los Polvorines, Buenos Aires, Argentina. Universidad Nacional de General Sarmiento

Síntesis de las actividades propuestas para celebrar el mes del Urbanismo:

- Entre el 5 y el 9 de noviembre realizaremos una muestra de trabajos de estudiantes y graduados en el Museo Imaginario. A lo largo de esa semana, recibiremos a escuelas medias que trabajarán en distintas salas del Museo que incluyen *Del otro lado del muro*.

- Entre el 13 y el 30 de noviembre la muestra de trabajos de estudiantes y graduados se exhibirá en el módulo 7 del Campus de la Universidad en la calle Juan M. Gutiérrez 1100 de la Localidad de Los Polvorines.

- El 13 de noviembre a partir de las 17.30 hs realizaremos un espacio de debate con especialistas en la temática y con referentes sociales y políticas. El encuentro finalizará con una comida compartida en el Campus universitario.

+info: <https://www.facebook.com/ExpoUrbanismoUNGS/>

Universidad Nacional
de General Sarmiento 
Instituto del Conurbano

Imaginario
Museo Interactivo
de Ciencia, Tecnología y Sociedad



Expo Urbanismo 2018 **GENER@NDO CIUDAD**

Hacia un urbanismo
con perspectiva
de géneros

Martes 13 de Noviembre | 17:30 horas
Campus UNGS Juan María Gutiérrez 1150,
Los Polvorines, Pcia. de Buenos Aires

 urbanicoungs

 @urbanico.ungs

 urbanico.ungs

Seminario Arquitectura, Diseños y Derecho a la Ciudad

Centro Hábitat Inclusivo | Seminario 2018

5 de octubre, 9 y 16 de noviembre de 2018 | Universidad de Buenos Aires — Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo | Buenos Aires, Argentina

En este seminario, organizado en tres jornadas, abordaremos la relación entre nuestra actividad proyectual y el derecho a la ciudad. Desde el Centro Hábitat Inclusivo de la UBA, FADU entendemos necesario profundizar en el conocimiento crítico del aporte social de nuestra actividad disciplinar.

El propósito de este seminario es avanzar en una reapropiación colectiva del concepto de derecho a la ciudad, a partir de una reflexión crítica y conjunta. Cada jornada se organiza en tres momentos: uno de exposición de especialistas, otro de comentarios de investigadores del CHI de las distintas disciplinas de la UBA, FADU y por último un tiempo de debate colectivo.

Se proponen algunos cuestionamientos significativos, aspectos del desarrollo de nuestra profesión centrales para avanzar en el aporte de nuestro trabajo disciplinar al derecho a la ciudad. En el primer encuentro, abordaremos cuestiones relacionadas con los modos de habitar y la cultura. En los encuentros siguientes, trataremos la hegemonía de las lógicas de producción individual y mercantil del proceso y del producto de la práctica profesional.

3 Jornadas: 05/10/18: *Habitar la Ciudad* | 09/11/18: *Coautoría del proyecto* | 16/11/18: *Derechos urbanos*.

+info: <https://www.facebook.com/Habitat-Inclusivo-667795199972117/>

¡Sumate a las opciones del PEU!

peu

Universidad Nacional
de General Sarmiento 
ICO | Instituto del Conurbano

4ta EDICIÓN 2019-2020

Maestría en Estudios Urbanos

Dictamen CONEAU N° 11.123/12. Resolución Ministerial N° 491/15

Doctorado en Estudios Urbanos

Dictamen CONEAU N° 11.120/12. Resolución Ministerial N° 647/16

Fechas de inscripción:
01/10/2018 al 15/03/2019, o hasta agotar cupos

Modalidad de cursada:
viernes y sábados cada 15 días, los viernes se cursa en sede CPAU (25 de Mayo 482, CABA)
y los sábados en sede UNGS (J. M. Gutiérrez 1150, Los Polvorines, Provincia de Buenos Aires)

Más información en:
www.ungs.edu.ar/carrera/maestria-en-estudios-urbanos
www.ungs.edu.ar/carrera/doctorado-en-estudios-urbanos-deu

ZONA URBANA

Ciudad
en formato de radio

Te invitamos a entrar en ZONA URBANA (cuarta temporada), un programa de radio especialmente destinado a pensar nuestra ciudad y que ha sido declarado de interés cultural. Allí encontrarás noticias, entrevistas, reflexiones, buena música y una cuidada selección de aquella información necesaria.

¿Te preguntaste alguna vez cómo debiera ser la ciudad donde vivir? ¿Tu barrio cuenta con los servicios y equipamientos necesarios? ¿Qué tal viajás cuando vas a trabajar? ¿Pudiste acceder a tu casa propia? ¿Se inunda tu calle ante la primera lluvia? ¿Vivís allí donde termina el asfalto?

Porque las preguntas se multiplican y hay respuestas que no aparecen, entrá en ZONA URBANA, un programa en el que la ciudad nos habla, en el que el barrio se expresa. Se emite todos los martes de 18 a 20 hs. (GMT -03:00, Buenos Aires) por FM 91.7 "La Uni".

Y on line
por: www.fmlauni.com.ar

Contacto:
ZonaUrbana91.7@gmail.com

Facebook:
[ZonaUrbana91.7](https://www.facebook.com/ZonaUrbana91.7)

Ley de Plusvalías para la Ciudad de Buenos Aires

En julio de este año ingresó a la Legislatura porteña un proyecto de Ley de captura de plusvalías, en sintonía con las modificaciones introducidas en la planificación urbana a través de los proyectos de nuevos Códigos Urbanísticos y de Edificación propuestos por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

El proyecto plantea que, a partir de las modificaciones propuestas en aquellos nuevos Códigos, se generarán incrementos sustanciales en el aprovechamiento urbanístico de determinadas parcelas –como ser el caso aquellas en situación de esquina– que amerita otorgarle a la Administración instrumentos para que pueda “*compensar el desequilibrio territorial en la gestión del desarrollo de la Ciudad*”, como sostuvo uno de los impulsores de la iniciativa.

La iniciativa indica que el cálculo de esa plusvalía se mediaría con una tabla de valores de incidencia del suelo en UVA’s generado por la Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana, y tendrá en cuenta la edificabilidad adicional a aprovechar por el valor de incidencia del suelo, que se configura en la base imponible, y ésta se multiplicaría por la alícuota diferencial de la Zona. El pago de dicho captura del plusvalor por el Estado se debería efectuar antes de la obtención del importe de los derechos de construcción.

La recaudación obtenida pasaría a integrar un “Fondo de Hábitat Sustentable” destinado a financiamiento de obras de infraestructura de transporte y servicios, reurbanización de villas, vivienda social, espacios públicos y equipamiento social.

+info: <https://goo.gl/5CmPcS>

¿Cómo se calcula la Plusvalía Urbana?



Ejemplos

Recoleta $200 \text{ m}^2 \times 1300 \text{ U\$S} \times 35\% = 91.000 \text{ U\$S}$
Contribución

Villa Soldati $200 \text{ m}^2 \times 200 \text{ U\$S} \times 10\% = 4.000 \text{ U\$S}$
Contribución

Fuente: Infografía de sitio web de Infobae.com

Es ley la Regularización de Barrios Populares

Las Cámaras de Diputados, primero, y la de Senadores de la Nación, luego, dieron sanción al proyecto de ley de Tierras de los Barrios Populares, que plantea la regularización dominial de más de 4.000 villas y asentamientos informales en todo el país.

La iniciativa transformada en ley crea un régimen de integración socio-urbana y regularización dominial, y fue trabajada por el Ministerio de Desarrollo Social en conjunto con organizaciones como la CTEP, TECHO, Barrios de Pie, Cáritas y la Corriente Clasista y Combativa (CCC). Entre otros puntos, establece declarar de utilidad pública y sujeto a expropiación las tierras donde se localizan los asentamientos urbanos precarios relevados y registrados en el Registro Nacional de Barrios Populares en Proceso de Integración Urbana (RENABAP), con el objeto de entregarles a sus habitantes certificados de vivienda familiar y así iniciar ese proceso.

El proyecto había levantado tanto apoyos como sembrado dudas en sus verdaderos alcances y capacidad para alcanzar los objetivos planteados, que involucra posibilitar que más de 3,5 millones de personas accedan a servicios básicos y la propiedad del suelo.

+info: <https://goo.gl/9U4krF>
<http://www.parlamentario.com/noticia-113469.html>
<https://www.tiempoar.com.ar/nota/el-senado-aprobo-la-ley-de-tierras-de-los-barrios-populares>

Cámara de Senadores de la Nación. Fuente: Filo News.



EL ARCHIVO DE ARMAR LA CIUDAD

Gimnasio Vertical en Grotão, San Pablo (Brasil)

Un importante número de los proyectos del estudio interdisciplinario *Urban Think Tank* tienen en común el desarrollo de edificaciones verticales.

Esto se debe a que habrán de construirse en terrenos de relieve accidentado, como las laderas de los morros brasileiros, o las laderas de los valles andinos de Colombia y Venezuela. Pero, principalmente, por la escasez de suelo disponible, esto los mueve a hacer un uso intensivo del mismo y echar mano del recurso de verticalizar aquello que, bajo otras circunstancias, se desplegaría sobre un extensa fracción de terreno.

De la Revista
Armar la Ciudad N.º 1
(agosto 2012).

Actividades

Clase abierta– Infraestructura y Servicios Urbanos: Saneamiento.

Promediando el primer semestre, en el marco de la materia *Infraestructura y Servicios Urbanos: Saneamiento*, de la carrera de Urbanismo, se realizó una clase abierta en el SUM del Modulo 1. Se contó con la participación de Francisco Suarez, docente investigador de esta casa de estudios, representantes de la *Asamblea permanente contra el basural* del barrio San Atilio, José C. Paz y estudiantes de la materia a los que se sumaron otros estudiantes de la universidad y de la UBA.

Francisco Suarez llevó la voz cantante en este encuentro y brindó una presentación sobre *El sendero de los residuos*, partiendo de la actualidad para, luego, ir desandando el camino. Puso de manifiesto el conflicto actualmente desatado sobre la ley de incineración, haciendo referencia a los anuncios realizados por el Presidente de la Nación tanto sobre la ley que habilitará a la ciudad de Buenos Aires a incinerar los residuos urbanos que genera, bajo la técnica de “termo-valorización energética”, como sobre el anuncio de convertir a Campo de Mayo en un parque nacional o una reserva natural y la relación entre estos movimientos y los desarrollos inmobiliarios vinculados a estas operaciones.

Víctor Jopia, de la asamblea vecinal, desde su experiencia, repasó el proceso que se viene llevando a cabo en el barrio. En relación a los basurales a cielo abierto, dijo que proliferan en José C paz y, en particular, en su barrio. Con sus compañeras, también, relató la desidia de parte del gobierno local para dar respuesta a este conflicto que recorre las escuelas, los centros de salud y las organizaciones sociales para que ser problematizado en conjunto. Por último, se realizó una ronda de preguntas que enriqueció la presentación. Se hizo referencia a las distintas tecnologías y a la necesidad de que se aborden conjuntamente con la comunidad.

Finalmente, compartimos trabajos de estudiantes producidos tanto en la UNGS como en la UBA a partir de la articulación con la comunidad. En particular una publicación denominada *Urbanismo de lo cotidiano*, que restituye los aportes realizados por los estudiantes en el proceso del trabajo realizado en San Atilio. Esto se hizo con el apoyo que brindó la UNGS en el marco de la 9ª convocatoria de Fondo Estímulo, ya que el trabajo con la comunidad se vinculaba al fortalecimiento de derechos ambientales y ciudadanos.



LINKS PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

Publicación electrónica
de *Urbanismo de lo
Cotidiano*:

[https://issuu.com/
proyectohabitar/docs/
urbanismo_de_lo_cotidi
ano](https://issuu.com/proyectohabitar/docs/urbanismo_de_lo_cotidiano)

AMBIENTE + CIUDAD
*Convirtiendo acciones
en derechos (video):*

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



#HumorCitadino

#JorgeAmado

Ciudad (in) accesible



HUMOR CITADINO

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:

Forges -Antonio Fraguas de Pablo-

Recuperado de:

<http://www.elgrifoinformacion.com/texto-diario/mostrar/1014587/reportaje-no-pais-dicapacitados-ciudades-espanolas-carceles-hormigon-sufren-alguna-dispacapacidad>

Fecha de consulta:
20/07/2018

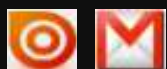
¡accedé a números anteriores!

edición cuatrimestral
octubre 2018

armar la ciudad
revista de urbanismo

#Contratapa

distribución gratuita
próximo número | marzo 2019



¿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

