

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



ción se propone contribuir con la integración socio-urbana de los sectores
des públicos y el desarrollo de áreas de potencialidad estratégica para la

EJES DE INTERVENCIÓN



#Verónica Peralta

Nuevo corredor
urbano



#Martha Alonso Vidal

Género y utopía urbana



#Viviana Colella

Taller de proyecto
urbano

60
páginas

17

Sumario

- **Entrevista destacada:** *Viviana Colella*04
- **Investigaciones proyectuales:** *Verónica Peralta* 10
- **Planificar la ciudad:** *Metropolización, mercado de suelo y consumo de paisaje* 14
- **Planificar la ciudad:** *Buenos Aires 2035*..... 22
- **Planificar la ciudad:** *Inaccesibilidad ciudad - aeropuerto*..... 26
- **Estudios urbanos:** *Género y utopía urbana*28
- **Estudios urbanos:** *Camino de sirga o de ribera*..... 32
- **Estudios urbanos:** *Un dilema urbano*34
- **Estudios urbanos:** *Un barrio abierto que parece cerrado*36
- **Buenas & malas prácticas**40
- **Textos & autores:** *Alicia Lindón*44
- **Agenda & actividades**48
- **Noticias urbanas**50
- **Plaza pública**54
- **Producciones de la carrera:** *Zona Urbana*.....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

Marcelo **Vera**, *Diseñador Gráfico*

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*

Alejandra **Soto**, *Estudiante de Urbanismo*

Universidad Nacional de General Sarmiento

Instituto del Conurbano

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

Director

Lic. **Gustavo Kohan**

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

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

ISSN 2362-5279

Editorial

Para un desarrollo sustentable en el tiempo y capaz de mejorar las condiciones de vida de su población, la ciudad debe capitalizar oportunidades. Desde esa mirada, se requiere de una serie de herramientas que permitan reconocer, interpretar y actuar en diferentes escalas de abordaje, mediante la formulación de lineamientos estratégicos, programas e instrumentos de gestión.

Que una ciudad crezca y de qué modo lo haga forma parte entonces de un proceso de construcción colectiva. Para tal proceso, resulta indispensable planificar su crecimiento, generando un modelo con el cual direccionarlo. Y ello requiere de una fuerte iniciativa de gobierno así como de la activa participación del conjunto de actores sociales involucrados.

Desde la planificación se promueve una serie de políticas que tiendan a consolidar una ciudad cada vez más equitativa e inclusiva, participativa y democrática, diversa y plural, innovadora y sustentable. Si bien la diversidad de intereses que conviven en una comunidad resultan difíciles de conciliar, se consolida como el espacio de lo público, priorizando el bien común con visiones articuladas para hacer realidad las ideas del presente en un futuro cercano.

En ese marco, los gabinetes municipales deben asumir el liderazgo en la conducción de los procesos de transformación del territorio y establecer reglas de juego para los diferentes agentes intervinientes. Y, también, tendrán que recuperar a la participación como motor de crecimiento y de legitimación de las políticas públicas para dotar de equidad al territorio.

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
Noviembre de 2017

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*.

Viviana Colella



Entrevistamos a la Arquitecta y Urbanista, docente de la asignatura Taller de Proyecto Urbano, una de las materias anuales de la Licenciatura en Urbanismo de la Universidad Nacional de General Sarmiento.



¿A qué eje de la carrera pertenece la materia, en qué año de cursada y cuáles son las materias correlativas?

El Taller de Proyecto Urbano (TPU) pertenece al eje “Talleres” de la Licenciatura en Urbanismo. A este eje pertenecen también los talleres de *Lecturas Urbanas, de Planes Urbanos y de Desarrollo Territorial*, así como otras dos materias instrumentales como *Técnicas e Instrumentos de Representación I y II*. Los estudiantes que cursan TPU realizan anteriormente el Taller de Lecturas Urbanas, en el cual incorporan competencias y conocimientos que les permiten comprender los complejos procesos de construcción urbana y su representación gráfica.

El Taller de Proyecto Urbano es una materia de desarrollo anual y tiene una carga horaria de cuatro horas semanales. Como todos los talleres, tiene un formato práctico que implica “aprender haciendo”. Todos los años se trabaja en un sector de un municipio del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y se desarrolla un proyecto urbano que solucione sus principales problemas, aproveche sus oportunidades y considere sus particularidades *identitarias*.

¿Cuál es la temática de la materia?

El objetivo de la asignatura es el desarrollo de una intervención a escala urbana que anticipe sus impactos en el entorno inmediato, comprenda una mixtura de usos, usuarios, ritmos y visuales, y considere la multiescalaridad y multiplicidad de actores en torno a su proceso de producción.

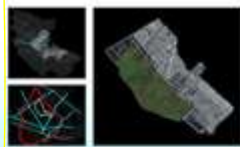
De este modo, el proyecto urbano, más que como objeto, se entiende como un proceso que tiene como objetivo construir ciudad. Las intervenciones diseñadas en el territorio pueden comprender acciones directas (de transformación) o indirectas (de regulación) y pueden establecerse etapas que den cuenta de la larga duración de los procesos de materialización de los proyectos urbanos.



Licenciada en Urbanismo y Arquitecta. Su tesis de Doctorado en Urbanismo, *Persistencias, transformaciones y resistencias de la costa norte del Área Metropolitana de Buenos Aires*, focaliza en el estudio de las transformaciones metropolitanas recientes. Actualmente se desempeña como Investigadora Docente en el Instituto del Conurbano, de la Universidad Nacional de General Sarmiento. Además, ha desarrollado diversos trabajos de capacitación de funcionarios públicos, y de formulación y evaluación de instrumentos de planificación urbana. Realizó diversos cursos de posgrado en el campo de la morfología urbana y las transformaciones metropolitanas recientes. Ha publicado diversos artículos sobre estas temáticas en revistas especializadas nacionales e internacionales. El último de ellos *La Plata River (Buenos Aires, Argentina): traces and new territories*, publicado por la *Universita degli Studi di Roma “La Sapienza”*.

¿Qué actividades y productos se desarrollan en la materia?

En primer lugar, cada estudiante realiza dos trabajos individuales, uno en cada semestre. Por un lado, al inicio del primer semestre se analiza un proyecto urbano internacional de acuerdo a cinco ejes: idea rectora de la propuesta, relación del objeto con el entorno, programa, actores intervinientes e instrumentos de gestión utilizados. El resultado de esta actividad es el desarrollo de una serie de láminas con esquemas y dibujo a mano alzada. Por otro lado, a lo largo del segundo semestre cada estudiante analiza y expone, a través de una presentación, un texto relacionado con diversos temas que aportan conocimientos y herramientas para el desarrollo de la propuesta: trazados y tejidos urbanos, diseño del espacio público, estructura y grano urbano, espacios suburbanos, hábitat y vivienda social, diseño universal y movilidad sustentable, entre otros.



Expansión y construcción de ciudad en zona vacante y rural

Nuestro principal objetivo a través de la propuesta es consolidar en el mediano plazo una zona rural y una urbana que converjan y promuevan un desarrollo sustentable del lugar, enmarcado en el contexto de la región metropolitana. Este proyecto tiene como base la delimitación de dos zonas según sus usos predominantes: zona rural (parque agrario) y una zona urbana. Además, otro componente es la propuesta de dos ejes estructurantes del territorio que articulan ambas zonas entre sí y con el resto de la ciudad. Un corredor urbano (Av. Los Hornos, ex calle Oyuelo), se busca potenciarlo como principal corredor de la zona (actualmente una de las dos únicas calles que conecta la ruta 23 con la ruta 24) y como eje para las nuevas urbanizaciones que planteamos. Un corredor verde acompañando al principal arroyo que cruza la zona, de aproximadamente 2 kilómetros que tenga como función ser un corredor de biodiversidad, que actúe como integrador social a través de actividades deportivas, sociales, y a la vez, sea un regulador térmico del curso de agua.

Además de intervenir en lo ya construido (y en donde se busca una reestructuración a la zona, a través de provisión de infraestructura de redes de servicios), se prevé la instalación de:

- nuevos equipamientos (de calidad, de alcance local y regional)
- nuevas zonas comerciales (se plantea como zona comercial al corredor de la ex calle Oyuelo, desde Lito hasta Ruta 23)
- nuevos espacios verdes públicos (teniendo en cuenta la zona del parque agrario, se busca fomentar un red de espacios verdes a través de las veredas, las plazas y los corredores)
- nueva zona turística (72 manzanas, uso intensivo residencial, comercial y de servicios)

Se busca con esto una ampliación y creación de un nuevo núcleo urbano, que responda a la necesidad actual presente en la Región Metropolitana.



Principales corredores

Entendimos que la intervención pública (planificación y diseño) es indispensable y necesaria para ordenar y orientar el desarrollo del lugar. En nuestra propuesta planteamos la necesidad de un corredor principal estructural del territorio, que sirva de unión entre la Ruta 23 y 24 y que conecte los 4 cuadrantes más importantes: Parque a Ruta 23, Cuera y Ruta 24, Cuera y Lito, y la zona que promueve y definimos como futura vereda, del lugar a intervenir. También, planteamos una vereda que sirva de conexión entre El Tuyo y la Ruta 23.



Nuevo loteo

Viviendas de alquiler social
Para estos viviendas destinamos 5 manzanas, cada una con dos parcelas de 10 m x 50 m, logrando una superficie de 2000 m². En este gran predio se prevé la construcción de 10 departamentos de aproximadamente 60m² cada uno, con patio y con sala y una sala de servicio de 7 m de ancho y 4 m de largo.

Vivienda en cooperativas

Suman en total 4 grandes manzanas de 200 m x 200 m, pasando lugares propios de equipamiento y lugares en común con otros equipamientos, por ejemplo: estacionamiento, un salón de usos múltiples, etc.

Gestión del suelo

Con dicha gestión se busca un ordenamiento territorial, orientando las políticas públicas y las acciones del sector privado, teniendo como herramienta la Ley de Acceso Justo al Hábitat.

Un objetivo de esta gestión es poder intervenir, desde el Estado, en el control del precio del suelo.

- Construcción de viviendas sociales. Destinado a aquellas personas que no encuentran viviendas en zonas viables.
- Viviendas multifamiliares con alquiler social. Construcción de vivienda nuevas subcentralidades propuestas.
- Venta de terrenos a privados. Tenencia con servicios, venta fraccionada.
- Destinada para aquellas personas con capacidad de compra.
- Viviendas construidas por cooperativas. En consonancia con lo estipulado en la Ley de Acceso Justo al Hábitat, se estimula la autogestión del hábitat a través de cooperativas, con viviendas en propiedad colectiva.
- Tenencia vacante/terreno de tierras. Se promueve una zona para una futura expansión de la ciudad o para algún uso específico.
- Pro Taper I. Venta de terrenos destinados a personas que lo están ocupando, a precios accesibles.
- Pro Taper II. Venta de terrenos destinados a personas que tienen un déficit habitacional.
- Uso productivo. Tenencia de terrenos destinados a usos industriales de

En segundo lugar, se desarrolla un proyecto urbano a través del trabajo en equipo. Esta actividad involucra una serie de actividades. A través de la sistematización y análisis de fuentes secundarias referidas al territorio en estudio, la lectura de cartografía actual e histórica y el relevamiento de campo, se estipulan los principales problemas del área, las tendencias y potencialidades, así como las características espaciales y sociales que lo identifican. Con esta primera lectura del territorio a partir de problemas, se define el área a intervenir y el objetivo de la operación urbana. Este proceso permite que cada equipo proponga una idea rectora para su propuesta a partir de la cual desarrolla un programa y un diseño que dé respuesta a los problemas identificados. Esta propuesta, además, debe considerar la necesidad de “hacer ciudad” en oposición a “hacer edificios”. Por lo

CINCO NOTAS QUE DEFINEN UN PROYECTO URBANO

- Efectos territoriales más allá de su área de actuación.
- Carácter complejo e interdependiente de su contenido, superación de la monofuncionalidad, mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales y orientaciones visuales.
- Escala intermedia, susceptible de ser ejecutada totalmente en un plazo máximo de pocos años.
- Carga voluntarista de hacer arquitectura de la ciudad, independiente de la arquitectura de los edificios.
- Componente público importante en la inversión y de los usos colectivos en el programa.

FUENTE:

“La segunda historia del proyecto urbano” de Manuel de Solá Morales.

IMÁGENES

Soledad Robledo y Martín Figueroa
Santiago Fernández Cesi
Victoria Castillo y Franco Santucho
Lucía Cardozo y Lucas Dombrosky

/ Campo la Juanita_ Malvinas Argentinas
Elementos Híbridos
 Taller de proyecto Urbano

Maqueta de estudio
recorte del proyecto



Sectores y tipología



Indicador	
FOT	1.5
FOS	0.6
Densidad	450

Características Generales

construcciones de vivienda multifamiliar de departamentos compartidos hacia un patio en común, conformada por planta baja y un primer piso, con terrazas hacia el patio central.

Parque urbano en altura, con miradores hacia su entorno, con un gran arbolado y caminos de arboladas, con una laguna en cascada en pendiente a la cota más baja del predio, a su vez contendrá esculturas amboclas con identidad al partido y su proceso histórico.

Construcción edilicia de mayor altura ubicadas en el área central de predio, dispuesta paralelamente a las cotas del nivel del territorio, su altura no será mayor a cuatro pisos, mas un núcleo vertical de dos pisos de perímetro libre.

viviendas en bloques multifamiliares, similar a las viviendas colectivas, en que la construcción y disposición física de los edificios rompen totalmente con la trama ortogonal, pero se asocia a las características naturales suelo.

Se encuentran en la zona norte del proyecto y en la zona sur de el refleja a su entorno frontalmente consolidado, generando una lógica de transición entre el proyecto y su entorno.

Áreas

- Área Verde
- Área Equipamientos
- Área Vivienda de Transición
- Área Vivienda Colectiva
- Área Vivienda en Bloque
- Área Vivienda Mixta




Planta cloacal



La planta cloacal abastecerá a una gran porción del partido de Malvinas Argentinas, y atenderá una de las primeras necesidades básicas de la población.

LLENOS Y VACIOS



ESTRUCTURA VIAL



tanto, los proyectos urbanos surgen de las visuales, los trazados, las plazas y parques, que dan forma a los elementos construidos. El resultado de esta actividad es un conjunto de materiales: láminas, maquetas y una memoria descriptiva.

Estas dos grandes actividades se acompañan, a su vez, de presentaciones dialogadas por parte de la docente a cargo y de ejercicios cortos realizados en clase, como la presentación y aplicación de distintos tipos de normativa urbanística, los atributos del proyecto urbano como articulador del territorio e instrumento de negociación, las políticas internacionales de hábitat social, los emprendimientos residenciales inmobiliarios, los elementos y operaciones formales, las reglas proyectuales, el programa urbanístico, los actores sociales y sus características, escalas y modalidades de representación gráfica.

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

Dentro de los alcances del plan de estudios de la Licenciatura en Urbanismo, se incorpora, específicamente, la capacidad de sus graduados para diseñar proyectos urbanos.

Además, la experiencia de la asignatura propone una mirada integral del territorio y de sus problemas, que requiere incorporar nuevos conceptos a la vez que hace necesario desarrollar herramientas de comunicación gráfica, escrita y oral para diversos públicos. De este modo, se recoge la integralidad del perfil de un urbanista.

Finalmente, el formato de taller pretende poner en juego los conocimientos y competencias que los estudiantes incorporaron en



otras materias. Retomar esos aprendizajes a partir del diseño de un proyecto urbano aporta un escenario más cercano a la práctica profesional en tanto requiere relacionarlos en torno a problemas específicos de un territorio particular.

En los 80, en el marco de lo que ha sido denominado a partir de los enfoques predominantes “urbanismo morfológico, fragmentario y operacional”, el PU surge a manera de respuesta a una planificación tradicional esencialmente funcionalista, normativa y abstracta.

- En los 90, en el marco de un “urbanismo empresarial, productivista y especulativo”, dado el enfoque dominante, el PU asociado a la planificación estratégica entiende la intervención en la ciudad como “oportunidad” y espacio propicio para hacer negocios; es decir, la ciudad es considerada como valor de cambio.

- A comienzos del siglo XXI, en el marco de un paradigma embrionario caracterizado como “urbanismo sostenible”, que incorpora junto a la revalorización de la lógica social del Urbanismo la razón ecológica, el PU entiende la intervención en la ciudad a partir de la “necesidad”, y comienza a recuperar la visualización de la ciudad como valor de uso y no como valor de cambio.

URBANISMO – UNGS

TPU | taller de proyecto urbano

Proyecto urbano “Don Torcuato Sur”



ZONA DE INTERVENCIÓN

El proyecto de urbanización del sector de Campo de Mayo correspondiente al municipio de Tigra debe contemplar, la relación de la ciudad con las actividades de carácter militar que se realizan actualmente en el predio o las actividades que pueden realizarse en el futuro, por ejemplo, de concretarse el proyecto de reserva urbana. Al mismo tiempo debe estar articulado con el sector urbano próximo construido, y con la región.

Por ello, el proyecto se concibe como un área de amortiguación entre las actividades urbanas y las de otro orden, es decir, como una pieza que sirve a la articulación intramunicipal y que dialoga con lo que resultará en su continuidad como aglomeración.

Uno de los objetivos del proyecto es brindar condiciones que permitan una buena calidad de vida para quienes la habitarán, y en simultáneo generar un espacio de atracción para habitantes de otros sectores del AMBA.

Entre los impactos deseados, se busca colaborar con la resolución de las principales problemáticas del municipio y el sector construido y habitado del área de intervención.

PROPUESTA GENERAL



SENDAS

VIALIDADES REGIONALES

ESPACIOS VERDES

- 1. Plaza central
- 2. Parque urbano
- 3. Zona de reserva
- 4. Callejones de prioridad peatonal
- 5. Peatonales de tránsito

ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

- Industrias
- Corredores comerciales

Las actividades productivas se necesariamente deben ser de carácter industrial.

Se propone un área productiva dentro de la primera etapa del proyecto, cercana al barrio San Jorge.

Se propone otra área productiva en la tercera etapa del proyecto, aprovechando las conexiones regionales.

Manzanas de Borde

Supermanzanas

Estas manzanas agrupadas funcionan como “baldíos” dentro del tejido urbano, y se diferencian del resto porque las vialidades en su interior son casi exclusivamente de uso peatonal. El tránsito motorizado circula por las vías perimetrales, entonces se libera espacio para la circulación peatonal y al mismo tiempo mejora la calidad de vida de los habitantes.

No se propone una intervención directa sobre las viviendas del Barrio sino el desarrollo de instrumentos de financiamiento y gestión del suelo e intervenciones que mejoren la calidad de vida de los vecinos:

- Mejoramiento de la infraestructura de saneamiento.
- Saneamiento de la laguna albarda.
- Reurbanización y construcción de vialidades de importancia.
- Alfombrado y construcción de equipamiento urbano.
- Desarrollo de parques y plazas cercanas.
- Instalación de una zona productiva que demande mano de obra del barrio.
- Consolidación y mejoramiento de las sendas peatonales internas y la asociación de éstas a las nuevas.

Intervención sobre San Jorge

1. Infraestructura barrio San Jorge (obras, estacionamiento)
2. Centro deportivo (existente)
3. Guardería
4. Centro cultural
5. Escuela técnica
6. Campo experimental de escuela técnica
7. Delegación municipal
8. Centros religiosos
9. Escuela primaria y secundaria
10. Parques de juego infantiles temáticos
11. Ermita o parque urbano
12. Centro universitario Don Torcuato
13. Comensaria
14. Centro médico de primeros auxilios

2013| Cardozo, Lucía- Dombroski, Lucas

FUENTE:

http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552014000200008

Nuevo corredor urbano para Bella Vista

Un proyecto para recuperar el borde del río como espacio de integración

La localidad de Bella Vista ubicada en el noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es una ciudad de impronta verde y con un alto valor ambiental. Posee grandes espacios abiertos, añosas y frondosas arboledas, y en uno de sus límites se encuentra el Río Reconquista uno de los principales de la RMBA.

El borde del río configura en su extensión sucesivos espacios de gran potencialidad estratégica para el desarrollo del eje de la ribera y su consolidación como un corredor urbano-fluvial del Partido. La rectificación del río generó espacios ambientalmente vulnerables que se urbanizaron en condiciones desfavorables.



Licenciada en Urbanismo por la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). Especialista en Proyecto Urbano (FADU-UBA). Becaria en investigación y docencia (ICO-UNGS). Estudia las relaciones entre los instrumentos de planificación urbana y las transformaciones territoriales derivadas de las obras de rectificación del río Reconquista realizadas en el marco de los proyectos regionales que tuvieron lugar en el Área Metropolitana de Buenos Aires, durante el período 1990-2012. Docente asistente del Taller de planes urbanos para la Licenciatura en urbanismo. Consultora externa para Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS); Área Derechos Económicos Sociales y Culturales - DESC- e Inclusión Social en el Relevamiento expeditivo sobre estado de la implementación de la Ley de Acceso Justo al Hábitat en los municipios de la Provincia de Buenos Aires. Fue Asistente de Dirección de Planeamiento Urbano en la Municipalidad de San Miguel.

En las últimas décadas, las cuencas metropolitanas de la RMBA manifiestan una creciente criticidad ambiental, social y urbana, al mismo tiempo que se transforman con una vertiginosa velocidad y con diversas lógicas, muchas veces antagónicas entre sí. El borde del río se presenta como un elemento natural altamente valioso y tan estratégico como desafiante, en tanto se aplican instrumentos de intervención, estudio y diseño de políticas denominadas integrales.

Se desarrolla en el marco de la carrera de posgrado de Especialización en Proyecto Urbano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, una propuesta de intervención para el borde del río Reconquista en la ciudad de Bella Vista, partido de San Miguel, Buenos Aires. Consiste en crear un Nuevo Corredor Fluvial Urbano de Bella Vista sobre el borde del río.

La idea general es producir un proyecto de carácter integral que contribuya en la consolidación, desarrollo y recuperación urbano-ambiental del borde del río Reconquista, mediante la implementación de metodologías e instrumentos asociados a la resolución de los problemas territoriales de escala urbana como el proyecto urbano.

El área de intervención se ubica dentro de los límites de la localidad de Bella Vista, con una longitud de 7 km y una superficie aproximada de 8 km² adyacentes a la margen del río. El sector está comprendido desde la ruta provincial n° 8 hasta la av. Julio Argentino Roca (en el partido de Moreno), y desde la av. Senador Morón y su continuación Mayor Irusta, hasta el borde del cauce del mismo río. El área de intervención es atravesada por tres arroyos.

El déficit de conectividad intraurbana, la fragmentación socio-urbana y el crecimiento acelerado de los sectores populares en condiciones de alta vulnerabilidad socio-económica y ambiental debido a la escasez de servicios de infraestructura, son los principales temas críticos que afectan el área. Asimismo, el área posee un alto valor paisajístico y ambiental por sus frondosas y añejas arboledas, y por los grandes espacios abiertos





vacantes de gran potencial estratégico para el desarrollo de este sector del Partido.

Este proyecto urbano a partir de consolidar el borde del río como un nuevo corredor urbano - fluvial del partido apunta a recomponer y recuperar el borde del río Reconquista como espacio de calidad urbana, ambiental y socialmente integrado; y, al mismo tiempo, recuperar y revalorizar su relación con la ciudad devolviéndole su función de lugar de disfrute y contacto con la naturaleza para todos.

Las estrategias territoriales

Específicamente el proyecto propone la integración socio-urbana del todo el sector de la ribera de Bella Vista; contribuir a preservar y remediar los recursos naturales, posibilitar el acceso público a nuevos espacios abiertos y nuevas infraestructuras de servicios y equipamientos. La propuesta contempla dar continuidad al corredor ribereño impulsado por el proyecto provincial denominado Proyecto Reconquista.

Se diseñaron tres estrategias territoriales y una estrategia de gestión para alcanzar el carácter integral necesario para revertir los temas críticos identificados. Las estrategias se desarrollan por componentes que definen acciones específicas y/o proyectos territoriales.

Estrategia A: Ampliación, jerarquización y consolidación de la red vial de integración:

Componentes: Camino de la Ribera - Consolidación de ejes secundarios - Corredores verdes con llegadas al río - Red de ciclovías.

La jerarquización y ampliación de la estructura vial del sector incide tanto en la movilidad urbana como en la integración de los distintos sectores con potencialidad del área.

Estrategia B: Creación de áreas de desarrollo urbano. Áreas de equipamiento público:

Componentes: Área de incentivo a la radicación de comercios - Áreas de urbanización (Plan de sector: Centro cívico local - Plan de sector: Nuevo “Barrufaldi verde”)

Estrategia C: Creación de un sistema de espacios públicos abiertos:

El área consta con elementos de características estratégicas como la Reserva Urbana “El Corredor”, el denominado Corredor Aeróbico y las áreas de gran forestación próximas al río, se suman a un sistema con nuevos espacios a través de conexiones propuestas para convertirse en corredores ambientales y espacios públicos de gran interés.

Estrategia D: Generación e implementación de nuevos instrumentos de gestión de desarrollo urbano.

La estrategia de gestión urbana resulta complementaria a las de intervención territorial. Apunta a elementos centrales del proyecto como la base normativa para la materialización del eje ribereño y los instrumentos necesarios para el desarrollo de las urbanizaciones en sectores de alta vulnerabilidad socio-ambiental con una perspectiva que incorpora nuevas herramientas normativas sobre la base del derecho a la ciudad y un hábitat digno, en la provincia de Buenos Aires.

Es importante plantear nuevas miradas en el análisis y los modos de intervención sobre nuevos territorios de borde, como lo son las cuencas metropolitanas. Esto permite realizar un aporte sobre los instrumentos de intervención y gestión urbanística más adecuados que aseguren una transformación integral e inclusiva.

El elemento principal de este proyecto urbano lo configura el eje ribereño planteado tanto en términos de conectividad como de integración socio-urbana.

Este componente vial resulta estructurador del área, acompaña el cauce del río en su recorrido, mientras que, en sectores estratégicos, se retira del borde del cauce para abrir a nuevos espacios verdes libres y públicos sobre el mismo eje del río.

El proyecto no sólo plantea respuestas a la conectividad, sino que al mismo tiempo esto representa un impulso al desarrollo de las potencialidades que ofrece este corredor ribereño.

El borde del río se presenta como espacio para repensar la recomposición de los usos, su relación con la ciudad y convertirse en el principal componente de integración social. El territorio tan heterogéneo como complejo contiene los atributos para ser un elemento de reconversión urbana que necesariamente tendrá un gran impacto, tanto en lo regional como en lo local.



Metropolización, mercado de suelo y consumo de paisaje:

los efectos de la explotación de
hidrocarburos no convencionales en
Vaca Muerta

La explotación de hidrocarburos no convencionales iniciada en 2012 en la formación “Vaca Muerta” ha inducido una serie de procesos de transformación socioterritorial y especulaciones inmobiliarias reflejada en el aumento de precios del suelo, así como en la profundización de la fragmentación urbana y segregación socio-residencial de los habitantes. Procesos debidos a varias causas, entre ellas, una mayor demanda habitacional y especulaciones derivadas de los elevados salarios petroleros. Sin embargo, la caída del precio del barril de petróleo sostenida desde junio 2014, que quita rentabilidad al fracking, ha ralentizado las inversiones, ofreciendo una oportunidad para el planeamiento urbano-territorial y ambiental.

Ciudad de Neuquen





Localidades, rutas y ferrocarriles Alto Valle y Valle Medio

Es en este contexto que analizamos los precios de las localidades regionales para comenzar a ilustrar la situación actual y comenzar a analizar los cambios en la valorización del suelo en relación a la actividad hidrocarburífera y la consolidación del mencionado proceso de metropolización.

Dada la escasez de datos previos, se realizó un relevamiento de precios de los terrenos durante un periodo de cuatro meses (septiembre 2016 a enero 2017) y se los contrastó con fuentes secundarias relativas a años anteriores (2013 y 2014). Esta aproximación inicial a los datos demostró, además la pertinencia de los conceptos propuestos por Abramo de “ciudad caleidoscópica” (2011) y “ciudad com-fusa” (2012), caracterizadas por la expansión, desplazamiento de externalidades de vecindad, desplazamiento domiciliar de los grupos socioeconómicos y densificación de las áreas más antiguas.

El procedimiento desarrollado permitió ilustrar la situación actual y comenzar a analizar los cambios en la valorización del suelo a nivel regional en relación a la actividad hidrocarburífera y la consolidación del mencionado proceso de metropolización, constituyendo un paso necesario para poder establecer zonas de similitud a nivel intraurbano, mientras que, repetirlo en forma anual, permitiría construir una caracterización del mercado de suelo y sus cambios en el corto y mediano plazo, así como el análisis de los mismos en relación a la evolución de las explotaciones hidrocarburíferas.

Suelo y producción

Es posible distinguir tres tipos de suelo en la región: urbano, rural (irrigado, chacra) o agreste (barda, estepa). El suelo agreste constituye, desde el punto de vista de las normativas urbanas, “tierra rural”, pero se

SOBRE ESTE ARTÍCULO

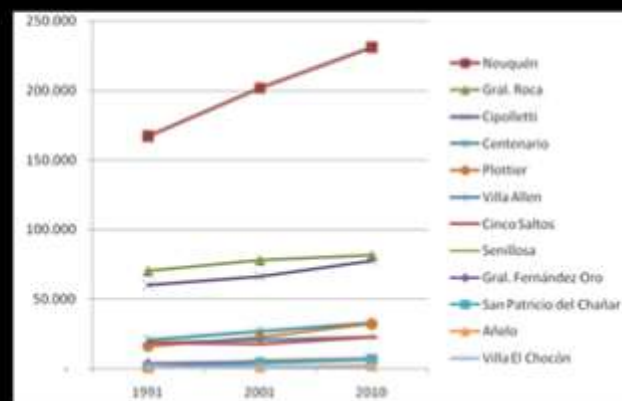
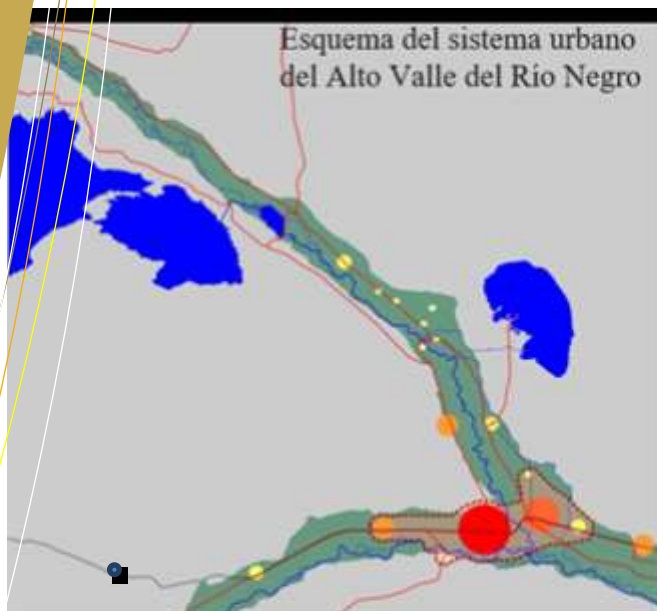
El artículo presenta los resultados parciales de la investigación denominada “Transformaciones socioterritoriales en el Alto Valle: Análisis de situación y diseño de estrategias para la gestión”, realizada desde el Laboratorio Urbano de la UFLO Sede Comahue, con la colaboración del Lic. Urb. Martín Muñoz.

En la misma, entre otras cuestiones, se indaga en las características de los mercados de suelo en la región del Alto Valle rionegrino, la Confluencia neuquina y la región de Añelo, los cuales forman parte del área de Vaca Muerta.

diferencia de las zonas de chacras por tratarse de tierras semidesérticas, con suelos inestables y napas freáticas profundas, lo que torna onerosa su puesta en funcionamiento no solo para usos urbanos, sino, principalmente, para reemplazar las tierras frutícolas de los valles. Sin embargo, la gran inversión estatal realizada para irrigar las tierras ribereñas a fin de transformarlas en productivas justifica afrontar el gasto necesario para expandir las áreas urbanas sobre las bardas, mientras que, por otra parte, sus características tornan fundamental, para que sea sostenible, que dicha expansión se realice en forma planificada.

La “crisis productiva” redonda en la incapacidad de los pequeños y medianos productores rurales de ofrecer una resistencia efectiva a la urbanización de las chacras. Hecho especialmente preocupante ante la potencial duplicación de la población regional resultante del probable aumento de las actividades hidrocarburíferas. Esto significa que ambos sectores productivos compiten por la tierra urbanizable. Además, en el caso de la ciudad de Allen, se suma la posibilidad de alquilar cuadros rurales a las empresas hidrocarburíferas para la instalación de pozos de extracción, con las controversias que esta práctica genera, produciéndose así también una competencia por las tierras productivas o extractivas.

La transformación del suelo rural a urbana se produce en forma “salteada”, generándose ciudades difusas, con grandes vacíos intersticiales y profundizando la crisis de la actividad frutícola. Aun en los casos de localidades de Cipolletti, Centenario y San Patricio del Chañar –donde se observa cierta oposición a dicha transformación de usos del suelo–, el crecimiento de las manchas urbanas es significativo y considerado deseable por los gobiernos municipales, que tienden a fomentarlo.



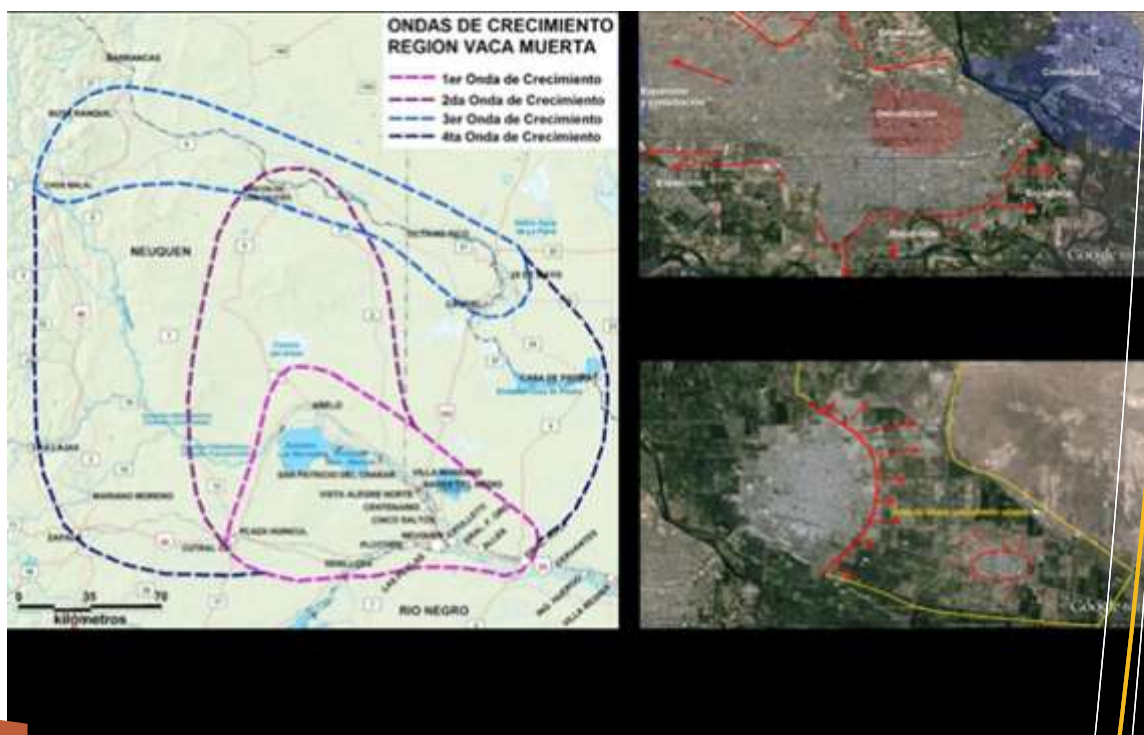
En forma paralela, el proceso de conurbación induce el crecimiento de Cipolletti, Plottier, Centenario y Fernández Oro, que se posicionan como ciudades dormitorio.

En este cuadro, detectamos, tres tipos de desarrolladores:

1. el Estado, mediante los gobiernos municipales y provinciales que construye vivienda social y realiza loteos destinados a la población de bajos recursos, usualmente otorgando a los beneficiarios una tenencia precaria de los terrenos, por lo general periféricos y sin servicios;
2. los desarrolladores privados que lotean suelo productivo (chacras), transformándolos en su mayor medida en barrios cerrados; y
3. grupos de población con escasos recursos económicos, quienes realizan tomas de tierras, por lo general públicas y en zonas de barda o inundables. En general, los sectores socioeconómicos más pudientes se localizan en las zonas irrigadas, a través de loteos formales desarrollados por privados, mientras que los grupos más vulnerables ocupan los suelos agrestes, donde los municipios impulsan nuevos “barrios” sin servicios. Aun en los casos en que se cuenta con barrios urbanizados (pavimentados y con todos los servicios), bien localizados y cuyas infraestructuras soportan cierta densificación, esta no parece ser prioritaria para los gobiernos municipales, respecto de la expansión de la mancha urbana. Esto conlleva que la gran oferta relativa de terrenos en loteos privados (que se constituyen como barrios cerrados) torna más fácil comprar terrenos con servicios en estos que en la

El Alto Valle del río Negro es una región tradicionalmente compuesta por una configuración lineal de aglomeraciones urbanas jerarquizadas que atraviesa un proceso de metropolización por conurbación, del cual es cabecera la ciudad de Neuquén.

La principal actividad productiva ha sido la frutícola, desarrollada por pequeños y medianos productores. Actualmente, atraviesa una crisis estructural que resta, a los propietarios de cultivos, capacidad de resistir los procesos de expansión urbana y la concentración de tierras en manos de grandes productores.



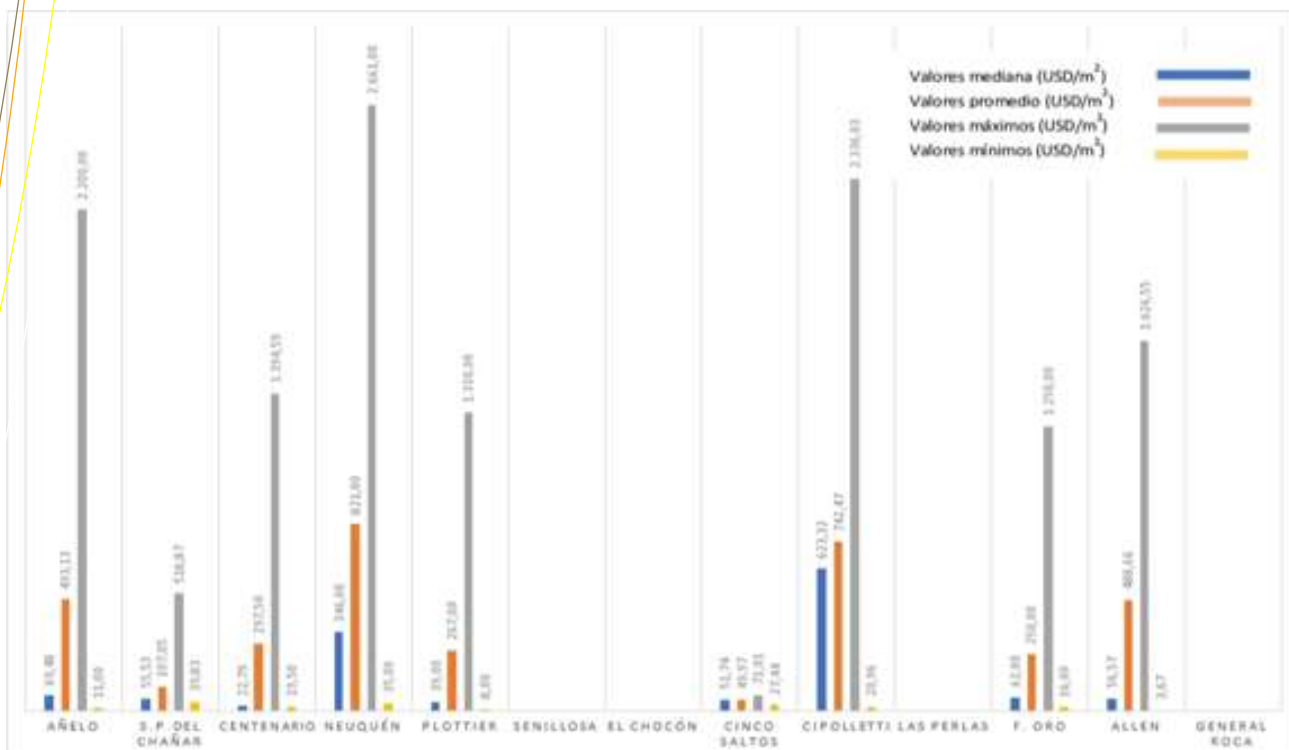
ciudad tradicional. En consecuencia, el estatus de residir en barrios cerrados disminuye por la masividad de la práctica, pero la proliferación de los mismos profundiza la fragmentación socioterritorial de las localidades regionales.

El resultado de este complejo sistema de producción de suelo urbano es la profundización del mencionado proceso de metropolización por conurbación, con el consecuente desaprovechamiento de oportunidades de generación de nuevos nodos centrales, la pérdida de suelo productivo y la transformación de ciudades tradicionalmente compactas, caminables y abiertas, en ciudades dispersas, con mayor número de vacíos urbanos, compuestas por una sumatoria de barrios cerrados, áreas comerciales y asentamientos. Evidenciándose, asimismo, que el Estado fomenta en forma directa un crecimiento urbano de baja densidad, por un lado, y que el mercado de suelo urbano se encuentra librado a los intereses de los desarrolladores particulares y de los especuladores, pudiendo lo primero ser consecuencia de lo segundo.

Variaciones en los precios del suelo y sus consecuencias

Los estudios precedentes demuestran un íntimo vínculo entre los valores de acceso al suelo y la jerarquización física de los centros urbanos que lo componen, tanto a nivel intraurbano como interurbano: a mayor demanda y variedad de la misma, mayor cantidad oferta, mayor diversidad de tipologías y precios, es decir, mayor dinamismo y sub-mercados inmobiliarios. Las ciudades con más amplias brechas entre los valores

Precios del suelo (medianas - promedios mínimos y máximos) a enero 2017:
Zona influencia Vaca Muerta
Fuente Metropolización Mercado del suelo y consumo del Paisaje.



máximos y mínimos de las propiedades son Neuquén, Cipolletti, Gral. Roca, Plottier, mientras que en los poblados de menor jerarquía y tamaño el dinamismo del mercado y la variedad de la oferta son significativamente menores.

En consecuencia, los valores de las medianas resultan más representativos de los mercados inmobiliarios locales, dado que las brechas mencionadas obedecen a picos máximos y depresiones mínimas no representativas del grueso de las unidades. En este sentido, cabe destacar la paridad relativa entre las medianas de las cabeceras Cipolletti y Neuquén, por un lado, y, los polos hidrocarburíferos (Añelo y Allen), por otra parte. A su vez, la evolución de dichos valores revelaba comportamientos bastante estables en la mayoría de los casos, rondando en general entre los 20 y 150 USD /m², salvo casos como Añelo (las cuales crecieron un 60% en los cuatro meses correspondientes a 2014) o Cipolletti.

Los poco rentables precios del barril de petróleo desde 2014 a esta parte indujo la caída de los precios de los “alquileres VIP” en la ciudad de Neuquén, pero en Añelo los precios se sostienen, indicando los elevados grados de especulación y proto-especulación inmobiliaria. De hecho, en término de medianas Añelo ha pasado de ocupar el 4º lugar en 2016 al 2º puesto en 2016-2017. San Patricio del Chañar, la localidad más próxima a Añelo, ha escalado del 7º al 5º lugar en el mismo periodo. En esta población es significativa la escasez de tierras plausibles de ser urbanizadas, sin embargo, también se observa un significativo índice de

Es arquitecta recibida en la UBA. Actualmente desarrolla una tesis en las transformaciones territoriales de la localidad neuquina de Añelo, profundamente alterada por la explotación de hidrocarburos no convencionales, con beca doctoral del CONICET. Cursa su posgrado en el Doctorado en Estudios Urbanos de la UNGS, es docente-investigador en la sede cipoleña de la UFLO y trabaja en la sede del IPECHS (CONICET – UNCo) de la Facultad de Economía de la UNCo.

Precios y áreas en Neuquén, 2013.

Fuente: Atlas ID, Sistema de indicadores territoriales. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.



terrenos vacantes. Allen, por su lado, presenta los menores precios de la región (15 USD/m²), cuestión nada menor dado que constituye el segundo polo extractivo.

Por otra parte, al analizar los valores máximos en 2016, destacan Neuquén, Cipolletti, Allen, Añelo y Cinco Saltos, seguidas de Centenario, Plottier y F. Oro, develando el desarrollo de ofertas orientadas a los sectores petroleros y puentes en estas localidades, que justifican las brechas detectadas en los precios a escala intramunicipal. Sin embargo, la mayor variación en términos de medianas para el periodo 2014-2016 se encuentra en Añelo y Cipolletti, en tanto Neuquén, si bien también muestra un incremento importante, no alcanza la proporción de sus aumentos.

El resto de los centros urbanos presentan escenarios en los que las medianas caracterizan un mercado estable (Plottier, Senillosa, Cinco Saltos y Fernández Oro) o en contracción. Considerando además los promedios, puede concluirse que existe una tendencia confirmada hacia la retracción de los valores del suelo en Gral. Roca, El Chocón y San Patricio del Chañar. La primera por su pérdida de importancia como centro regional, la segunda por constituir una villa turística que podría estar perdiendo protagonismo en relación a los emprendimientos de la provincia y la tercera, posiblemente, por no lograr constituir una oferta apetecible para los trabajadores del petróleo a pesar de su localización, cabe preguntarse cuál será el comportamiento de la última en caso de aumentar el precio del barril de petróleo por sobre los 80 USD/m².

Conclusiones

La explotación de yacimientos en el área de Añelo le ha dado al mercado de suelos de dicha localidad un fuerte impulso; sin embargo, no parece suceder lo mismo con la localidad de Allen, mientras que, en San Patricio del Chañar, la cercanía a las explotaciones, sumada a la escasa disponibilidad de propiedades en el mercado, se traduce en costos elevados, si bien decrecientes respecto del 2014, cuando se produjera la caída de los precios del petróleo. Por otra parte, el aumento desproporcionado de los precios en la primera localidad, producto de especulaciones inmobiliarias, impide a los pobladores que no trabajan en el sector petrolero acceder a la compra y/o alquiler de terrenos y/o viviendas, induciendo el desarrollo de barrios informales.

A su vez, los elevados precios en las propiedades de la cabecera regional, ha impulsado el crecimiento de las localidades vecinas, el cual alcanza la rionegrina Fernández Oro. Sin embargo, estas localidades se desarrollan como ciudades dormitorio, perdiendo oportunidades de constituir nuevas centralidades mediante la potenciación de sus áreas tradicionales. Ante la falta de rentabilidad de las actividades frutihortícolas para los pequeños y medianos productores, la expansión urbana sobre tierras irrigadas resulta sumamente atractiva, lo cual genera un crecimiento de las ciudades en esta dirección, en especial a través del

Es Licenciado en Urbanismo y Diplomado en Estudios Sociales (UNGS). Además, es Traductor Público en Idioma Inglés (UCA). Es autor de artículos publicados en revistas y periódicos nacionales, traductor de *papers* sobre sociología y urbanismo, y colaborador en trabajos de investigación sobre las cuestiones urbanísticas actuales, en proyectos de promoción y divulgación de las temáticas relacionadas con el Urbanismo y la Licenciatura. Actualmente se encuentra a cargo de la Dirección de Planeamiento Urbano del Municipio de San Miguel, Provincia de Buenos Aires.



Plano de expansión del núcleo urbano de Añello, 2014

mercado formal en forma de barrios residenciales cerrados, que contrasta con la expansión sobre las bardas, en especial orientado a los sectores populares.

El mercado regional se caracteriza por enormes brechas en los precios de los terrenos entre los valores mínimos y máximos de los terrenos, en especial en las localidades cabeceras o cercanas a las explotaciones, y con la excepción de Allen donde la oferta es extremadamente limitada. Esto habla de la construcción de ciudades análogas a otras ciudades petroleras argentinas: fragmentadas y desiguales, estructuradas por el mercado más que por el Estado. En este contexto, resulta indispensable la coordinación de los gobiernos locales para lograr un desarrollo más equilibrado tanto a nivel intramunicipal como metropolitano.

Vista aérea de Añello.

Fuente: Dinámicas territoriales en el Alto Valle - Análisis de situación y diseño de estrategias para la gestión



Buenos Aires 2035

Plan Estratégico Participativo

Un plan estratégico ofrece herramientas que incrementan la cohesión social, la competitividad económica, la sostenibilidad ambiental y la capacidad de gestión innovadora y adaptativa, indispensables para toda intervención sobre el territorio. Mejorar la organización política, la gestión económica, los canales de participación y articulación entre actores, así como fortalecer las instituciones, optimizar los procesos de gobierno y los instrumentos



La Ciudad de Buenos Aires cuenta con el CoPE (Consejo de Planeamiento Estratégico), un espacio plural y democrático destinado a construir consensos sobre una visión de ciudad de futuro. Está integrado por más de 180 organizaciones de la sociedad civil (universidades, sindicatos, cámaras, colegios profesionales, fundaciones, etc.).

El CoPE acaba de aprobar, por unanimidad absoluta, en la Asamblea Ordinaria de agosto pasado, el Plan Estratégico Participativo BUENOS AIRES 2035, que se enmarca en la necesidad de profundizar intervenciones en el territorio en diferentes dimensiones, sobre todo en temas considerados esenciales y críticos y, a la vez, proyectar la ciudad hacia el futuro para ubicarla en una posición estratégica y significativa a nivel metropolitano, nacional, regional y mundial.

Pilares en los que se sustenta

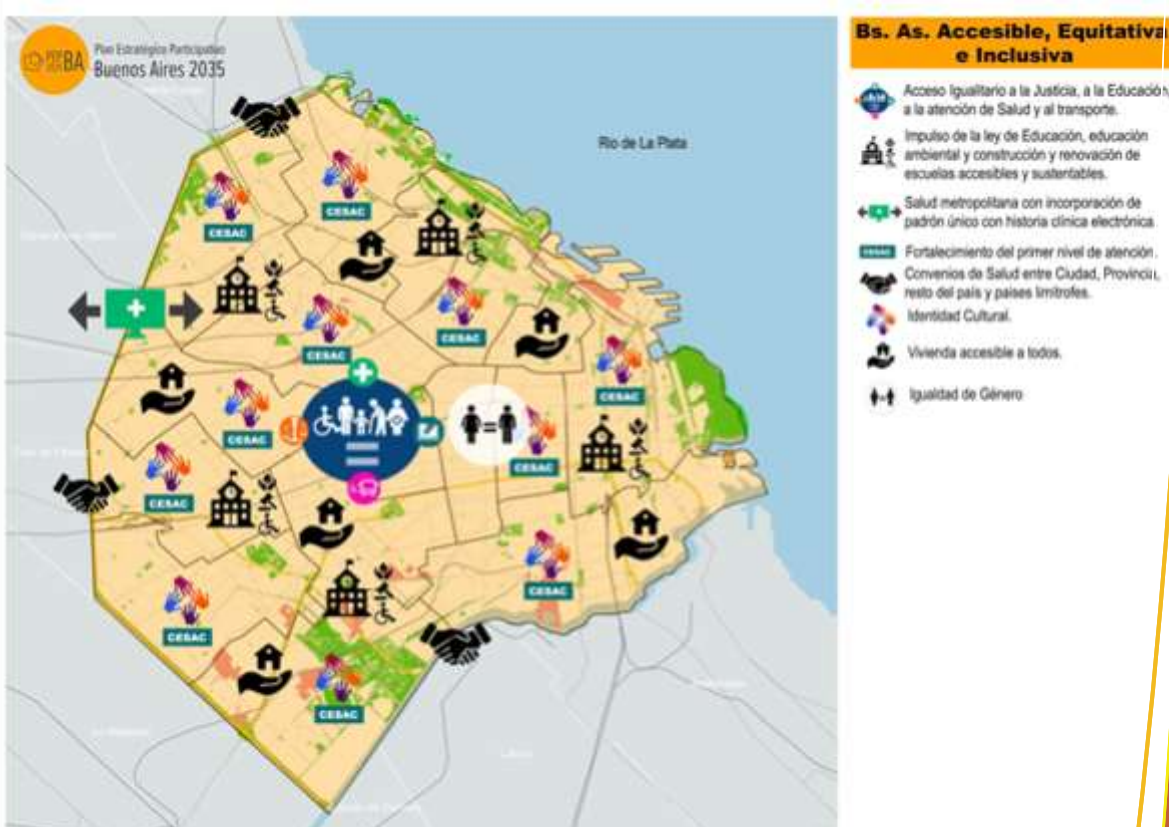
El plan plantea generar consensos en base a la participación ciudadana para establecer los ejes de trabajo. Se sustenta entonces en cinco pilares fundamentales:

- la participación y el consenso entre los actores.
- la articulación con los planes de gobierno sectoriales.
- una mirada integral con visión de futuro a largo plazo.
- un criterio flexible y abierto que pueda ser actualizado.
- propuestas concretas que puedan ser monitoreadas.

La forma de trabajo se dividió por etapas de acuerdo a un cronograma,

GUILLERMO TELLA

El autor integra el Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires como Director Ejecutivo. Fue electo democráticamente para el período 2015-2017 y reelecto para período el 2017-2019 por unanimidad de las 180 organizaciones de la sociedad civil que conforman ese espacio. Tal designación es electiva y honorífica.



cada mes se planteó una fase del plan y se la abordó desde diferentes modos; 1) Pre-diagnóstico; 2) Elaboración de Análisis y Diagnóstico; 3) Elaboración de Análisis Prospectivos; 4) Formulación de Objetivos, Visión y Ejes Estratégicos; 5) Formulación de Lineamientos Estratégicos y Propuestas de Actuación; y 6) Evaluación, Seguimiento y Control de las Acciones.

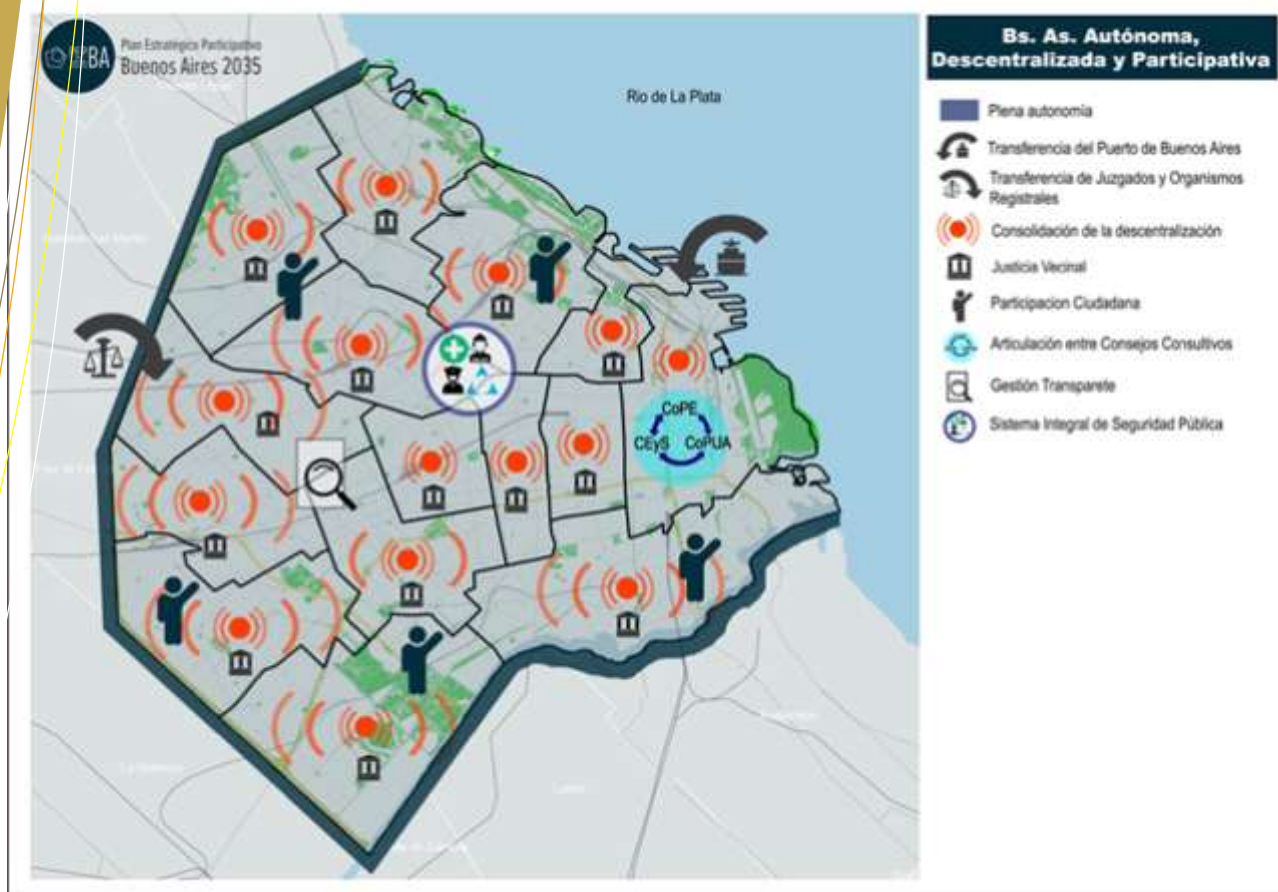
Objetivos generales del plan

El plan fue construido a partir de tres objetivos generales de actuación:

- Plantear una visión de futuro a largo plazo con propuestas concretas que guíen la actuación de las sucesivas gestiones de gobierno.
- Proyectar, con una mirada integral, el desarrollo y la mejora de la calidad de vida por medio de la participación y del consenso entre actores.
- Generar un plan dinámico y flexible, susceptible de revisión, corrección y actualización, mediante un monitoreo periódico.

Visión de la ciudad acordada

- Una ciudad autónoma e integrada a la región metropolitana que consolide procesos de gobernabilidad democrática.
- Una ciudad abierta y solidaria, integradora, segura e inclusiva, que genere espacios de convivencia para toda la comunidad, con perspectiva de género y con respeto por la diversidad.
- Una ciudad que promueva la igualdad de oportunidades, con enfoque en el acceso universal a los bienes públicos, al suelo y al hábitat.
- Una ciudad comprometida con el desarrollo sostenible, con el cuidado del ambiente y con la mejora de la calidad de vida, mediante el fortalecimiento de la salud, la educación y la participación ciudadana, co-creando la ciudad futura.



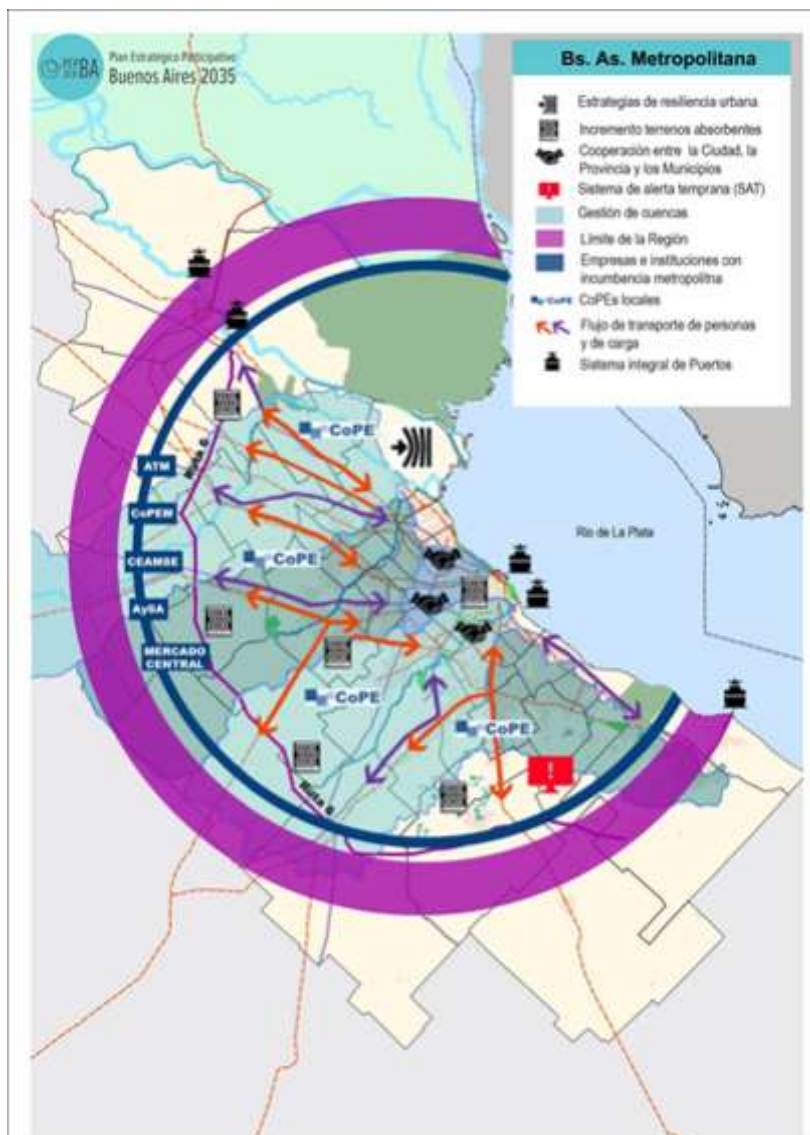
- Una ciudad que actúe como centro regional de innovación, turismo y servicios, territorio de oportunidades, eje del desarrollo productivo y de las tareas asociadas al conocimiento, la cultura y la creatividad, y que fundamenta su crecimiento dentro de un modelo sustentable.

Ejes estratégicos de actuación

El plan se encuentra sustentado en una fuerte propuesta de participación de la sociedad civil mediante una construcción de consensos que plantea ejes estratégicos con la idea de introducir una visión a largo plazo, metropolitana e integradora. Se han acordado cinco ejes estratégicos que sintetizan, respectivamente, necesidades y deseos de la ciudadanía, la cohesión social, la cuestión ambiental, la gestión territorial y el desarrollo económico de la Ciudad:

- Buenos Aires Autónoma, Descentralizada y Participativa.
- Buenos Aires Accesible, Equitativa e Inclusiva.
- Buenos Aires Ecológica.
- Buenos Aires Metropolitana.
- Buenos Aires Competitiva.

De esta manera, el Plan Estratégico Participativo BUENOS AIRES 2035 propone como premisa insoslayable lograr una amplia base participativa de diferentes actores sociales y ofrecer una plataforma para plantear propuestas estratégicas acordadas por la diversidad de instituciones de la comunidad.



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

Inaccesibilidad Ciudad-Aeropuerto

Una propuesta para el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza

Desde su fundación en 1949, el aeropuerto internacional de Ezeiza careció de conectividad ferroviaria con la Ciudad de Buenos Aires. Aunque existieron proyectos formales, estos no se materializaron por problemas de inversión. Dichos proyectos se realizaron en épocas donde no se construyeron nuevos ramales ferroviarios debido al impulso dado al transporte automotor desde el desarrollismo en adelante.



Muchos de los aeropuertos del mundo poseen conexión ferroviaria hacia el centro o distintos puntos de las grandes ciudades. Por ejemplo, el caso del aeropuerto de Newark es importante, ya que el metro lo conecta a Nueva York, logrando una movilidad que ahorra costos de traslado. En el caso del aeropuerto de Ezeiza, por el contrario, predomina la accesibilidad por medio del transporte automotor. Si bien existen servicios públicos de colectivos que llegan a la ciudad, también hay servicios privados de combis, autobuses y remises que generan un acceso segregado con altos costos. En este sentido, los empleados del Aeropuerto pueden tener problemas para acceder al mismo, ya que si no tienen vehículos particulares o no poseen accesibilidad cercana al transporte público, podrían dedicarle un alto porcentaje de sus ingresos a los servicios privados.

Históricamente, hubo una serie de proyectos para conectarla ferroviariamente con la Ciudad de Buenos Aires. En un primer término, se planeó conectarlo con la traza de la Línea E de subterráneos y continuarla en paralela a la autopista Tte. Gral. Ricchieri, con el criterio de que los pasajeros de vuelos utilizarían el servicio para comunicarse directamente con el Microcentro porteño. Luego, se pensó vincularlo con el ramal Constitución – Ezeiza de la línea Roca de ferrocarriles, con servicios rápidos y normales parando en pocas o en todas las estaciones hasta Constitución. Por último, y por fuera de los proyectos oficiales, diversas publicaciones dedicadas a la recuperación de ramales ferroviarios en desuso propusieron una nueva alternativa a la cuestión: recuperar el recorrido del ramal Belgrano Sur que funcionaba desde González Catán hasta La Plata para que el aeropuerto se vincule con González Catán y, desde allí, hacia la estación Buenos Aires.

Tomando el último proyecto, resulta interesante analizarlo: como la traza original pasa cerca de las inmediaciones del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, podría darle una conexión ferroviaria a dicho aeropuerto tanto con la ciudad de La Plata como con la ciudad de Buenos Aires (transbordos desde González Catán hasta estación Buenos Aires, y desde Ezeiza y Guernica hasta Constitución).

La llegada del ferrocarril podría racionalizar los costos de traslado de los pasajeros y empleados al aeropuerto, como también generar una nueva área de influencia urbanística en su trazado, potenciando las zonas degradadas del trazado mediante la generación de infraestructuras, mejorando las condiciones habitacionales en la zona de González Catán, y fomentando el tratamiento de residuos por medio de la expansión y concientización del reciclaje y la separación de residuos. Por sobre todo, este proyecto podría tener mayor viabilidad en lo económico en cuanto a la infraestructura ferroviaria, utilizando la traza abandonada en lugar de crear nueva con sus elevados costos de inversión.

Tal vez el aeropuerto de Ezeiza no sea como los aeropuertos de los países centrales en cuanto al nivel de accesibilidad a la ciudad, pero sin duda la conectividad ferroviaria podría darle un impulso positivo a su integración con la Región Metropolitana de Buenos Aires. Su materialización es una gran opción para aliviar a los problemas de movilidad desde y hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

RODRIGO SANCHEZ

Es estudiante de la
Licenciatura en
Urbanismo de la
Universidad Nacional de
General Sarmiento.

FUENTE

Velázquez, Maximiliano A. (2013). *“La imposible vinculación ferroviaria con el Aeropuerto Ezeiza. Dilemas de conectividad y accesibilidad en el corredor Sudoeste de Buenos Aires”*. En: 1° Jornada de Investigadores en Formación. FADU, UBA: Buenos Aires. Pág.: 159-168.

IMÁGENES

www.economista.com.ar

Género y utopía urbana

Toda ciudad nace de una utopía urbana que encarna la visión de lo que se quiere lograr. Su diseño nace del deseo de un conjunto de gente, una comunidad en un establecido territorio con determinados recursos naturales. *“Las Leyes de Indias elegían un espacio que creciera armónicamente con la naturaleza dando sustento a la población. Tomaba la utopía de fertilidad (Canaán, la tierra prometida) con agua, leña, frutos, clima templado, suelo cultivable y sobre esa base aparecen los elementos de la morfología urbana greco-latina: plazas, calles y casas. Así nace la idea de sostenibilidad”*. Grecia antigua planificó sus ciudades y éstas no podían tener más de diez mil habitantes. Los excedentes eran enviados a colonizar nuevos espacios. Quizás constituye uno de los primeros intentos de gestión de un plan urbano ambiental.

En la ciudad del medioevo

Hace 7000 años se crean las primeras ciudades con gobierno, servicios y producción similares a los de las contemporáneas, guardando la escala. Comienza en esos agrupamientos urbanos, no nómades, a desarrollarse la cultura de las ciudades fruto de la introducción del trueque y la posterior comercialización, en función de los excedentes de la agricultura. Se conforman por entonces los espacios público y privado con una progresiva y significativa exclusión de los colectivos desaventajados en cuanto a beneficios, poder y privilegios, en particular mujeres, niños y niñas.



MARTHA ALONSO VIDAL

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

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

La ciudad medieval parece constituir una excepción a ese continuo, con una organización político-social incipientemente capitalista, ligada a la no división de tareas, al trabajo comunitario, a la naturaleza y a Dios, con unidad en el arte, la técnica, el ambiente y la moral. La utopía de vivir en común con la menor cantidad de conflictos duró algunos siglos hasta que, en tiempos del Renacimiento, la autoridad comienza a proteger y promover conductas androcéntricas con exceso de guerras y rencillas cruentas y la subordinación de las mujeres sujetas al dominio patriarcal.

Estas circunstancias alcanzan su máximo en la ciudad europea de fines del siglo XVIII, la ciudad industrial, la ciudad carbón. Allí se da el colosal exponente de desigualdad y asimetría en la conformación socio-política de las grandes urbes, con el comienzo de graves problemas antrópicos que afectaron de manera casi irreversible el ambiente urbano y condiciones de habitabilidad, de pobreza, de hacinamiento y de enfermedad para gran parte de la población; particularmente para las mujeres de toda condición social.

En la ciudad de la revolución

Se acentúa, por entonces, la especulación de tierras, con grandes negocios inmobiliarios, ejercitados por miembros de la sociedad civil, protegidos y propiciados por los poderes gubernamentales, constituidos por individuos varones blancos, heterosexuales, educados, propietarios, según los postulados de la Revolución Francesa, lo que excluía a todas las mujeres, pero, sobre todo, a gran parte de la población.



Por ello, en lugar de un planeamiento participativo en beneficio de todos, que incorporara las necesidades primordiales de la comunidad, se produce un desarrollo planificado, instaurado desde el poder político. Ese planeamiento centralizado y autocrático deriva de una decisión gubernamental de luchar contra los grupos de izquierda revolucionaria asociados a las revueltas populares que se dieron en ciudades europeas a mediados del siglo XIX y que se expresaron por las primeras guerrillas urbanas de anarquistas, socialistas y sindicalistas, que asolaban a los poderes constituidos, provocando motines urbanos contra los que el ejército y la policía no podía luchar ya que los cañones, carros de asalto y otras armas de guerra no podían ingresar en las callecitas medievales llenas de recortes y recovecos.

El otro fundamento fue erradicar la visión de la pobreza del espacio público –no la pobreza en sí–, que tanto perturbaba y atemorizaba a la surgente burguesía, expulsando a las crecientes masas de pobres fuera de los límites del ejido urbano. En París, aparece la notable Flora Tristán, intelectual, escritora involucrada en el sindicalismo y militante de las luchas obreras, defensora de derechos humanos y los de las mujeres.

En la ciudad del prefecto

Y es allí, precisamente, donde hacia 1870, el Prefecto, Barón Haussmann, por encargo de Napoleón III, realiza el diseño de la nueva y deslumbrante Ciudad Luz, como centro del mundo occidental, de exquisito diseño, plena de belleza y de confort, de notable arquitectura y bellos parques urbanos, de magníficas avenidas y bulevares arbolados, para el desplazamiento veloz de los vehículos y el lucimiento de una clase burguesa adinerada; ciudad de los negocios y de las grandes exposiciones, de la moda y el glamour. El resultado no pudo ser más notable y en sólo veinte años el Prefecto termina su inmensa y espléndida tarea, fruto del planeamiento centralizado, la voluntad política y la fuerte inversión monetaria que asume la cada vez más rica burguesía urbana y la banca internacional.

Las mujeres que habían contribuido al diseño y la conformación de la ciudad medieval, al cuidado del arte y del ambiente participando en múltiples tareas urbanas, se ven excluidas de esta nueva forma de planificación de la gran ciudad ya que carecían de todo derecho. Coincide





con el momento histórico de la actitud reivindicativa de las herederas de aquellas que lucharon por la revolución y fueron defraudadas por sus compañeros que las excluyeron de ese derecho fundamental. No obstante y venciendo innumerables obstáculos, persecuciones, cárceles, castigos y humillaciones salen a la conquista del espacio público exigiendo el derecho al voto y buscando inclusión plena que alcanzarían de manera imperfecta ya avanzado el siglo XX.

Una utopía de ciudad

La utopía de ciudad de plena inserción e igualdad de oportunidades para todos y todas, aún espera la legitimación que la legislación pueda otorgar a las mujeres según su particular perspectiva de género, en la elaboración de políticas públicas, programas y planes urbano-ambientales, estratégicos, reguladores. La meta a alcanzar es que la ciudad contemporánea, la urbe multitudinaria que caracteriza el siglo XX y XXI, la de profundos cambios políticos y sociales, intensa renovación tecnológica y comunicacional, tenga en cuenta a la mujer.

Desde siempre la mujer se desempeñó en el trabajo productivo rentado y no rentado: las tareas domésticas, el cuidado de la familia, las tareas agrícolas y la ayuda a las actividades remuneradas del hombre. *“La historia de la humanidad es la historia de agotadores trabajos agrícolas llevados a cabo por las mujeres de todo el mundo, al igual que la historia de la industrialización ha sido escrita en buena medida por las obreras de fábrica”.*

Ciudades, países y regiones se enfrentan hoy a enormes desafíos para lograr alcanzar la ciudad deseada: integrada, moderna; respetuosa del ambiente, la cultura, el patrimonio y el arte pero flexible a los cambios; rica en oportunidades, garantizando un desarrollo sustentable y duradero favoreciendo una mejor calidad de vida y condiciones igualitarias para hombres y mujeres, evitando la exclusión y procurando la integración en el espacio público.

CITAS

Todas las citas consignadas en el cuerpo del artículo son de:

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

IMÁGENES

Commons.wikimedia.org
Wikimedia.org
Mynews4.com

Camino de Sirga o Camino de Ribera

¿Camino de Sirga o Camino de Ribera? es la pregunta que pretende sintetizar la idea de si conviene seguir pregonando y luchando por el Camino de Sirga, o tras las modificaciones del Código Civil y Comercial de la Nación, conviene reforzar y promover otro concepto que ya tiene antecedentes, que es el Camino de Ribera.

El *Camino de Sirga* fue escrito por Vélez Sarsfield como “calle pública”, pero esto fue muy discutido en la doctrina jurídica¹ y se define en el caso “Las Mañanitas C/Pcia. De Neuquén”², en el cual este *country club* se opone a ceder al dominio público el *Camino de Sirga*. La sentencia suprema expresa que dicho camino es un dominio privado con limitación en su edificabilidad y uso solo en razón a la asistencia a la navegabilidad, pero como dominio privado se puede cerrar y solo se abre a las autoridades públicas cuando lo requieran.





HERNÁN PETRELLI

Abogado. Maestrando Científico en Administración Pública (UBA-FCE). Responsable de las cátedras de posgrado de Derecho Urbano Ambiental en la UBA (FADU- Propur), UNGS (MEU) y UN Córdoba (Maestría en Urbanismo). Profesor adjunto de Elementos de Administración en UNLAM (Ciencias Políticas). Investigador del Laboratorio de Políticas Públicas. Ex asesor legal del COFEPLAN y de la Subsecretaría de Planeamiento (CABA). Ex-Consejero del COPUA (CABA). Ex- Investigador del Instituto Provincial de la Administración Pública (Pcia. de Bs. As.). Miembro de Abogados por el Derecho Urbano.

IMÁGENES

<http://www.defensoria.org.ar/noticias/riachuelo-continuan-las-tareas-para-la-relocalizacion-de-las-familias-asentadas-en-el-camino-de-sirga/>

<https://www.adnrionegro.com.ar/2015/11/mediasancion-del-senado-para-reincorporar-el-camino-de-sirga-al-codigo-civil-y-mineria/>

NOTAS

1- Un excelente resumen de las posiciones jurídicas se encuentra en MALDONADO, Melinda. *El Camino de Sirga en Acción* en AZUELA, Antonio (coord.) *La Ciudad y sus Reglas*. Ed. UNAM, Ciudad de México. 2017, pág. 222.

2- Corte Suprema de Justicia de la Nación. *Causa Originaria S/acción declarativa de certeza*. Expte. L 314 XL del 4/8/2009.

(Continúa en la pág. 31)

Por ello el nuevo Código Civil y Comercial toma dicha conceptualización, y define al colindante como dueño (propietario privado) que sólo no puede realizar actos que perjudiquen la navegación³. Entonces, habiéndose desnaturalizado el concepto, de modo tal de pasar de “calle pública” a “propiedad privada *enrejable*”, la discusión de la reducción de los 35 a 15 metros de franja costera, no es el centro del problema⁴.

La centralidad del debate es si se puede materializar una ribera de acceso público irrestricto para el esparcimiento de la sociedad, y si, jurídicamente, se puede. Veamos cómo. Existe otra conceptualización del derecho público urbano que es el *Camino de Ribera*. No resulta novedosa. La podemos ver en el art. 59 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo N° 8912, la Ley de Conservación de los Desagües Naturales N° 6253 y art. 140, 142 y 147 del Código de Aguas Ley N° 12.257 todas de la Provincia de Buenos Aires. También se encuentra en el art. 8° de la Constitución porteña.

El Camino de Ribera implica la cesión al dominio público de una franja costera, que se materializa al momento de la subdivisión de la tierra⁵ o al peticionar la aplicación de usos o edificabilidades del inmueble. Este concepto ya cuenta con avales jurisprudenciales para su aplicación fundada tanto en la Corte Suprema de Justicia de la Nación⁶, como en el Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de Buenos Aires⁷.

Tal cesión en dominio público es una cesión con carga pública destinada al esparcimiento público. Algo similar a las donaciones con cargo, cuyo incumplimiento del cargo conlleva la retracción de la donación. El Camino de Ribera es un instrumento legal, apto y con avales jurídicos suficientes desde el derecho público para materializar la supuesta “calle pública” que otra jurisprudencia y el Código Civil y Comercial niegan al Camino de Sirga.

Finalmente, dado que los institutos del derecho público son preeminentes a los de derecho privado⁸, me pregunto si ya no es hora de olvidar el camino de sirga y reclamar e implementar el camino de ribera.

Un dilema urbano

Las ciudades con cierta antigüedad se enfrentan ante dilemas que las pueden transformar, en un sentido positivo, al renovar sus edificios y tejido, o negativo, si al renovar, destruyen el tegumento social que les da sustento. Existe, en estas ciudades, un paradigma fundador: un lote - una vivienda - una familia.



Las ciudades con cierta antigüedad se enfrentan ante dilemas que las pueden transformar, en un sentido positivo, al renovar sus edificios y tejido, o negativo, si al renovar, destruyen el tegumento social que les da sustento. Existe, en estas ciudades, un paradigma fundador: *un lote - una vivienda - una familia*.

Ello duró hasta ahora, pero esa realidad enfrentó uno de las caras del dilema: el envejecimiento de las construcciones, las herencias de los propietarios originales, la valorización de los centros históricos y los edificios de vivienda colectiva, respuesta del negocio inmobiliario a la *gentrificación* remanente: miembros dispersos de las familias originales, incapaces de sostener estructuras que pasan a ser obsoletas, por razones físicas y funcionales.

Este pasaje al nuevo paradigma (*un lote - varias familias*), merece analizarse a la luz de un gradualismo de convivencia física (volumétrica) según una dinámica de crecimiento poblacional capaz de generar esa demanda en la forma de vida que supone. Obviamente, ello incide en las infraestructuras, el equipamiento y la circulación. El progresivo abandono del centro histórico realimenta este proceso que daña la identidad urbana. Hasta aquí este primer análisis.

El segundo tema es la superposiciones de matrices en la división de la tierra, que se manifiesta cuando se colma la ciudad fundacional, caso de ciudades de la "pampa anterior", trazadas en damero a finales del siglo XIX y las "charcas del ejido" –remedo de las tierras "de pan llevar"–, con un trazado "radial" (donde las calles convergen al centro) y que fuera violentamente alterado por la retícula impuesta.

Ambas matrices aún conviven, y generan tensiones en sus puntos de contacto. Los nuevos loteos se organizan inorgánicamente, ocupando ese periurbano con bajísima densidad y cambio de uso. Surge así la ciudad amorfa, tanto físicamente como socialmente, al ocupar, según el poder adquisitivo, las tierras nuevas.

El Estado es incapaz de ordenar este crecimiento anárquico y, remedo burdo de la cultura norteamericana, confía al automóvil privado la movilidad de sus pobladores, y no prevé nuevos ejes estructurales, nuevos equipamientos, nuevas infraestructuras, que, luego, son reclamadas y exigidas por vecinos cuando adquieren, por su cantidad, poder de demanda. Entonces, ya es tarde.

Hasta aquí los dos grandes desafíos del crecimiento urbano en nuestras ciudades, dejando de lado los factores que inciden en particular en ellas, tan parecidas en la mirada superficial: la geografía, el ferrocarril, las rutas y los grandes equipamientos heredados.

(Viene de la página 29)

3- Art. 1974 Ley 26.994 Código Civil y Comercial de la Nación.

4- Cabe hacer notar que el nuevo código no derogó el art. 14 de la Ley Federal de Navegación N° 20.094, que prohíbe modificaciones en las riberas de aguas interjurisdiccionales hasta los 35 metros.

5-Este concepto incluye parcelamiento, aplicación de propiedad horizontal, conjunto inmobiliario, derecho de superficie o conclusión del fideicomiso.

6-CSJN. Mar Ostende C/ Pcia de Bs. As. 27-2-1997.

7-TSJ-CABA. Expte. 456/00 (y su acumulado Expte. n° 457/00) "Centro Costa Salguero S.A. c/ Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires s/ amparo s/ recurso de queja por denegación de recurso de inconstitucionalidad.

8-Arts. 240 y 1941 del Código Civil y Comercial y art. 21, 2º párrafo de la Convención Interamericana de Derechos Humanos, de aplicación superior por el art. 71 inc. 22 de la Constitución Nacional.

Un barrio abierto que parece cerrado

Palihué, Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires

El Barrio Parque Palihue, de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires es de clase alta, está a 15 cuadras del centro y casi sólo lo caminan los estudiantes. Un grupo de mamás reclama espacios de encuentro.





MARÍA EUGENIA RODRÍGUEZ

Licenciada en Periodismo y vive en Bahía Blanca. Trabaja en relaciones públicas para la Central Termoeléctrica Guillermo Brown y escribe artículos para distintas publicaciones. Tiene un blog sobre temas de familia, ciudad y medio ambiente: elquedeletele.com

¿Qué pensamos cuando vemos un barrio con viviendas de clase alta, cámaras de seguridad, pinos y un club de golf? Que estamos en un barrio cerrado. Al sur de la provincia de Buenos Aires, en Bahía Blanca, el Barrio Parque Palihue tiene todo eso y, sin embargo, es abierto. Es más: tiene un jardín de infantes, dos escuelas y una universidad, todas instituciones públicas.

Lo que no tiene son plazas con juegos, ni más de cinco bancos, ni cestos.

A pesar de ser verde y estar a 15 cuadras del centro, el espacio público de Palihue no se disfruta: se ve desde el auto. Si no fuera por los runners y las caminatas de los alumnos, los días hábiles, se vería casi vacío. Y eso que allí viven unas 900 familias.

Un grupo de mamás del barrio quiere cambiar eso y reclama espacios de encuentro: plazas con toboganes, hamacas y subibajas. Envían cartas a la Municipalidad y postean en las redes sociales. Hasta juntan a sus hijos en las mismas plazas, que son varias y sólo tienen pasto.

En julio de 2017, la Municipalidad accedió a colocar juegos, pero no llegó a terminar de instalarlos, que el presidente de la Sociedad de Fomento los mandó a sacar: dijo que la comuna debía destinarlos a sectores con mayores necesidades.

Pero las mamás creen que el motivo es otro, que hay vecinos que se toman atribuciones que no les corresponden y toman medidas para disuadir el ingreso de familias ajenas al barrio; que por seguridad preferirían, en efecto, que Palihue fuera cerrado.

Palín mapuche y golf

“Palihue” deriva de dos palabras mapuches: “pali”, una bola que se usa en un juego tradicional (el “palín”) y “hue”, que es la cancha donde se juega. Como el barrio se originó a partir de su club de golf cerca de 1940, los fundadores pensaron que el juego mapuche y el inglés eran parecidos y tomaron el nombre del primero.

IMÁGENES:
Propias de la autora.

Si bien, según el Código de Construcción, Palihue es un área de vivienda unifamiliar, de baja densidad, con traza de barrio parque y tejido abierto donde están prohibidas las actividades comerciales, la polémica por los juegos no es la primera por cuestiones urbanísticas, ya que, a fines de 2016, hubo una peor, que incluso salió en medios nacionales: una pareja del barrio había acudido a la Justicia para pedir que una escuela de discapacitados dejara de funcionar al lado de su casa: decía que el Código de Planeamiento Urbano no lo permitía y que se veía afectada en su privacidad. Años antes, la Sociedad de Fomento había presentado un recurso de amparo para que la Universidad Nacional del Sur (UNS) frenara la ampliación de sus aulas en la zona alta. Creía que el movimiento de alumnos y docentes iba a alterar la tranquilidad. En este caso, la Justicia respaldó tanto a la UNS, en su momento, como a la escuela de discapacitados el año pasado, y hoy ambas instituciones permanecen en Palihue. Sin embargo, cuando el reclamo de las mamás por las plazas se hizo público en agosto último, más de un bahiense relacionó en las redes los tres casos.

Yo, palihuera

Soy nacida y criada en Palihue. Palihuera, como se dice en Bahía Blanca. Mis padres compraron un terreno y construyeron una casa en 1971 cuando el lugar era semi-rural y ahí se quedaron, hasta hoy. Hace un tiempo, el grupo de mamás me pidió que escribiera un artículo sobre el tema en mi blog personal. Como mamá que también soy, periodista y expalihuera, podía hacerlo.

El artículo generó decenas de comentarios de bahienses que habían sido criados en Palihue. La mayoría recordaba una plaza con juegos que había existido frente a la Escuela Primaria N° 39, las canchas de fútbol, la estafeta donde se retiraban las cartas. Espacios públicos, recordaba.





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.

Miedo y dinámica urbana

A Palihue lo afectaron dos variables: la inseguridad y la dinámica urbana propia de Bahía Blanca.

El miedo hizo que las medidas de seguridad fueran cada vez mayores y contribuyeran al aspecto de barrio cerrado. Decenas de cámaras —y avisos de que hay cámaras—, reductores de velocidad, luminarias de alta potencia. Un proceso que en poblaciones cercanas a la Capital Federal se había iniciado antes, a Palihue llegó más tarde.

También influyó el crecimiento urbano de Bahía Blanca, que sobre todo se dio en sentido norte, el del barrio. De periférico que fue hasta los 80 pasó a ser punto de circulación hacia otros lados. Palihue es hoy el barrio parque más cercano al centro y esa es, para muchos, su principal ventaja.

Además, si se mira como un cuadrado y en líneas generales, el barrio está rodeado por el campus de la UNS, el club de golf, una vía y una avenida de gran circulación, por lo que sus posibilidades de expansión son nulas.



Comunicate
con nosotros:

E-MAIL:

armarciudad@gmail.com

FACEBOOK:

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

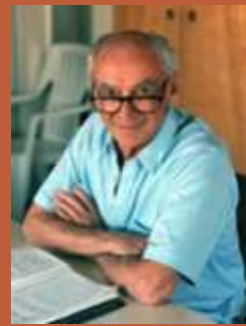
Arcologías

Entre la utopía y el desarrollo urbano sustentable

Arcología es un concepto introducido por el arquitecto italiano Paolo Soleri a finales de la década de 1960. El mismo hace referencia a conceptos, formas y funciones propias de la arquitectura y de la ecología con el objetivo de crear un hábitat urbano complejo, compacto y sustentable.

La arcología propone una forma urbana altamente integrada y compacta, oponiéndose a la expansión y consumo indiscriminado de tierra, energía y tiempo; lo que se traduce en una marcada tendencia a segregar comunidades y aislar personas. Por el contrario, la complejización y concentración de actividades y estructuras permitiría una notable conservación y provecho del suelo urbano, la energía y los recursos generados por la sociedad. En términos de Soleri, arcología es la implosión de la megalópolis extendida en un denso y complejo ambiente urbano que se erige verticalmente.





**PAOLO SOLERI Y
"ARCOSANTI"**

Paolo Soleri (1919-2013) fue un arquitecto italiano que también se destacó en el diseño urbano, la filosofía y el arte.

Su logro más importante fue el "laboratorio urbano" denominado *Arcosanti*, construido en el desierto de Arizona para intentar demostrar una alternativa de hábitat en el cual el ser humano pueda interactuar en armonía con la naturaleza

Allí puso en práctica sus ideas de arcología fundamentadas en la estética y la equidad. Su obra ha influenciado e inspirado a muchos otros autores en la búsqueda por un nuevo paradigma aplicable al ambiente construido.

Soleri también cimentó sus ideas influenciado por otros autores y teorías. De hecho, estudió en el taller de uno de los pioneros en el pensamiento y proyección de ciudades ecológicas, eficientes y autosustentables: el estadounidense Frank Lloyd Wright, que propuso en 1932 la *Broadacre City*, un proyecto de urbe ideal centrada en principios de calidad ambiental.

La arcología elimina al automóvil de la ciudad. Los usos múltiples del diseño arcológico, inspirado en la naturaleza, hace a los diferentes espacios destinados a vivir, trabajar, estudiar y pasear, accesibles entre sí. Dentro de esta concepción, caminar sería la forma principal de transportarse dentro de la ciudad.

Este tipo de ciudad necesitaría aproximadamente el dos por ciento de tierra de lo que utiliza una ciudad tradicional de similar población. En la actualidad, una ciudad típica requiere más del sesenta por ciento de su superficie para rutas y servicios automotores.

La proximidad supuesta de una arcología a territorios naturales proveería a sus habitantes de un acceso inmediato hacia espacios rurales, con un mínimo impacto y con la posibilidad de situar actividades agrícolas cercanas a la ciudad, lo que maximizaría la eficiencia logística. Además, utilizaría técnicas de construcción y modos de consumo que reduzcan la demanda de energía.

Las arcologías se presumen autosuficientes y sustentables, disponiendo de sistemas de obtención de energía propios. Otra gran ventaja es la proyección del tráfico a una escala tridimensional, eliminando los vehículos más contaminantes gracias a la combinación de ascensores y transportadores horizontales.

La teoría de la arcología sostiene que esta eficiencia se obtiene sólo mediante la minimización del efecto urbano y la interacción compleja entre entidades y organismos que generan sistemas saludables.

Salvando el debate por la definición exacta de arcología, en la actualidad se observan proyectos que sostienen alguno de sus postulados. Tales son, por ejemplo, las llamadas ecociudades de Dongtan, en China, y Masdar, en Emiratos Árabes Unidos.

Arquitectos y diseñadores tales como Vicent Callebaut y el estudio Schopfer Associates son algunos de los que se destacan en proyectos inspirados en la idea de arcología propuesta por Paolo Soleri.

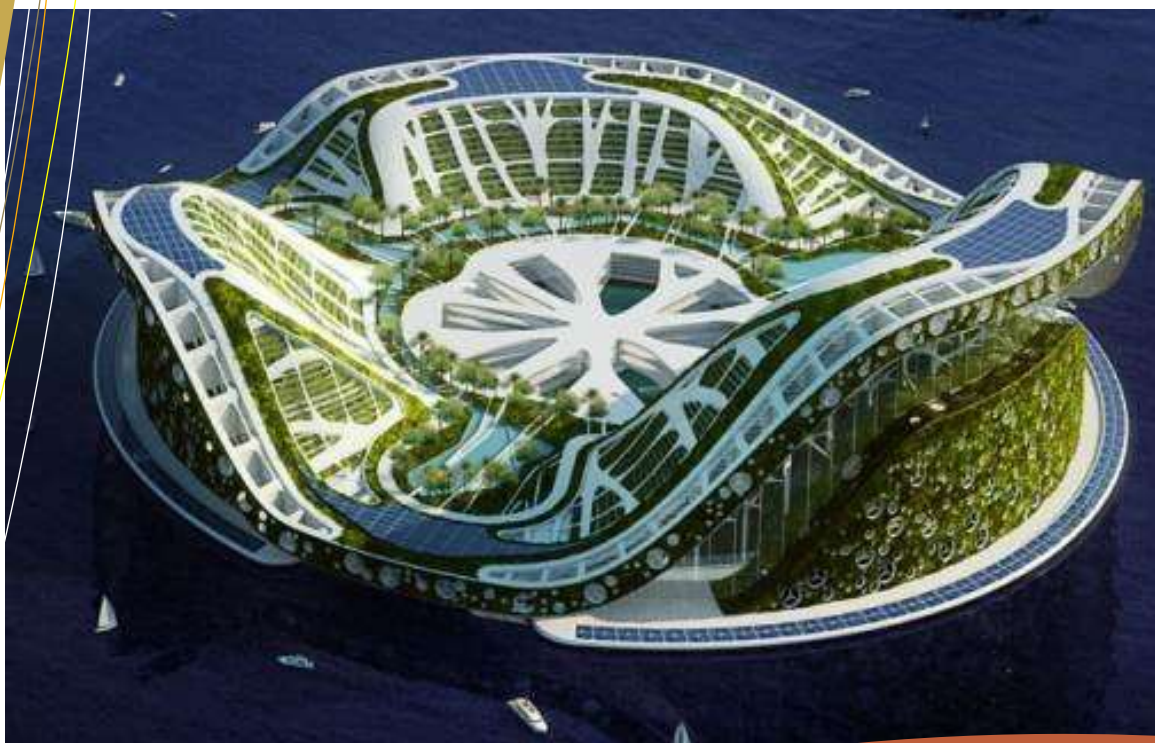
Para la isla de Haití, Schopfer ha ideado la *Harvest City*, una ciudad flotante de tres kilómetros de diámetro para albergar a 30.000 personas. En las dos terceras partes de su espacio se ubicaría una zona agrícola y en el resto, equipamiento de industria ligera. Contaría con todo tipo de servicios para sus residentes y sería capaz de resistir terremotos y huracanes.

Otros proyectos de la misma firma son el NOAH (*New Orleans Arcology Habitat*) que pretende la construcción de un edificio en forma piramidal con capacidad para unas 40.000 personas y el BoA (*Boston Arcology*), una megaestructura sostenible en forma rectangular para la zona del puerto.

Por su parte, Francis Frick, de Universidad de Hong Kong, propone la utilización de los principios de arcología para el desarrollo urbano del sur de China, uno de los países más necesitados de soluciones ecológicas para responder a su gran crecimiento económico.

Dada la finitud del suelo, la necesidad de ahorrar recursos y la pretensión de obras épicas, el diseño arquitectónico y urbano actual tiende a proyectar tipologías análogas a las arcologías.

No obstante a estas iniciativas modernas, desde hace más de un siglo se pueden encontrar reminiscencias de arcologías en la ciencia ficción. El escritor H.G. Wells ya menciona este tipo de estructuras en su obra de 1899, *Cuando el dormido despierte*. Otros autores del género han incluido este tipo de ciudades-edificio, tales pueden ser los casos de *Metrópolis*, *La fuga de Logan*, *Blade Runner*, *Matrix*, *Yo, Robot*, *Stars Wars*, etc. También se ha prodigado en cómics y dibujos animados, en videojuegos como *SimCity*, o en juegos de rol como *Warhammer*.





EL TEXTO:

Soleri, Paolo (1970).
*Arcology: the city in the
image of man*. MIT
Press

IMÁGENES:

<http://conciencia-sustentable.abilia.mx/ques-arcologia-arquitectura-sustentable-futuro/>
<http://www.frac-centre.fr/collection-art-architecture/soleri-paolo/arcology-the-city-the-image-man-64.html?authID=388&ensembleID=1307>

<https://arcosanti.org/>

<http://www.eco-business.com/news/future-cities-modeled-on-nature/>

NOTA:

Este artículo es una adaptación de la publicación original realizada por el autor para el sitio Plataforma Urbana.

Ver: <http://www.plataformaurbana.d/archive/2011/12/19/arcologias-%C2%BFutopia-o-solucion-para-la-sustentabilidad-urbana/>

Si bien el edificio *Burj Khalifa* de Dubai se asemeja a lo que podría considerarse una arcología, en la actualidad no parece posible llevar a cabo ningún proyecto de los antes mencionados. Sin embargo, se han presentado de forma conceptual muchas propuestas, especialmente para la ciudad de Tokio (*X-Seed 4000*, *TRY-2004*, *Aeropolis 2001*, *MOTHER*, *Sky City 1000*, etc.); aunque la más popular es la Torre Biónica, propuesta de los arquitectos españoles Eloy Celaya, Rosa Cervera y Javier Pioz, para las ciudades de Hong Kong o Shanghai.

La problemática que subyace en estas ideas se compone de varias cuestiones: ¿La tecnología disponible es capaz de desarrollar estas “megaestructuras” y hacerlas funcionales y sustentables?; ¿La autosustentabilidad de estas arcologías es también compatible con la sustentabilidad de la sociedad, del resto de las ciudades y del territorio “exterior”?; ¿La sociedad está preparada y dispuesta a cambiar radicalmente su forma de vida y su cultura?; ¿Las arcologías, al ser estructuras acotadas, podrán contener y abastecer el crecimiento demográfico de la población? ¿Podrán realmente ser accesibles, justas y equitativas para toda la población?

Estas y otras preguntas surgen a la hora de pensar en ideas radicales como esta. Cuestionarse estos conceptos no significa descartarlos, sino reflexionar acerca de los problemas que presenta la ciudad actual y sus posibles soluciones.

Las arcologías, desde su concepto hasta su ejecución real, representarían una concepción totalmente nueva no sólo de la ciudad, sino de la sociedad tal y como la conocemos. En la historia de la humanidad se han sucedido grandes y numerosas revoluciones, lo que también ha repercutido notablemente en el territorio, la construcción de la ciudad y el funcionamiento de la sociedad. Quizás estemos en presencia de una nueva revolución urbana que ya ha sido plasmada en los relatos de ciencia ficción y en la imaginación de grandes pensadores de todas las épocas.

Alicia Lindón

Del espacio de vida al espacio vivido

“La historia de un día engloba la del mundo y la de la sociedad”

(Lefebvre, 1972: 11)



Alicia Lindón considera que tanto la ciudad como la vida urbana que se despliega y se recrea constantemente en ella constituyen un ámbito de la vida social que resulta particularmente fértil para adquirir inteligibilidad a través de los planteamientos sobre la producción y reproducción de las sociedades contemporáneas.

Son las ciudades, entonces, en donde se concentra la mayor parte de la riqueza y el poder que moviliza dicha reproducción social. Desde esta perspectiva, los espacios exteriores pueden



ALICIA LINDÓN

De nacionalidad argentina pero radicada hace muchos años en México, realizó sus estudios de grado en la Universidad de Buenos Aires (UBA) y obtuvo un Master en Desarrollo Urbano por el Colegio de México. Se doctoró en Ciencias Sociales con especialidad en sociología por la misma institución.

Entre su amplia producción académica se destacan: *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad* (2000) *Tratado de Geografía Humana* (2006) *Lugares e imaginarios en las Metrópolis* (2006) *Los giros de la geografía Humana* (2010) *Geografías de lo imaginario* (2012)

Se ha transformado en un referente a la hora de resaltar en los estudios de geografía el vínculo de lo espacial y lo social. Sus trabajos se enmarcan en el análisis del espacio como resorte de una expresión geográfica de identidades sociales y culturales y no como simple materialidad.

ser analizados desde el ángulo de las micro-situaciones que se desarrollan en ellos.

Aún pudiendo ser fugaces y efímeras, las micro-situaciones contienen importantes claves acerca de procesos más complejos y extensos.

Así, la producción y reproducción social de la ciudad puede estudiarse a partir del análisis de las prácticas del actor territorializado en sus múltiples puestas en escena: el espacio, el tiempo, las pluralidades de sentido, lo simbólico y las prácticas; resultado de la obra constante de sus habitantes, tanto aquellos sujetos anónimos como los que devienen en agentes con poder como para influir en la misma gestión urbana.

Según la autora, los giros recientes que ha realizado la teoría social hacia el sujeto y hacia el actor han mostrado los límites de las viejas miradas estructuralistas, según las cuales la vida social parecía presupuesta.

El avance en la comprensión de “lo social” que traen estos giros en la teoría social se funda en el reconocimiento de la capacidad del sujeto para crear nuevas estructuras, incluso a partir de las previas, de la capacidad para transgredir lo antes aceptado, para innovar.

Sin duda alguna, esta capacidad creativa en todos los sujetos se entrelaza con tendencias a repetir, a reiterar lo establecido, casi siempre enraizado a través de la instauración de patrones del comportamiento cotidiano. De ahí la relevancia de comprender la producción y reproducción de la ciudad desde los sujetos que la

habitan, con un interés expreso en descifrar el espacio de lo denominado “sujeto-cuerpo” y “sujeto-sentimiento”.

Uno de los desafíos más importantes para las disciplinas relacionadas con la “sociología del cuerpo”, es el que tiene que ver con el abordaje, identificación y análisis de la condición espacial de todo sujeto social (Gieryn, 2000), entendiendo particularmente lo espacial tanto en términos objetivos como subjetivos.

Lindón asegura que el regreso al sujeto (o al actor, en otras voces) es un avance, pero al resultar mutilado analíticamente del espacio y la experiencia espacial, el avance resulta insuficiente. En este acercamiento reciente entre la teoría social y la geografía humana en torno al sujeto y el espacio, la piedra angular ha sido el diálogo y debate iniciado en los años setenta en torno a autores tales como Giddens (desde la sociología) y Hägerstrand (desde la geografía humana) acerca del espacio en la constitución de la sociedad.

A partir de este escenario, la autora sostiene que la fecundidad de este debate radica en que el mismo ha permitido abrir nuevos caminos para pensar la relación y la dualidad de los conceptos “reproducción / producción” en términos socioespaciales y no exclusivamente sociales.





Así, este tipo de aportes ha contribuido a configurar progresivamente la figura del sujeto espacializado –o el actor territorializado– como el motor de la vida social.

El interés explícito en la espacialidad del sujeto, la espacialidad de su actuar en el mundo y de sus emociones, ha traído de regreso al concepto –de raíces heideggerianas– de “habitar” debido a su capacidad para dar cuenta de la relación del sujeto con los lugares.

Se entiende entonces que los lugares modelan a las personas; a esos sujetos considerados habitantes de algún lugar. O de diversos lugares. Así, al concebir al sujeto espacialmente se reconoce que nuestro actuar en el mundo hace y modela los lugares y, al mismo tiempo, deja en nosotros la marca de los lugares que habitamos.

#LOS TEXTOS:

Gieryn, Thomas (2000). A space for place in sociology. *Annual Review of Sociology*, N° 26, pp. 463-496

Lefebvre, Henry (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid. Alianza Editorial.

Lindón, Alicia (2004). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Veredas*, Vol. 5, N° 8, pp. 39-60.

Lindón, Alicia (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Cuerpos, emociones y sociedad*, Año1, N° 1, pp. 6-20.

IMÁGENES:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/01/24/guia-urbana-de-santiago-plaza-de-armas/>

<https://www.easternstandard.com/work/university-city-science-center>

<http://geografia.uc.cl/Noticias/profesora-alicia-lindon-visito-geografia-uc.html?server=1>

http://www.diariomarca.com.mx/wp-content/uploads/2014/01/dia_reyes_vidacotidiana_12.jpg

<http://www.bifurcaciones.cl/2015/05/urbanismo-tactico/>

<http://listas.20minutos.es/lista/amsterdam-286714/>

Alternativas. Territorio y ambiente

Nueva muestra participativa del Museo Imaginario.

Inauguración: martes 10 de octubre a las 12 hs.

Vivimos en un territorio que no es solamente un espacio físico, es también un lugar de conflictos, una expresión de nuestras relaciones sociales, nuestra cultura, nuestra historia, nuestros sueños y nuestra manera de construir el ambiente. Cada territorio es único.

Como seres vivos, habitamos un ecosistema transformándolo y usándolo para satisfacer nuestras necesidades y nuestros deseos. Ese ecosistema transformado en su interacción con la población humana que lo habita es lo que llamamos ambiente. Y por lo tanto, dependiendo de lo que elijamos, de las relaciones de poder en la sociedad, de las limitaciones ecológicas, el ambiente posible no es uno solo, tiene alternativas, puede ser discutido y convertido en otro.

En esta muestra participativa nos proponemos reflexionar sobre la complejidad del territorio desde una mirada multidisciplinaria que nos permita resolver nuestras necesidades y entender mejor las consecuencias de nuestras decisiones. Destinada a un público amplio, Alternativas propone actividades para niños, jóvenes y adultos.

Además, a lo largo de la exhibición, se contará con muestras temporarias de diferentes instituciones y autores. La inauguración abre con la Muestra itinerante Huellas en el territorio, realizada en base al trabajo de mapeo colectivo del Barrio Manuelita. Esta muestra luego visitará la Sociedad de Fomento UFO (Unión de Familias Obreras) que participó en su confección y otros centros comunitarios de la Red El Encuentro.

Alternativas es una invitación a pensar el territorio junto con otros, a reflexionar sobre sus sentidos y posibilidades. Los esperamos.

info: Informes y reservas: 4451-7924/7925/4575 interno 25
imaginario@ungs.edu.ar

Fb: [Museoimaginario](#)

Roca 850, esquina Muñoz, San Miguel



CON LA PARTICIPACIÓN DE:

Sociedad de Fomento
Unión de Familias
Obreras

Área de Popularización de
las Ciencias. Instituto de
Ciencias (UNGS)

Área de Ecología y Área
de Urbanismo, Instituto
del Conurbano (UNGS)

CON EL AVAL DE:

Red de Popularización de
la Ciencia de América
Latina y el Caribe

Asociación Argentina de
Centros y Museos de
Ciencia y Tecnología

Asociación de Profesores
de Física de la Argentina

IMÁGENES

Propias de los autores.



VII Encuentro de Diseño Urbano “Imaginaros urbanos y territoriales”

23 al 24 de noviembre de 2017 | Valdivia, Chile
Universidad Austral de Chile

En un contexto mundial de urbanización creciente, hemos sido testigos de vertiginosas transformaciones socioespaciales tanto en Chile, como en América Latina, cuyas consecuencias han sido visibles en diferentes escalas de análisis. La ciudad contemporánea ha traspasado límites físicos, geográficos, medioambientales, políticos, legales, económicos, temporales, sociales, e incluso en términos de normativa (políticas públicas); detonando fortalezas y problemáticas a la hora de pensar el diseño urbano. Junto a todas las dimensiones mencionadas, habría que añadir la dimensión simbólica, las nuevas significaciones están más presente que nunca en las disputas sobre el territorio.

Por lo que se hace necesario entonces el debate multidisciplinario en torno a “la ciudad imaginada”. La ciudad imaginada es una construcción social, es la percepción de la ciudad por parte de la sociedad y las personas, entendido básicamente como un punto de vista.

La temática de este VII Encuentro: “Imaginaros Urbanos y Territoriales”, apunta a poner en el debate las distintas disputas que hay sobre los nuevos significados en el territorio en discusión, los diferentes conflictos urbanos en Latinoamérica -y especialmente, en Chile- generados entre lo real (tangible) y lo imaginado (percepción) a diferentes escalas. La sociedad solo puede ser entendida desde la imaginación, en donde existe una especial preocupación por algo ausente, un lugar, un paisaje, una arquitectura, una geografía traída al presente y quienes realizan este procedimiento son los habitantes. ¿Cuál es la relación entre lo real (tangible) y lo imaginado (percepción)? ¿Cuál es el rol del diseño urbano en abordar los conflictos entre lo real y lo imaginado para la construcción de comunidades y lugares?

+info: www.disenourbano.uchilefau.cl
Mail: diseño.urbano@uchilefau.cl



VALDIVIA 23-24 / NOV
Universidad Austral de Chile
Programa Taller Sur Global 2017



9° World Urban Forum “Ciudades 2030, Ciudades para todos: Implementación de la Nueva Agenda Urbana”

07 al 13 de febrero de 2018 | Kuala Lumpur, Malasia

La Nueva Agenda Urbana fue adoptada en octubre de 2016 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible - Hábitat III en Quito, Ecuador. Es el resultado de un consenso único entre todos los estados participantes. El documento establece una visión común y estándares globales para el desarrollo urbano en las próximas décadas.

La Nueva Agenda Urbana llega en un momento crítico, cuando por primera vez en la historia más de la mitad de la población mundial reside en las ciudades. Las ciudades, si se planifican y gestionan bien, se convertirán en la principal herramienta para el desarrollo sostenible y tienen el potencial de ser una solución a muchos de los desafíos que enfrenta nuestro planeta hoy en día. La Nueva Agenda Urbana establece la visión para las ciudades del futuro basada en la ciencia del desarrollo urbano que proporciona herramientas en áreas cruciales.

El tema de la novena sesión del Foro Urbano Mundial (WUF9) "Ciudades 2030, Ciudades para todos: Implementación de la Nueva Agenda Urbana", coloca el enfoque del Foro en la Nueva Agenda Urbana como herramienta y aceleradora para lograr la Agenda 2030 y los Objetivos del Desarrollo Sustentable.

WUF9, por lo tanto, brinda una gran oportunidad para reunir los esfuerzos de todos los actores relevantes para deliberar, identificar y comprometerse con la implementación de soluciones concretas para los compromisos transformadores hechos en la Nueva Agenda Urbana (que también están completamente alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible):

- Desarrollo urbano sustentable para la inclusión social y erradicación de la pobreza.
- Prosperidad urbana sustentable e inclusiva y oportunidades para todos.
- Desarrollo urbano ambientalmente sustentable y resiliente.

+info: <http://wuf9.org/>



ExpoUrbanismo 2017: DESIGUALDADES URBANAS Y ACCESO A LA CIUDAD

¿Quién decide quién vive dónde? ¿Quiénes y cómo se decide dónde se hacen las inversiones en equipamientos y servicios urbanos? ¿Qué podemos hacer los urbanistas para revertir los procesos de desigualdad en el acceso a la ciudad?

La Licenciatura en Urbanismo invita a pensar en estos temas en el marco de diversas actividades que se realizarán en el segundo semestre del año.

6 al 10 de noviembre.
Recibiremos escuelas en el Museo Imaginario de la UNGS en el marco de la muestra Alternativas. Eje Acceso al Hábitat. Reserva para la visita guiada al teléfono 011 4451-7924 de lunes a viernes 9.00 a 11.30 hs o de 14.00 a 16.30 hs o al mail imaginario@ungs.edu.ar, solicitando participar de la semana del Urbanismo.

Miércoles 8 de noviembre a las 18 hs.
En el aula 103 se realizará el espacio de debate “Inclusión urbana desde los bordes”.

Durante el mes de noviembre.
Se realizará una muestra de trabajos de estudiantes y graduados de la Licenciatura en Urbanismo.

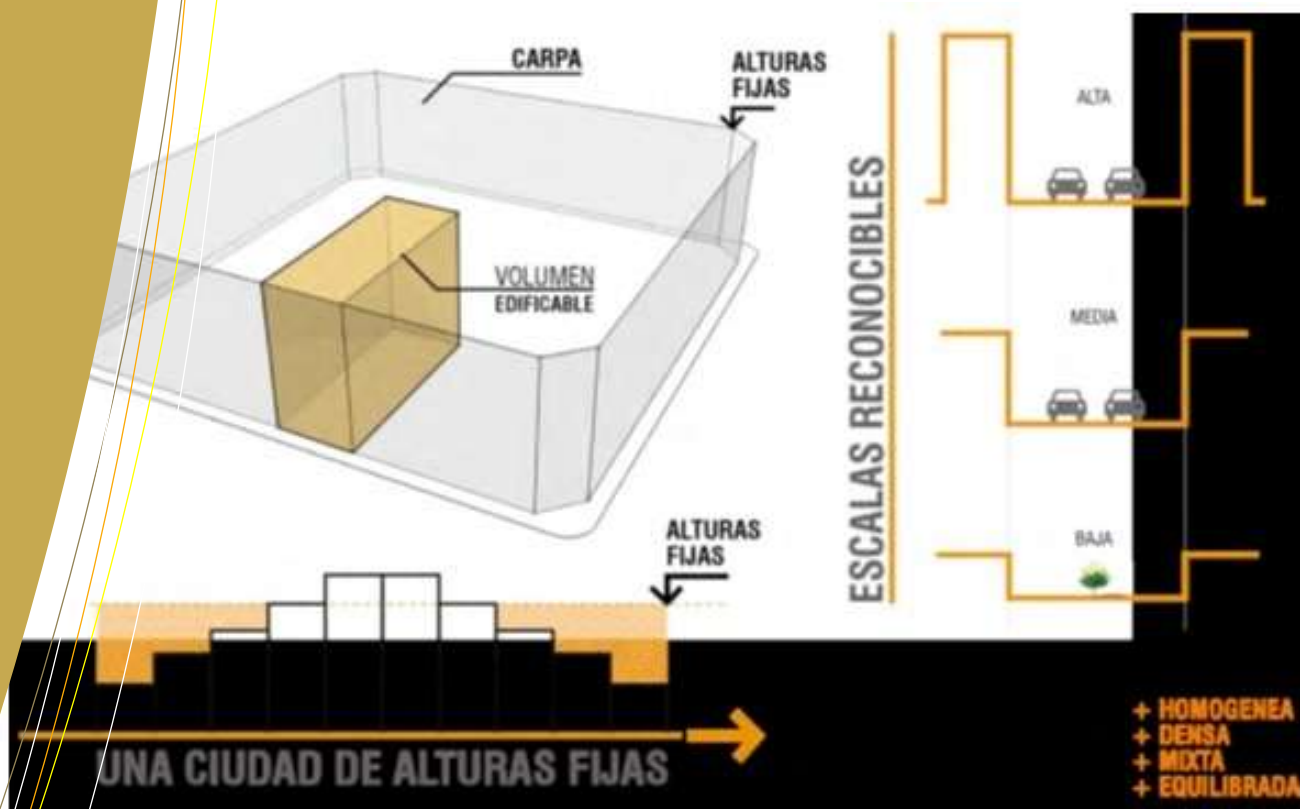
La Ciudad de Buenos Aires presentó nueva versión del anteproyecto de nuevo Código Urbanístico

Desde el mes de agosto pasado, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a través de su Secretaría de Planeamiento, ha sostenido diversos encuentros con actores de la sociedad civil en los que presentó la versión número 10 del anteproyecto de nuevo Código Urbanístico para la Ciudad.

A través de un proceso iniciado hace ya un poco más de un año y medio, la Secretaría encarado, a través de sus dependencias, el desarrollo del nuevo cuerpo normativo con diversas instancias y formas de participación comunitaria. Este nuevo Código suplantará al Código de Planeamiento Urbano, que data de 1977 y que ha sido modificado en reiteradas oportunidades. El mismo introdujo el sistema de indicadores urbanísticos numéricos de FOS (factor de ocupación del suelo) y FOT (factor de ocupación total), que también fue introducido en la normativa de ordenamiento territorial de la provincia de Buenos Aires a través del Decreto Ley nº 8912 del mismo año.

El anteproyecto de nuevo Código Urbanístico propone derogar dicho sistema de ordenamiento urbano por otro de aproximación morfológica, revirtiendo la mirada imperante desde la parcela como celular organizativa de la ciudad, por otro en sentido inverso, es decir, que privilegiará la unidad morfológica de la ciudad priorizando su visión como conjunto armónico desde el espacio público. Esto ha permitido, en las sucesivas versiones, incorporar criterios novedosos como los portales de desarrollo urbano y la transferencia de capacidad constructiva hacia tales áreas de promoción, así como la densificación sobre los corredores viales de las avenidas estructurales que organizan el amanzanado porteño.

+info: <https://goo.gl/ley5UN>



Avanza la renovación de varias rutas provinciales en el Área Metropolitana

Retomando los planes de reconstrucción de la red de rutas y avenidas del Área Metropolitana de Buenos Aires encarado por la gestión anterior, los gobiernos nacional y provincial han impulsado un esquema de obras de ensanche, renovación y puesta en valor de las mismas.

En el marco de dichas obras, se están llevando adelante las tareas del largamente reclamado ensanche de la ruta provincial nº 8 entre su cruce con el Camino de Cintura hasta el Camino del Buen Ayre, y desde la puerta 2 Bis de Campo de Mayo hasta la calle Intendente Arricau, en San Miguel, en una primera instancia. Luego continuarán las labores a cargo de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, desde esa arteria hasta la calle F. Chopin, en la localidad de José C. Paz. Finalmente, la última etapa cubrirá el tramo desde ese punto hasta el núcleo urbano de Pilar. Recordemos que durante la gestión anterior, ya se había mejorado sustancialmente dicha ruta desde la localidad de San Martín hasta su cruce con el Camino de Cintura.

Además, la construcción de diversos pasos bajo nivel ferroviario que suplantán anteriores pasos a nivel, son complementos de estas obras, con la finalidad manifestada de agilizar la circulación vehicular e incrementar la frecuencia de los servicios ferroviaria, en convergencia con la concreción del plan de la *Red de Expresos Regionales*, más conocido por sus siglas RER. Estos emprendimientos se conjugan dentro de un plan de mejoras de la movilidad metropolitana, el que incluye la construcción de nuevas líneas de Metrobuses en el Gran Buenos Aires, como ha sido el caso en los partidos de La Matanza, Tres de Febrero y Vicente López.



ZONA DE DESARROLLO CONCERTADO

La ZAC es un espacio de gestión en el que una autoridad pública decide intervenir para llevar a cabo el desarrollo de un área urbana con el fin de cederla posteriormente al uso público y privado. Su propósito de intervención se dirige al interés general y se orienta a la dotación de viviendas, industrias y servicios, así como infraestructuras y equipamientos públicos y privados.

Etapas de elaboración

- Paso 1: Estudio preliminar y consulta
Un estudio preliminar debe ser realizado por la comunidad. La consulta involucra al público durante todo el desarrollo del proyecto. La consulta puede adoptar diversas formas: reuniones públicas, exposiciones de planes, debates, etc., con registro de cada audiencia.
- Paso 2: Creación de la ZAC
Se debe crear un documento que contenga: una síntesis del plan, el alcance propuesto, una evaluación de impacto,

(Continúa en la Pag. 55)

IMÁGENES:

Sitio web Reporte Inmobiliario

Twitter

Encuentros de Urbanistas

Tendiendo puentes

El 19 de septiembre pasado recibimos la visita de los estudiantes de Urbanismo que están cursando la carrera en el Centro de Gestión del Conocimiento (CGC) de la ciudad de Zarate. El propósito del encuentro fue acercar ambos espacios de formación para compartir experiencias e inquietudes.

La visita comenzó con una recorrida por las instalaciones de la Universidad, su biblioteca, laboratorios y el salón multi-espacio, para, luego, participar de la presentación de los aspectos centrales de la Ley provincial 14.449 de Acceso Justo al Hábitat, que estuvo a cargo del profesor Eduardo Reese. La charla se llevó adelante en el microcine del salón multi-espacio de nuestra Universidad y se sumaron a la misma los estudiantes locales.

La presentación de la Ley 14.449 permitió identificar en el acceso al suelo una variable central determinante, en las posibilidades de la población, de alcanzar, con los recursos que cuenta, el acceso al hábitat. El profesor puntualizó que los mecanismos del mercado no pueden garantizar ni equidad ni uso sostenible de la ciudad y, posteriormente, cuestionó la idea de que la pobreza es la causa de la exclusión urbana. En su argumentación indicó que lo que empuja a las familias hacia el mercado informal es la tremenda desigualdad en el costo para acceder al suelo urbano, lo cual aleja a los pobladores de las posibilidades no sólo de pagar por el suelo, sino de acceder a la vida urbana, entendida ésta como acceso a la educación, la salud, la recreación y la producción cultural. También surgieron inquietudes sobre las herramientas de participación que propone la ley y las posibilidades de adaptarlas a la realidad de los barrios populares.

Posteriormente los estudiantes visitantes fueron entrevistados en el programa de radio "Zona Urbana".

(Viene de la Pag. 53)



de la modalidad (a través de la gestión, concesión o acuerdo), el régimen impositivo de la zona, y el programa general de actuación.

- Paso 3: Realización de Se refleja en el desarrollo y aprobación que define: el programa de equipamiento propuesto y el proyecto general con las previsiones de financiación de la operación, escalonadas en el tiempo, la evaluación de impacto y las especificaciones para cada asignación.



Temporalidad y financiación

Las ZAC se establecen por un período de 5 a 10 años. Las contribuciones financieras para el desarrollo del sector se afrontarán con el costo sobre el precio de la tierra resultante. La ZAC se refiere sólo a las zonas urbanizadas y puede ser creada sin continuidad espacial.

Actores involucrados

Los actores involucrados pueden



(Continúa en la Pag. 57)

Zona Urbana

Ciudad en formato de radio



Te invitamos a entrar en **Zona Urbana** (quinta temporada), un programa de radio especialmente destinado a pensar nuestra ciudad y que ha sido declarado de interés cultural. Ahí vas a encontrar 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.

Acompañanos en esta curiosa idea de hacer ciudad en formato de radio. Hacemos **Zona Urbana junto** a: Mechi García, Rodrigo Silva, Luis Daniel Godoy, Carlos Heredia y Nahuel Godoy.

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



ser públicos (ej.: gobierno local) y/o privados (ej.: sociedad de economía mixta).

La intervención propuesta podrá ser llevada a cabo por diferentes actores: el área de gobierno que tomó la iniciativa de la zona (control directo), un consorcio de urbanización mixto o confiado al sector privado.

Ventajas ofrecidas

Diversas son las ventajas que ofrece esta herramienta de desarrollo operativo: promueve la asociación público-privada, la posesión de tierras no es un requisito previo obligatorio para la creación de la ZAC, incita a participación de la población, ofrece un fuerte impacto económico y alienta la renovación urbana de un sector.

Desventajas detectadas

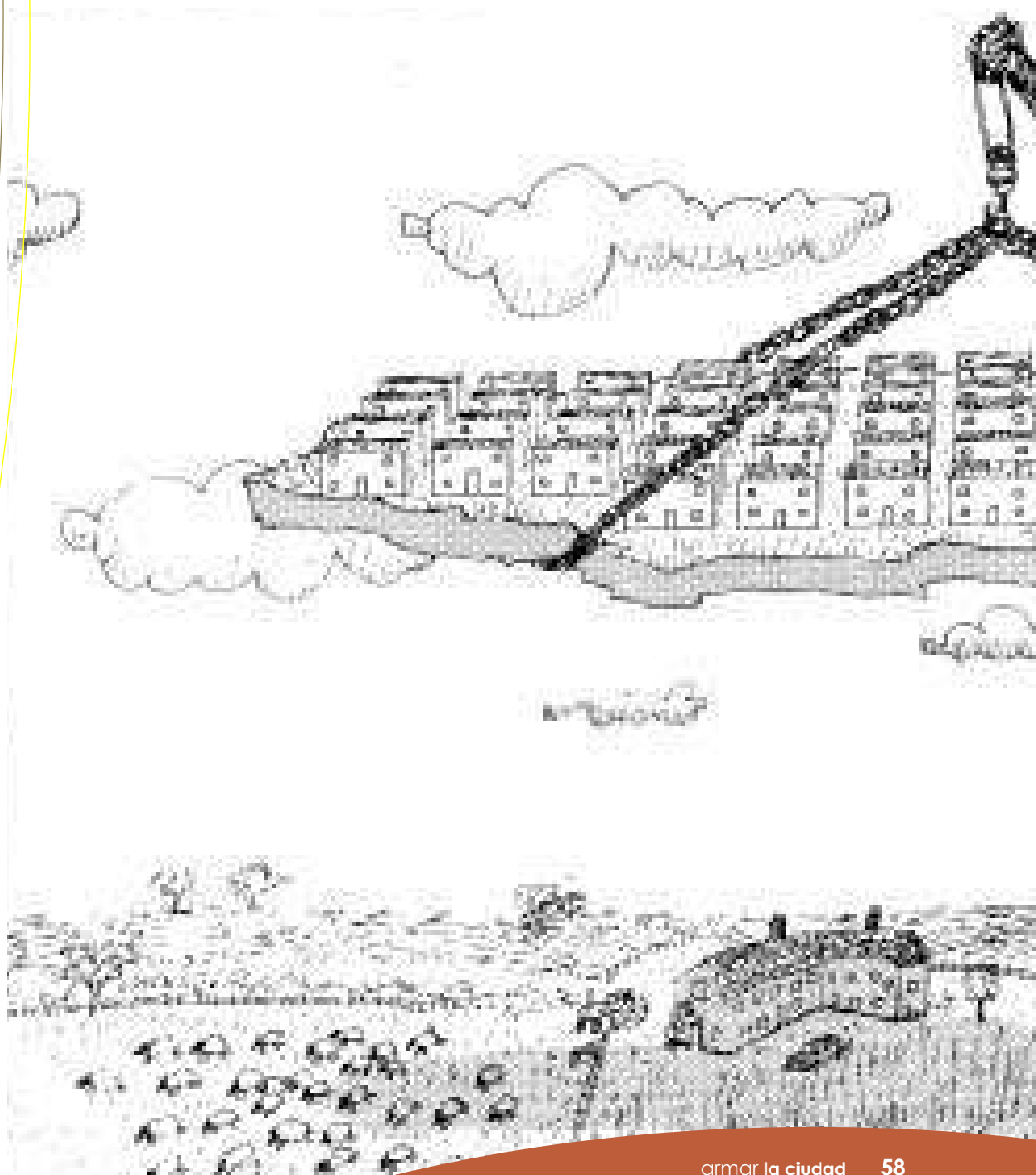
Como desventajas, pueden considerarse su largo procedimiento de gestión, por un lado, y la posible especulación de la tierra disparada por la intervención, por el otro.

FUENTE:

<http://ftesson1.perso.univ-pau.fr/tesson/images/fiches%20doc/ZAC.pdf>

El avance de la urbanización sobre el espacio rural

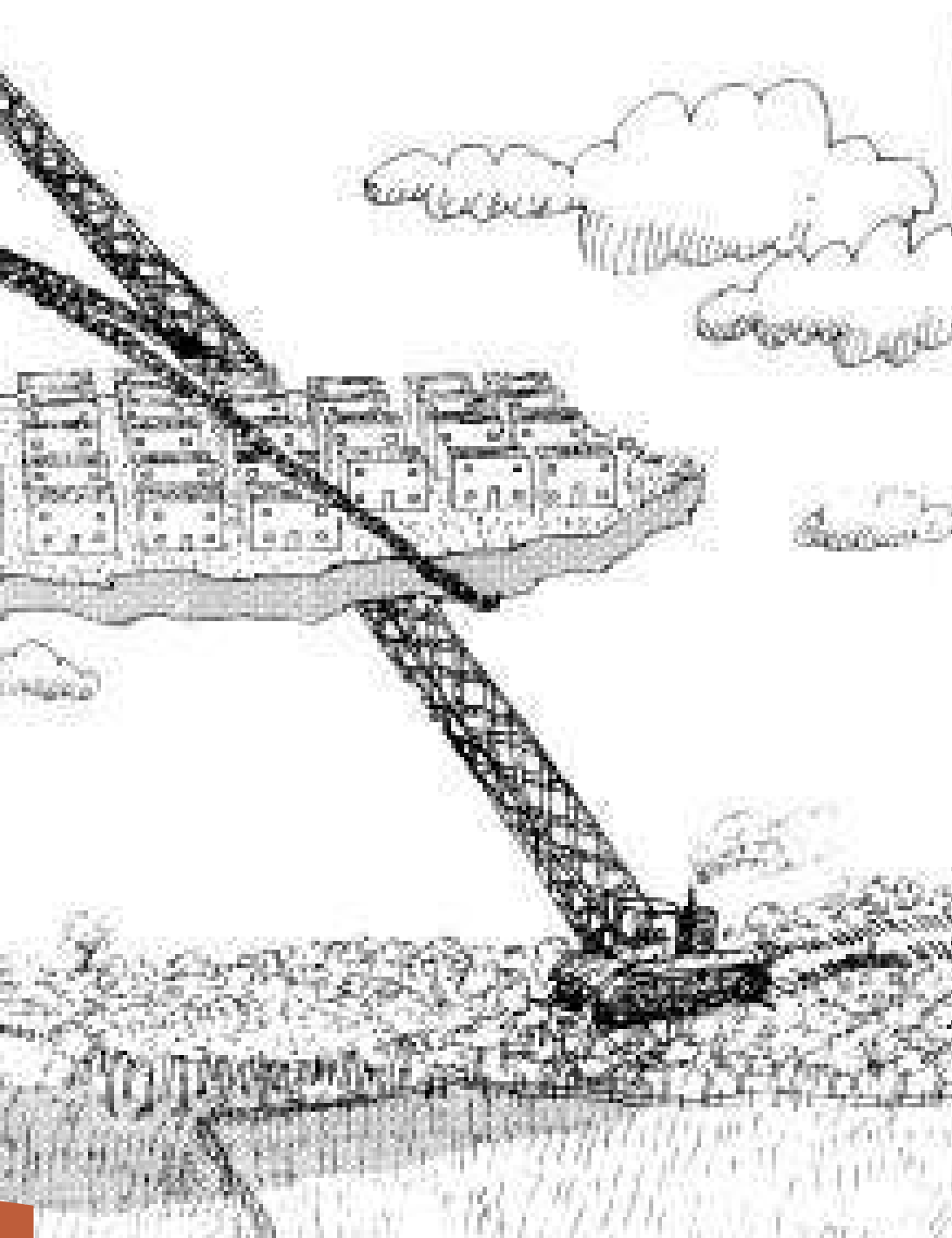
Uno de los temas cada vez más importantes y a la vez parte de las reflexiones obligadas para la práctica del urbanismo y la planificación urbana actual es lo que ocurre con el avance de la urbanización por sobre los diferentes espacios rurales.



La expansión indiscriminada y desorganizada de la ciudad reviste en sí mismo un problema generalmente conocido con la voz inglesa urban sprawl, que remite al desarrollo urbano en zonas externas a la ciudad, ya sea con usos rurales o más bien vírgenes –con déficit de infraestructuras–, lo que significan elevados costos para la sociedad, así como también problemas sanitarios, ambientales, de transporte y de logística, entre otros.

Además, la pérdida de suelo para la producción agropecuaria intensifica y complejiza la problemática, planteando una relación tensa entre “lo urbano”, “lo rural” y ese espacio de transición denominado “periurbano”.

Así, la planificación urbana se encuentra en una encrucijada al tener que pensar nuevos espacios –o acondicionar y recuperar otros– para el uso residencial y a la vez respetar los usos rurales necesarios para abastecer de alimentos y otros recursos a toda la población.



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:

Mathew “Matt” Pritchett.

Daily Telegraph, 14-5-1988

Tomado de: <https://archive.cartoons.ac.uk/record.aspx?src=CalmView.Catalog&id=47647>

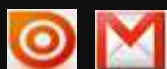
¡accedé a números anteriores!

edición **cuatrimestral**
Noviembre 2017

armar la ciudad
revista de urbanismo

#Contratapa

distribución gratuita
próximo número | noviembre 2017



¿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 <ecañellas@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

