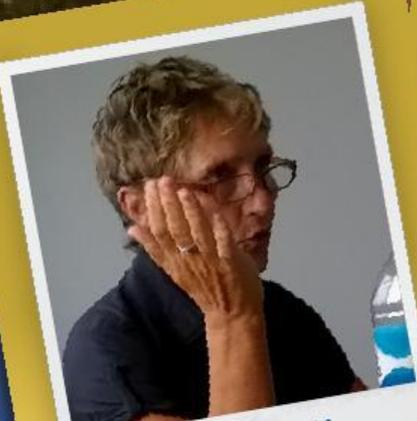


DECLARADA
DE INTERÉS

- 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



Susana KRALICH

movilidad metropolitana



Maxo VELÁZQUEZ

derecho a la movilidad



Daniela SOLDANO

viajes y experiencias

60
páginas

12

armarcidad@gmail.com

Sumario

● Entrevista destacada: <i>Susana Kralich</i>	04
● Entrevista destacada: <i>Maximiliano Velázquez</i>	10
● Ciudad y cotidianidad: <i>D. Soldano y N. Da Representação</i>	14
● Planificar la Ciudad: <i>San Luis</i>	18
● Planificar la Ciudad: <i>San Miguel de Tucumán</i>	22
● Políticas Urbanas: <i>Alejandra Gambino</i>	26
● Servicios a la Comunidad: <i>Viviana Colella</i>	30
● Ciudades del futuro: <i>Guillermo Tella y Martín Muñoz</i>	34
● Buenas & Malas Prácticas	38
● Textos & Autores: <i>Bernardo Secchi</i>	40
● Agenda & Actividades	44
● Noticias Urbanas	46
● Plaza Pública	48
● Perfil del Graduado	50
● Estudios Urbanos	52
● Producciones de la Carrera	56
● Humor Ciudadino	58
● Contratapa: ediciones anteriores	60

Equipo

Dirección General

Guillermo Tella, *Doctor en Urbanismo*

Coordinación Editorial

Estela Cañellas, *Licenciada en Urbanismo*

Corrección de Edición

Martín Muñoz, *Licenciado en Urbanismo*

Producción de Contenidos

Jorge Amado, *Licenciado en Urbanismo*

Luis Godoy, *Tesista de 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

Argentina se encuentra altamente urbanizada, con tasas superiores al 80%. Mientras la mitad de su población reside en las 6 grandes ciudades o aglomerados, un tercio (13 millones) lo hace en las 273 ciudades de tamaño medio, de entre 10 mil y 500 mil habitantes. El enorme crecimiento tanto poblacional como productivo de estas ciudades durante la última década interpela a los gobiernos locales hacia la búsqueda de soluciones más eficientes para los problemas de movilidad intraurbana.

En la práctica, las ciudades tienden a mantener el tránsito en movimiento. Como resultado, se ensanchan las vías para priorizar a los vehículos motorizados y relegan a peatones y bicicletas. Pero un esquema integrado de gestión del tránsito para ciudades de tamaño medio requiere no sólo de los compromisos entre los múltiples usuarios del sistema vial sino, también, de capacidad para absorber y organizar distintas formas de desplazamientos y de transporte urbano.

Estas circunstancias conducen a la búsqueda de sistemas más eficientes de gerenciamiento y de gestión sobre la movilidad y una mayor concientización sobre la seguridad vial. Los gobiernos locales deben planificar la movilidad antes de que se vislumbren inconvenientes, operando simultáneamente sobre la formación de la población, la capacitación de los funcionarios y agentes multiplicadores, y la extensión y reconversión del sistema de transporte público de pasajeros.

En este marco de reflexión presentamos **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

Marzo de 2016

**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*.



Susana
Kralich

Movilidad metropolitana

Entrevistamos a la Licenciada en Geografía y destacada especialista en transporte terrestre para que nos actualice con su mirada la temática en la región.



¿Cuál es a su entender la situación actual en materia de movilidad y transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires?

Si bien, en cuanto a movilidad, nuestra región metropolitana no se cuenta entre las ciudades latinoamericanas con situaciones más problemáticas, es un hecho que hay mucho por hacer para mejorarla. Amerita recordar que, entre otros indicadores que requieren modificarse, contamos con altísimas tasas de **accidentalidad** vial y el comportamiento de conductores particulares y profesionales, dista mucho de ser el recomendado.

Por otra parte, existen deudas históricas que coadyuvan para arribar a la situación actual, incluso enraizados en la propia idiosincrasia. Tal el caso del uso extendido del automóvil no sólo por conveniencia o comodidad sino como signo de estatus. Persiste un crecimiento imparable del **parque automotor** con una alarmante participación del vehículo particular en la movilidad metropolitana, estimada entre hoy el 40 y el 50% de los viajes.

En paralelo, cabe señalar el deterioro y la falta, escasez o demora de las inversiones en **transporte público**, los que por desgracia redundaron en luctuosos hechos, además de las rutinarias odiseas cotidianas sufridas por millones de habitantes. Punto en el cual muy recientemente se ha tomado el toro por las astas, incluso poniendo a los planes sectoriales como una de las bases principales de la campaña electoral nacional.

Por añadidura, las dificultades en la **integración y coordinación metropolitana** determinan que, en la práctica, la **planificación** termine siendo sobre todo correctiva, yendo en general por detrás de los problemas, en lugar de preverlos. Por eso, creo que el gran giro pendiente es el cambio de paradigma hacia una planificación integral y participativa de las diversas fuerzas metropolitanas, que permita comenzar a saldar tareas pendientes y anticipar los próximos desafíos de manera integral.

En los últimos años se ha avanzado en las agendas de las diversas jurisdicciones, con la creación de la **Agencia Metropolitana de Transporte** y la tarjeta **SUBE**, el fuerte impulso a la **inversión ferroviaria**, el reordenamiento de **subsidios**, el diseño de **metrobuses**, la prolongación del **subte**, la promoción del uso de **bicicletas**, la ampliación de áreas **peatonales**. Son puntos importantes que ameritan profundizar, sin olvidar la relevancia del **control de las prestaciones** y el análisis de causas y consecuencias de la **proliferación de servicios alternativos**, legales, pseudo-legales y clandestinos (*chárteres, combis y remises*).

SUSANA KRALICH

Especialista en Transportes Terrestres (Universidad Politécnica de Madrid). Profesora y Licenciada en Geografía (Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires). Investigadora del CONICET con Especialidad en geografía urbana, movilidad, migraciones cotidianas, transporte urbano, procesos de suburbanización. Docente Titular de la Cátedra Transporte Urbano y Regional, Especialización y Maestría en Planificación Urbano-Regional (Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo UBA). Directora de la Revista Digital Transporte y Territorio (FFyL, UBA). Integrante del Programa Transporte y Territorio del Inst. de Geografía (FFyL-UBA). Directora de becarios y tesis. Integrante del Comité Asesor Internacional de la Revista Latinoamericana de Estudios Urbano-Regionales, (Pontificia Universidad Católica de Chile). Integrante de la Cartera Internacional de Árbitros de la Revista Digital "Proyección" (Instituto CIFO, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza). Autora de numerosas publicaciones en revistas científicas nacionales e internacionales.

El problema que constituyen las decenas de miles de **taxímetros** que circulan a diario por la Ciudad de Buenos Aires, algunos con pasajeros, muchos en búsqueda de ellos; un asunto que sin duda reclama un serio replanteo. Algunas soluciones podrían buscarse en el incremento del uso de **paradas**, **radiotaxis** e incluso **moto-taxis**: una estrategia con muy buenos resultados en otras ciudades latinoamericanas. Por último, investigar el diseño de legislación para la posible implementación y ordenamiento de sistemas **Úber**, etc. No es un tema menor el de la planificación e inauguración de **terminales interurbanas** y de **logística** con vistas a la incidencia del **transporte de pasajeros** de larga distancia y el de cargas, con miles de unidades que circulan a diario por el área metropolitana, impactando peligrosamente en la movilidad y en la calidad de vida.

¿Cómo hemos llegado a la situación actual en materia de movilidad en la RMBA?

No podemos soslayar el hecho de que en el siglo XX se han producido grandes **transformaciones** sociales, políticas, económicas y tecnológicas, con una clara incidencia en el sector urbano: la metamorfosis desde una **ciudad fordista**, compacta con bordes bien delineados, hacia una extensa, discontinua y socialmente excluyente **-ciudad difusa-**, apoyada en el consumismo, que incita a crecientes demandas de tecnología, privacidad, flexibilidad y velocidad. Todo ello es fácil observarse con su correlato en el transporte y la movilidad. Si nos retrotraemos un siglo atrás, podremos ponderar la construcción de la red de **subterráneos**, una de las primeras de



América Latina -a partir de 1914-, incorporándose a la por entonces incipiente red **ferroviaria** (1860) y **de tranvías** (1897). Le sigue la difusión de la red de **colectivos** en las décadas de 1920 y 1930, alcanzando su mayor pujanza en los sesenta, tras la supresión de los tranvías. En la segunda mitad del siglo el rol de los medios masivos declina en favor del **automóvil**, como dijéramos antes, acelerándose este proceso conforme nos acercamos al nuevo milenio. La inauguración primero y la extensión luego de la red de **autopistas metropolitanas** favorecieron aún más su expansión, fomentando por añadidura la **periurbanización**, con picos en la última década del siglo XX. Sin embargo, existe un escenario en el que hay lugar para el planteamiento de una gama de interesantes opciones de bajo costo.

¿Qué iniciativas se podrían poner en práctica para revertir estas tendencias centradas en el automotor?

Por ejemplo, los carriles exclusivos para colectivos, o incluso su versión intermedia hacia modelos como el de Curitiba o Bogotá, la versión local -**metrobús**- de los BRTs (*Bus Rapid Transit*), con interesantes resultados tras su aplicación en la Ciudad de Buenos Aires, y varios planes de extensión en el Conurbano Bonaerense. Asimismo, es condición *sine qua non* la realización y continuación de mejoras en la operación, confort, y confiabilidad de los servicios masivos, amén de campañas de información y concientización, sin las cuales su implementación, como en los ejemplo brindados (*en las solapas*), podrían fracasar.

INICIATIVAS A CONSIDERAR

Existe un escenario en el que hay lugar para el planteamiento de una gama de interesantes opciones de bajo costo. Tal el ejemplo de los carriles exclusivos para colectivos, o incluso su versión intermedia hacia modelos como el de Curitiba o Bogotá, la versión local -**metrobús**- de los BRTs (*Bus Rapid Transit*), con interesantes resultados tras su aplicación en la Ciudad de Buenos Aires, y varios planes de extensión en el conurbano bonaerense.

Otras opciones valiosas son los carriles **VAO** (Vehículos de Alta Ocupación) -una calzada exclusiva para vehículos con una ocupación mínima preestablecida-, sistemas de **car-pooling** o **car-sharing** -que se van imponiendo de la mano de las nuevas tecnologías satelitales.

+info: Revista Transporte y Territorio <http://goo.gl/yfnDkg>

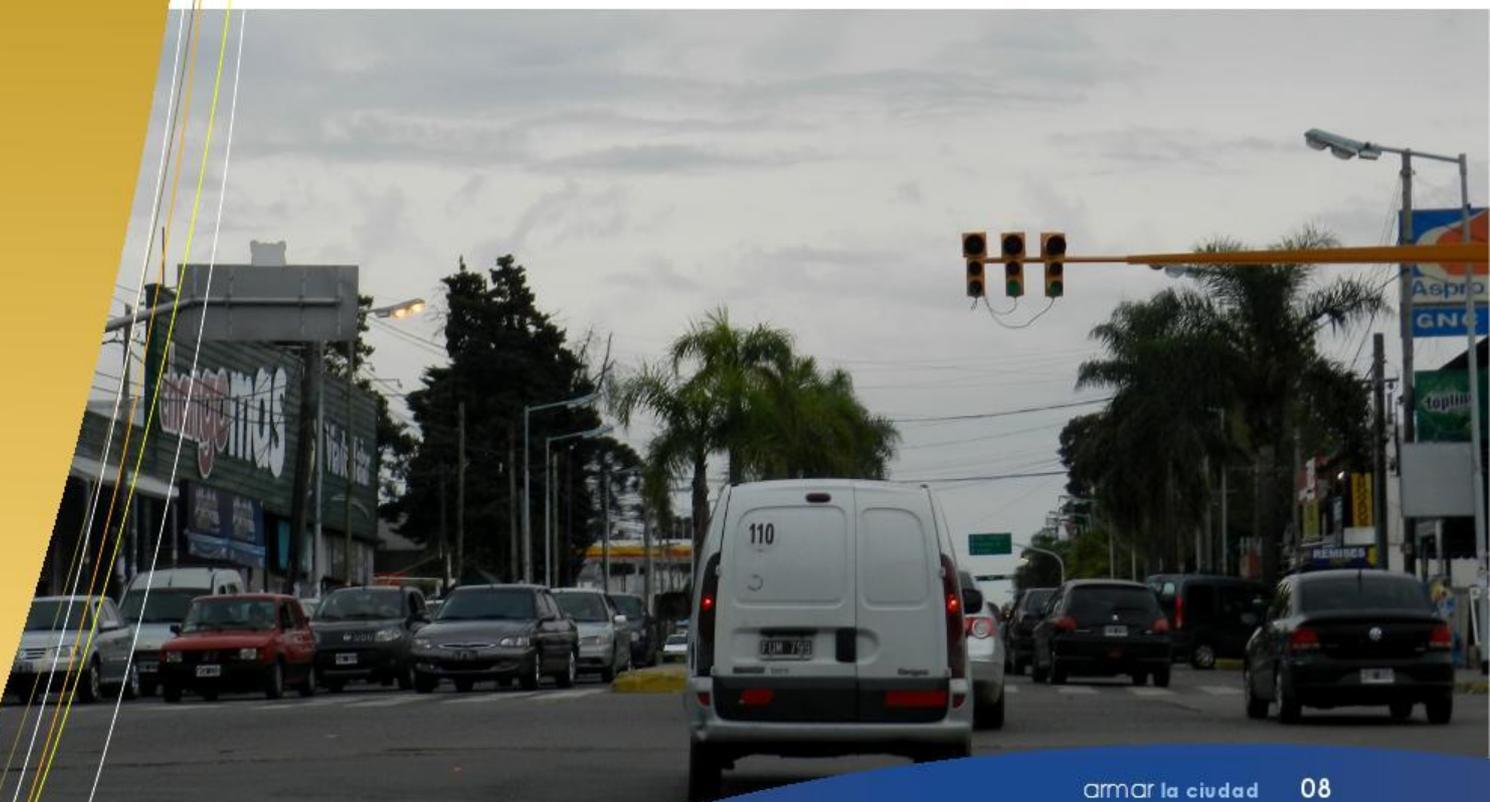


¿Qué propuestas o proyectos estratégicos estima que no deben quedar soslayados?

En primer lugar, continuar con el proceso de reconstitución **ferroviaria**, tanto en las áreas cargas como pasajeros, metropolitanos e interurbanos. Con respecto a las inversiones para la extensión de la red de **subterráneos**, si bien éstas se justifican en las grandes ciudades como Buenos Aires en virtud de sus ventajas comparativas de velocidad, sostenibilidad, masividad, consumo energético limpio y renovable, soslayando la congestión vial, recordemos que su costo es altísimo, en tanto que el **tranvía**, con algunas ventajas en común, es otra opción que merece ser considerada, o la continuación de proyectos **BRT**.

En cambio no concuerdo con el -a mi entender faraónico- proyecto "**RER**". No porque considere que no sea positivo o necesario, sino porque -como en el caso del **tren bala**- opino que sus costos van a contramano del momento histórico y socioeconómico nacional, cuando más que nunca amerita ser muy cautos con el uso y la aplicación de los fondos públicos.

Atinente al **transporte de cargas**, se impone la revisión de su distribución con el modo **ferroviario**, el cual se halla subutilizado. En cuanto al parque **automotor de camiones**, el reordenamiento vial, la construcción de áreas de aparcamiento y centros de logística, la inauguración de vías alternativas para los flujos pasantes (como la Autovía Ruta 6) son medidas imprescindibles frente a las fuertes **externalidades** con que impacta en la región.



¿Cree factible viabilizar una planificación regional integral que contemple la movilidad?

Sin dudas, el éxito de las inversiones que se decidan tiene que sostenerse no sólo con estudios que los fundamenten, sino también con una base de **planeamiento participativo**, incluyendo la oportunidad de convocatoria a **debates y audiencias públicas**, en las que se garanticen voz y voto de todos los actores involucrados.

En tal sentido debemos ser conscientes que en una Región Metropolitana como Buenos Aires, tanto la política como la planificación son incumbencia de muchos gobiernos con jurisdicción yuxtapuesta. La pluralidad de actores con intereses encontrados y el número de incumbencias jurídico-administrativas y sectoriales explica por qué a pesar de los muchos proyectos diseñados, resulta tan dificultosa la consolidación de acuerdos.

No es menor el rol que *también* ha de brindarse y sostenerse para los **gobiernos locales**, que en el área superan la cuarentena, amén de las esferas nacional, provincial y de la Ciudad de Buenos Aires. A este respecto, la **Agencia Metropolitana de Transporte** es el último encomiable intento, pero todavía con no muchos progresos en su haber.

Con las pasadas elecciones de octubre de 2015 se ha abierto la oportunidad que ofrece la coincidencia de signos políticos entre gobiernos involucrados, pero que por sí sola no implica garantía de éxito. Tras el recupero de la democracia en 1983, la Región Metropolitana de Buenos Aires ya experimentó en tres oportunidades esta coincidencia, sin que hasta el momento podamos registrar más que algunos avances sectoriales.

Por otra parte, disponemos de muchos ejemplos de ciudades con gestión metropolitana y del transporte exitosas. Sin embargo no podemos ir simplemente procurando imitarlas. Cada territorio cuenta con su historia, su cultura y su perfil socioeconómico; su idiosincrasia, virtudes y defectos.

Considero que, a la vez que es positivo tomar aprendizajes de la experiencia ajena, ha de prevalecer la responsabilidad de definir concienzuda y democráticamente si tales buenas prácticas están al alcance de nuestras posibilidades y peculiaridades, para lograr que nuestras ciudades y metrópolis resulten más vivibles y equitativas.

SISTEMA PARK & RIDE

Este sistema se basa en la construcción de estacionamientos periféricos disuasorios, los que, con tarifas bajas o aún gratuitas, permite el uso del auto particular a los residentes periurbanos, los que luego son derivados al transporte público, evitando el acceso y la consiguiente congestión en las áreas micro y macro céntricas.

El sistema de **veda** por número de matrícula (**pico y placa**) es otra alternativa posible, si bien su puesta en marcha piloto a mediados de 1994, no arrojó buenos resultados. Parte del fracaso obedeció a que la medida no fue acompañada por una campaña de difusión e información pública.

+info: Revista
Transporte y Territorio
<http://goo.gl/yfnDkg>

IMÁGENES

Estela Cañellas

Maximiliano
Velázquez



Derecho a la movilidad

Consultamos al destacado Sociólogo y Especialista en Planificación Urbana sobre el tema del derecho a la movilidad e indagar acerca de los desafíos que esta cuestión le plantea a la planificación del territorio.



¿A qué refiere el singular concepto de derecho a la movilidad?

El concepto del derecho a la movilidad se origina en los debates de los años setenta de la sociología urbana, como complemento imprescindible al derecho a la ciudad de Lefebvre. A partir de la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (2005) aparece como precondition para el acceso a otros derechos económicos y sociales como trabajo, salud, educación, vivienda, etc.

La movilidad es una capacidad social que habilita el derecho a la ciudad y, por su intermedio, a la inclusión social, ya que permite articular los diversos recorridos vitales cotidianos. Se trata de instrumentos jurídicos que se están afianzando en legislaciones a lo largo del planeta desde una corriente global de ampliación y especificidad de los Derechos Humanos.

A escala latinoamericana, deben destacarse diversas experiencias, tales como en Bogotá, Colombia y ciudad de México que crearon Cartas de Movilidad; o en Rosario, Argentina, bajo el criterio de Pacto de la Movilidad, emulando las experiencias de Barcelona y otras ciudades de Europa.

En consecuencia, el derecho a la movilidad comprende una doble dimensión: un derecho subjetivo que interpela la posibilidad de acceder a bienes, servicios y posibilidades de interacción de la ciudad -fortaleciendo la concepción liberal del derecho a la libre circulación-; y un derecho colectivo referido a la ejecución eficiente de políticas públicas.

MAXIMILIANO
VELÁZQUEZ

Licenciado en Sociología de la Universidad de Buenos Aires, Especialista en Planificación Urbana y Regional. Docente de grado y posgrado en la Universidad de Buenos Aires, la Universidad de la Marina Mercante y el Instituto Superior del Ejército Argentino. Investigador del Centro de Estudios de Transporte Área Metropolitana del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires de Transporte y miembro del comité ejecutivo de la Red Universitaria de Transporte de la República Argentina. Ha participado como coordinador del programa Provincia y Municipios del Plan Federal Estratégico de Transporte, Movilidad y Logística de la República Argentina, y ejerce como consultor gubernamental y empresarial. Su área de trabajo principal es el transporte, la movilidad, la planificación de ciudades, la historia urbana y los estudios culturales.

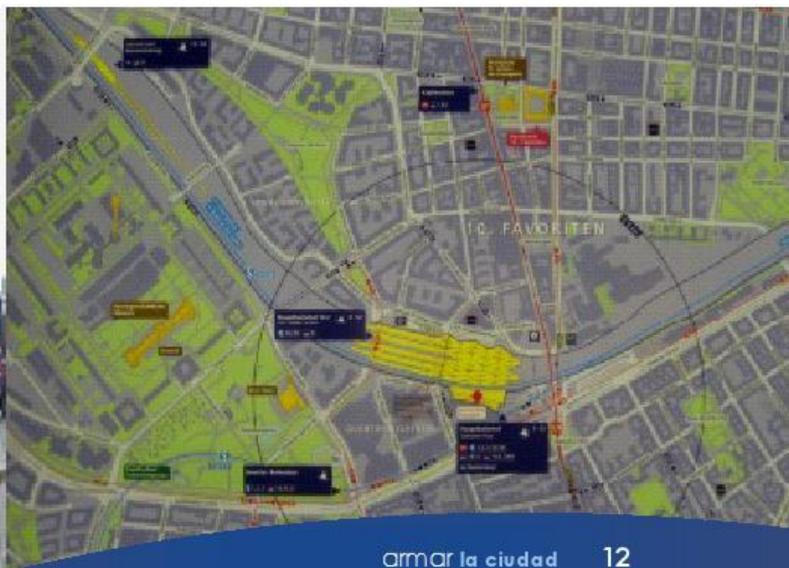


¿Qué problemáticas se abordan desde este particular derecho de la ciudad?

El Estado le debe otorgar a sus ciudadanos un sistema de movilidad sostenible con equidad en la distribución de los equipamientos e infraestructura de la urbanidad. Esta doble articulación está fundada en dos conceptos claves: sustentabilidad y equidad. La sustentabilidad como la capacidad de desplazamiento de los actuales y futuros habitantes en los extensos territorios urbanos, y como el desarrollo de políticas ambientales relacionadas con el estímulo del uso de modos de transporte no contaminantes y el ahorro de energía en los desplazamientos; la equidad como garantía de movilidad para la población más vulnerable en complejos contextos metropolitanos -ejemplificada jurídicamente en respuestas a situaciones de discapacidad o de minorías, situaciones de género, etc.-, y traducida en accesibilidad al sistema público de transporte.

¿Por qué es importante considerar el estudio de la movilidad cotidiana?

La sociedad está integrada por personas con múltiples roles que se desenvuelven todos los días en campos sociales diferenciados con indispensables combinaciones de proximidad y distancia, y articuladas por diversas temporalidades. Comprender los cambiantes patrones de movilidad nos ayuda a planificar el crecimiento de la urbanidad y pensar soluciones de movilidad sustentables para todos en nuestras regiones metropolitanas.



ANALIZAR LA MOVILIDAD

La movilidad física de las personas, el acceso a bienes y a la información participan activamente en los procesos de diferenciación, polarización y segregación social, dibujando territorios fragmentados con múltiples centros y periferias.

El nuevo paradigma de movilidad consiste en reivindicar y valorizar el carácter activo de las personas y de la sociedad en su conjunto como entes móviles. La movilidad debe ser analizada desde tres aspectos: el de usos y valores, el de instrumentos y medios, y el de actores, retomando la experiencia corpórea de la movilidad.

La movilidad debe incorporar al poder en su análisis, y ese poder está imbricado en la conectividad y la accesibilidad al territorio, en el control del movimiento, sus significaciones y las prácticas de los actores sociales.



Los estudios de origen-destino como parte del modelo clásico de cuatro etapas de la ingeniería del transporte o las encuestas domiciliarias, como complemento a las estadísticas públicas, han quedado obsoletos a partir de la disponibilidad de información en tiempo real de múltiples fuentes, tanto públicas como privadas. Hoy, triangular información diaria de la SUBE, con redes sociales, información de atención de salud, compras electrónicas georeferenciadas, nos otorga información tremendamente valiosa para la gestión de la movilidad. El paradigma del *Big Data* requiere un doble desafío: generar metodologías para trabajar con enormes volúmenes de información y, simultáneamente, resguardar la privacidad de personas y empresas.

¿Cuáles son los desafíos de las políticas urbanas para la región respecto de esta cuestión?

El desafío es articular el desarrollo urbano a partir de la movilidad garantizando el acceso igualitario y sustentable a los bienes y servicios urbanos, superando el tratamiento sectorial y jurisdiccional de las políticas urbanas de la región metropolitana. Siendo el derecho a la movilidad una propuesta de legislación, entiendo que podrían definirse estándares mínimos para la gestión de sistemas de movilidad para todas las regiones metropolitanas del país, procurando propuestas intermodales, favoreciendo el transporte público sobre el privado, reduciendo el uso del automóvil en ciertas zonas urbanas, regulando la cantidad de estacionamientos y favoreciendo la movilidad no motorizada de bicicletas o peatones, jerarquizando y humanizando el espacio público. En fin, pactando el desarrollo de una urbanidad sustentable desde el punto de vista económico, social y cultural.

Viajes y experiencias urbanas

La movilidad cotidiana como investigación socio-cultural

“Entre 2010 y 2014 desarrollamos en el Instituto del Conurbano una investigación que procuró analizar la relación entre los viajes de los residentes de la periferia del Conurbano Bonaerense y sus condiciones y modos de vida durante las últimas tres décadas”.





DANIELA SOLDANO

Doctora en Ciencias Sociales (UBA). Magister en Diseño y gestión de políticas y programas sociales (FLACSO). Politóloga (UBA). Investiga sobre temas relacionados con prácticas e identidades sociopolíticas en sectores de exclusión, implementación de programas sociales y vida cotidiana. Docente de la Licenciatura en Políticas Sociales (UNGS). Fue Directora del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento (2010-2014).

El estudio pretendió dar cuenta tanto de las dimensiones objetivas o estructurales del problema del transporte urbano que permiten los viajes y moldean las condiciones de accesibilidad a la ciudad, como de los aspectos subjetivos y relacionales de las prácticas sociales de la movilidad en la vida cotidiana. De este modo, fue recortando un objeto concreto de investigación que da cuenta de esta doble dimensión: el de las experiencias de los viajes en áreas metropolitanas en contextos de fuerte desigualdad espacial y social. Esta forma de comprender la movilidad pone énfasis en la relación triangular entre los desplazamientos deseados, los desplazamientos posibles y los desplazamientos realizados (Lévy, 2000). Así, su análisis trasciende el estudio de las redes objetivamente disponibles en un territorio e incorpora la noción de accesibilidad -como dinámica y proceso atravesado por interacciones y no como dato- y el registro subjetivo e imaginario de la vida metropolitana.

NATALIA DA REPRESENTAÇÃO

Licenciada en Sociología (UBA). Investiga sobre temas relacionados con procesos culturales y territorio. Docente de la Facultad de Sociología (UBA); de la Carrera de Urbanismo y de la Carrera de Especialización en Desarrollo Local (UNGS). Consultora en el área de Iniciativas territoriales.



IMÁGENES

Natalia Da Representação

El concepto de capital espacial intentó ligar y dar densidad analítica al material empírico generado en el trabajo de campo y los diferentes relevamientos. En efecto, en esta investigación sostuvimos que el espacio que se ocupa, su ubicación y calidad, el que puede transitarse y el que no, los medios para eso, las expectativas, y las necesidades y grados de satisfacción en torno a éste, permiten decir que el espacio es un capital, un conjunto de recursos externos e interiorizados que nos permiten hacer otras cosas (Prevot-Schapira, 2001, Levy (2000).

Para ello, elegimos un área testigo, el de la periferia noroeste del Conurbano Bonaerense, especialmente un área de borde de su periurbano, y fuimos a construir allí los rasgos de este objeto. De este modo, la investigación se refirió centralmente a las experiencias de la movilidad cotidiana de los residentes de esta parte del Conurbano, es decir, de los que viven y transitan la ciudad metropolitana en y desde sus periferias, por lo que el tren -sus condiciones físicas y su lugar en el imaginario- ocupó un lugar protagónico en toda la reflexión.

Las experiencias de los viajes metropolitanos son maneras de abordar experiencias de la desigualdad social y de dar cuenta del tipo de ciudadanías diferenciadas que se han producido en nuestras ciudades en las últimas décadas.



BIBLIOGRAFÍA

Canclini, G.; Castellanos, A., Mantecón, A.: *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*, FCE, 2011.

Da Representação, N. y Soldano, D.: Espacios comunes, sociabilidad y Estado. Aportes para pensar los procesos culturales metropolitanos. *Apuntes del Centro de Estudios en Cultura y Política Nº 16*, Fundación del Sur, Buenos Aires, Junio 2010.

Lévy, J.: *Capital spatial*, en J. Lévy et M. Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

Palma Arce, C. y Soldano, D.: Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica, en Rofman, Adriana (comp.); *Sociedad y Territorio en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento, 2010.

Prévôt Schapira, M.F.: Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades, en *Perfiles Latinoamericanos*, Año 10, Nº 19. México: FLACSO, 2001.

Soldano, D.: Confinamientos, movilidad e intercambios. Una investigación sobre las condiciones y los modos de vida en la periferia del Gran Buenos Aires, en Carman, Vieira da Cunha y Segura (Coord.) *Segregación y diferencia en la ciudad*. Quito, FLACSO, Sede Ecuador: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO): Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2013.

En efecto, las prácticas de acceso a los servicios sociales y urbanos en territorios pobres y relegados -y las relaciones sociales implicadas en estos- constituyen un mirador privilegiado de tal sistema de diferencias. Asimismo, los viajes son experiencias de la densidad urbana e interacción masiva, un analizador de la sociabilidad en la medida en que las travesías nos permiten encontrarnos o evitar a los otros, aprender la diferencia y la convivencia (García Canclini, Castellanos y Mantecón, 2011). Una de las ideas del trabajo es que los viajes segregan tanto como conectan, que permiten experiencias cotidianas de interacción entre residentes de distintas zonas de la megalópolis, en principio, separados y protegidos en sus espacios. Por esta razón, los viajes son experiencias de la alteridad y la diferencia y un objeto de estudio que reclama la mirada interdisciplinaria.



Propuesta para San Luis

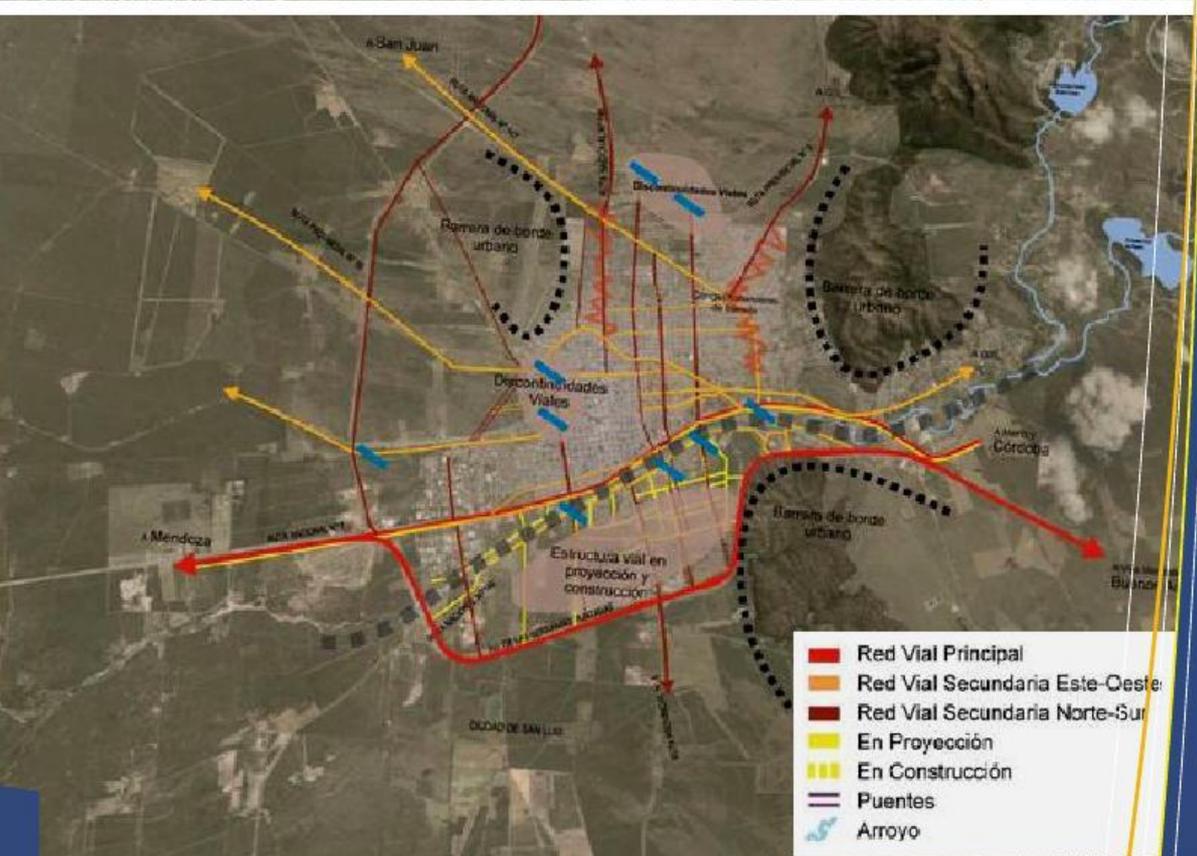
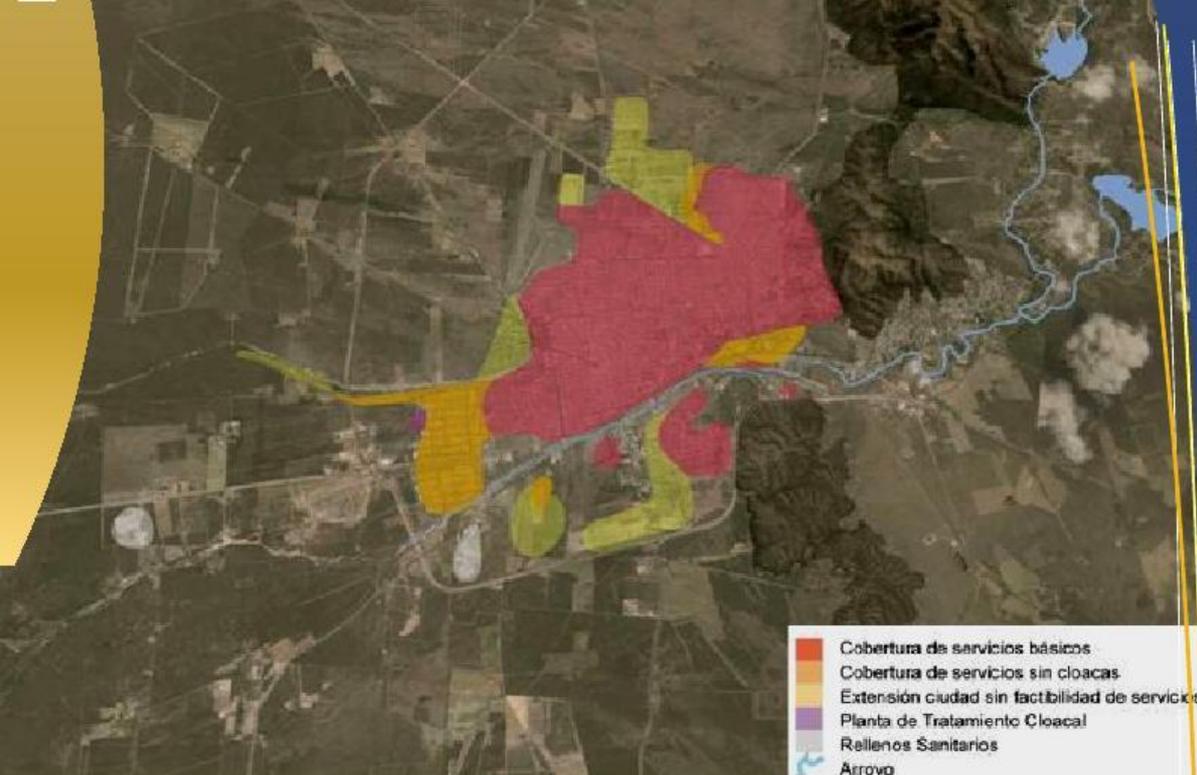
En el marco del convenio celebrado con el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación "Ordenamiento territorial, estrategias de gestión y actualización normativa para diferentes municipios argentinos", se llevó a cabo una propuesta para la Ciudad de San Luis. El trabajo se desarrolló durante seis meses y estuvo a cargo de un equipo de docentes, graduados y estudiantes de la Licenciatura en Urbanismo de la Universidad Nacional de General Sarmiento.

Durante ese período se desarrollaron distintas etapas que se sintetizan en adelante. Inicialmente, se comenzó con un análisis de situación en el que se relevaron y analizaron aspectos territoriales tales como: la reseña histórica de la ciudad, datos demográficos, aspectos territoriales (ubicación, población, economía), procesos de urbanización, usos del suelo, sostenibilidad, infraestructuras, clima y sismicidad, conexiones, movilidad, normativa, estructura económica, desarrollo turístico, educación, salud y condiciones de vida. Posteriormente, retomando los ejes planteados en la etapa anterior, se realizó un análisis diagnóstico, lo cual permitió generar tres cuadros síntesis específicos. Por un lado, una matriz de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, en la que se desarrollaron aspectos habitacionales, educativos, sociales, económicos, turísticos, ambientales, de infraestructura, vialidad, transporte, movilidad, usos de suelo, análisis normativo y de lectura territorial. Por otro, un cuadro y un mapa síntesis de los principales actores intervinientes que muestra sus articulaciones.

TRABAJO EN EL TERRITORIO

La visita al territorio y las entrevistas realizadas a actores relevantes para el desarrollo de la ciudad permitieron una mejor observación de lo que acontece en el territorio.

La ciudad de San Luis es la capital de la provincia homónima y presenta características actuales que permiten advertir un gran potencial de crecimiento. Actualmente se desarrolla favorablemente y creemos positivo sostener y mejorar los aspectos observados a lo largo del trabajo.



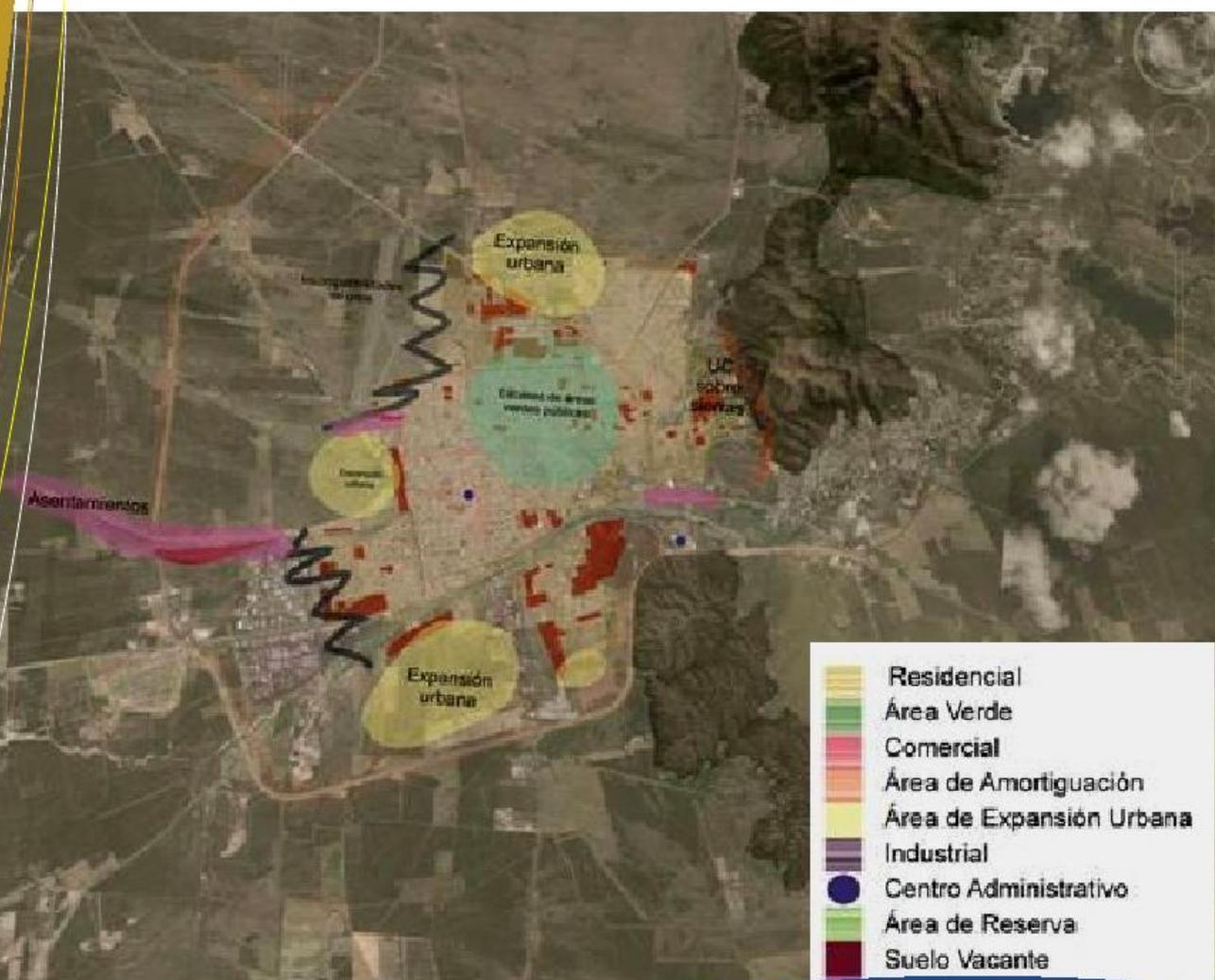
Superficie:
13.120 km²

Población:
169.947 Habitantes
(INDEC, 2010)

Seguidamente, se presentaron los lineamientos estratégicos sobre los que se trabajaría en las subsiguientes etapas. Se elaboró la matriz “San Luis Sostenible”, que sintetizó problemas, objetivos, estrategias, acciones y plazos de intervención. Allí se plantean problemas tales como la expansión de la mancha urbana fuera de control, la necesaria gestión del desarrollo sostenible, las barreras urbanas actuales, entre otras cuestiones.

Al mismo tiempo, se analizan problemas estructurales, como lo son las infraestructuras de servicios y la necesidad de una mesa de participación ciudadana.

Luego se formularon los “Programas de actuación”: extensión de la mancha urbana en forma controlada; priorización de suelos vacantes; expansión de servicios; densificación de zonas con servicios; revalorización del casco céntrico; control del crecimiento en altura; descompresión del centro; fortalecimiento de la periferia; relevamiento de zonas sin servicios; mejoramiento del tratamiento de los residuos cloacales; generación de una avenida de circunvalación; desarrollo de infraestructuras viales; planificación del aeropuerto; gestión participativa de la ciudad.



EQUIPO DE TRABAJO

Este proyecto forma parte del estudio "Ordenamiento territorial, estrategias de gestión y actualización normativa para diferentes municipios argentinos. Fase 1: San Luis, San José, Villa Allende y San Miguel de Tucumán", aprobado por Resolución CICO-UNGS Nro. 2710/14.

Director:

Dr. Guillermo Tella

Coordinadora:

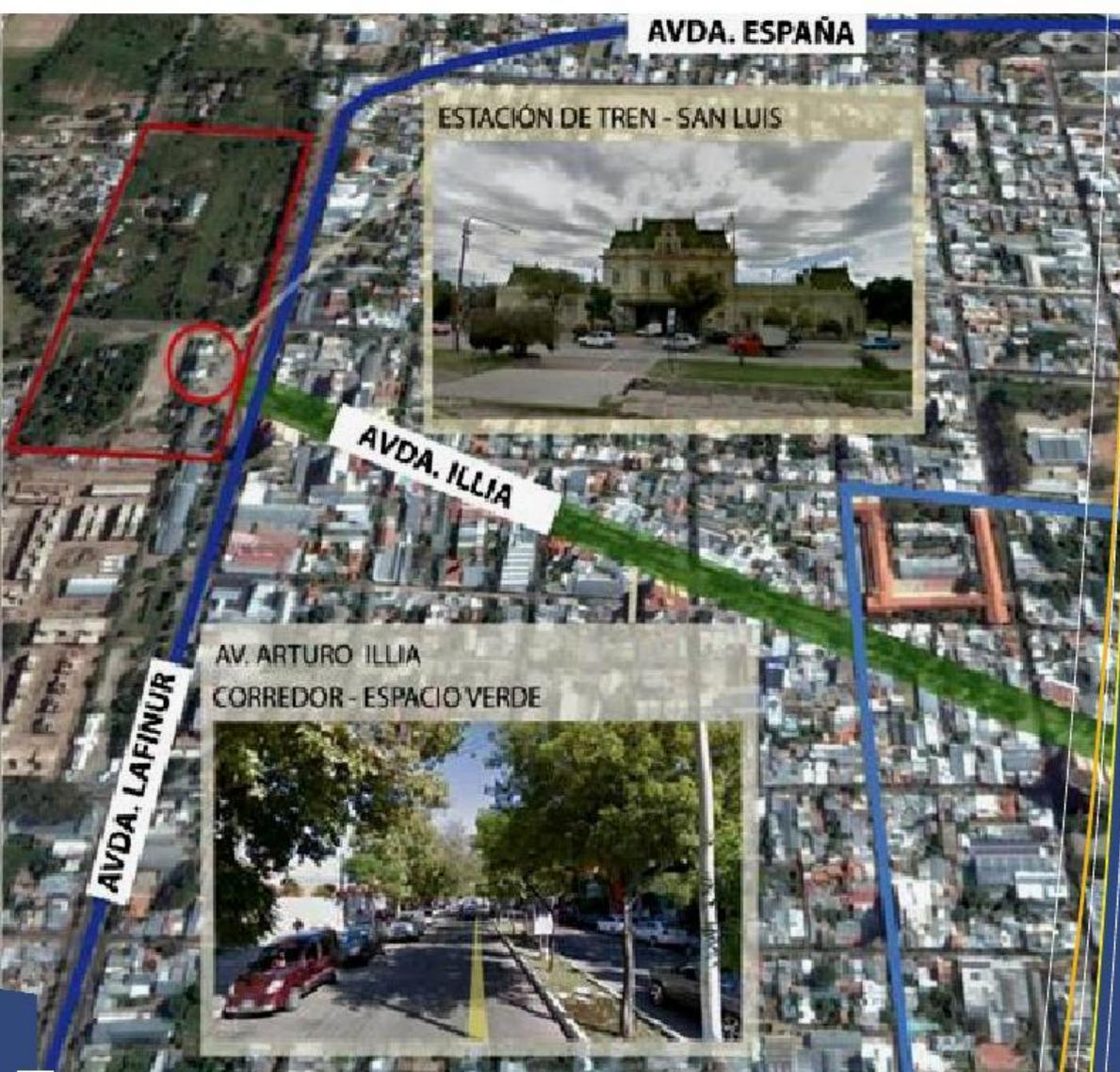
Arq. Victoria Jones

Equipo técnico:

Lic. (Urb) Rodrigo Silva, Carlos Sánchez, Nahuel Godoy, Lucas Dombroski, Pascual Furchi y Marcos Benítez.

Cada uno de éstos estuvo acompañado de acciones a realizar por prioridades. En la etapa de desarrollo de instrumentos de planificación y gestión se sintetizaron los existentes y se propusieron los analizándose la zonificación y realizando propuestas para las principales avenidas a desarrollar en el centro urbano. También se sugirió la posibilidad de elaborar normativa para captación de plusvalías y para la obtención de un fondo para el desarrollo de viviendas sostenible en el tiempo. siguientes: "instrumentos de gestión", con varios proyectos (preservación del casco y centro histórico, componente participativo, edificaciones en altura).

Asimismo, se generaron "instrumentos de intervención" (recualificación del nodo estación ferroviaria centro cultural, relocalización del hipódromo y el aeropuerto, corredor gastronómico y de recreación integral San Luis Capital) e "instrumentos de promoción" (crecimiento en un hábitat sustentable). Asimismo, se planteó la actualización de la normativa regulatoria de la ciudad. Se propusieron criterios y lineamientos generales a ser tenidos en cuenta para que la normativa acompañe la transformación urbana.



Propuesta para San Miguel de Tucumán

El municipio tiene una superficie de 91 km² donde habitan 549.163 personas. El análisis de la situación socioeconómica y urbana-territorial permitió identificar algunos de los problemas urbanos que ameritan una atención prioritaria.

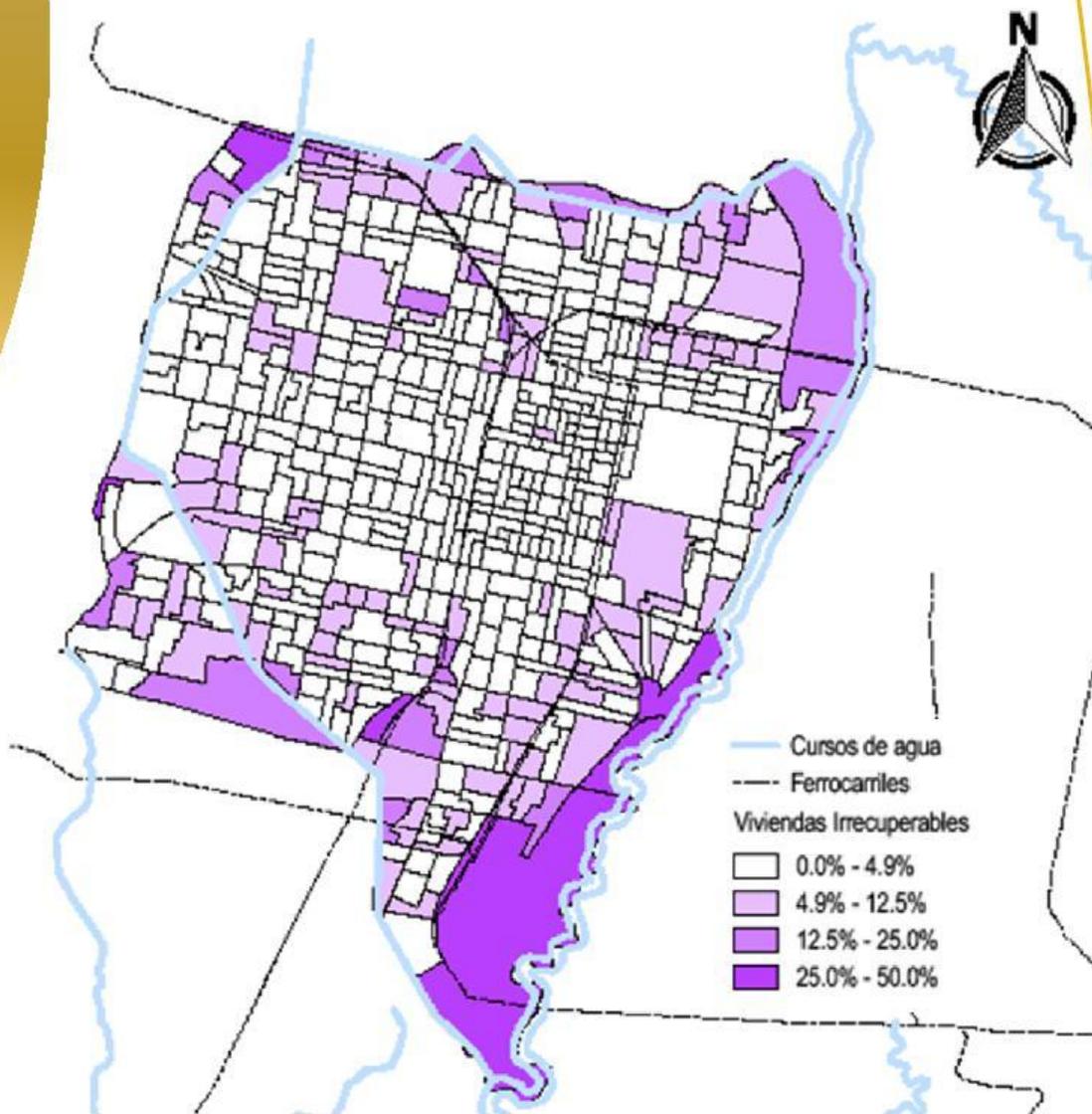
La fuerte expansión del sector de la construcción ha determinado un aumento general del número de viviendas. Sin embargo, las condiciones de vida relativas al hábitat se han deteriorado: por ejemplo, el déficit habitacional ha aumentado aproximadamente 7% en el periodo 2001-2010, debido al aumento de las situaciones de hacinamiento.

En relación a la cuestión ambiental, se han identificado diversos inconvenientes que generan un alto grado de vulnerabilidad, más acentuado a la vera del Río Salí, donde se ubican asentamientos precarios que conviven con la contaminación de ese curso de agua. También se verifica una saturación del sistema de transporte público, especialmente en la zona central, además de una distribución territorial inequitativa de los servicios y equipamientos urbanos, a pesar de que, en números absolutos, se evidencia un alto nivel de acceso a ellos.

Asimismo, la fuerte presión del mercado inmobiliario viene generando un importante desgaste y riesgo de pérdida del patrimonio histórico local, junto con una alta concentración de actividades conflictivas en la zona central. Si bien el trabajo se circunscribió a los límites del municipio, se impuso la necesidad de adoptar una visión metropolitana, pues se trata de la ciudad primada de un conglomerado urbano integrado por nueve jurisdicciones, en situación de metropolización extendida.

PROGRAMAS PROPUESTOS

- Programa de equidad habitacional -espacial.
- Programa de construcción de vivienda social y abordaje barrial.
- Programa de fomento a las locaciones urbanas accesibles.
- Programa de regulación del mercado de suelos.
- Programa de monitoreo de cuenca y control de efluentes.
- Programa de separación en origen y reciclado de RSU.
- Programa de educación ambiental.
- Programa de generación de "corredores verdes".
- Programa de mejoramiento de transporte y accesibilidad metropolitana.
- Programa de reordenamiento del tránsito en microcentro.
- Programa de preservación del patrimonio histórico arquitectónico.
- Programa inclusión de zonas periféricas.
- Programa de Gestión Urbana Integral.
 - Programa de información, transparencia y participación ciudadana.



San Miguel de Tucumán
Nudos problemáticos

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ÁREAS INUNDABLES PREDIO DE DISPOSICIÓN FINAL DE RSU PLANTA DE TRATAMIENTO CLOACAL SAN FELIPE CONGESTIONAMIENTO DE FLUJOS Y ACTIVIDADES NAPAS FREÁTICAS SUPERFICIALES | <ul style="list-style-type: none"> ÁREAS DE VULNERABILIDAD AMBIENTAL - CURSOS DE AGUA A CIELO ABIERTO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO BAJO PRESIÓN INMOBILIARIA ÁREAS CON DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURAS (PAVIMENTO Y CLOACAS) ALIVIADORES CLOACALES CON DESCARGA DIRECTA Y PARCIAL A LOS CANALES CANALES AFECTADO POR DESCARGA DE EFLUENTES CLOACALES |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Se observa el aumento de la superficie del conglomerado y una reducción del ritmo del crecimiento poblacional en la ciudad con relación a los demás centros urbanos de la región. Como situación particular, se advirtió la ampliación del perímetro urbano municipal para incluir nuevas urbanizaciones antes ubicadas en los bordes externos, lo cual conlleva el desafío de ampliar la red de infraestructuras y equipamientos a esos nuevos sectores.

El trabajo estuvo abocado a contribuir en la ampliación y el fortalecimiento de las capacidades del municipio de regular el mercado de suelo urbano, formulando aportes para una actualización normativa en curso. En ese sentido, se desarrollaron propuestas para la aplicación de instrumentos de gestión urbana previstos en el Plan Estratégico Urbano-Territorial 2016.

Incluyeron: las cesiones del suelo, la transferencia del potencial constructivo, la creación de un banco de tierras y un fondo de desarrollo urbano. Se describieron nuevos instrumentos posibles, como las zonas especiales de interés social, un observatorio urbano y un consejo participativo permanente.

El equipo definió algunos lineamientos generales para la revisión de la normativa -además de una fundamentación legal y técnica- con el objetivo principal de permitir un mayor nivel de control de los órganos municipales de gestión sobre la definición de prioridades del desarrollo urbano. Para el caso, el aumento de la capacidad de regulación encuentra respaldo en el marco normativo provincial, el cual confiere un importante grado de autonomía al municipio.

A partir de ello, se trabajó en algunas propuestas de programas y proyectos. Entre estos, una propuesta de consorcio urbanístico en la Estación Ferrocarril Central Córdoba que formaría parte de un proyecto mayor para la puesta en valor, refuncionalización y reactivación del sistema ferroviario del Municipio, como una forma de generar nuevos usos del suelo, favorecer la conectividad y el traslado de personas y mercaderías, e impulsar el desarrollo económico de la ciudad y la región.

También, se propone que la aplicación de los instrumentos previstos debe ser acompañada por una normativa urbanística más restrictiva en términos de indicadores de construcción, lo cual implica una mayor equidad en la distribución de los beneficios y costos del proceso de urbanización, sumado a una actualización de la legislación relativa al patrimonio histórico, que en la actualidad tiene una aplicación efectiva limitada y que se remite a una manifestación de la voluntad de adherir a la conservación por parte de los propietarios particulares.

EQUIPO DE TRABAJO

Este proyecto forma parte del estudio "Ordenamiento territorial, estrategias de gestión y actualización normativa para diferentes municipios argentinos. Fase 1: San Luis, San José, Villa Allende y San Miguel de Tucumán", aprobado por Resolución CICO-UNGS Nro. 2710/14.

Director:

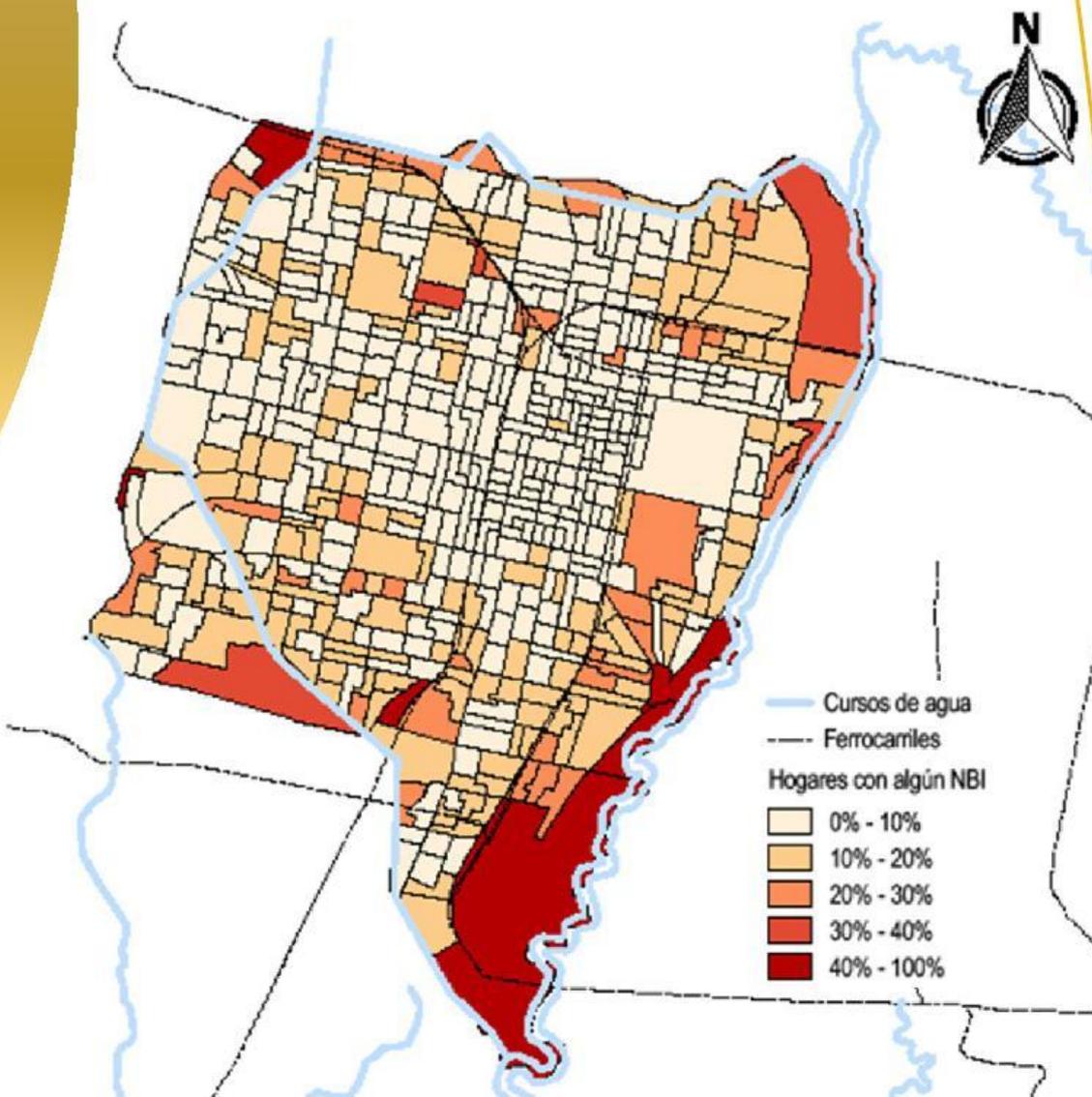
Dr. Guillermo Tella

Coordinadora:

Mag. Fernanda Levenzon

Equipo técnico

Lic. (Urb.) Jorge Amado, Amelia Sardo, Amin Ali, Alejandro Attié y Leandro Rodríguez.



Sectores sudoeste y noroeste Nuevas condiciones de accesibilidad y equidad urbana



CONVENIOS URBANÍSTICOS
 Asociación o participación público-privada, fundamentalmente para el desarrollo de nuevas urbanizaciones. Instrumentos jurídicos que formalizan acuerdos entre la administración municipal y otro agente público o privado, a fin de ejecutar acciones o proyectos específicos.



OTROS INSTRUMENTOS POSIBLES

- Cesión de tierras
- Contribución por mejoras
- ZEIS
- Impuesto predial progresivo



CONSORCIOS URBANÍSTICOS

Participación público-privada. Admite la concurrencia del sector público como inversor. Ante la incapacidad financiera de las administraciones públicas. Esta modalidad permite contar con recursos para proyectos sociales sin expropiar terrenos ya que se obtienen como pago por la urbanización realizada.



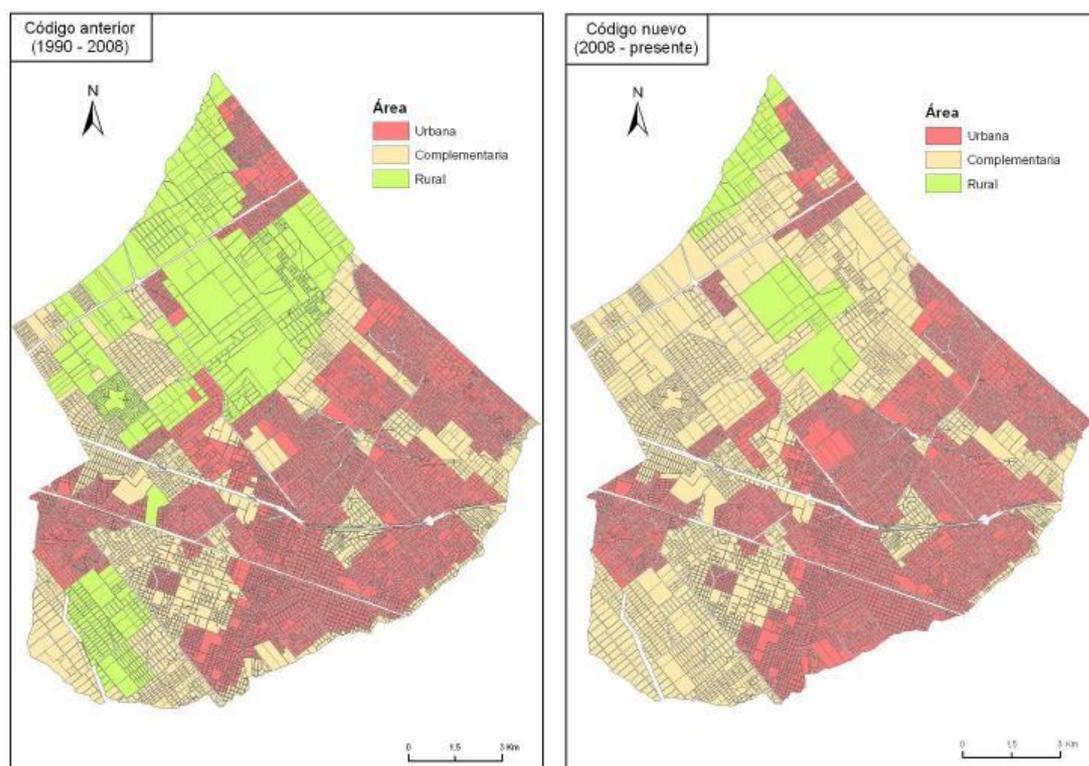
ALEJANDRA GAMBINO

Licenciada en Administración (UNLu, 2006); Magíster en Economía Urbana (UTDT, 2013). Desde 2005 ha trabajado en el Instituto de Desarrollo Urbano, Ambiental y Regional (IDUAR) del Municipio de Moreno, siendo designada en enero de 2011 Responsable de Programa de Sistemas de Información Geográfica. A partir de noviembre de 2013 se desempeña como Jefa de Departamento de Administración de Bienes Inmuebles y Recobro.

Ante la especulación inmobiliaria ocurrida en la Región Metropolitana de Buenos Aires durante 1940 y 1970, el Municipio ha considerado la necesidad de intervenir en el mercado de tierras local con una serie de instrumentos, surgiendo la inquietud de conocer cómo han influido los mismos en los valores de la tierra.

Desde un enfoque teórico, especialistas en el tema (Urriza, 2003; Duarte, 2006; Trivelli, 2006; Baer, 2010) coinciden en que son diversos los elementos que influyen en los precios del suelo: la centralidad y accesibilidad, las demandas locacionales sectoriales -es decir, la competencia entre usos del suelo por su ubicación en la ciudad-, el entorno socioeconómico, la historia y estructura urbana, la especulación del suelo y las políticas y acciones públicas.

A los fines del presente trabajo, se consideraron una serie de intervenciones de diversa tipología y alcance geográfico: por un lado los Grandes Proyectos Urbanos (Centro de Transbordo, Universidad Nacional de Moreno y Solar del Nuevo Moreno Antiguo), como importantes obras de renovación urbana del área central del Distrito; por otro, los planes de vivienda social, la expansión de redes de agua y cloaca y, finalmente, el cambio de Código de Zonificación.



Este trabajo resume su Tesis de Maestría en Economía Urbana aprobada por la Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, en el mes de julio de 2013.

Contacto

alejandragambino@gmail.com.

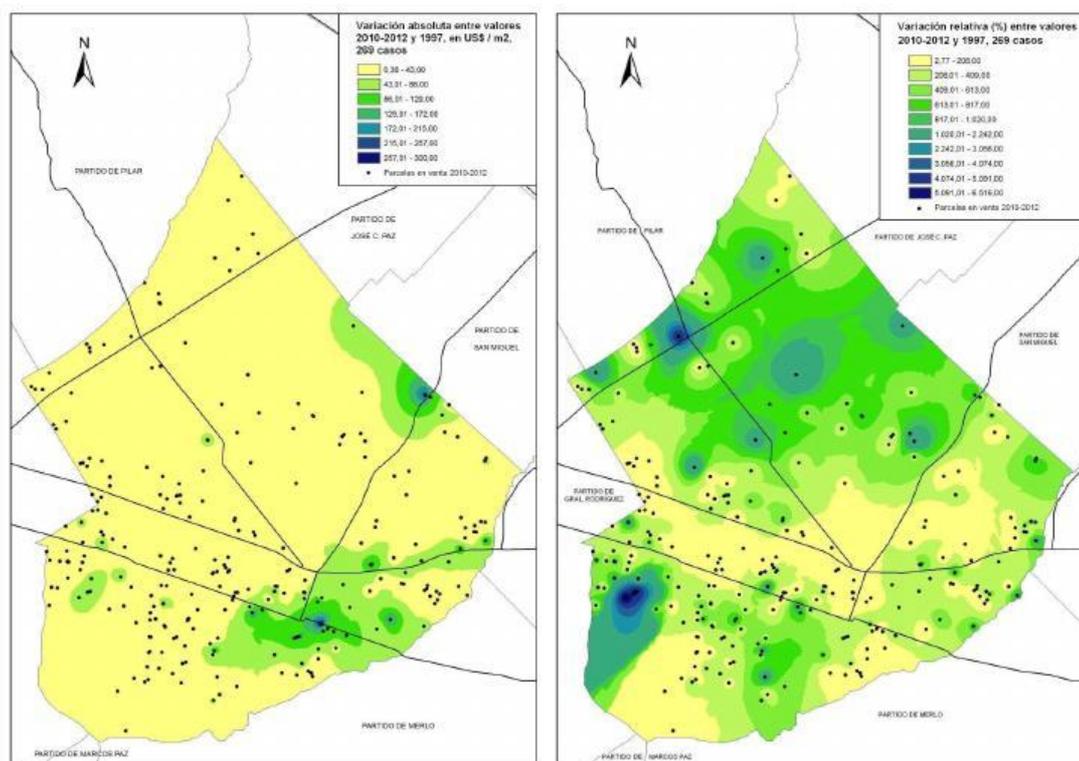
Los resultados más relevantes del análisis permiten afirmar que dichas políticas en el territorio valorizaron el suelo y su área de influencia, tanto en términos absolutos como relativos, ello de acuerdo con las distintas dinámicas territoriales en cada sector de la ciudad

En particular, las diferencias porcentuales más significativas se debieron al cambio del Código de Zonificación, en virtud de que “los mayores incrementos en los precios (plusvalías) se producen mediante las decisiones públicas que cambian el uso de la tierra” (Urriza, 2003), las cuales generan importantes rentas diferenciales.

La actualización del Código implicó cambios de uso y también nuevos parámetros urbanísticos que permitieron un mayor potencial constructivo, en la medida que la nueva norma canalizó una demanda insatisfecha de suelo con determinada aptitud de uso o indicadores.

Debe atenderse el hecho de que, de no aplicar el Estado instrumentos para la recuperación de esos incrementos de valor denominados “plusvalías”, podría producirse una distribución inequitativa de la renta urbana, con efectos indeseados sobre la ciudad en su conjunto y especialmente hacia los más carenciados.

Efecto de las políticas de valorización del suelo en Moreno.



Algunos de esos instrumentos son reconocidos en la normativa local, como la Ley Provincial de Acceso Justo al Hábitat Nro. 14.449. Otra legislación latinoamericana también recoge estos conceptos como la Ley 388 en Colombia o el Estatuto de la Ciudad en Brasil.

Estos avances en la materia en muchas ciudades son significativos, donde sin embargo la recuperación de plusvalías sigue enfrentando limitaciones técnicas y políticas por considerarse un atropello a la propiedad privada, entre otras cuestiones.

En consecuencia, el Estado tiene una responsabilidad indelegable de ordenar y orientar el desarrollo urbano, procurando el bienestar de la población y el buen funcionamiento de la ciudad.

Y esto sólo es posible si la tierra se usa en interés de la sociedad en su conjunto, gestionando el reparto igualitario de costos y beneficios del proceso de urbanización y la reinversión de la riqueza producida por el esfuerzo de la comunidad. Es indispensable finalmente poder hacer valer el derecho a la ciudad, de todos y para todos.

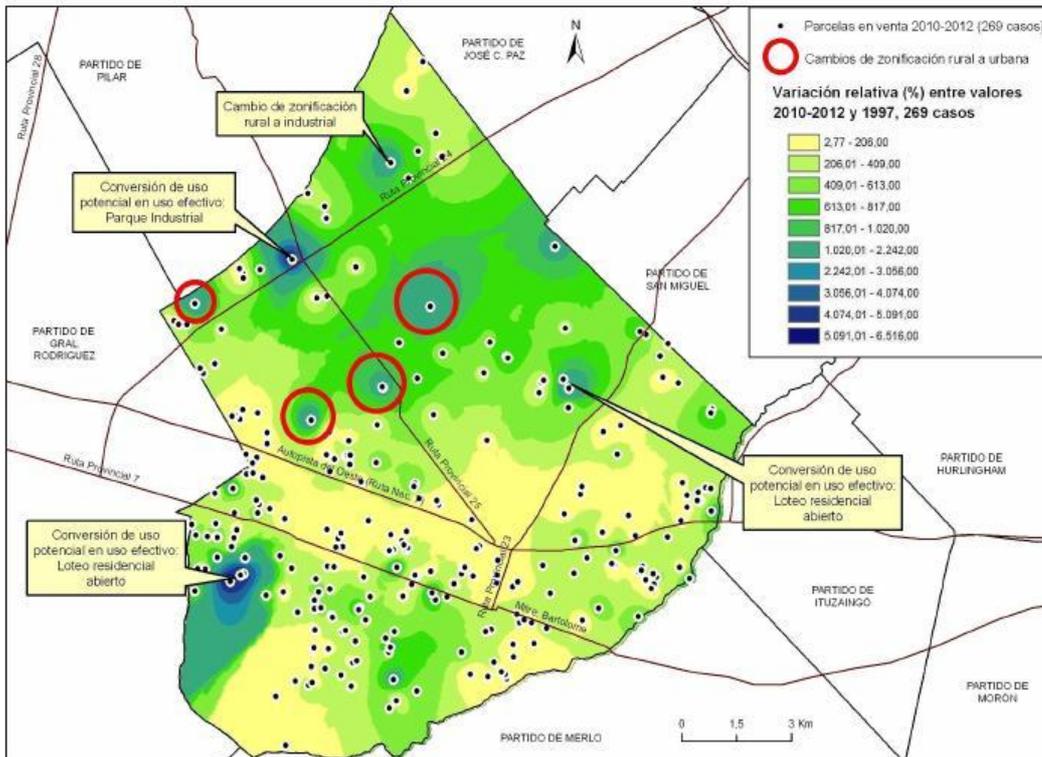
BIBLIOGRAFÍA

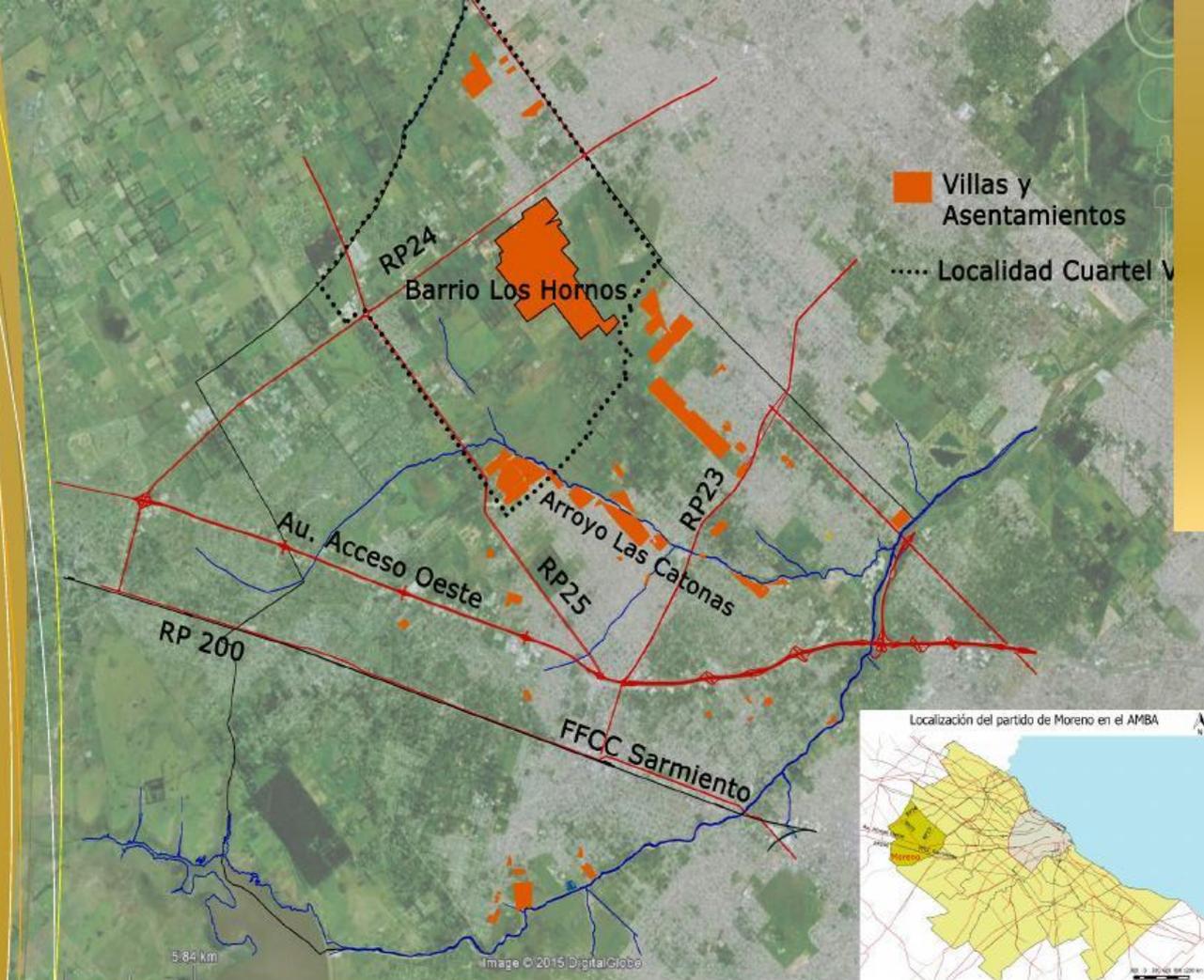
Baer L. (2010). *Mercados de suelo, desarrollo inmobiliario y acceso residencial. El caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante el proceso de valorización inmobiliaria en el período 2003-2008* (Tesis de Maestría). Universidad Torcuato Di Tella. Buenos Aires.

Duarte, J. (2006). *El mercado de suelo en la ciudad de Buenos Aires. Análisis crítico de su funcionamiento y su relación con la estructura urbana y las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad.* (Tesis de Licenciatura). Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento. Buenos Aires.

Trivelli, P. (2006). *Sobre el debate acerca de la política urbana, la política de suelo y la formación de los precios de la tierra urbana en el Gran Santiago, antecedentes teóricos y empíricos.* Santiago de Chile.

Urriza G. (2003). *El mercado del suelo urbano en Bahía Blanca, Argentina. La consolidación de un modelo de crecimiento urbano de diferenciación socioespacial* (Tesis de Maestría). Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.

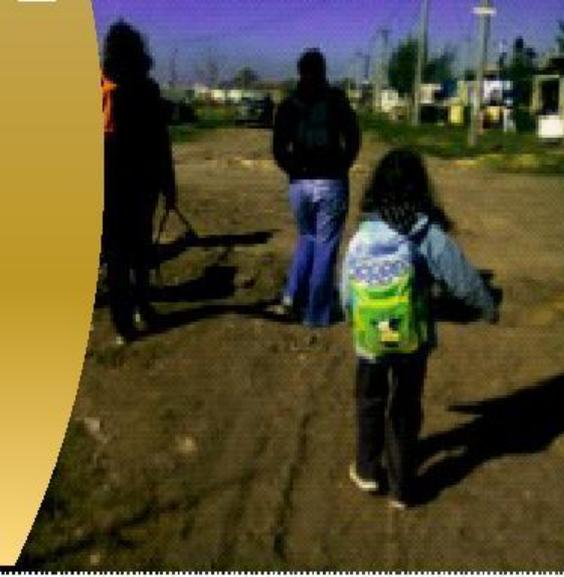




Salir a la ruta

Movilidad en bordes urbanos

Los vecinos de Los Hornos miran el cielo, están pendientes del pronóstico del tiempo, buscando pistas de una posible lluvia. Pero no se trata de quienes aún realizan allí agricultura, ni tampoco de costumbres que guardan de sus pasados rurales. En Los Hornos una lluvia puede dejar a una familia aislada dentro de su casa, o peor, no permitirles volver a ella. Los primeros rastros de una tormenta se convierten en avisos para planificar los días futuros previendo no poder salir.



MÁS DATOS

El barrio Los Hornos se encuentra en el partido de Moreno. Este último posee una población de 452.505 habitantes distribuidos muy desproporcionadamente sobre una superficie de 186,13 km². La cobertura de servicios básicos de saneamiento es de 49% de cloacas y 40% de agua.

La producción de hábitat informal en este territorio estuvo signada este último tiempo por un aumento en la escala y su localización en terrenos de borde y poco aptos para la urbanización.

IMÁGENES

Santiago Fernández Ceci,
Diana Rodríguez y
Viviana Colella

MAPAS

Franco Santucho,
sobre mapa base del
Municipio de
Moreno.

Los Hornos, en realidad, es una zona que comprende diversos barrios entre las rutas 23, 24 y la base aérea de Moreno, que se estructuran sobre la calle Portugal y surgieron en su mayoría a partir de sucesivas tomas de tierra que se iniciaron en los años noventa, que crecieron exponencialmente desde mediados del 2000 y que continúan expandiéndose.

Allí, miles de familias caminan diariamente varias cuadras hasta sus casas, desde la última parada donde los acerca el transporte público. Sólo desde hace unos meses un ramal de la línea 365 recorre 3 km por las calles principales del barrio. Hace un año y medio algunos de los autores de esta publicación caminamos esos barrios por primera vez.

De modo que, recorrimos asombrados esa inmensidad de casas en construcción entre calles que parecían ríos, techos de casas que apenas sobresalían en algunas cavas convertidas en lagunas, colectivos que buscaban cómo avanzar unas cuadras más, y muchos vecinos que improvisaban sus caminos sobre tablones.

Poder desplazarse brinda la posibilidad de integrarse y de estar conectado con el resto de la ciudad. Por esto, entendemos la movilidad como un derecho que nos permite acceder a otros (a la salud, la educación). De modo que consideramos que un proyecto de movilidad debía ser la base para pensar este territorio. Trabajamos junto con vecinos y referentes sociales en dos alternativas de recorrido de transporte público que pretendieron ser herramientas que acompañen sus futuras demandas. Ambos recorridos intentan integrar los distintos barrios, recorriendo las arterias principales de la zona pero atravesando, a la vez, las calles principales de cada barrio. En ellas se localizan equipamientos que atraen mayor movimiento, pero que también se constituyen como elementos identitarios. Así, se buscó articular toda la zona pero respetando (y consolidando) la identidad de cada barrio.

Sin dudas, quienes transitamos este proceso no vemos la ciudad ni nuestra profesión de la misma manera que cuando se inició este desafío. A lo largo de este proceso hemos comprendido la importancia de pensar un urbanismo desde los bordes, literalmente desde la periferia de la ciudad, pero también desde los de la disciplina.

Cambiar tableros por tablones, como mesas improvisadas sobre las que proyectar, no sólo nos pone en contacto con la cotidianeidad de nuestros “clientes”, sino que favorece una mirada más real pero también menos “romántica” de esa realidad. Por un lado, la periferia tiene su propia identidad, no solo carencias. Estos barrios comprenden esfuerzos e historias que hay que proteger; el estudio de la construcción de estos territorios permite reconocer el “saber hacer”. Por otro lado, las historias de resistencia y lucha, las condiciones del hábitat que dificultan actividades cotidianas, nos lleva a reflexionar acerca de cuáles son las mejores políticas para transformarlos. La autoconstrucción y un urbanismo de “bajo estándar” que prevé un proceso paulatino de provisión de equipamientos e infraestructura posterior a la edificación (que muchas veces nunca llegan), ¿es la mejor manera de abordar estos territorios desde las políticas públicas? ¿Es la vivienda una prioridad separada de la provisión de servicios o de la movilidad?

EQUIPO

Este texto es un extracto de "(re) Construir la ciudad desde los bordes. Los barrios de Los Hornos, Moreno" que comprende lo trabajado junto con vecinas y vecinos, con referentes de Barrios de Pie y Madre Tierra en el marco del Voluntariado Universitario "Armar la ciudad. Ambiente, Urbanismo e Inclusión Social en el Conurbano Bonaerense", financiado por la Secretaría de Políticas Universitarias.

Director

Dr. Guillermo Tella

Coordinadora

Lic. Viviana Colella

Equipo técnico

Lucas Dombroski,
Santiago Fernández
Ceci, Lorena Nieva,
Diana Rodríguez,
Rosario Rojas,
Franco Santucho,
Alejandra Soto



ALTERNATIVA 1.

Ramal A1: Desde el centro de José C. Paz, ingresaría por la calle Portugal, - Miguel Lillo - Calixto Oyuela - Benito Lynch. El regreso se realiza por las mismas calles.

Ramal A2: Desde la Ruta Provincial N°24 por la calle Dr. Francisco Arrechavala - Gral. Juan Lavalle - Gral. Ricchieri - Paula Albarracín de Sarmiento - San Blas - Wells - Calixto Oyuela, finalizando en su cruce con la calle Benito Lynch. El regreso se realiza sobre el mismo recorrido.



ALTERNATIVA 2.

Ramal "B1": Desde el centro de José C. Paz, ingresaría desde la ruta por la calle Portugal - Lillo, - Calixto Oyuela - Benito Lynch >(a mediano plazo se planifica continuar hasta la Ruta Provincial N°23). El regreso sería desde la calle Calixto Oyuela - Paula Albarracín de Sarmiento - Gral. Ricchieri, - Gral. Juan - Lavalle- y Dr. Francisco Arrechavala retomando así el recorrido hacia la Ruta Provincial N°24.

Ramal "B2": Desde la Ruta Provincial N°24, por la calle Portugal- Lillo - Calixto Oyuela - Paula Albarracín de Sarmiento. El regreso sería desde Paula Albarracín de Sarmiento - Gral. Ricchieri - Gral. Juan Lavalle - Dr. Francisco de Arrechavala para volver a retomar su recorrido hacia la ruta y así llegar nuevamente hasta la estación de José C. Paz.

Shanghái

Un escenario heterogéneo

La ciudad de Shanghái se posiciona estratégicamente en el Extremo Oriente como nuevo centro financiero mundial de primer orden y, también, como nuevo modelo de ciudad moderna.

Esta ciudad tuvo que afrontar el desafío de acoger un incremento poblacional urbano de 15 millones de personas para 2015, fruto del crecimiento demográfico propio como de la migración interna campo-ciudad, atraída por el acelerado desarrollo económico chino. Debió resolver cómo construir nuevas urbanizaciones a un ritmo vertiginoso, articulando la normativa heredada del sistema centralizado comunista con la importación de expertise occidental en temas de planificación. Desde 1990 se planifica el desarrollo económico con el propósito de insertar a la región en la economía mundial como un nodo clave en el mercado globalizado.

El contexto de despegue y rápido crecimiento de China fue catalizado por el contexto de reformas económicas que posibilitaron la gradual apertura del país a las inversiones extranjeras desde principios de 1980. Se planteó como estrategia, desde entonces, el cambio de la estructura espacial urbana de la ciudad. Y se abandonó el concepto monocéntrico por uno policéntrico con la creación de las siete primeras ciudades satélites, actualmente casi conurbadas.



Fe de errata

En Armar la Ciudad, N° 11, página 5, A. Hofer, último párrafo, donde dice: *Premio Rudolf Wurzer de Planeación Urbana 2002 por el proyecto "Ciudades Inclusivas. El rol de los vacíos urbanos. Intercambio de prácticas Viena-Ciudad de Buenos Aires"*, debe decir: *Premio Rudolf Wurzer de Planeación Urbana 2002 por el trabajo "El rol del Urbanismo europeo en Latinoamérica"*.



Fuente

Tella, Guillermo y Muñoz, Martín (2012), *"Ciudades comparadas: Análisis de efectos derivados de la expansión urbana y la densificación intensiva"*, Buenos Aires: Área de Planeamiento Estratégico de la Cámara Argentina de la Construcción.

Documento completo

<http://goo.gl/mEmR5o>

A partir de la reestructuración urbana, en 1999 las autoridades locales presentaron un plan de desarrollo urbano de la ciudad denominado “Plan Maestro de Desarrollo para Shanghai ‘Una Ciudad, Nueve Pueblos’” (1999-2006), cuya estrategia medular fue la descentralización y descongestión de Shanghai por medio de la construcción de un sistema urbano jerarquizado.

Se trató de un modelo conformado por: una ciudad central orientada al sector de servicios, nueve ciudades claves descentralizadas como centros administrativos, seis pueblos pequeños y seiscientos barrios o villas en la región periurbana, que permitan recanalizar el crecimiento poblacional y atender a los problemas detectados en el centro histórico de la ciudad.

Otra estrategia complementaria fue la integración de Shanghai y de otros asentamientos dispersos en la región del delta del río Yangtzé, que ratifica el cambio de enfoque de la centralización urbana a un desarrollo integrado de áreas urbanas y rurales.

Es por ello que algunos reconocen claras vinculaciones con el modelo de ciudad-jardín de E. Howard y con las recomendaciones estratégicas de los planes regionales de P. Abercrombie para Londres hacia el final de la Segunda Guerra Mundial. Esto se debe, principalmente, al tipo de planificación elaborado sobre la base de las ciudades satélites, el control del derrame poblacional (overspill), el control del crecimiento de la expansión urbana en baja densidad (urban sprawl).



- Las *nuevas ciudades (New Cities)*, una por cantón, para que sean habitadas por 500 mil y 1 millón de personas.
- Los *nuevos pueblos (New Towns)*, para 500 mil habitantes.
- Los *barrios nuevos (New Quarters)*, para 50 mil personas y núcleos centrales con arquitectura tematizada.

En cuanto a la *escenificación*, se destaca el sello occidental materializado en la arquitectura escogida para los nuevos pueblos. Esta decisión se plantea como un recurso frente a la necesidad de crear *ex nihilo* una identidad, tomando como antecedente la arquitectura occidental remanente en el centro.

Asimismo, ofrece un sistema de planificación en transición desde el sistema centralista comunista impuesto desde mediados del siglo XX a una apertura progresiva a las inversiones de mercado en marcha, aunque las decisiones aún siguen siendo verticalistas por medio de planes quinquenales.

En consecuencia, Shanghai presenta un escenario urbano heterogéneo y diversificado según el origen histórico de cada sector: centro tradicional chino, áreas de expansión decimonónica y de primera mitad del siglo XX de matriz occidental, socialista en la segunda mitad. Como lineamiento estratégico, se reconvirtió a un sistema policéntrico sobre la reorganización de la estructura regional con la creación de nuevas ciudades y pueblos satélites, con algunos núcleos urbanos tematizados en escenografías de arquitectura europea.

Te convocamos a
enviar tu nota a:

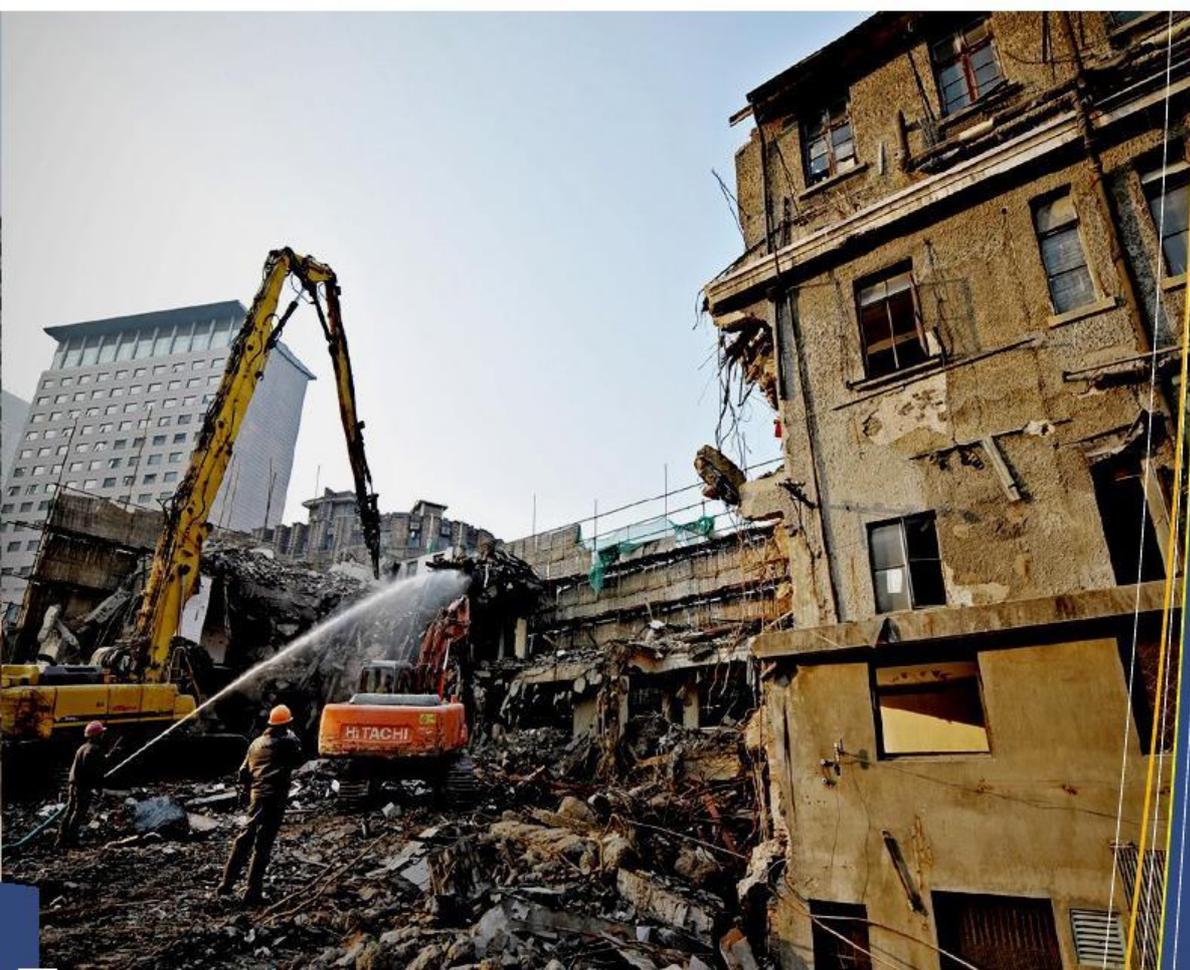
armar
la ciudad

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

Comunicate
con nosotros:

E-MAIL:
armarciudad@gmail.com

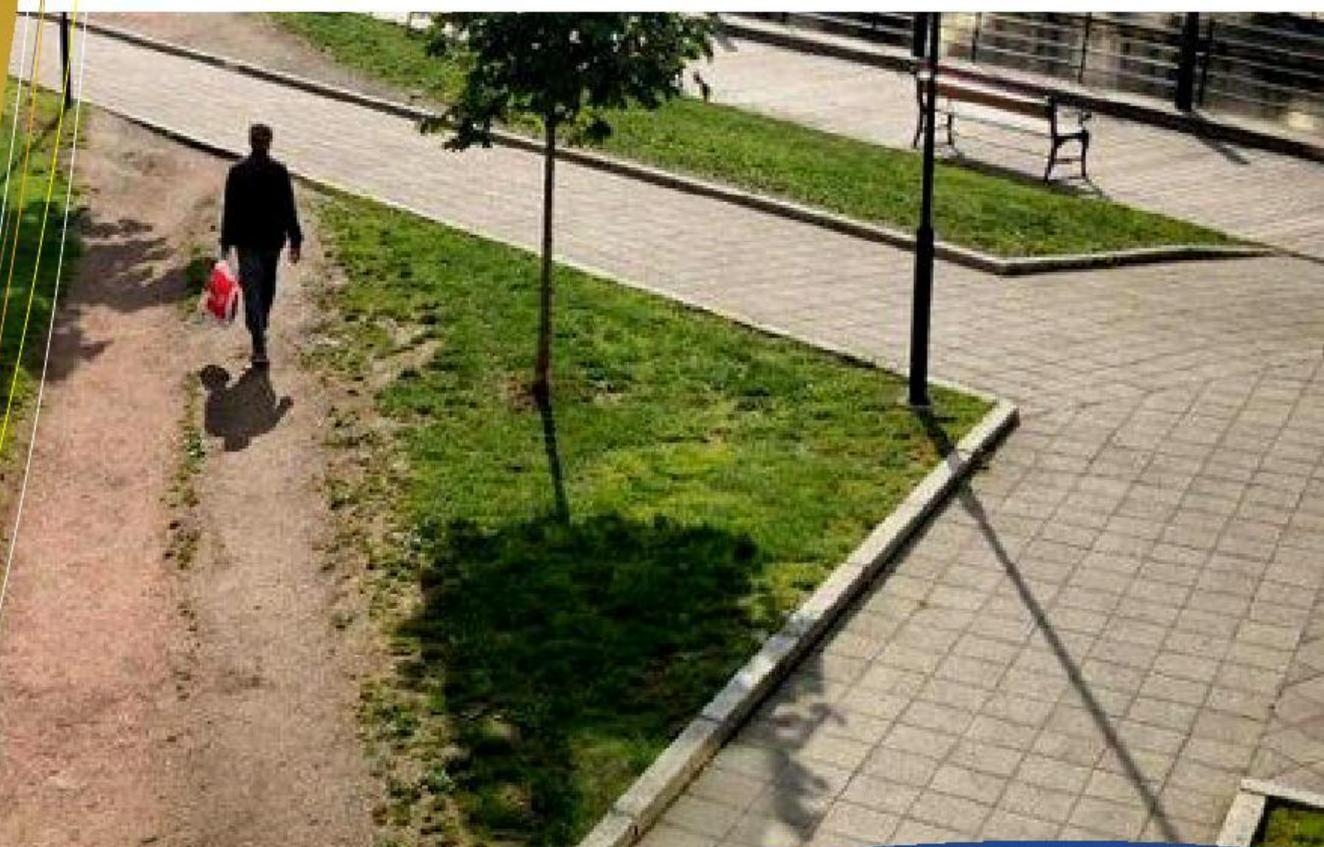
FACEBOOK:
www.facebook.com/
armarciudad



Experiencia vs. diseño

Desencuentros entre la planificación y el uso del espacio urbano

Diferencias notables comienzan a emerger entre la intencionalidad del diseño y el uso real que hace la población de un determinado espacio urbano. A partir de que un diseño deja el mundo de las ideas, los planos y la virtualidad y pasa a materializarse en una obra concreta, palpable, susceptible de ser utilizada; los elementos y formas que arquitectos, urbanistas, diseñadores, etc. pensaron para usarse de cierta manera, pueden ser resignificados, transformados y hasta ignorados por la experiencia del usuario.





PARA PENSAR

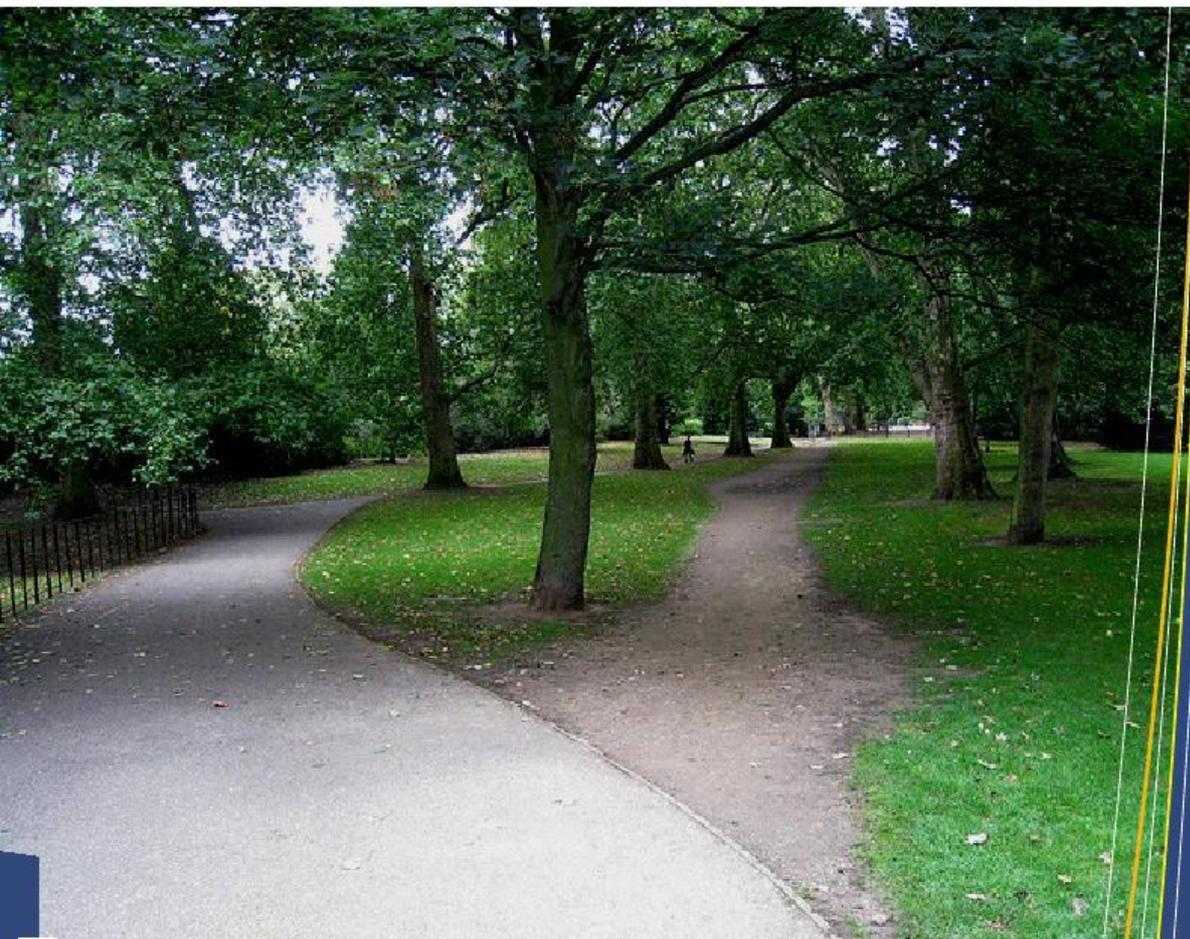
Una reflexión surge con la observación de las imágenes presentadas aquí. Imágenes que representan situaciones que se repiten en muchas de nuestras ciudades en donde el uso cotidiano de los espacios urbanos-públicos y privados- no encuentra correlato con los elementos arquitectónicos y urbanísticos construidos en el lugar. O viceversa.

La reflexión alude al desconocimiento que muchas veces tenemos de las diversas prácticas ciudadanas y las particularidades que asumen en cada contexto espacial, en conjunto con los recorridos que hacen sus habitantes, las necesidades que tienen, sus anhelos y solicitudes.

Entonces, para mejorar nuestra relación con el entorno y nuestra actividad profesional -así como también nuestra experiencia ciudadana- debemos no sólo conocer el espacio a intervenir, sino también nutrirnos de las experiencias, historias y prácticas de los actores sociales allí presentes.

IMÁGENES

www.actualidad.rt.com
www.gazetarilindja.com



La proyectación territorial

Entre la inercia del pasado y los nuevos materiales urbanos

En su análisis de la ciudad Europea, Secchi señala la existencia de lo que denomina “inercia del pasado”.

Desde una mirada crítica, cuestiona la visión nostálgica y romántica del pasado y se pregunta cómo es posible que en la sociedad actual todavía se puedan reconocer elementos urbanos del siglo XVIII y, en ocasiones, estructuras propias del Imperio Romano.

No obstante, la ciudad moderna se comienza a destacar por poseer nuevos “materiales urbanos”, tales como la “calle mercado”. Se trata de grandes estructuras comerciales que, a diferencia de los centros comerciales o malls de Estados Unidos, se configuran a lo largo de las carreteras y llegan a extenderse por kilómetros.



Este tipo de estructura reviste un gran interés y oportunidad proyectual aunque suelen surgir sin la planificación necesaria. Dicha situación produce, además, que a lo largo de estas carreteras se produzca una urbanización continua, pero concentrada en el frente de los corredores viales, es decir, “atrás sigue estando el campo” (Secchi, 1996: 2). Esta urbanización a modo de “filamento”, con muy poco espesor, genera un modo de habitar y una vida urbana diferentes a la observada en épocas pasadas.

Otro “material urbano” que destaca son los enclaves, barrios de acceso restringido, reservados para una minoría que busca un determinado estatus más que la seguridad. En este contexto se configura una ciudad muy extraña, donde el uso del territorio es extensivo y las diferentes actividades se encuentran dispersas, por lo que los traslados no responden a los patrones de pendulares observados en la ciudad industrial y en las metrópolis del siglo XX.

Esta forma de ciudad considerada extraña es la que más se asemeja a la actualidad de nuestras ciudades latinoamericanas. Al extremo pueden llegar a ser ciudades que ni siquiera tienen un centro y una periferia, sino que “todo es una periferia” -aunque en realidad no estén alrededor de nada. A partir de los años setenta se observa una ruptura tanto en el territorio como en la práctica del urbanismo en la cual se sale de las organizaciones relacionadas al siglo XIX. En este sentido, la ciudad del siglo XIX estaba hecha de “grandes materiales prefabricados” claramente reconocibles, tales como bulevares y manzanas, además de una clara diferenciación de zonas según sus usos.



**BERNARDO
SECCHI**

(Milán, 1934-2014)

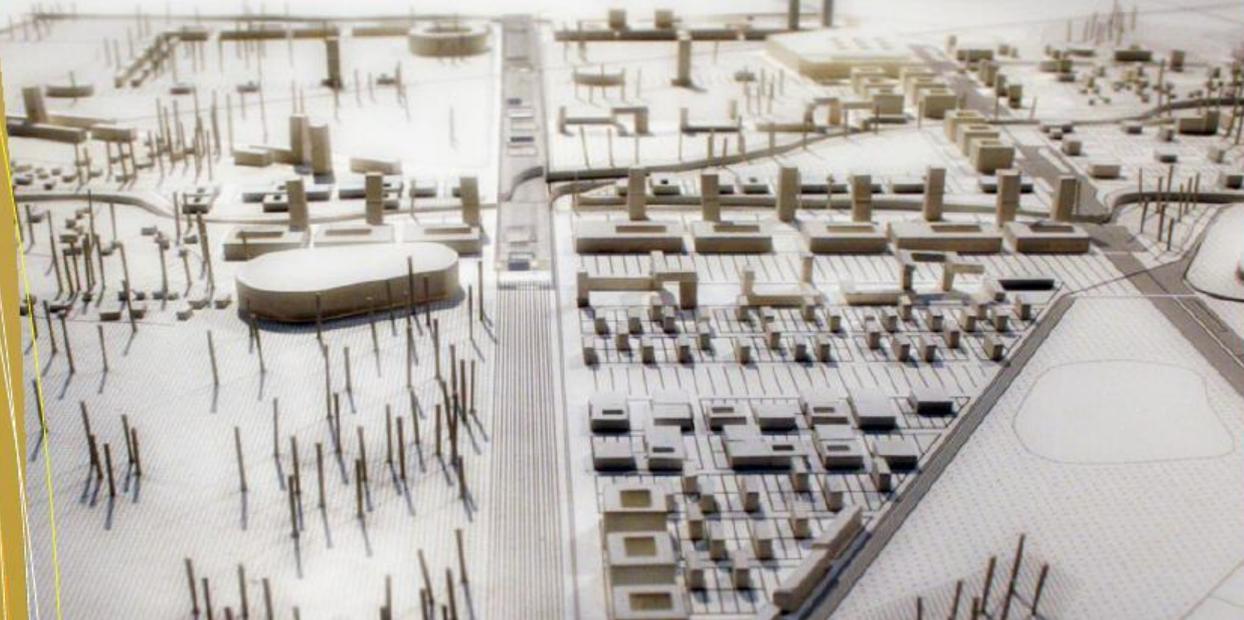
Ingeniero civil, 1959. Profesor de Economía del Territorio en Ancona y en el Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, 1966. Profesor y decano de la Facultad de Arquitectura del Politécnico de Milán y profesor regular 1974-1984. Impartió cátedras y cursos en numerosas facultades e institutos, en Italia y otros países.

Fue parte del grupo fundador del “Archivio di Studi Urbani e Regionali” y colaborador en “Casabella”. Dirigió “Urbanistica”, 1984-1990.

A finales de 1970, junto a colegas del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, (F. Indovina, P. L. Crosta, P. Ceccarelli), debate desde una postura crítica la racionalidad de la planificación concebida como un método científico, resaltando la relevancia de tres dimensiones fundamentales de la planificación y del análisis urbanístico: pragmática, retórica e interpretación; constituyendo una importante base para el proceso de planificación.

Funda el estudio de diseño, arquitectura y urbanismo con Paola Viganó, 1990.





Esta ciudad se ha transformado y adaptado a los cambios generados por la modernidad y, en ese proceso, se ha convertido en algo no sólo diferente, sino que también mejor. Esta nueva configuración se caracteriza por la fragmentación social, la dispersión de la economía y la heterogeneidad de la ciudad, lo que la hace de muy difícil lectura, ya que debe ser abordada objeto por objeto y no como una totalidad. Esta dificultad nace a partir de la nostalgia por el pasado que sufre el riesgo de convertirse en arquitectura regresiva. Es así que la “ciudad difusa” y sus propias formas de organizar el territorio remiten a algo que poco tiene que ver con las viejas formas de analizar y proyectar la ciudad. Lo que resulta interesante de esta situación, entonces, es que todavía no sabemos cómo hacerlo.

En este contexto, el “tema ambiental” emerge como un punto esencial desde el cual abordar las cuestiones de la planificación territorial. Esto se debe, en gran parte, a que las ciudades se han transformado en un ambiente poco apto para la vida. Según Secchi, la situación respecto al abordaje ambiental tiene un correlato en lo que había ocurrido cuando el urbanismo tomó elementos de la economía para la modelística de los años sesenta. Si bien esta síntesis disciplinar ha permitido realizar estudios académicos, no consiguió tener utilidad en la práctica.

La temática ambiental se expresa así en el modo de comprender y en el accionar del urbanista mediante diversos enfoques: en primer lugar, se interpreta al territorio no construido como un límite al crecimiento de la ciudad. Se trata de los llamados green belts (cinturones verdes), incluidos en grandes planes de Europa que permitieron comprender que estos territorios no son simples franjas verdes, sino que son espacios llenos de contenidos. Existe la visión del “consumo del suelo”, que remite al hecho de que la expansión y dispersión de la ciudad significa una sustracción de suelo agrícola, hecho que a finales de la década de 1960 se convirtió en una idea de importancia a nivel proyectual. Derivado de ello surge el problema de la “densidad”, entendida no sólo como física, sino también en cuanto a densidad de relaciones.



EL TEXTO

Secchi, Bernardo (1996). La práctica actual de la proyectación territorial. (Publicado como Nuevos elementos en el proyecto territorial). Lección Inaugural. Máster en Proyectación Urbanística. Programa de postgrado Proyectar el Territorio. Barcelona: Fundación Politécnica de Cataluña -Universidad Politécnica de Cataluña, 11-16.

Otras obras

- La città del XX secolo, Laterza, Roma-Bari, 2005.
- Antwerp. Territory of a new modernity, Amsterdam, 2009.
- La Ville Poreuse, con P. Viganò, Metis Presses, Ginevra, 2011.
- Tra letteratura e urbanistica - Between Literature and Urbanism, Giavedoni, Pordenone, 2011.
- La città dei ricchi e la città dei poveri, Laterza, Roma-Bari, 2013.
- Competenza e rappresentanza, Donzelli Editore, 2013.

IMÁGENES

Estudio Secchi Viganó
<http://secchi-vigano.eu>

Otro enfoque de la cuestión ambiental es la “sostenibilidad”. Se considera que para establecer límites también se deben tener en cuenta las relaciones entre las actividades según la naturaleza de cada territorio y la proporción en la cual debe utilizarse. La intención no es abordar cuestiones propias de la biología y las ciencias ambientales, sino “traducir algunas de estas cosas a nuestro lenguaje y convertirlas en materiales de nuestro proyecto urbanístico” (1996: 5). Así se observa como en ciudades de altas densidades pueden encontrarse “reservas de naturalidad” de grandes superficies o bien “puntos de interés ambiental”.

Ambos elementos deben ser interconectados a través de corredores para aumentar la biodiversidad, lo que a la vez genera un aumento en la capacidad de resistencia y recuperación del sistema ecológico ante la “artificialidad” que introduce el hombre. Esto configura una metáfora social en la medida en que la mezcla produce un fortalecimiento de todos sus componentes. A través de la utilización del sistema ambiental y de analogías de líneas, puntos y superficies, Secchi traduce los elementos del territorio a lenguaje arquitectónico para trabajar en proyectos de intervención.

En el siglo XIX la ciudad presentaba un orden dado por elementos como calles y plazas. En el siglo XX, se caracterizó por las grandes obras de ingeniería y sistemas de infraestructuras. Hoy estos elementos no son suficientes para comprender la forma de la ciudad ya que la misma se expande como una “amalgama de objetos muy heterogéneos” (Secchi, 1996: 7); no obstante, se puede usar una correcta proyectación para diseñar el territorio de manera comprensible, coherente y donde la sociedad pueda sentirse representada.

II Congreso Articulación entre lo Público y lo Privado

2 y 3 de junio de 2016

Universidad Nacional de Tres de Febrero
Sede Caseros II

Valentín Gómez 4752, Caseros, Pcia. de Buenos Aires

Tema del congreso:

“Hacia la construcción de un futuro distinto”

Este congreso bianual se realiza con el objeto de construir un espacio de encuentro periódico y sostenido entre docentes, profesionales, investigadores, estudiantes de grado y de posgrado, empresas, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

Tiene como objetivo elaborar un adecuado conocimiento de las transformaciones en la Administración Pública y Privada, sus interrelaciones, en distintas escalas de análisis y múltiples dimensiones.

+info: publicoyprivado@untref.edu.ar | www.untref.edu.ar



VIII Jornadas de Investigación en Antropología Social

27, 28 y 29 de julio de 2016

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Filosofía y Letras

Puán 480, Ciudad de Buenos Aires

Las Jornadas de Investigación en Antropología Social Santiago Wallace (JIASSW) son organizadas por la Sección de Antropología Social del Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

Constituyen una de las actividades centrales de la Sección. Se realizan de manera periódica desde 2003, convocando a investigadores nacionales y extranjeros con el fin de promover intercambios y debates en el campo de la Antropología Social y otras disciplinas de las Ciencias Sociales.

Entre los grupos de trabajo destacamos:

- **Grupo 13:** Etnicidades y territorios en redefinición.
- **Grupo 19:** La cultura y el territorio: patrimonio y creatividad en contextos urbanos, nacionales y regionales.
- **Grupo 21:** Problemáticas rurales, expansión de la frontera agraria, transformaciones y dinámica del capital en las regiones productivas.

+info: <http://jiassw.filo.uba.ar/>

SEMINARIO

Continuidades y rupturas de las políticas urbanas a 40 años de la dictadura militar.

El Instituto del Conurbano (UNGS) y el Área de Derechos Económicos, Sociales y Culturales del Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS) invitan a debatir sobre las continuidades y rupturas de las políticas urbanas a partir de huellas que la última dictadura militar ha dejado en nuestras ciudades.

La erradicación de las villas de la Ciudad de Buenos Aires, las autopistas, el "cinturón ecológico" son algunas de las marcas de conflictos urbanos aún vigentes sobre los que proponemos trabajar en torno a un seminario que tendrá lugar durante el mes de mayo de 2016 en el campus de la Universidad.

Contacto:

lic.urbanismo@ungs.edu.ar
acatenaz@ungs.edu.ar
ereese@cels.org.ar
lverabelli@cels.org.ar

VIII Jornadas de Investigación en
ANTROPOLOGÍA SOCIAL
Santiago Wallace

Las urbanizaciones cerradas quedaron consagradas en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación

La reciente puesta en vigencia del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación supuso la definitiva incorporación de las urbanizaciones cerradas dentro de la lista de derechos reales consagrados en el cuerpo de dicho código de fondo, como un derecho real de “propiedad horizontal especial” bajo la denominación “complejos inmobiliarios”.

Los artículos en cuestión (Arts. 2073 al 2086) detallan en forma genérica las características comunes que a lo largo del último medio siglo han adoptado diversas figuras denominadas “clubes de campo” (o country clubs), “barrios privados”, “urbanizaciones especiales”, “barrios cerrados”, entre otras figuras.

Sin embargo, remiten, en su raíz, a una distorsión del régimen de propiedad horizontal -originalmente pensado para brindar una solución de acceso a la vivienda propia a los inquilinos de casas de rentas- trasladándolo a la subdivisión del suelo, merced a una vuelta de especulación inmobiliaria.

Los efectos de este proceso de autosegregación de algunos sectores de la sociedad urbana se traducen finalmente en una suerte de “balcanización” de extensas superficies de nuestras metrópolis en bajas densidades y un encarecimiento del acceso al suelo al desviarse el foco de las inversiones hacia productos signados por el estatus y el discurso de la (in)seguridad.

Por lo que entendemos que se ha operado un retroceso significativo en la lucha por conseguir ciudades más inclusivas y equitativas. En los meses posteriores a su puesta en vigencia, diversas dependencias de la Provincia de Buenos Aires han despachado diversas disposiciones tendientes a adecuar las normas locales y a regular este nuevo derecho real de propiedad.

+ info: Infojus en <http://goo.gl/SpmlxS>
Fuente de la imagen: <https://goo.gl/VA1fKW>



El fenómeno de “El Niño” golpea con nuevas inundaciones la Mesopotamia y las Sierras Chicas.

Se producen, con mayor frecuencia, inundaciones de amplias extensiones de territorio con graves repercusiones en nuestras ciudades. A las causas ya repetidas que se enraizan en la constante expansión urbana sobre tierras ambientalmente sensibles a estos fenómenos de anegación, se suman el impacto de los ciclos climatológicos extremos, como “El Niño”.

Así, los episodios actuales de las anomalías causadas por el fenómeno están considerados como de un “Niño fuerte”: una fase cálida que puede continuar hasta otoño de 2016, con lluvias por sobre lo normal en el Litoral, parte de la región Pampeana y noreste de la Patagonia.

Recientemente, las lluvias dejaron 170.000 evacuados en Paraguay, Argentina, Brasil, Bolivia y Uruguay, como consecuencia de la crecida de los ríos mayores y sus afluentes interiores, lo cual revela la escasa preparación para actuar y contener los efectos a pesar de las previsiones y advertencias.

Bajo otras condiciones orográficas, las Sierras Chicas volvieron a sufrir por segundo año consecutivo un verano de lluvias intensas que repercutió en el desborde de arroyos en centros urbanos, especialmente en Villa Allende.

Una vez más, sostenemos que los profesionales del territorio podemos ayudar a reducir el costo humano y socioeconómico que acarrea el deterioro y la destrucción de viviendas e infraestructuras por efecto de lluvias torrenciales y el escurrimiento del agua excedente, mediante una adecuado estudio, análisis y planificación del territorio adaptando la ciudad a su entorno y no viceversa.

+ **info:** <http://laereverde.com/2015/12/30/los-apuntes-de-manuel-luduena-vulnerabilidad-y-gestion-territorial-inundaciones-2015/> - *Fuente de la imagen:* <http://goo.gl/68BZgO>

CONTROL DE INUNDACIONES

En Armar la Ciudad Nro. 11 presentamos una síntesis de los estudios y propuestas producidos para las ciudades de San José (Entre Ríos) y Villa Allende (Córdoba) por los equipos de asistencia técnica conformados en el marco del convenio entre el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación y el Instituto del Conurbano de la UNGS. En ambos casos, se acercaron a los gobiernos municipales de cada ciudad propuestas de planes de manejo territorial que abordaban como una de las cuestiones centrales el control y manejo de las inundaciones que afectan recurrentemente los sectores lábiles de ambas urbes.



Encuentros de Urbanistas

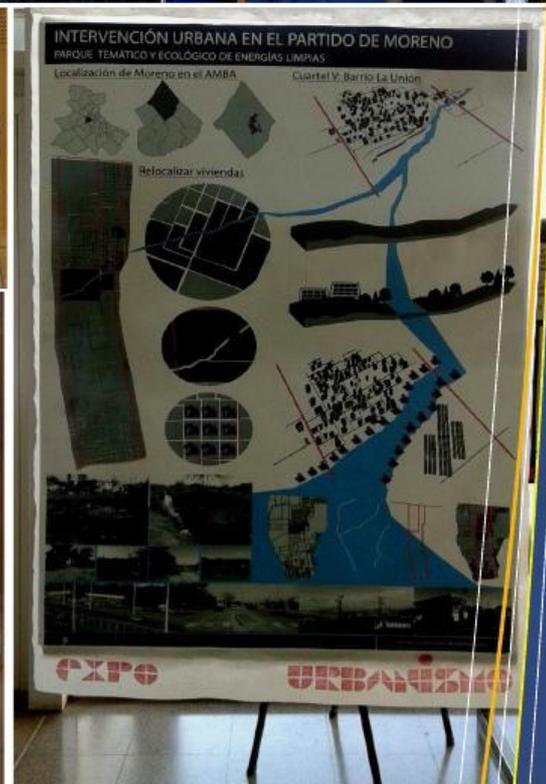
Como cada año, en noviembre pasado se desarrolló una nueva edición de **ExpoUrbanismo**, cuyo tema central fue “Transporte y movilidad en territorios metropolitanos”, con varias actividades: un encuentro con estudiantes secundarios, una mesa de debate y la exposición de trabajos de estudiantes y de graduados.

La jornada con estudiantes secundarios tuvo como objetivo acercarlos a las problemáticas propias de la disciplina y a formas de pensar y de hacer del Urbanista. La propuesta consistió en analizar y dar respuesta al problema de movilidad en el Campus UNGS. Nos visitaron los estudiantes de la **Escuela Técnica Integral Trujui** (Moreno), acompañados por los profesores Arq. Alba Guenaga y Arq. Marcos García.

La actividad comenzó con la bienvenida a los estudiantes y profesores visitantes y una presentación gráfica de las consignas de la Jornada-Taller “Movilidad en el Campus”, a cargo de los estudiantes Lucía Cardozo, Lucas Dombrosky, Victoria Castillo y la Lic. (Urb.) Daniela Jaime. Seguidamente, el Coordinador de la Carrera, Dr. Guillermo Tella, se dirigió a los estudiantes para enmarcar la jornada y destacó la necesidad de contar con más profesionales de lo urbano que actuar en nuestras ciudades.

El trabajo tuvo varios hitos: un relevamiento por las calles linderas al campus, una exposición de los distintos grupos de sus diagnósticos y aproximaciones problemáticas al tema, y un plenario donde se expusieron las propuestas. Entre los presentes, estaba la Coordinadora del Área de Urbanismo, Dra. Andrea Catenazzi, quien compartió con todos sus impresiones sobre el trabajo realizado.

Esta jornada concluyó con la presentación de láminas síntesis, muestra que expuso trabajos producidos en el marco de la carrera durante noviembre. En tanto, el espacio de debate reunió alrededor de la problemática convocante de la ExpoUrbanismo a estudiantes de Urbanismo y a los especialistas Lic. Susana Kralich (UBA), Dra. Daniela Soldano (UNGS) y Mag. Andrés Pizarro (UNGS).



PELICULA RECOMENDADA

El film **Mundo Salamone: La reinención de la pampa** es un documental de 80 minutos de duración, producido y dirigido por **Ezequiel Hilbert** en 2014, que revela la misteriosa historia de **Francesco Salamone**, un arquitecto que hizo más de 70 obras (cementerios, municipalidades, plazas y mataderos) entre 1936 y 1940 en la llanura pampeana, durante el mandato de un gobernador pro-fascista. Son gigantescas moles olvidadas y denostadas. Académicos, artistas y vecinos locales atrapados por este enigma revelan sus conjeturas, extraídas del silencio que rodea los edificios. Una apasionada investigación y una música exquisita completan el relato.

Urbanistas UNGS

La Licenciatura en Urbanismo es la primera carrera de su tipo en la Argentina. Por este motivo, en muchas oportunidades consultan: ¿qué tareas puede desarrollar un urbanista?

Estudiar Urbanismo en Zárate

La Licenciatura en Urbanismo amplía su oferta. Mediante un acuerdo celebrado entre la Universidad Nacional de General Sarmiento y la **Municipalidad de Zárate**, la carrera de Urbanismo comenzará a dictarse en el Centro de Gestión del Conocimiento del municipio de Zárate.

Informes: CCM "Tito Alberti" / Brown 355 (Zárate)

Tel: (03487) 447640 / **E-mail:** educación@zarate.gob.ar

+info: <http://www.zarate.gob.ar/propuesta-academica-2016/>



Posibles respuestas las podemos construir a partir de las trayectorias laborales de los Licenciados en Urbanismo de la UNGS, que presentamos en esta oportunidad.

LICENCIATURA 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)

En el próximo número presentaremos a los graduados de la cohorte 2015



LILIANA MARTUCCI
04 de Noviembre de 2004
Responsable del componente ambiental en la Unidad Ejecutora del PROMEBA, Municipio de Moreno.
lmartuco@ungs.edu.ar



LEO FERNÁNDEZ
07 de Diciembre de 2004
Docente Investigador en el Área Ecología UNGS. Coordinador de Servicios y Acciones con la Comunidad ICO-UNGS.
lfez75@gmail.com



JUAN I. DUARTE
20 de Diciembre 2006
Coordinador del Equipo de Producción de Suelo Urbano PRO.CRE.AR. / ANSES.
juangnacioduarte@gmail.com



CLARISA BETTATIS
20 de Diciembre 2006
Integrante del Equipo de Producción de Suelo Urbano PRO.CRE.AR. / ANSES.
clarisabettatis@yahoo.com.ar



ALEJANDRA POTOCKO
02 de Junio de 2009
Doctora en Geografía. Investigadora Conicet e Investigadora de la Unidad Académica de FADU - UNSAM.
apotocko@gmail.com



DANIELA NATALE
Docente Investigadora en el Área Tecnológicas de la Información Geográfica y Análisis Espacial en la UNGS.
dnatale@ungs.edu.ar



VIVIANA COLELLA
2009
Docente Investigadora en el Área de Urbanismo UNGS. Capacitación a funcionarios públicos Municipio de Morón.
vcoella@ungs.edu.ar



ESTELA CAÑELLAS
Diciembre de 2009
Docente Investigadora en el Área de Urbanismo UNGS. Consultora en POT, San José, Entre Ríos.
estelacañellas@gmail.com



LILIA FREIRE
Docente de idioma. Consultora independiente
arfrefre@yahoo.com.ar



MARCELA D'LIBERTIS
13 de Diciembre de 2010
Consultora Independiente en Urbanismo
mdeliberis@yahoo.com.ar



LAILA ROBLEDO
2011
Asistencia Técnica Fundación Metropolitana, Coordinadora en Secretaría de Asuntos Municipales
lailarobledo@gmail.com



VANESA CIOCCA
27 de Junio de 2011
Especialista en SIG Dir. de Catastro económico Municipalidad del Pilar.
vanesciocca@gmail.com



JORGE AMADO
21 de Septiembre de 2011
Director de Hábitat Social Municipalidad de San Miguel, Consultor en Ordenamiento territorial y normativa SAM.
joramado@gmail.com



JULIO LEGUIZAMÓN
21 de Septiembre de 2011
Consultor Urbano, Municipio de Moreno
leguz22@hotmail.com



WALTER BUSTOS
10 de Agosto de 2012
Asesor Comisión de Tierra Cámara de Diputados Pcia de Bs As, Consultor en Ord. territorial y normativa SAM.
wbustos@yahoo.com.ar



RODRIGO SILVA
01 de Diciembre de 2012
Responsable Área Normativa Interpretación y Proyecto San Fernando Municipio.
rodrigosilva@gmail.com



DANIELA JAIME
17 de Diciembre de 2013
Becaria en Docencia e Investigación, en el Área de Urbanismo de la UNGS
danielajaime219@gmail.com



VERÓNICA PERALTA
17 de Diciembre de 2013
Asistente de la Dirección de Planeamiento, Municipalidad de San Miguel
veronicaperalta@hotmail.com



MARCELO VILLANUEVA
19 de Diciembre de 2013
Asesoría en ordenamiento territorial, estrategias de gestión y actualización normativa SAM.
marcelovillanueva@gmail.com



MARTÍN MUÑOZ
05 de Noviembre de 2014
Asistente Técnico en la Dir. de Planeamiento Municipalidad de San Miguel, Consultor en Ord. territorial y normativa SAM.
martinmumunoz@gmail.com



LAURA CALABRÓ
06 de Noviembre de 2014
Docente Universitaria Universidad Nacional de Luján
calabrolaura@hotmail.com



IGNACIO SÁNCHEZ
04 de Diciembre 2014
Asistente Técnico Municipio de Tigre
jsanchez@igre.gov.ar



MIRTA LEZCANO
18 de Febrero de 2015
Consultora Independiente en Urbanismo
mirta.elena@yahoo.com.ar

Taller de la Red Universitaria de Transporte

El pasado 30 de octubre se llevó a cabo el **VI Taller Nacional de la Red Universitaria de Transporte** que tuvo esta oportunidad como entidad anfitriona al Instituto del Conurbano, UNGS, con el profesor Andrés Pizarro como promotor.

En este ámbito, tras las palabras de bienvenida a cargo del Vicerrector de la UNGS, **Lic. Pablo Bonaldi**, y del **Lic. Maximiliano Velázquez**, destacando el papel de esta Red como espacio para reflexionar sobre las políticas de movilidad regional, el **Lic. Gustavo Kohan** subrayó el fuerte compromiso de la Licenciatura en Urbanismo en el abordaje de las problemáticas sobre el transporte en nuestras ciudades.

Sobre estas cuestiones discurrió la charla inaugural a cargo de los profesores **Eduardo Reese** y **Estela Cañellas**, juntos a sus estudiantes de la materia "Taller de Desarrollo Territorial": **Amín Alí**, **Alejandro Attié**, **Lucas Dombroski** y **Nahuel Godoy**.





En ese marco, señalaron que en esa materia trabajaron durante 2015 en temas de interescalaridad para resolver conflictos socio-urbanos del eje de la ruta nacional 23. Esto implicó reconocer los múltiples vínculos entre la ciudad y la movilidad donde, si bien se observan ejes radiales metropolitanos muy consolidados en el sentido norte-sur, existe un fuerte desbalanceo en el sentido este-oeste.

Con lo cual, el desafío pedagógico fue generar un corredor de desarrollo este-oeste de la región metropolitana de Buenos Aires que equilibre el territorio, a lo largo de los 33 kilómetros de extensión de la ruta nacional 23. Esta reestructuración regional se basó en el uso eficiente del suelo, en la dotación de equipamientos e infraestructuras, en el desarrollo de un sistema de movilidad multimodal y en la protección de sectores de valor ambiental.



BREVE GLOSARIO DE URBANISMO

Movilidad
Conjunto de todos los desplazamientos de personas y mercancías que se realizan en un territorio.

Tránsito
Movimiento de vehículos, personas y bienes por canales de comunicación: calles, rutas, autopistas, ríos, rutas aéreas, etc.

Transporte
Medio de traslado de personas y/o bienes de un lugar a otro.

Autopista
Vía con calzadas independientes para cada sentido de circulación, con todos los cruces a otro nivel.

Autovía
Vía con calzadas independientes para cada sentido de circulación, que puede tener cruces a nivel.

Bicisenda
Calzada destinada a la circulación de bicicletas, segregada de la calzada vehicular.

Ciclovía
Sector de la calzada vehicular destinada a la circulación de bicicletas, debidamente señalizado.

Guillermo Tella
Alejandra Potocko



Taller de maquetas

En el marco de la Licenciatura en Urbanismo se llevó a cabo en octubre pasado el taller **Armar maquetas, hacer ciudad**. Se trató de una experiencia pedagógica de articulación entre dos materias de la carrera: “Taller de Lecturas Urbanas” y “Técnicas e Instrumentos de Representación I”.

Los estudiantes se abocaron a construir con elementos básicos algunas tipologías edilicias significativas -edificios de perímetro libre, torres de media altura, edificios con basamento, etc.-, que luego distribuyeron sobre una trama urbana regular de base y reflexionaron sobre el modelo de ciudad generado.

Primero, exploraron situaciones de ciudad con concentración de alta densidad y compacidad en el núcleo y baja consistencia en los bordes. Seguidamente, propusieron incorporar al tejido ciertos vacíos urbanos en el área central, a modo de plazas cívicas, enmarcados por edificios en altura.

En un último escenario se indagó sobre los efectos que generaba densificar la periferia y preservar bajas densidades en el área central. A modo de corolario, los estudiantes reflexionaron sobre el papel que asume el asoleamiento sobre el tejido y las proyecciones de sombra que derivan de cada tipología.

Este dispositivo didáctico tuvo el propósito de producir exploraciones sobre la construcción del espacio y analizar el juego de relaciones que lo articulan.



FERIA DE LAS CARRERAS

Los días 1 y 2 de octubre se realizó en la universidad, la Feria de Carreras, con el propósito de que estudiantes del nivel medio puedan conocer la oferta académica de las diferentes Universidades y escuelas terciarias de la región.

Las dos jornadas fueron muy valiosas tanto para la difusión de las carreras como de nuestro Instituto del Conurbano; entregamos más de 1000 folletos entre ambos días en un tiempo muy breve.

Afortunadamente hubo estudiantes de Urbanismo y Ecología colaborando ya que recibíamos consultas de todas las carreras de la Universidad.

También se concretaron tres visitas al laboratorio de SIG a las que asistieron más de 80 estudiantes que incluyeron la participación de estudiantes de la TecSIG.

¡Los esperamos en la edición 2016!

+info:

<http://www.ungs.edu.ar/>

Apuntes de Carrera

En noviembre pasado fue presentada la cuarta edición de la colección "Apuntes de Carrera". El documento fue elaborado por **Alejandro Attié, Pascual Furchi y Leandro Rodríguez**, estudiantes de la materia de **Movilidad y Transporte** de la Licenciatura de Urbanismo de la Universidad Nacional General Sarmiento, y contó con la coordinación del **Mag. Andrés Pizarro**, profesor a cargo de ese espacio curricular.

El material generado consiste en una evaluación económica de un proyecto de transporte. El perfil del proyecto representa una situación real que fue evaluada y aprobada, y que llegó a instancias de diseño. Por lo tanto, los insumos que fueron provistos son, con algunas simplificaciones, los mismos utilizados en la verdadera evaluación de proyecto realizada para el Ministerio de Obras Públicas del Gobierno de Panamá.

El objetivo académico de este ejercicio -que constituyó el trabajo final de la materia- fue asegurar la asimilación práctica de un instrumento esencial para la elaboración de proyectos y la toma de decisiones sin el cual es imposible imaginar hoy cualquier tipo de decisión pública de inversión desde el Estado.

Acceso a la versión digital:
http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/?p=3954



Ediciones anteriores



Zona Urbana



¡En marzo iniciamos la cuarta temporada! Te invitamos a entrar en **Zona Urbana**, un programa de radio especialmente destinado a pensar nuestra ciudad y que ha sido declarado de interés cultural. Allí encontrarás noticias, entrevistas, reflexiones, buena música y una cuidada selección de aquella información necesaria.

¿Te preguntaste alguna vez cómo debiera ser la ciudad donde vivir?
¿Tu barrio cuenta con los servicios y equipamientos necesarios?
¿Qué tal viajás cuando vas a trabajar? ¿Pudiste acceder a tu casa propia? ¿Se inunda tu calle ante la primera lluvia? ¿Vivís allí donde termina el asfalto? Porque las preguntas se multiplican y hay respuestas que no aparecen, entrá en **Zona Urbana**.

El programa es conducido por Guillermo Tella y co-conducido por Luis Daniel Godoy. Cuenta con la producción general de Amelia Sardo y Rodrigo Silva. Acompañanos en esta curiosa idea de hacer ciudad en formato de radio. Salimos al aire todos los martes de 18 a 20 hs (GMT -03:00, Buenos Aires) por FM 91.7 "La Uni". Y on line por: www.fmlauni.com.ar.

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

Programas recientes

Programa #84:
octubre 27

http://www.mediafire.com/listen/exv4vocrj2p510g/ZONA_URBANA_Programa_84_27-10-15.mp3

Programa #85:
noviembre 03

http://www.mediafire.com/listen/448ex97qcwv5gia/ZONA_URBANA_Programa_85_03-11-15.mp3

Programa #86:
noviembre 10

http://www.mediafire.com/listen/f19wmoed2j0mrwb/ZONA_URBANA_Programa_86_10-11-15_-_Parte_1.mp3

Programa #87:
noviembre 17

<http://www.mediafire.com/listen/pro9yox6pkyjg9o/ZONA+URBANA+Programa+87+17-11-15.mp3>

Programa #88:
noviembre 24

http://www.mediafire.com/listen/0aezhm2m9tbo9p2/ZONA_URBANA_Programa_88_24-11-15.mp3

Programa #89:
diciembre 01

http://www.mediafire.com/listen/2wpb15xck6q9cjk/ZONA_URBANA_Programa_89_01-12-15.mp3

Programa #90:
diciembre 15

http://www.mediafire.com/listen/u0k6zo1bx90y0aw/ZONA_URBANA_Programa_90_15-12-15.mp3



Playa, montaña o ciudad

Vivir en la ciudad implica estar permanentemente ligados a un mundo de tareas, de trabajo, de compromisos signados por una dinámica intensa y muchas veces estresante; pero también puede ocurrir que en ciertas ocasiones, la misma ciudad nos brinde la posibilidad de desconectarnos de nuestras obligaciones y así dedicar tiempo al ocio, al goce, al disfrute.



LA CIUDAD TRANSITABLE

Tanto en un contexto de trabajo como en uno de descanso, las ciudades nos presentan una variedad de oportunidades y posibilidades que pueden hacer a la vida más fácil y placentera. Además de brindarnos servicios y espacios para cubrir diversas necesidades, nos presentan una infinidad de propuestas para poder conectarnos con otras personas, con ciertos elementos y funciones urbanas y, a la vez, desconectarnos de otras. La diversidad de propuestas contribuye así a generar una ciudad y una sociedad más ecléctica, atractiva y a la vez inclusiva. Esta reflexión nos permite reconocer que disfrutar del descanso, el ocio y la “desconexión” no significa necesariamente alejarnos de las ciudades, sino que saber identificar sus diferentes funciones y posibilidades nos permitirá poder disfrutar de la misma en todas sus dimensiones y, sobre todo, sin la necesidad de “estar de vacaciones”.

En un contexto global preeminentemente urbano, para desarrollar nuestra vida cotidiana, todos necesitamos de la ciudad, pero al mismo tiempo, la ciudad necesita de nosotros para su construcción, reproducción y cuidado.

Dejando de lado la mirada de la ciudad entendida como un lugar oscuro, contaminado, ruidoso, caótico, podemos lograr una actitud más abierta que nos permita interactuar e integrarnos a la ciudad para aprovechar sus beneficios y oportunidades.

Esto no significa olvidar la visión crítica y propositiva que centra nuestra atención como ciudadanos, y mucho más como urbanistas, sino todo lo contrario, ya que interactuar con la ciudad en todas sus facetas nos permite disfrutarla y conocer sus dinámicas, comprender sus lógicas y, por ende, estar más preparados para poder ser parte activa y consciente de su transformación.

IMAGEN:

Átomo Cartún
www.atomocartun.wordpress.com



¡accedé a números anteriores!

edición **cuatrimestral**
marzo 2016

armar la ciudad
revista de urbanismo

Contratapa



distribución gratuita
próximo número | julio 2016

¿tenés sugerencias?
podés escribirnos



¿querés seguirnos?
podés buscarnos



LICENCIATURA EN URBANISMO

Coordinación de la Licenciatura en Urbanismo
Dr. Guillermo Tella <gtella@ungs.edu.ar>

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

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

COPYRIGHT

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

