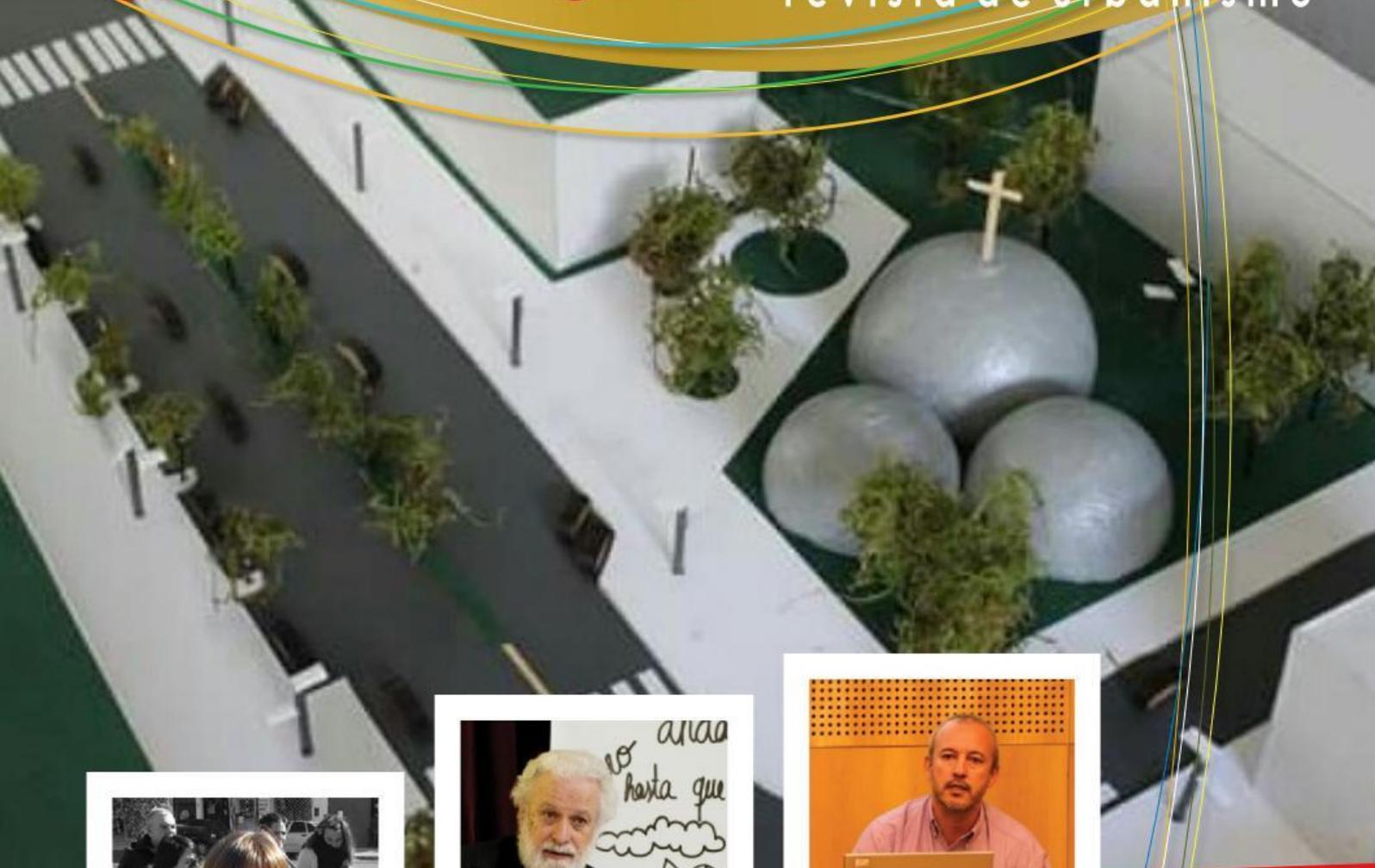


DECLARADA  
DE INTERÉS

- 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



#Carolina HUFFMANN

Legado de  
Jane Jacobs



#Francesco TONUCCI

Repensar la vida  
en la ciudad



#Andrés PIZARRO

El auge del  
Metrobús

60  
páginas

13

## Sumario

- Entrevista Destacada: *Francesco Tonucci* ..... 04
- Planificar la Ciudad: *El auge del Metrobús* ..... 10
- Planificar la Ciudad: *Leer e intervenir el paisaje* ..... 14
- Planificar la Ciudad: *Proyecto Riachuelo* ..... 18
- Ciudad & Cotidianeidad: *Eugenia Arduino* ..... 22
- Ciudad & Políticas urbanas: *Héctor Polanco* ..... 26
- Investigaciones Proyectuales: *Municipio de Moreno* .... 28
- Estudios Urbanos: *Alejandro Batain* ..... 32
- Estudios Urbanos: *Cardenys Rodríguez Urbaneja*..... 34
- Ciudades del Mundo: *Guillermo Tella*..... 38
- Buenas & Malas Prácticas ..... 42
- Textos & Autores: *El legado de Jane Jacobs* ..... 44
- Agenda & Actividades ..... 48
- Noticias Urbanas ..... 50
- Plaza Pública ..... 52
- Perfil del Graduado ..... 54
- 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*

#### Diseño de Edición

Marcelo **Vera**, *Diseñador Gráfico*

#### Corrección de Edición

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

#### Producción de Contenidos

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

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

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

Eugenia **Jaime**, *Arquitecta Urbanista*

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

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

### Universidad Nacional de General Sarmiento

Instituto del Conurbano  
[http://www.ungs.edu.ar/ms\\_ico/](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

Nuestras ciudades atraviesan por fuertes procesos de fragmentación social y urbana. El acceso a la vivienda por parte de los sectores populares, como derecho constitucionalmente instituido, colisiona con las demandas de suelo que –como bien escaso– se extingue en el mercado formal. Desde esta perspectiva, emergen respuestas espontáneas.

Con lo cual, sólo con una mirada inclusiva será posible lograr cambios significativos. Las numerosas políticas habitacionales que por décadas se reprodujeron bajo diferentes formatos, a través de la financiación focalizada de vivienda o aquellas basadas en construcción de conjuntos habitacionales y viviendas “llave en mano”, generaron nuevos guetos.

Estos fenómenos dan cuenta de una intensa dinámica urbana que instaló en su interior un pujante y voraz mercado inmobiliario y especulativo. Toda intervención efectiva debería basarse en la inclusión, en la participación de la población en los procesos de urbanización y en su integración espacial con el resto de la trama urbana.

Es necesario, pues, recuperar ese tejido social y urbano mediante políticas sostenidas que tiendan a consolidar un proceso gradual de integración y que favorezca el acceso de los sectores populares a un ambiente digno y sano. Para ello se requiere de un fuerte compromiso político. Solo resta tomar la decisión antes que se ciernen nubarrones.

En este marco de reflexión sobre espacio público e inclusión social, presentamos una nueva edición de Armar la Ciudad, la revista de Urbanismo que realizamos desde el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento, con el propósito de alimentar el debate sobre temas y problemas disciplinares de la ciudad.

Equipo editorial  
**armar la ciudad**

**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*.

Francesco  
Tonucci



## Repensar el trabajo y la vida en la ciudad

*Entrevista exclusiva para armar la ciudad realizada al reconocido Pedagogo en mayo de 2016 por la Coordinación de Difusión y Capacitación del Plan Urbano Ambiental del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, en sede de la Escuelas de Maestros del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.*



Ciudadanía, ambiente, participación, integración, activismo urbano, nuevas tecnologías e infancia son los hilos temáticos con que Francesco Tonucci tejió una madeja de reflexiones en la charla que mantuvimos. Todos esos hilos tensan y están siempre presentes en quienes pensamos la ciudad desde diferentes perspectivas, competencias y responsabilidades, Tonucci lo sabe y no elude comprometer su visión de la ciudad con la tarea educativa de formar nuevos y diferentes ciudadanos, especialmente niños y jóvenes.

La ciudad se ha convertido en el lugar de vida de más de la mitad de la población mundial y crece en medio de la paradoja de ser el lugar de la creatividad donde el futuro se imagina y se planea a la vez que genera numerosos perjuicios a la calidad de vida de quienes la habitan. Hace años que este pedagogo promulga escuchar la voz de los niños para el planeamiento de las ciudades.

Por eso, no es casual que ante nuestra primera pregunta sobre el PUA (Plan Urbano Ambiental) de la Ciudad de Buenos Aires, Tonucci reconozca su importancia y le dé prioridad, mencionando el cambio climático y un reciente estudio en Italia, que da cuenta de que la esperanza de vida de los niños nacidos a partir del año 2000 se ha reducido en dos años respecto de generaciones anteriores. Para marcar indeleblemente la charla dice:

*“Da vergüenza que nos estemos (mal) gastando los 10 años que habíamos ganado nosotros respecto de nuestros abuelos”. Y esto tiene que ver mucho con las ciudades, por eso una ciudad que se pone frente al tema de planear su desarrollo a nivel ambiental debe pensarse “después de los automóviles”.*

Dicho esto y ante la solicitud de poner en orden de importancia las líneas del PUA, Tonucci pone en primer término la de **ciudad saludable**. *“Todas son igualmente importantes” -dice- “pero una ciudad no puede no ser saludable si quiere ser democrática”,* las otras líneas serán a condición de esta. En segundo lugar debe ser plural porque una ciudad debe ser para todos y para eso invita a

Nació en Fano, Italia, en 1941. Se diplomó como profesor en 1958 y, en 1963, se graduó en Pedagogía, en la Universidad Católica de Milán. A los 28 años, recibió su primera distinción en ese campo y comenzó a satirizar la realidad de la escuela a través del seudónimo "Frato".

Trabajó como maestro de escuela primaria y, en 1966, se convirtió en investigador en el Instituto Psicológico del Consejo Nacional de Investigación, en el que en 1982 presidió el Departamento de Psicopedagogía, que lleva adelante el programa de educación ambiental, cuyo objetivo es crear una base de datos para y por los niños.

El interés de sus investigaciones se centra en el desarrollo cognitivo de los chicos, el pensamiento infantil y su comportamiento y la relación entre la cognición de los niños y la metodología educacional.

En 1991 desarrolló, en su pueblo natal, el proyecto de *Ciudad de los Niños*, considerado una nueva forma de concebir la ciudad, con los niños como punto de referencia.

(sigue en la página 7)



los administradores “a asumir a los niños como parámetro y no a los adultos”. Para hacer una ciudad más humana se debe cambiar el patrón de medida, no tiene que ser un adulto varón trabajador, sino que el patrón, deben ser los niños, que son expresión misma de la diversidad.

Así, la **ciudad diversa** es la tercera elección de Tonucci de las líneas del PUA, y a la vez la primera de tres prioridades que él mismo propone para hacer una ciudad diferente. Las otras dos son **pasar del auto al peatón y de la ciudad al barrio**: “a nivel de plan urbano establecer cuáles son las reglas que defender a nivel barrio y después aplicarlas como módulo a la ciudad”.

Es la diferencia entre “planificar la ciudad desde arriba” como en una vista aérea, trazando líneas, pasajes y autopistas y planificar desde abajo desde las reglas que regulan la vida barrial “considerándolas sagradas” y aplicables a la ciudad. La cuarta prioridad refiere a **pasar del trabajo al juego**, pero de esto hablaremos en otra ocasión, dice.

En verdad, podemos ver estas propuestas de Tonucci como un cambio paradigmático en las referencias estratégicas para concebir y diseñar la ciudad. Cuando él antepone la **dimensión política** dada por el criterio de ciudad saludable como condición de democracia, y la **dimensión proyectual** en el cambio de escala dada por el paso de la ciudad al barrio, conecta con una vieja idea siempre relegada que es el desarrollo, en este caso del hábitat, a escala humana.

En este sentido, a continuación, Francesco afirma con toda contundencia que: “*uno de los temas dramáticos de la ciudad moderna es que ha perdido el espacio público*”. Y nos transmite los siguientes pensamientos: “*es en el espacio público donde la gente se encuentra como ciudadanos [...] donde ejercemos como ciudadanos*”, “*hay que cuidar el espacio público porque para muchos es el único*”.

Y respondiendo a la pregunta de una docente preocupada por la transformación más importante que habría que hacer en las zonas pobres de la ciudad dice: “*hay que crear espacio público, no solo cuidarlo*”. La ciudad, nacida como lugar de encuentro y de intercambio, ha descubierto el valor comercial del espacio y trastocado los conceptos



de equilibrio, bienestar y convivencia. Francesco Tonucci propone recuperar el espacio público para que los niños puedan volver a jugar en la calle, ir solos a la escuela, convivir con niños de otros barrios, compartir las plazas con los ancianos. Se trata de aceptar la diversidad intrínseca del niño como garantía de todas las diversidades. Una ciudad apta para los niños, lo será para todos independientemente de su origen y condición. *“Es el momento de detener este progreso apresurado, de volver a poblar los centros históricos, de devolverles la calle a los niños, a la gente”.*

Existe la idea de que la escuela es el lugar privilegiado para la integración. Sin embargo, la integración de niños culturalmente diversos corre con muchas dificultades en la escuela, en la cual los locales tienden a imponer su perspectiva; proponemos que la ciudad sea el espacio de integración privilegiado, pues en un espacio público así abierto, libre e igualitario el intercambio de saberes será también más equilibrado y recíproco y la integración más efectiva.

De esta manera la amistad forjada entre niños servirá para guiar las de los adultos. Tonucci tiene una enorme esperanza en la infancia y en su capacidad para renovar -antes de crecer- la concepción de la convivencia. Y destaca la importancia que en toda su visión adquiere el espacio público democrático, el contacto, la convivencia física. En este aspecto, no hay sino un regreso de su mirada hacia épocas y prácticas pretéritas, en las cuales había otros problemas tal vez, pero el espacio público tenía una presencia mucho mayor en la vida social.

Se infiere, en su postura, una apuesta a la recuperación de la memoria, ya que no se trata de prácticas del todo nuevas, sino en parte perdidas, expropiadas por el interés privado y mercantil y arrancadas del patrimonio social urbano –prohibidas, limitadas, estigmatizadas, represivamente idealizadas- para perjuicio de la reproducción de la vida comunitaria y en beneficio de la reproducción del capital o, como el mismo Tonucci podría decir, en función de una insensata lógica adulta y contra el sentido común infantil. Para ser ciudadano no se requiere crecer, los niños son ciudadanos ahora y, como tales, tienen el derecho de ser incluidos como sujetos opinantes

(viene de la página 5)

El proyecto fue más que exitoso, extendiéndose a diversos puntos del mundo. La participación de los niños fue motora de cambios importantes en la política de transporte y espacio público de la ciudad de Roma (proyecto *“Recuerda la promesa”* y *“Multas morales”*) entre otros.

En 1997 fue nombrado presidente del *“Comité Italiano de Televisión y Menores”*, dedicado a la protección de los niños.

Entre sus obras, se destacan: *“Por una escuela alternativa”*, *“Con ojos de niño”*, *“Niño se nace”*, *“Cómo ser niño”*, *“La Ciudad de los Niños”*, *“¿Enseñar o aprender?”* y *“Con ojos de maestro”*, entre otros.

Actualmente dirige el *Progetto Internazionale “La città dei bambini”*, en el *Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche*.  
Roma.

## IMÁGENES

Propias de los autores:

- Francesco Tonucci.
- Seminario Los Niños Proyectan Futuro, realizado en 2014 en el Colegio Otto Krause.



con visión autónoma y tan válida como cualquiera otra o quizás más. No se trata de diseñar una ciudad de los niños, sino desde los niños.

Finalmente, ante la consulta sobre el posible aporte democratizador de las nuevas tecnologías digitales, advierte, prudente, que su respuesta puede estar influida por un tema generacional. No obstante afirma: *“No creo, no me gusta pensar que el espacio virtual pueda sustituir al espacio público; hay que mirar la tecnología con respeto y agradecimiento (pero) seguimos necesitando de la ciudad (...) porque la experiencia física sigue siendo fundamental”*.

Desde la Coordinación de Difusión y Capacitación del PUA coincidimos con la necesidad de trabajar este cambio de mirada enfatizando la escala local, el contexto comunal, induciendo un cambio en la visión del vecino (sobre lo que implica calidad de vida urbana y sustentabilidad) a partir de transitar, como nos propone Tonucci, desde la centralidad del auto a la del peatón, de la visión del adulto a la del niño, de la escala de la ciudad a la del barrio y valorando el ludismo por sobre la noción que asocia trabajo con sacrificio.

Buenos Aires se transforma en los últimos años intensamente en varios aspectos, pero no todos en el sentido planteado por Tonucci. De todos ellos, solo algunos son confluente con esta visión y pueden sumar a este cambio de paradigma porque contribuyen a fortalecer a las otras prioridades de Tonucci y líneas de acción del PUA. Aspectos no casualmente destacados también por otros urbanistas preocupados por la calidad de vida y el futuro de las ciudades como Gehl.

Son la bicicletización del transporte personal, especialmente en trayectos cortos, y su combinación con modos públicos de transporte; y, por otro lado, la creación permanente de espacios públicos de encuentro. Todo ello en línea con restar importancia al *“masterplan”* para dársela a los planes territoriales, asunto en el que también coinciden especialistas como Jordi Borja. Es evidente la confluencia entre lo que propone Tonucci y las perspectivas de estos urbanistas.





*Lo interesante del Plan Urbano Ambiental es que su espíritu cercano al de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires es muy propicio a esta visión democratizante.*

Siempre falta, sin embargo, que el conjunto de las políticas urbanísticas vayan todas en el mismo sentido, porque para hacer efectiva la transformación promovida, incentivar unas políticas implica necesariamente desincentivar otras, de lo contrario, si el incentivo a la bici no se acompaña del desincentivo al auto, sino al revés; si el espacio público no se crea, sino que el poco que hay se privatiza; si el imaginario del miedo se incentiva especialmente por los medios y el gobierno vende seguridad y hasta los más proclives a no dejarse engañar temen "liberar a sus niños al peligro urbano"; si en lugar de hacer nodos de transferencia e invertir realmente en un transporte público eficaz y accesible, los barrios son atravesados por vías rápidas para penetrar la ciudad con el auto, el tejido social y urbano tradicional es mutilado junto la posibilidad de retejer la vida comunitaria y se hace imposible y lejana la posibilidad de repensar el trabajo y en general la vida en la ciudad desde un lugar más lúdico y en una escala más humana.

## REFLEXIONES

Tonucci no es urbanista, aunque podría serlo, es educador, pero lo rescatable de su mirada en el cruce con el pensamiento urbanístico refiere mucho al sentido común, ese que suele responder y demandar cosas sencillas, casi básicas, apropiables, colectivizables, estimuladoras de los valores más humanos y democráticos, siempre más cercanos al disfrute que al sacrificio, a la visión infantil que a la del adulto. No se trata de trabajar menos, sino de crear condiciones que nos permitan valorar el trabajo como un juego; contra todo criterio mercantilista y cosificador de la ciudad y la ciudadanía, eso solo se puede conseguir en un escenario, un espacio, comunitario democráticamente concebido y construido.

## AUTORES

*Entrevista:*

**María Antonia Kaul.**

*Redacción y edición:*

**Pablo Sessano.**

*Edición y técnica:*

**Roberto Tartabini.**

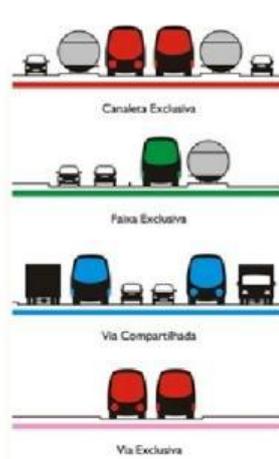
Andrés  
Pizarro



## El auge del Metrobús

*Los recientes proyectos de infraestructura urbana para transporte público en la ciudad de Buenos Aires han introducido una confusión en lo que se conoce como concepto de "Metrobús". Mientras que lo que esencialmente se ha realizado en la ciudad son vías exclusivas para colectivos con estaciones de grandes dimensiones, el concepto de Metrobús es otro.*





## #ANDRÉS PIZARRO

Ingeniero civil por el Imperial College of Science and Technology, Londres; Maestría en Urbanismo de la Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, París; Maestría en Economía Aplicada de la Universidad de Johns Hopkins, Washington, y maestrando de Economía Política, FLACSO. Docente investigador de la Universidad Nacional de General Sarmiento a cargo de la coordinación del eje de tecnologías de la Licenciatura en Urbanismo, y de la materia Movilidad y Transporte y de Análisis Territorial I, en la tecnicatura de Tecnologías de la Información Geográfica y Análisis Espacial. Profesor del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires, de la Universidad Nacional de Cuyo y de universidades extranjeras. Es Especialista Principal en el Banco Mundial, y Consultor del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, la CEPAL y de gobiernos latinoamericanos.

El Metrobús surge en Curitiba en 1974, se basa a un plan de desarrollo urbano que surge en 1965 y que amolda la ciudad al Metrobús; de la ciudad concéntrica se pasa a una ciudad lineal alrededor del Metrobús. Esta intervención urbana se vio como la única manera de obtener un sistema de transporte masivo, a falta de poder construir un subterráneo.

Este sistema se populariza posteriormente con la creación del Trolebús de Quito en 1996, y luego el Transmilenio de Bogotá en 2000, o sea 20 años después de la experiencia de Curitiba. Tanto en Quito como en Bogotá los proyectos surgen como medidas para retomar el control del sector de transporte después de años de desregulación.

La desregulación del sistema de transporte público urbano en Latinoamérica fue la expresión del neoliberalismo en la política sectorial de transporte, irrumpiendo al inicio de los ochenta. En todas las ciudades esta política se tradujo en la liberalización del sector, con apertura del mercado, desregulación de normas, parámetros operacionales, tarifas y la privatización de empresas públicas.

La desregulación trajo como resultado congestión, contaminación del aire, aumento en la accidentalidad, deterioro en la calidad de los servicios, falta de inversiones e informalidad. En Buenos Aires, las consecuencias se vieron claramente en el deterioro del ferrocarril y el subte.

Las experiencias de Quito y Bogotá, fueron, entonces, intentos de combatir las consecuencias de la desregulación; intentos de domar al mercado desregulado. Ambas ciudades, sin embargo, vivían en ese momento el paradigma neoliberal y, por lo tanto, la solución que se adoptara debía ser: eficiente, económica y viable financieramente. Ello significaba que la solución no podía ser de alta inversión y debía pagarse únicamente con los boletos de los usuarios, o sea, sin subsidios.

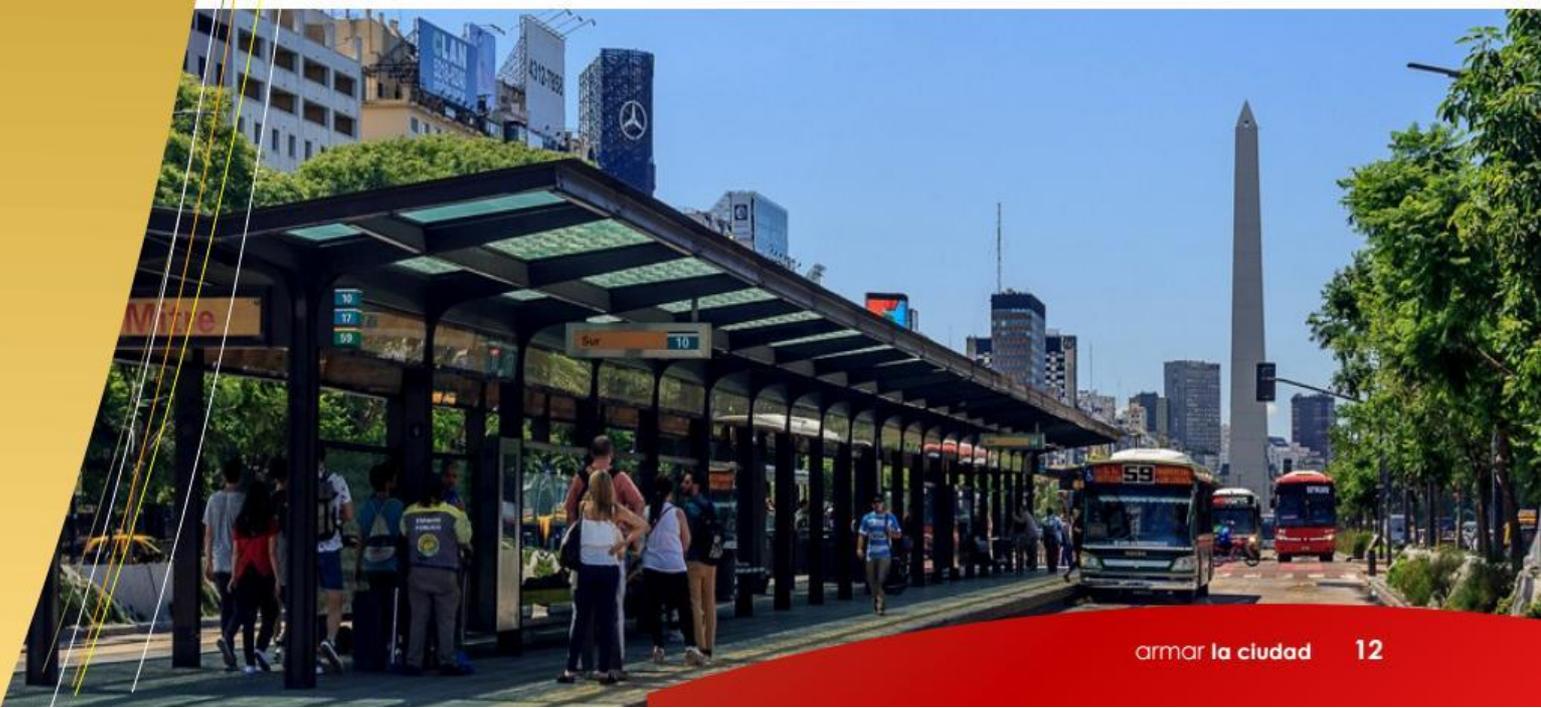
El proyecto incluía la creación de una única empresa que manejaba un recorrido troncal en vía exclusiva y varios recorridos alimentadores. La creación de la empresa permitió formalizar un gran número de operadores informales que no respondían a casi ninguna regulación estatal. La formalización incluyó un contrato de concesión de operación con derechos y obligaciones.

Básicamente, un comando central único sincroniza frecuencias y ordena la operación de todos los vehículos del sistema, y se apoya en una infraestructura física de vía exclusiva, vehículos articulados y doble-articulados, grandes estaciones para acomodar estos vehículos, sistemas de comunicación y de ayuda a la explotación que favorecen las altas frecuencias de los vehículos.

Este concepto difiere, profundamente, del proyecto implementado en la CABA, que, en definitiva, no es más que vías exclusivas para diversas líneas de colectivos existentes, sin cambio de recorridos o coordinación operativa. Hoy en día, Quito está construyendo un subte. En Colombia, los sistemas de Metrobús están en un *impasse*. Bogotá está estudiando la instalación de un subte ante el rechazo que sufren los Metrobuses en el país.

La Ciudad de Buenos Aires tiene ventajas envidiables para muchas ciudades del mundo. Existe una red estructurante ferroviaria consolidada (ferrocarril y subterráneo) y su composición urbana goza de una mezcla de usos de suelos que reduce la longitud de los viajes. La ciudad tiene una red de anchas avenidas que facilitan la construcción subterránea en trinchera cubierta; método más económico para la construcción de trenes subterráneos.

Además, la Capital tiene una población estable de 3 millones de habitantes hace muchos años. Estas características implican que la expansión de la red estructurante ferroviaria no tendría mayores riesgos de demanda o rentabilidad y su costo de construcción en trinchera cubierta no sería excesivo.





## OTROS MODELOS

En las ciudades de mayor desarrollo, el sistema de transporte tiene una red jerarquizada compuesta de una red estructurante cuyas características son la rigidez y la alta capacidad; así, se puede llevar mucha gente entre cada estación. Luego, se tienen redes secundarias cuyas características son la flexibilidad porque pueden cambiarse fácilmente los recorridos y aumentar las frecuencias a bajo costo.

Sin embargo, se optó por el Metrobús, haciendo caso omiso de la existencia del subte y ferrocarril como redes estructurantes de la ciudad y su área metropolitana. En primer lugar, las vías exclusivas y las estaciones sobredimensionadas del diseño “rigidizan” la red de colectivos ya que los usuarios deben caminar más a las paradas más espaciadas y los recorridos se alejan, artificialmente, de sus destinos tradicionales.

Ello provee un peor servicio para muchos, aunque la velocidad en el vehículo pueda aumentar. El tiempo total de viaje (incluyendo caminata, espera, transbordo y tiempo en el vehículo) no necesariamente se reduce para todos los usuarios.

En segundo lugar, la demanda no responde necesariamente a lo que pretende el diseñador del Metrobús. Es decir, los usuarios llegan en grupos pequeños a las paradas de colectivos, los colectivos no son el subte, y no es porque se agrupen artificialmente las paradas que la demanda cambie su comportamiento.

Sería lógico invertir en la red estructurante ferroviaria y profundizar las características de la red secundaria de colectivos.

Primeramente, porque la red ferroviaria es excelente y, segundo, porque los Metrobuses, como redes estructurantes, han fracasado en Bogotá y Quito, las ciudades pioneras del concepto. Sin embargo, hasta ahora se invirtió en un sistema que limita las ventajas de la red secundaria.

## IMÁGENES

[www.curitiba.pr.gov.br](http://www.curitiba.pr.gov.br)  
[www.trolebus.gob.ec](http://www.trolebus.gob.ec)  
[caracol.com.co](http://caracol.com.co)  
[turismo.buenosaires.gob.ar](http://turismo.buenosaires.gob.ar)

# Leer e intervenir el paisaje

El concepto paisaje ha tenido múltiples variantes en su definición y se relaciona, además, a los procesos históricos y a las corrientes de pensamiento.



*Es Licenciada en  
Planificación y  
Diseño del Paisaje  
por la Universidad  
de Buenos Aires.*

### Ejemplos de buenas y malas prácticas

Ejemplos de esto son: rellenos de las cuencas o valles de inundación de cuerpos de agua (ríos Lujan y Río Reconquista y la costa del Plata); la construcción de represas o de infraestructuras que tratan de modificar los cursos o la retención de agua para la generación de energía; la especulación inmobiliaria avanzando sobre reservas o bosques nativos, entre otros ejemplos.

En la antigüedad era la entidad total espacial visual o una construcción escénica y estética que se utilizaba como fondo para la contemplación o como soporte de jardines privados generando visuales amplias hacia el infinito.

Luego se comenzó a tener una concepción más amplia, tomando a la planificación territorial y a la inteligencia humana como motor del control del paisaje, entendido como un sistema con componentes interconectados.

Todas estas definiciones, sin embargo, nunca perdieron de vista a una de las características principales del paisaje: la subjetividad. Subjetividad dada por la presencia o la íntima relación entre el sujeto observador y el objeto observado. Aquí entran en juego la percepción, los recuerdos, el conocimiento que se sienten al transcurrir por un paisaje e interpretarlo.

De aquí surge el énfasis de los últimos tiempos en la relación social-perceptual y la definición vigente de paisaje: "Cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/ o humanos" (Convención Europea de Paisaje, 2000).

*La participación ciudadana, la educación ambiental, la concientización y, sobre todo, la planificación consciente del paisaje constituyen los ejes principales de esta nueva dinámica con fragilidad de recursos.*

### Entender y planificar el paisaje

En todo proceso de acercamiento a una temática a investigar -en este caso, el paisaje- es necesario **observar** sus dinámicas y cambios; **analizar** el funcionamiento, la estructura y sus cambios; **diagnosticar** las problemáticas a solucionar y las potencialidades a fortalecer y aprovechar.

### IMÁGENES

Propias de la autora

Para esto, se recurre a la interpretación a través de imágenes satelitales o cartografías de diferentes escalas para que los componentes se manifiesten y/o cambien en su clasificación.

Las unidades de paisaje son una manera de clasificar y calificar el paisaje para analizar dichos componentes, la organización y el funcionamiento. Pueden ser áreas homogéneas de terreno con propiedades análogas y respuesta similar ante la introducción de determinadas actuaciones específicas en el sitio.

## Distinción entre paisajes

Si bien hay múltiples formas en las que podríamos dividir o catalogar los tipos de paisajes, el que en este caso nos compete o aplica es:

- **Paisaje natural:** es aquel medio natural que no ha experimentado la huella humana, relictos de paisaje prístino o sin disturbios. En la actualidad, estos son casi inexistentes y se relacionan al sistema de parque nacionales donde se conservan o representan diferentes ambientes y paisajes ecológicamente en equilibrio.
- **Paisaje modificado:** son aquellos en los que se rompe un equilibrio (original) para que se instaure otro y entre ambos hay cambios rápidos que tienden a mantenerse por algún tiempo. De aquí se desprende la agricultura, la ganadería, la minería y otras formas de explotación de recursos que, si fueran medidos o se tomara sólo lo necesario, estos paisajes modificados se transformarían en paisajes sostenibles, sacando sólo lo que se necesita.
- **Paisaje urbano:** también denominado “espacio urbano”, es aquél donde se ensamblan y coexisten los habitantes, las construcciones, el espacio público y la naturaleza en una ciudad o territorio. La estructura urbana es fundamental para interpretarlo.

Dentro del paisaje, juega un papel preponderante la escala humana. Reducir las diferencias y hacer el transitar más ameno por las





## CALLES DERECHITAS, QUE SINO...

Carlos Habsburgo reinó en todos los territorios hispánicos con el nombre de Carlos I de 1516 a 1556, reuniendo las Coronas de Castilla y Aragón, y fue emperador del Sacro Imperio Romano Germánico como Carlos V de 1520 a 1558. Durante su reinado expresó abiertamente a los futuros fundadores de ciudades americanas:

*“Háganme el favor de diseñar las calles derechitas que sino luego no hay quien me las enderece.”*

(Mensaje del Rey Carlos V a los futuros fundadores de ciudades americanas desde Castilla en 1522).

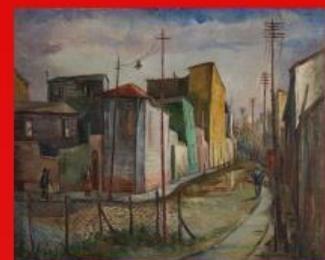
ciudades son vitales y, para ello, se recurre al diseño a menor escala: arbolado urbano, intervenciones peatonales, entre otras.

También, el desafío de dotar a los espacios de identidad y pertenencia: *“El efectivo rescate del patrimonio incluye su apropiación colectiva y democrática, o sea: crear condiciones materiales y simbólicas para que todas las clases puedan compartirlo y encontrarlo significativo”* (García Canclini).

### Buenas y malas prácticas al intervenir el paisaje

Este es un tema subjetivo que se determina según la posición y las perspectivas que cada uno tenga para con el paisaje. Si se lo interpreta sólo como una espacialidad o un soporte para construcciones o avances en tema de infraestructura, en la mayoría de los casos terminan dando lugar a intervenciones con consecuencias y modificaciones drásticas tanto para el medio natural como para los habitantes.

Sin embargo, se pueden generar espacialidades donde el paisaje y la arquitectura formen un elemento consciente y el espacio vacío no sea sólo la materia prima donde modelamos y construimos, sino que sea un componente más, respetando sus dinámicas y su funcionamiento.



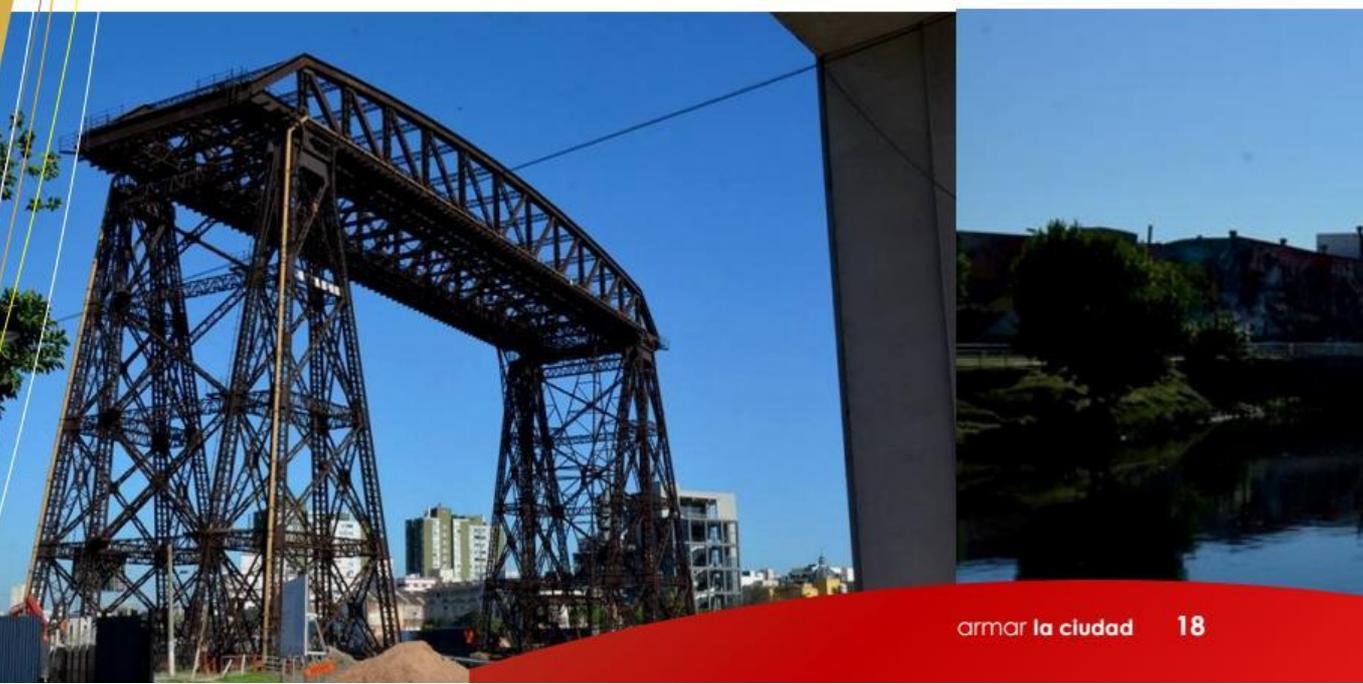
**Mañanita boquense**

Óleo de José Arcidiácono de 1957, realizado sobre tela de 80x100 cm, que se encuentra exhibido en el Museo Benito Quinquela Martín (La Boca).

# Proyecto Riachuelo

Corredor turístico y  
productivo ribereño

*Tenemos mucho por hacer en el área del Riachuelo: recuperar zonas deprimidas, incentivar la construcción y refuncionalizar viviendas, el comercio, la producción y el turismo. Se necesitan decisión política y movilización popular para proteger el patrimonio urbano y cultural, tangible e intangible.*





## CUENCA MATANZA - RIACHUELO:

Abarca 2240 km<sup>2</sup> que comprenden parte de la Ciudad de Buenos Aires y de trece municipios de la Provincia de Buenos Aires. En ella viven 3.500.000 habitantes

La propuesta del denominado *Corredor Turístico-Productivo Ribereño* busca activar habilidades e identidades a diferentes escalas de patrimonio cultural para promover vías de construcción social del ambiente y de comunicación entre la educación y las tradiciones que promueven la preservación, el fortalecimiento y la gobernanza ambiental.

### ● Navegabilidad del Riachuelo

Comprende el transporte multimodal de pasajeros y cargas. Diariamente, miles de personas hacen recorridos que pueden ser abastecidos desde la interconexión que ofrece el Riachuelo por vía del transporte fluvial, sin interferencias, segura, de pocos minutos de desplazamiento, tomando, en cada parador, conexiones con otros medios, pudiendo llegar a su destino en forma directa o bien a centros de derivación en cada localidad. En la propuesta, han sido dispuestos en las zonas de mayor necesidad de conexión entre márgenes.

El río conocido como Matanza hasta el Puente de la Noria y Riachuelo hasta su desembocadura tiene una longitud de aproximadamente 60 km.

Su estado de deterioro ambiental y socio-urbano dio lugar a la conformación de la Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), un organismo público autónomo, autárquico e interjurisdiccionales conformado por la Nación, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires. Es la máxima autoridad en materia ambiental de la Cuenca.



## ● Turismo con inclusión social

Se plantea un recorrido por la historia y la cultura del país retratada en el Riachuelo, comprendiendo el paso por el barrio de La Boca, Puente Avellaneda, Transbordador, Barraca Peña, Puente Victorino de la Plaza y otros paradores. En coincidencia con las márgenes ocupadas por las “villas”, el turismo será fuente de capacitación para artesanos, oficios y actividades de la industria y la navegación, propiciando su radicación.

## ● Estado de salud del río y los habitantes

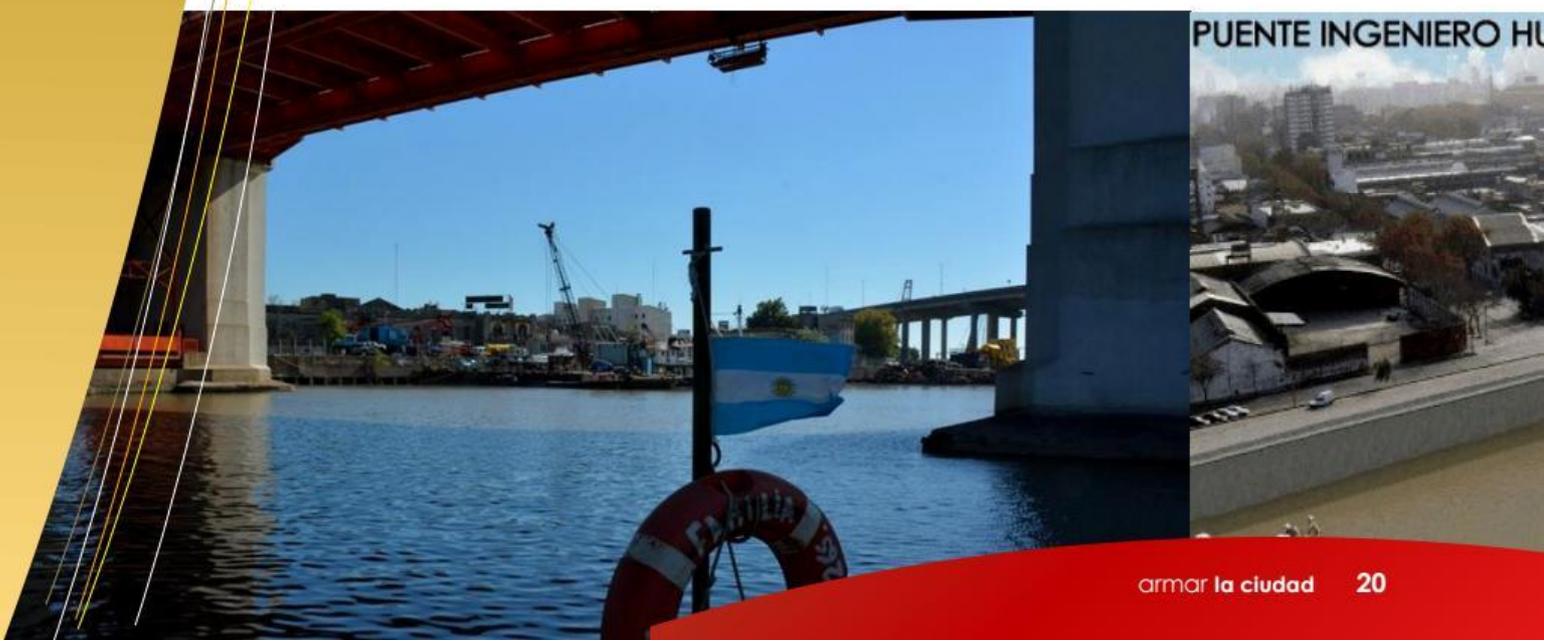
Implica propiciar la estabilidad de aquellas empresas establecidas en las márgenes que, para favorecer el saneamiento del río, sean no contaminantes o que, una vez reconvertidas, puedan servir al mencionado saneamiento ambiental del río. Estos aportes están dirigidos a favorecer la salud, la educación y el trabajo de los actuales habitantes de ambas márgenes del Riachuelo.

## ● Patrimonio cultural y natural

Se tiende a revalorizar los bienes de carácter patrimonial, los catalogados y los que se sumen después de los estudios correspondientes, como testimonio de un pasado de alto valor simbólico, evidencia histórica vinculada al origen del puerto de cargas de Buenos Aires, primer sistema ferropuertoario y de navegación comercial, cuyo dato emblemático lo encontramos en Barraca Peña y su área de influencia.

## ● Arte urbano

Se propicia un marco vinculado a: eventos musicales, pintura, escultura, teatro, con información en cada lugar sobre la historia del mismo, favorecido por el tratamiento de iluminación propuesto para todo el recorrido sobre el Riachuelo. Se plantea también una escultura gigante de la familia querandí en la intersección del río Matanza-Riachuelo con la Autopista Ricchieri (a la altura de



## PROYECTO RIACHUELO:

El blog <proyectoriachuelo.blogspot.com> es un espacio en el que Gustavo Cañaveral, Adolfo Rossi y Marcelo Weissel difunden las posibilidades virtuosas del Riachuelo desde su nacimiento hasta su desembocadura, en su función social y productiva, donde el río articula la industria, el comercio y el esparcimiento, con puentes y caminos transitados por una sociedad pujante que prioriza el trabajo por sobre la visión inmobiliaria.



Ciudad Evita), como recordatorio de la matanza que en ese sitio que dio nombre a la cuenca.

### ● Revalorización industrial

El dato histórico de ambas márgenes unidas por un perfil urbano industrial se preserva, logrando fuentes de trabajo para miles de personas, que no tendrán que desplazarse significativas distancias para llegar a sus ocupaciones. El perfil turístico-productivo ribereño será posible dentro de un marco abarcador de las distintas actividades. Las estructuras abandonadas de fábricas podrán reciclarse como contenedores de industrias responsables con el ambiente.

### ● Desarrollo inmobiliario

El patrimonio cultural es un elemento extremadamente importante del proceso de planificación. La salvaguarda y el ulterior desarrollo de elementos tradicionales, memorias compartidas y la identidad del entorno urbano que incluya las tradiciones locales, el carácter de las edificaciones y los métodos de construcción, los barrios históricos, los espacios abiertos y las zonas verdes, contribuyen a la mejora del bienestar urbano.

BERGO



## IMÁGENES:

Propias de los autores.

Versión adaptada del material publicado en:  
<http://proyectoriachuelo.blogspot.com.ar/2011/11/riachuelo-corredor-turistico-productivo.html>

# Ciudades en movimiento

El proceso de transformación de ciudades chinas, iniciado hace más de dos décadas, estuvo motivado tanto por la necesidad de acceso a fuentes laborales, que se hallaban predominante en áreas urbanas, como por los veloces cambios suscitados en el modelo económico, tendiente al incentivo del consumo interno más que a la exportación (Friedmann: 2005).





## EUGENIA ARDUINO

Magíster Ciencias Sociales y Licenciada en Historia de la Universidad Nacional de Luján. Se desempeña como Docente-Investigadora en la Universidad de Buenos Aires y en la Universidad Nacional de Luján, y se especializa en estudios afroasiáticos.

### REFERENCIAS

1 Véase el Plan en <http://www.urbanchinainitiative.org/en/> Consultado el 7 de septiembre de 2015.

2 Véase [http://www.urbanchinainitiative.org/en/content/details\\_59\\_49425.html](http://www.urbanchinainitiative.org/en/content/details_59_49425.html) Consultado el 5 de septiembre de 2015.

3 <http://www.thamestown.com/default1.asp> Consultado el 9 de septiembre de 2015.

### IMÁGENES

<http://cnn.it/1Y4mwGw>

<http://bit.ly/1UwCs1f>

<http://bit.ly/1ZfXVgq>

<http://bit.ly/1O6C3DH>

<http://bit.ly/1XkmawL>  
[en.wikipedia.org](http://en.wikipedia.org)



propiciados en el marco de un proyecto integral de mejoramiento de las condiciones de vida, dado que la urbanización es considerada políticamente como un motor de crecimiento económico sostenido relevante para el país (Wu: 2007).

*Dos situaciones poco comunes, relacionadas con tal proceso, están representadas por las mal denominadas 'ciudades fantasma' y las 'ciudades copiadas'. Las primeras impactan por la velocidad de su construcción y / o reciclado, y la cantidad, dado que unas 600 áreas rurales fueron rediseñadas y devinieron en ciudades o áreas periurbanas conectadas a ellas<sup>2</sup>.*

Sus habitantes gozan de beneficios como pasajes económicos, alquileres bajos y subsidios para incentivar la reubicación. La asignación de cada vivienda es realizada por el gobierno, y puede tardar hasta años, hecho que lleva a la denominación de 'ciudad vacía o fantasma' en el tiempo transicional entre la adjudicación y la ocupación efectiva (Gaubatz: 1999).

Las 'ciudades copiadas' en cambio, responden a proyectos desarrollados por arquitectos chinos que replicaron sitios emblemáticos del mundo. Thames Town<sup>3</sup>, una de ellas, está ubicada en el distrito de Songjiang, y si bien ostenta un parecido a Londres, el estilo logrado es una fusión que no siempre adscribe a las tendencias originales (Hartog: 2009).





Más allá de cuestiones técnicas, el gusto por concurrir a sitios como aquél se basa, según la opinión pública, en pasear por ciudades menos pobladas y contaminadas, que a la vez permiten conocer otras culturas sin gastar en viajes a otros países. Así, París, Stonehenge, Hallstatt, entre otras, están presentes en China (Atkinson – Bridge: 2005).

Copiar, en ese contexto, sería una actitud cultural de respeto por lo bello y no implicaría connotaciones negativas. También, y en un sentido simbólico, podría ser interpretado como un deseo de conexión de los chinos con el resto del mundo del que históricamente se mantuvieron aislados, pero una mirada política pondría a tales obras públicas como espacios que visibilizarían gestiones locales.

En síntesis, como a lo largo de la historia, los chinos deben responder una vez más a los desafíos que los constantes cambios les presentan. En ese contexto, la dicotomía modernidad – tradición no se diluyó, y la coexistencia de ambas variables es aún visible a lo largo de todo el territorio. Unido a ello, la imaginación y el diseño chino seguirán asombrando al mundo.



Atkinson, R. – Bridge, G. (eds.) (2005), *Gentrification in a global context. The new urban colonialism*. London: Routledge.

- Broudehoux, A. (2004), *The making and selling of post Mao Beijing*. London: Routledge.

- Friedmann, J. (2005), *China's urban transition*. London: University of Minnesota Press.

- Gaubatz, P. (1999), *China urban transformation: patterns and processes of morphological change in Beijing, Shanghai and Guangzhou*. *Urban Studies*, 36.

- Hartog, Harry den (2009), *Shanghai new towns. Searching for community and identity in a sprawling metropolis*. 4th International Conference of the International Forum on Urbanism. Amsterdam/Delft.

- Lin, George (2006), *Peri-urbanism in globalizing China: A study of new urbanism in Dongguan*. *Eurasian Geography and Economics*. Volume 47.

## Crecimiento urbano y control migratorio

*Las ciudades se van expandiendo de forma desordenada y sin límites, desprovistas de una planificación que le garantice al ciudadano una vida confortable. Este crecimiento ha generado una periferia sin condiciones ni estándares de buen vivir. Esto ocasiona un colapso en los servicios públicos y el incremento de asentamientos informales, habitados en su mayoría por migrantes provenientes de poblaciones cercanas o rurales, que traen consigo demandas de empleo. Tales circunstancias evidencian la ausencia de planes de desarrollo locales. Conviene entonces puntualizar que la urbanización sin límites no es una cura a los males de la población.*





La planificación urbana requiere: de límites que permitan cuantificar los requerimientos de la sociedad para un buen vivir, definir cuáles son las tierras urbanizables, cultivables, recreativas, áreas industriales, una adecuada conexión vial y transporte público eficiente que disminuya las diferencias sociales, un eficiente uso de las tierras urbanas, proporcionar satisfacción a sus pobladores, dar asistencia técnica y redes de servicios públicos a las aéreas rurales.

La planificación urbana implica también la promoción de cambios tales como: la forma de pensar, fortalecer los valores sociales y la actitud hacia el trabajo digno, acceso a la cultura, el deporte, adecuada recreación (para niños, jóvenes y adultos), mediante una planificación con visión interdisciplinaria, que integre todos los factores involucrados.

De esta manera, se lograrían espacios urbanos más confortables, con oportunidades en igualdad para todos y, prospectivamente, pensar la construcción de las nuevas ciudades, cercanas a los habitantes originarios, con características de buen manejo y cuantificación de los requerimientos para los pobladores de los nuevos desarrollos urbanos.

Con esta visión de planificación urbana, se espera: por una parte consolidar los espacios urbanos existentes con características para una vida saludable y confortable, con dirección a la disminución de las diferencias sociales entre los sectores; en segundo lugar, expandir esas políticas urbanas a las poblaciones cercanas, con el objeto de disminuir las migraciones e ir consolidando nuevas ciudades; y, en tercer lugar, prestar una verdadera atención a las zonas rurales, mediante la construcción de servicios públicos accesibles, educación de calidad, recreación y centros de abastecimiento de los productos de primera necesidad.

Con la asistencia a las poblaciones rurales, se estaría promoviendo el incentivo a la producción agropecuaria y así mejorará el poder adquisitivo, la calidad de vida y el sentido de arraigo en su población. Con la conjugación de todos estos factores y de otros que se pudieran agregar, sin duda, se estaría en camino a una sociedad más justa, armónica, homogénea y con sentido de pertenencia.

## HÉCTOR POLANCO

Ingeniero Civil,  
Magister en  
Planificación de  
Transporte Urbano  
y Doctorando en  
Planificación del  
Desarrollo Regional  
de la Universidad  
del Zulia  
(Maracaibo,  
Venezuela).  
Profesor Titular de  
la Universidad  
Nacional  
Experimental  
Francisco de  
Miranda  
(Venezuela).

**IMÁGENES**  
Propias del autor

## Espacios públicos con vitalidad peatonal

En el Taller de Lecturas Urbanas de la Licenciatura en Urbanismo de la UNGS, que se desarrolló en el ciclo académico 2015, se formularon diversas propuestas de intervención en el área que comprende el entorno del Shopping Nine Center y el bingo del municipio de Moreno.



## ÁREA DE ESTUDIO

El área de estudio se ubica a 2,16 km del centro de Moreno y su relevancia se debe a que ésta es una de las entradas al municipio, por medio de la avenida Victorica, cuya característica principal es ser el centro regional por la arteria principal del Acceso Oeste, de carácter nacional. El área está compuesta por 18 manzanas, en la que se encuentra dos grandes locaciones de ocio y comercio, como lo son el Bingo y el Shopping *Nine Center*, y un centro religioso y arquitectónico, como lo es la parroquia de Santa María de Guadalupe.

La zona de estudio posee una dinámica del tránsito pesado e intenso con un predominio vehicular, que genera embotellamientos y el deterioro de las vialidades principales. Se evidencia la insuficiencia de control al flujo y la señalización.

(Sigue en página 31)



Una de tales propuestas propone, a partir de los conflictos identificados, la articulación de este área de subcentralidad con el centro urbano local y, seguidamente, la jerarquización del espacio público con vitalidad peatonal. En términos generales, generan dos *rutas verdes* estructurantes:

- la primera se desarrolla sobre el eje de la avenida *Victorica*, que se inicia con un área verde peatonal y espacios de estacionamiento en forma subterránea, en dos cuadras intercaladas sobre ésta.
- la segunda ruta comienza en la parroquia *Santa María de Guadalupe*, permitiendo penetrar con verde al pulmón de la manzana, donde aparece una plaza central.

Siguiendo el recorrido, surgen pequeñas zonas verdes en las esquinas de la calle paralela a la avenida. Y culmina en un centro cultural y deportivo, situado frente al Shopping *Nine Center*, con dotación de mobiliario urbano, iluminación, señalética y arbolado público de calidad.



## Un centro urbano jerarquizado

*En el Taller de Lecturas Urbanas los estudiantes efectuaron en conjunto una serie de actividades iniciales de relevamiento de datos de base del territorio y de visitas al lugar de estudio, a partir de lo cual se elaboraron mapas de interpretación de la situación actual. Se identificaron las principales problemáticas, que se expresaron en una serie de matrices diagnósticas y propositivas.*



(viene de página 29)

El recorte urbano presenta una *des-unificación* con el centro, ya que no se complementan en sus usos, se encuentran desarraigadas, al carecer de jerarquización y ordenamiento. En la zona se evidencia carencia de espacios verdes recreativos y de equipamiento público, lo que lo convierte en una zona con gran potencial sin ser explotada.

Además, en ella se puede visualizar: veredas heterogéneas, deterioradas, con residuos y utilizadas por vehículos como consecuencia de la falta espacio de estacionamiento, escasez de mobiliario urbano, usos de suelo en conflicto, contaminación visual por cartelera comercial, hasta la evidencia de estructuras edilicias en abandono.

DOCENTES:

Guillermo Tella  
María Eugenia Jaime

- En primer lugar, se elaboró una matriz en la que se reconocen aquellas *fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas* con las que cuenta el territorio que se analiza.
- A continuación, se planteó una matriz de *Patrones-Problemas-Procesos*, a partir de la cual se detallan aquellos *patrones* estructurales que definen *procesos* y que determinan *problemas* en el territorio.
- Finalmente, se desarrolló otra sobre *Problemas-Objetivos-Estrategias-Acciones*, que permite, contrastar un *Problema* fijando un *Objetivo* del que se desprenden *Estrategias* y, finalmente, *Acciones* de solución del problema.

Por último, los estudiantes espacializan la propuesta en un *modelo territorial* deseado que responde a las problemáticas construidas durante el diagnóstico. Tal propuesta se volcada en mapas y se transforma en una maqueta.

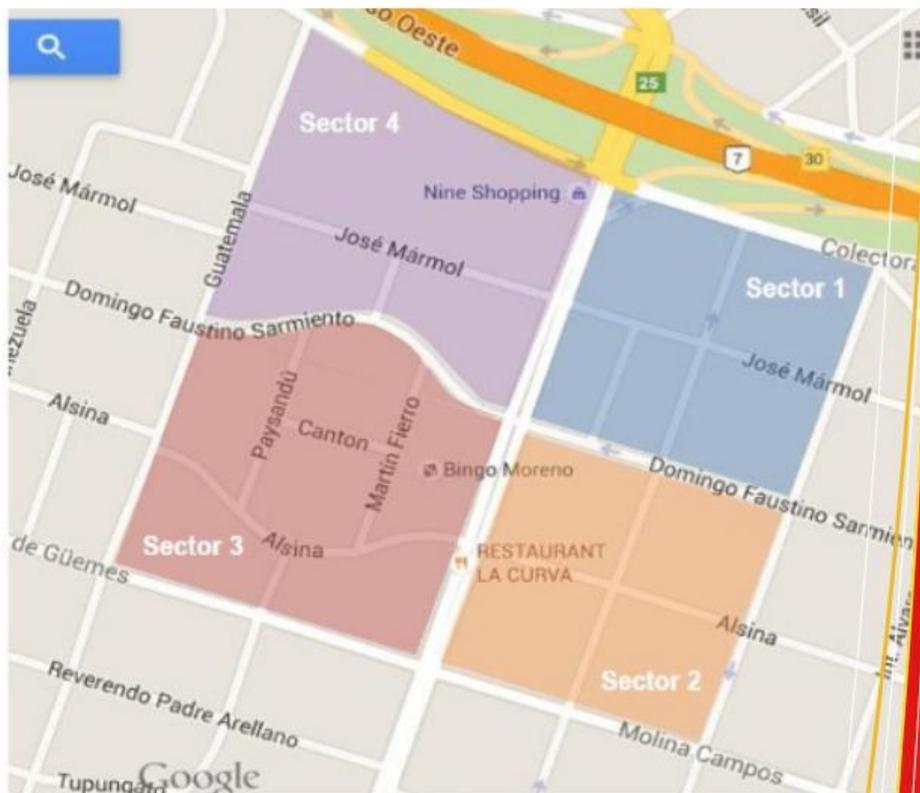
TLU  
2015

Nodo

Nine  
Center

Acceso Oeste  
y Av. Victorica  
(Moreno)

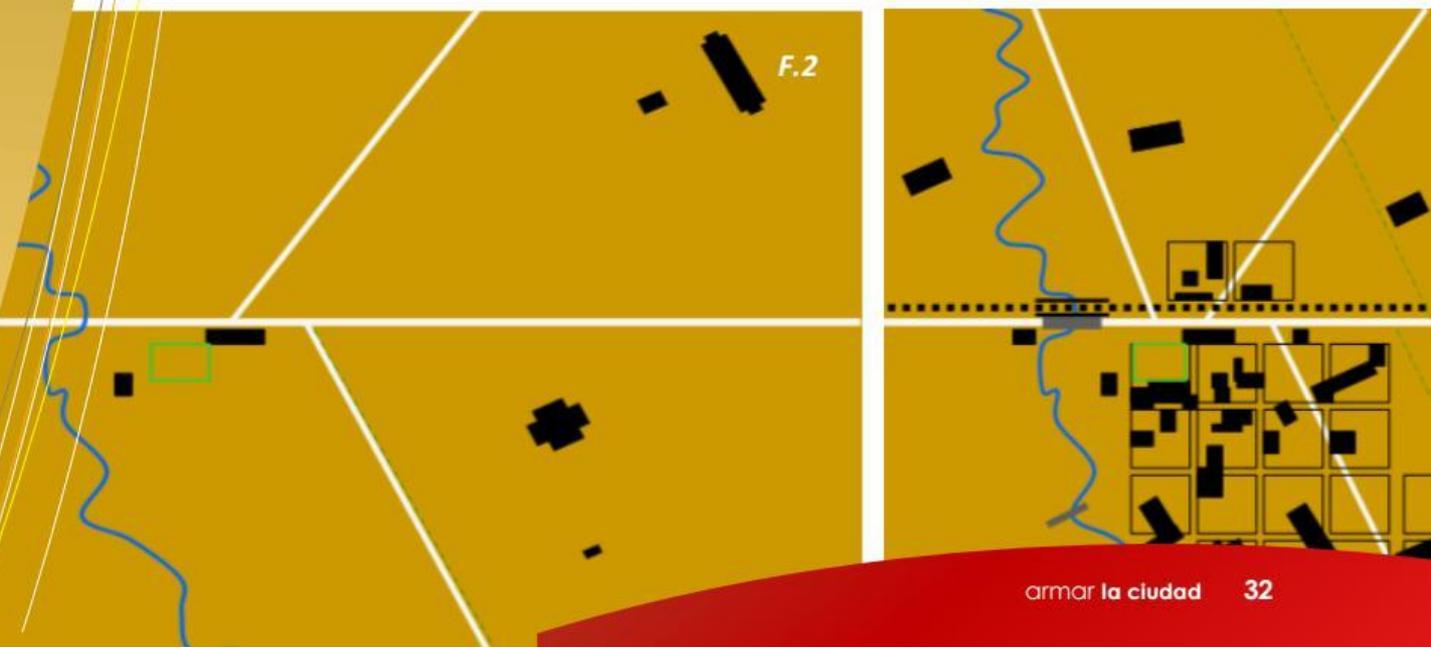
Identificación  
de áreas de  
relevamiento  
por equipo



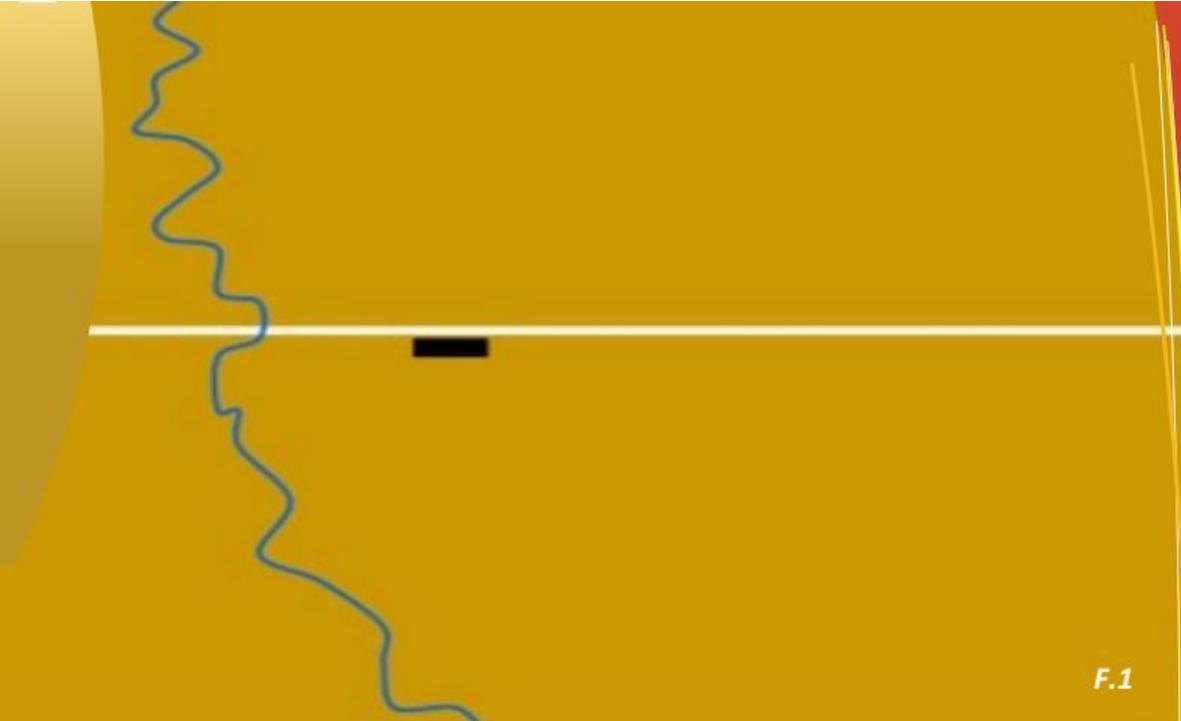
# Caracterización del proceso de urbanización

El desarrollo de los focos de urbanización que se dieron en el primer o segundo cordón de la Región Metropolitana de Buenos Aires, muestra algunos elementos que, con las particularidades de cada caso, comparten ciertas características. Tomaremos como localización para este pequeño análisis, un punto sobre el antiguo Camino Real (actual avenida Rivadavia).

Todo empieza en el encuentro entre el camino colonial, desarrollado sobre lo más alto de la topografía y su encuentro con algún curso de agua (*Figura 1*) a una distancia de 20 o 30 kilómetros del ejido urbano. Allí, debido al flujo que se generaba entre el puerto de Buenos Aires, el Virreinato del Perú y todas las ciudades del norte del futuro territorio argentino, se asienta algún almacén o pulpería, que ofrecía un remanso donde descansar, refrescar los bueyes y los caballos y gozar de algún esparcimiento nocturno.



Profesor de Planificación Urbana, Proyecto Arquitectónico y Proyecto Urbano de la Universidad de Buenos Aires. Asesor del Municipio de Morón en Planificación Estratégica y en proyectos urbanos entre 2000 y 2006. Evaluador del PTUMA 2005. Asesor en Infraestructura Universitaria de la UBA 2007-2009. Participante de Inclusión Urbana SICyT-FADU-UBA 2004-2013. Maestría en Gestión Ambiental Metropolitana FADU-UBA 2014 (Tesis en desarrollo).

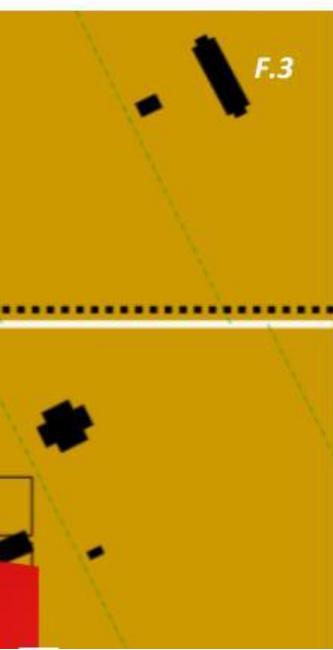


F.1

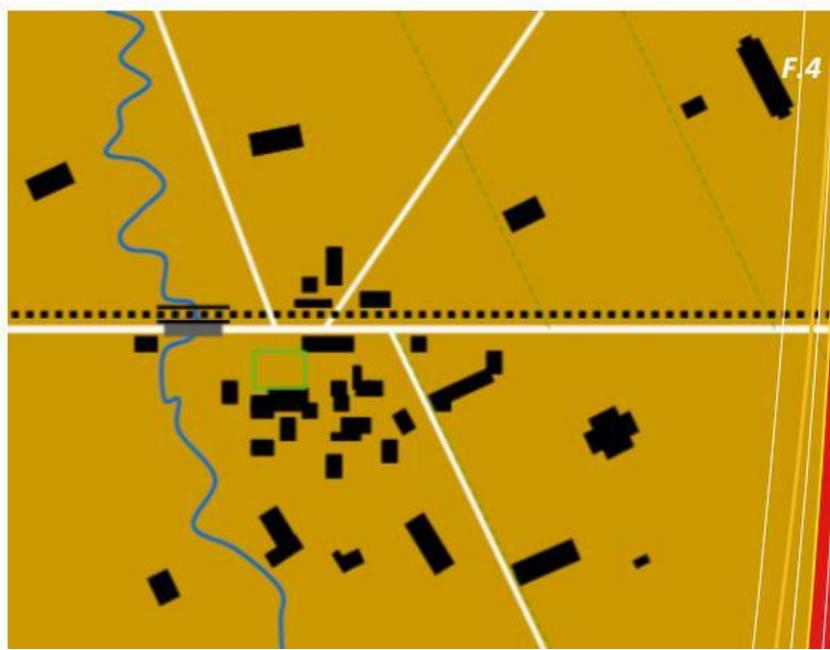
Estas pulperías servían de una especie de centralidad para quienes trabajaban en las “suertes” (fracciones de campo) cuya división, en su sentido longitudinal, estaba orientado en rumbo noroeste-sudeste.

El movimiento económico, el intercambio y la posibilidad de contar con información de las noticias del día de lo que pasaba en Buenos Aires, convierten a estos incipientes núcleos en interfaces entre lo urbano y lo rural. Esta atracción empieza a generar movimientos y caminos espontáneos (*Figura 2*) que, a campo traviesa, respondían a lógicas particulares.

Esto conforma una estructura que tiene dos direcciones dominantes: la de las suertes, noroeste-sudeste, y la del camino que dio origen a este incipiente poblado, además de los caminos complementarios locales que podían llegar a comunicar con algunas estancias (*Figura 3*).



F.3



F.4

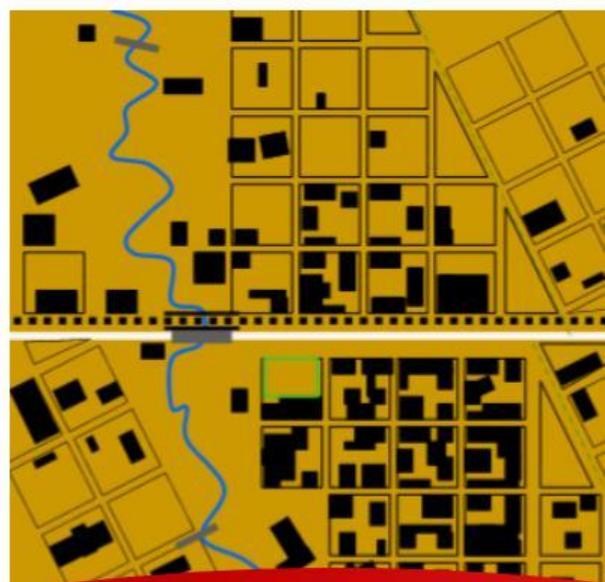
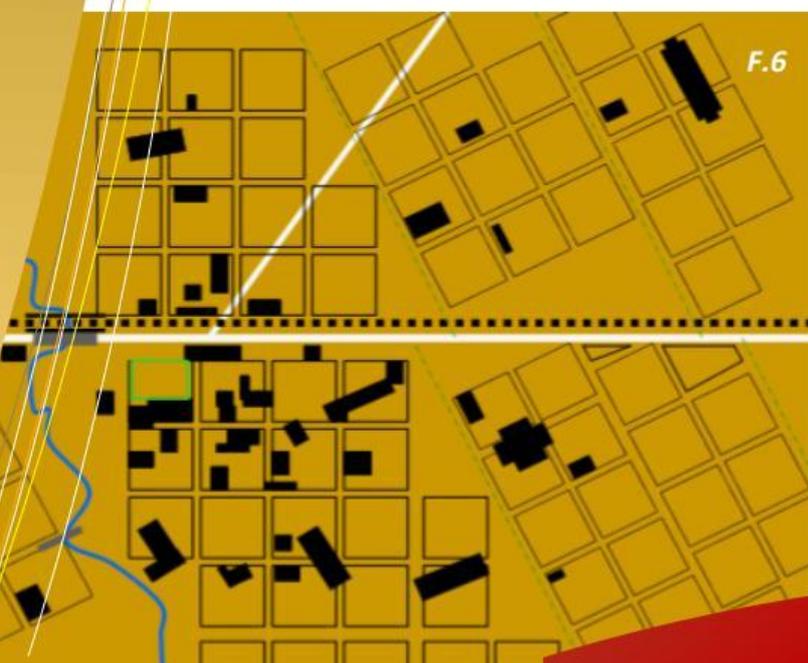
**IMÁGENES**  
Propias del autor

El Estado llega con el ferrocarril (paralelo al Camino Real) y con su urbanización oficial (*Figura 4*), la cual se traza de manera ortogonal al Camino ignorando la organización de la estructura rural, que a su vez se empezaba a subdividir, a veces por situaciones de herencia y otras por valorización del suelo por cercanía al camino de las carretas. Se pueden ver algunos casos dentro de una manzana de huellas de los antiguos parcelamientos en forma de ejes medianeros en diagonal dentro de la cuadrícula oficial.

El ferrocarril, que vincula en poco tiempo con Buenos Aires y permite transportar personas y mercaderías, junto con el comercio y los servicios que brinda esta incipiente vida urbana, presenta un atractivo singular para la radicación de población, con lo que empieza el proceso de transformación de suelo rural en urbano con el loteo de las chacras pegadas al ejido (*Figura 5*).

Esta oferta de transporte rápido y de suelo barato en la periferia permite cumplir el “sueño de la casa propia” a clases populares que se veían excluidas del mercado inmobiliario en la ciudad y que hasta ese momento tenían como oferta inquilinatos o villas de emergencia. En ese momento comienza el proceso de expansión e, inmediatamente, de consolidación del conurbano bonaerense (*Figura 6*).

Claro que estos lotes respondían a una demanda de las nuevas clases trabajadoras y a un negocio de los propietarios de las tierras y no a una planificación seria del Estado, por lo que los loteos no eran más que una demarcación en el suelo de una parcela sin ningún tipo de servicio ni de jerarquización urbana, la cual iría llegando posteriormente con la intervención de los diferentes estamentos del Estado (*Figura 7*).



## GLOSARIO DE URBANISMO

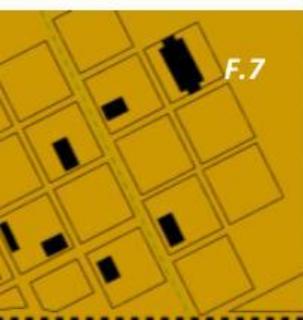
- **Área Metropolitana:** Zona urbana continua o mancha urbana, que cubre más de una jurisdicción político-administrativa.
- **Región Metropolitana:** Ámbito territorial que incluye la mancha urbana y centros de diferente tamaño que se encuentran ubicados dentro de una línea virtual delimitada por niveles de interacción entre estos centro y el área metropolitana.
- **Conurbación:** Proceso de crecimiento urbano que implica la expansión física del área urbana sobre más de una jurisdicción político-administrativa.
  - **Conurbano:** Corresponde al área urbana de las jurisdicciones urbanizadas a partir de la conurbación.
- **Periferia:** Zona de baja densidad de usos y actividades urbanas.
- **Periurbano:** Espacio de ancho variable que hace de zona de transición o *buffer* entre el área urbana y la rural. No cumple funciones propiamente urbanas, ni tampoco rurales, sino aquellas que surgen de una combinación de ambas y otras que le son propias.

**AUTORES:**  
Guillermo Tella y  
Alejandra Potocko.

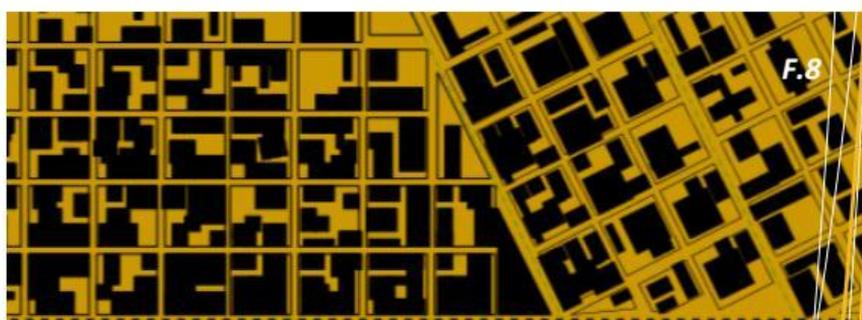


Este proceso de la adquisición de suelo barato y de la lenta construcción de la vivienda en base al excedente familiar y, muchas veces, a la mano de obra de los mismos propietarios, que se veía complementada con la espera de la llegada de las infraestructuras, superaba las dinámicas familiares donde la estructura que iniciaba la vivienda, no era la misma que la terminaba habitando (*Figura 8*).

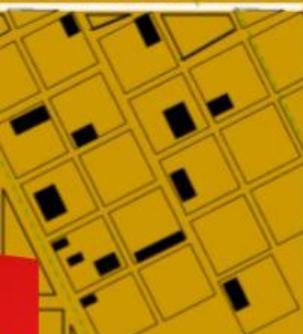
Este proceso de construcción de vivienda de las clases populares, que ameritaba algunos reaseguros en términos de estándares urbanos, se ve interrumpido por la llegada de leyes que intentan regular esta situación y que terminan agudizando el problema, pero esa, es otra historia.



F.7



F.8



## La ciudad y los niños de Cumaná

"Las ciudades y los niños" es un trabajo de investigación que se desarrolló en 2011, en el que se comparó la percepción de niños entre 5 y 6 años sobre la ciudad en donde vivían. De esa forma, se comparaban las respuestas sobre lo que más y lo que menos les gustaba de su ciudad, junto a la petición de un dibujo o una representación gráfica sobre ello, o lo que querían tener en ella. Una de las ciudades seleccionadas fue Cumaná (Venezuela).



Cumaná es la capital del Estado de Sucre que, en los antiguos escritos de las reales cédulas españolas, se nombraba desde 1498 como “el puerto de las Perlas”, capital de la Nueva Andalucía o Córdoba, y que, a partir de 1515, se establece como la ciudad de Cumaná. Hoy cuenta con cerca de 424 mil habitantes, de los cuales 92 mil son niños, circunstancia que reclama una evaluación constante sobre el carácter del espacio público de la ciudad.

En el trabajo de investigación realizado, se desarrollaron numerosas encuestas a niños de la escuela “Las Carmelitas”, que se encuentra ubicada en las adyacencias del Castillo. Se les consultó qué les gusta y qué no de su ciudad. En general, respondieron que lo que más les gustaba eran: la escuela, el aeropuerto, la playa, la piscina, el local de comidas rápidas, el cine, el parque, el río y la zona donde vuelan papagayos, entre otros.

Aquello que no les gustaba: los autobuses, las motos, los autos rotos, la basura, las canchas de fútbol deterioradas, así como los niños que no tienen papá o mamá y están en las calles. Los niños entonces hablan de su ciudad. En sus dibujos, donde debían representar lo que más les gustaba, las figuras más representativas fueron la playa y el castillo, lugares a los que se puede tener fácil acceso y que son emblemáticos de la ciudad.

Así, más allá de matices, con las zonas al aire libre –como la playa o el río– todos ellos estaban de acuerdo en qué les gustaba. Por tanto, debemos tener en cuenta que el tipo de relaciones espaciales influye en su desarrollo emocional, psicológico y espiritual. Es importante escuchar en cada ciudad, municipio, parroquia, sector, barrio o calle qué nos quieren decir los niños.

Como experiencia singular, una abuela joven cuidaba, por unas horas, a su nieto de tres años y, como estaba tan inquieto, salieron a caminar en busca de un dulce. Los lugares de venta estaban cerrados, así que terminó en la playa de su infancia que hace rato no veía. El niño jugó con la arena, las caracolas de mar, tocó el agua y al rato regresaron contentos. Este niño hizo que la abuela reviviera recuerdos, respirara otro aire. Tan cerca, pero tan lejos...

Los niños nos invitan a mirar lo que está afuera, a vivir su mundo, a construir y a reconstruir, a armar y a desarmar nuestra ciudad. Recuperando las ideas de Francesco Tonucci, cabe destacar que:

***“Cuando la ciudad olvida a los niños, olvida a todos sus ciudadanos y también se olvida a sí misma. Pero si recupera la relación con los niños, si les da tiempo y espacio para jugar, si les concede la palabra, los escucha y tiene en cuenta sus ideas, tal vez pueda salvarse”.***

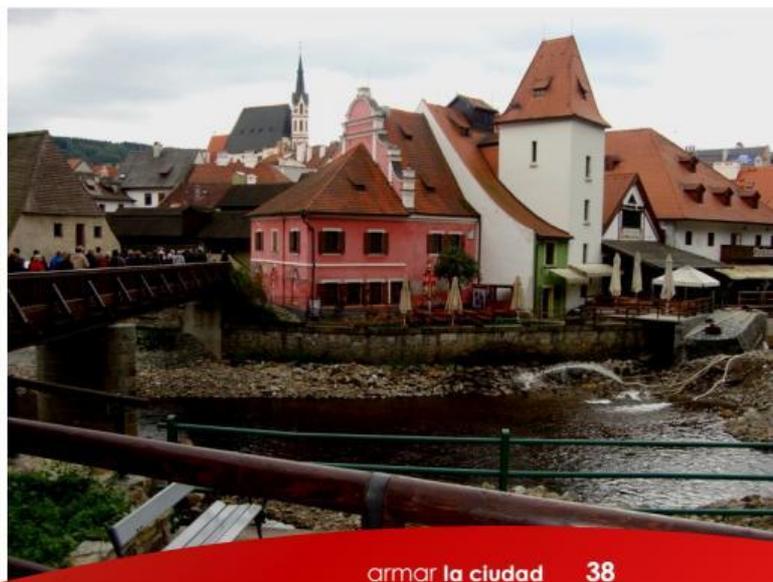
Licenciada en Sociología por la Universidad de Oriente, Venezuela; Magíster en Políticas Sociales Urbanas por la Universidad Nacional Tres de Febrero, graduada con Mención Honorífica en 2014; actualmente es Doctoranda en Estudios Urbanos en la Universidad Nacional General Sarmiento.

IMÁGENES  
Propias del autor.

# Český Krumlov

## Una maravillosa ciudad medieval

*Los viajes son un alimento para el alma en todos los casos. Pero, para un urbanista recorrer una ciudad nunca es discurrir por sus calles con la mirada ingenua de cualquier turista. El urbanista se preguntará por la historia de la ciudad, su morfología, sus cultura, los cambios de su estructura urbana. Es toda una experiencia, que cada quien adjetivará, viajar con un urbanista.*





Český Krumlov es una pequeña ciudad medieval del sur de República Checa que pareciera encontrarse detenida en el tiempo. Está situada en la Bohemia Meridional, a 170 kilómetros al sur de Praga, sobre uno de los tantos meandros que ofrece el río Moldava (Vltava).

Cuenta con 14 mil habitantes. En 1992 fue declarada por Unesco Patrimonio de la Humanidad. Su origen data del año 1302, cuando fuera capital de la antigua dinastía Rožmberk (1302-1602), la nobleza más rica e influyente de la región, que hizo de Český Krumlov su ciudad de residencia.

Ofrece sinuosas callejuelas, increíbles rincones y un cuidado paisaje. Dominan la escena: la Plaza Svornosti, el Ayuntamiento renacentista, la Iglesia de San Vito (1340) y el Castillo gótico, que acogía a las familias aristocráticas. Desde su torre se ofrecen las mejores perspectivas de la ciudad.

## #LA CIUDAD, HOY

Hay una tendencia “natural” a que vaya desapareciendo la diferencia entre el campo y la ciudad por dispersión en el territorio (esto es válido, sin duda, para las ciudades europeas).

Hoy habría que interpretar las redes y tejidos urbanos como formas del territorio. Simplificando, se podría decir que la ciudad ya no existe (idea que se viene desarrollando desde hace algunos años), pero esto es relativamente cierto.

Es una idea que explica los desarrollos físicos de las ciudades pero, que no describe las situaciones administrativas o las relaciones con la cultura cotidiana y el imaginario de la gente.

TONY DIAZ

Guillermo Tella y Alejandra Potocko, Diario El Cronista, 2008

## IMÁGENES

Propias del autor.

# India milenaria

Cuando las ciudades cambian sus nombres

*En la milenaria India, el nombre de las ciudades no es eterno: recientemente los vecinos de Gurgaon, polo empresarial de Delhi que, constataron que pese a ser símbolo de la modernidad del país, ha sucumbido a la tendencia de cambiar topónimos para saldar cuentas con la historia.*





## MÁS DATOS

Gurgaon es una ciudad perteneciente al Estado de Haryana, que forma parte del conurbano de la ciudad Dheli, India.

Está localizada a 30 Km de la misma y conectada a partir de una autopista y la red del metro.

Población (2011):  
876.824 habitantes.

Superficie:  
732,2 Km<sup>2</sup>

## IMÁGENES:

[es.wikipedia.org](http://es.wikipedia.org)

## FUENTE:

[http://  
www.elpais.cr/2016/04/17/  
la-india-no-se-cansa-de-  
cambiar-nombres-de-  
ciudades/](http://www.elpais.cr/2016/04/17/la-india-no-se-cansa-de-cambiar-nombres-de-ciudades/)

Tras doce años, los habitantes de Gurgaon, entre ellos huéspedes corporativos como Coca Cola, Nestlé, Hewlett Packard y otras 250 marcas de primera línea mundial, se despertaron a mitad de semana en Gurugram. La razón para el cambio fue recordar que un gurú mencionado en el Mahabharata, la gran epopeya del imaginario hindú, tuvo allí su morada.

Según refiere el gobierno local de Gurgaon, el municipio adquiere su nombre del Gurú Dronacharya, personaje referido en el Mahabharata al que sus estudiantes Pandavas le entregaron la tierra como Guru-gram, o “pueblo del gurú”, referencia que con el paso del tiempo se distorsionó hasta Gurgaon.

Pero en la India esto sucede con frecuencia. En 1996, Bombay pasó a llamarse Mumbai, Madrás se convirtió en Chennai y, en 2001, Calcuta se transformó en Kolkata. Pondicherry se rebautizó como Puducherry en 2006; Poona como Pune en 2008 y hace dos años Bangalore, el Silicon Valley de la India, se transformó en Bengaluru.

En todos los casos la razón para el cambio fue la recuperación del nombre original en idioma o uso vernáculo que había sido deformado por la grafía anglófona durante la dominación británica.

## De autopista a parque sin escalas

**Recuperación del Río Cheonggyecheon en Seúl, Corea del Sur**

En 2003 comenzaron los trabajos para la recuperación de *Cheonggyecheon*, un río relativamente pequeño en cauce y caudal, que atraviesa la ciudad de Seúl y que había sido enterrado debajo de una autopista urbana. El proyecto de restauración finalizó en 2008 y se extiende por más de 5km. Su objetivo principal fue recuperar un recurso natural, social y económico histórico para la ciudad y el disfrute de sus habitantes, que a la vez permite reducir la polución y el caos que genera el tránsito.





## ALGUNOS DATOS

A mediados del siglo XX y tras la Guerra de Corea, Seúl se convierte en un gran polo económico que gana densidad rápidamente, aumentando así su actividad económica e industrial. Esto genera un deterioro considerable del ambiente al cual se suma la construcción de autopistas en 1958 por sobre el Río Cheonggyecheon, cuyo descuido provocó que quede al borde de secarse completamente.

De hecho, para la recuperación se tuvieron que bombear más de 120.000 toneladas de agua desde el Río Han y otros afluentes y ríos subterráneos cercanos.

El proyecto también incluyó la restauración de puentes peatonales, edificios patrimoniales y áreas de importancia natural, histórica y cultural, intentando favorecer la vida en comunidad y la economía urbana local.

Las voces disidentes argumentaban que era un proyecto muy costoso y que ponía en riesgo a pequeños comercios por efectos de la gentrificación, no obstante, ha generado numerosos efectos positivos.

### IMÁGENES:

[www.urbandesignmilitia.wordpress.com](http://www.urbandesignmilitia.wordpress.com)

[www.landscapeperformance.org](http://www.landscapeperformance.org)

[www.cityclock.org](http://www.cityclock.org)

## Beneficios generados por el proyecto

### Ambientales:

- Incrementa la biodiversidad en un 639% y protege ante inundaciones de hasta 200 años según eventos estadísticos de máxima, además soporta flujos de agua de hasta 118mm/hr.
- Reduce el efecto de “isla de calor” de la ciudad con temperaturas registradas en las cercanías al río de entre 3,3° y 5,9° C menos que en rutas paralelas alejadas entre 4 a 7 cuadras.
- Reduce la polución del aire en partículas un 35%, de 74 a 48 microgramos/m<sup>3</sup> y disminuye a menos de la mitad el riesgo de sufrir inundaciones en el entorno inmediato.

### Sociales:

- Contribuye a incrementar los viajes en transporte público en un 15,1% en ómnibus y 3,3% en trenes subterráneos.
- Atrae a 64 mil visitantes por día, de los cuales 1,4 mil son turistas extranjeros que contribuyen a generar más de 1,9 millones de dólares estadounidenses para la economía de Seúl.

### Económicos:

- Aumenta el precio del suelo de 30 a 50% en propiedades ubicadas hasta a 50 metros del área. Esto representa el doble que en otras áreas de la ciudad.
- Aumentó el número de negocios en un 3,5% en el período 2002-2003 dentro del área de influencia, que representa el doble de lo que ocurre en el centro de la ciudad, aumentando el número de trabajadores en la zona de Cheonggyecheon en un 0,8%, cuando en el centro se registraba un decaimiento de 2,6%.

# El legado de Janes Jacobs

## A un siglo de su natalicio

*“Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, se crean por todo el mundo.”*

Jane Jacobs (Scranton, Estados Unidos 1916 - Toronto, Canadá 2006), divulgadora científica, escritora, teórica y activista urbana, influenció el desarrollo de las ciudades como hoy las percibimos. Una de las responsables pioneras de instaurar el movimiento de “Ciudades humanizadas”, que luego muchos arquitectos y urbanistas fomentarán a través de sus proyectos y obras.



## CAROLINA HUFFMANN

Arquitecta dedicada al urbanismo, especializada en la caminabilidad de las ciudades. A partir de obtener el título de Maestría en la Universidad Politécnica de Catalunya, comenzó a trabajar como activista urbana organizando caminatas basadas en la experiencia de Jane Jacobs (re)conectando a la gente con su entorno urbano y abriendo sus sentidos a lo que propone la ciudad. En los últimos años trabajó en la esfera pública mejorando la caminabilidad en la ciudad de Buenos Aires en intervenciones peatonales. Docente en Planificación Urbana (FADU-UBA), Urbanismo y Arquitectura de Buenos Aires (Universidad de Palermo). Es parte del equipo organizador de *CityCampBA* y *SmartKids*.

Jacobs plantea una mirada científica innovadora para el estudio de las ciudades basada en la observación y el estudio de la vida de las personas y las relaciones sociales en el espacio público. Define la importancia de estas relaciones como fuente de vida de las ciudades y lucha contra los paradigmas del urbanismo moderno.

Jacobs no tenía la formación profesional de arquitecta o urbanista, sin embargo, a través de su observación, criterio y vivencia propia dejó un legado urbano que inspira a las generaciones que la perpetuaron. Responsable, también, de iniciar el activismo vecinal en su barrio y detener proyectos que ponían en peligro la continuidad del funcionamiento barrial existente. La famosa lucha contra el proyecto de Robert Moses, encargado del planeamiento de la ciudad de Nueva York, denominado "Autopista del Bajo Manhattan" (*Lower Manhattan Expressway*).

En 1968, durante la Guerra de Vietnam, se muda a Toronto para evitar que sus hijos fueran enlistados al ejército y financiar la guerra a través de sus impuestos. En Canadá también detuvo la construcción de una red de autopistas. Su lucha iba dirigida hacia la preservación de la vida barrial fomentando la vida social, contra el despotismo y la imposición de proyectos urbanos "de escritorio".



## IMÁGENES

Propias de la autora

En 1961, escribe uno de los libros más relevantes sobre urbanismo: “Muerte y vida en las grandes ciudades de Norteamérica”, actualmente reconocido por su vigencia en contenido y discusión sobre el desarrollo de las ciudades y su composición para una sana vida social urbana. Su mirada sobre el funcionamiento de las ciudades (grandes, no medianas ni pequeñas, aclara) esta puesta en las relaciones sociales, la economía local, la seguridad social, la vida en las calles y, principalmente, la diversidad urbana.

Así, establece condiciones para el desarrollo exitoso de las ciudades basadas en esta diversidad, a través de la multiplicidad de usos, las manzanas cortas (muchas esquinas), edificios nuevos y viejos y densidad poblacional. Fundamentalmente, explica la seguridad a partir de la existencia de ojos en la calle, seguridad urbana a través del contacto e interacción social. Jacobs demanda la humanización de los urbanistas, la transformación de los espacios urbanos a lugares sociales, la democratización de la construcción de las ciudades, la ciudad como expresión de ciudadanía.

## Las caminatas urbanas

Jane fallece en 2006 y, a partir de ese año, se organizan las primeras caminatas por parte de vecinos en Canadá para mantener su legado vivo. Este evento se contagia a muchas ciudades alrededor del mundo; todos los años, el primer fin de semana de mayo es la fecha oficial para las *Jane Walks* mundiales (en conmemoración a su cumpleaños).

Cuando comenzamos a hacerlas en Buenos Aires en 2013, no mucha gente conocía a Jane, su legado y las caminatas, lo cual lo hacia tanto un desafío como una misión: teníamos que traer a Jacobs.





La convocatoria de este nuevo evento fue un éxito, la participación multidisciplinaria fue una clara muestra de la apertura y coherencia que esta teoría urbana expresaba.

Estos recorridos guiados tienen el objetivo de explorar la ciudad conocida, descubrir en el entorno que habitamos datos, curiosidades, la vida y el uso de los espacios urbanos a través de la mirada y los conceptos de ella. Cada caminata busca descubrir su legado en la ciudad actual que habitamos y tomar consciencia de nuestro rol en la construcción de la ciudad y la ciudadanía, dos cosas que ya no pueden pensarse separadas.

Buscamos explorar diferentes barrios a través de sus ojos, revisando quién fue ella, qué hizo, su lucha, las premisas principales que plantea para una vida urbana sana y activa, la idea de seguridad en las calles, su legado. La idea de buscar a Jane Jacobs en Buenos Aires surge de pensar que sus teorías, expuestas en ejemplos de ciudades norteamericanas en 1960, son absolutamente vigentes en todas las ciudades y que todos formamos parte de esta vida social urbana.

*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](mailto:armarciudad@gmail.com)

**FACEBOOK:**

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



## Resurbe IV

### Encuentro internacional sobre resiliencia urbana y adaptación al cambio climático global

Córdoba, Argentina | 15-17 de septiembre de 2016

Resurbe tiene como objetivos promover el desarrollo de nuevos conocimientos y buenas prácticas en materia de resiliencia y Cambio Climático Global, en la ciudad y provincia de Córdoba, Argentina y demás ciudades y países participantes. Asimismo, se propone considerar la utilización de estos conocimientos y buenas prácticas en relación a los hechos y fenómenos que han afectado y que afectan a la ciudad y provincia de Córdoba, así como a otras regiones del país y de otros países de la región como tormentas, tornados, inundaciones, movimientos sísmicos, incendios, actividad volcánica y otros fenómenos causantes de pérdida de calidad de vida en las poblaciones involucradas.

+info: <http://www.faudi.unc.edu.ar/graduados/encuentro-internacional-resurbe-iv-cordoba-2016>

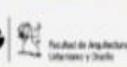
# RESURBE CÓRDOBA 2016

ENCUENTRO INTERNACIONAL SOBRE RESILIENCIA  
URBANA Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO GLOBAL



CÓRDOBA, ARGENTINA / 15, 16 Y 17 DE SEPTIEMBRE 2016

ORGANIZAN:



# Hábitat III

## Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible

Quito, Ecuador | 17-20 de octubre de 2016

Hábitat III es la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible. En su Resolución 66/207 y en línea con el ciclo de dos décadas (Vancouver 1976 – Estambul 1996 – Quito 2016), la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió convenir que la Conferencia Hábitat III revigorice el compromiso mundial con la urbanización sostenible, focalice la implementación de una Nueva Agenda Urbana, construida sobre la Agenda de Hábitat de Estambul en 1996.

+info: <https://www.habitat3.org/>



### COMITÉ DE CARRERA

Los Comités de Carrera se institucionalizaron en la Universidad Nacional de General Sarmiento por Resolución 5.270 a mediados de 2014, para que entraran en funcionamiento al año siguiente.

El Comité de la Carrera de Urbanismo se conformó – tempranamente y dando impulso con su creación a los demás Comités del Instituto del Conurbano– a finales del año 2014.

Sus integrantes son: el Dr. Arq. Guillermo Tella, coordinador de la carrera de Urbanismo; la Arq. Eugenia Jaime, docente; Alejandra Soto, estudiante inicial de la Licenciatura; Lucía Cardozo, estudiante avanzada; Leandro Rodríguez, estudiante inicial suplente; Juan Gauto, estudiante avanzado suplente; y la Lic. Urb. Daniela Jaime, graduada de la carrera.

En situaciones particulares, se contó con el notable aporte de la Dra. Arq. Andrea.

(Sigue en página 51)

### FUENTE DE IMAGEN:

<http://goo.gl/KDz95i>

## Nueva propuesta para la autopista Ribereña: el Paseo del Bajo

A fines de abril el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presentaba en sociedad el proyecto denominado “Paseo del Bajo”, el cual incorpora como proyecto emblema la tan controvertida traza de la autopista Ribereña, discutida desde su concepción hace más de medio siglo como parte del propuesto sistema de autopistas y rutas de vinculación regional.

El proyecto finalmente elaborado propone desviar el tránsito pesado y de micros generado por el Puerto Nuevo de la Ciudad y la Terminal de Ómnibus de Retiro hacia una autopista parte en viaducto, parte en trinchera que ocupará la actual zona de vías existente entre las avenidas Madero-Huergo y Alicia Moreau de Justo.

En tránsito vehicular restante circularía en las antedichas arterias convertidas en “avenidas parque”, adoptando la dirección norte-sur para el caso del primer eje vial, y el rumbo sur-norte para la segunda arteria, próxima a los diques de Puerto Madero. Otro aspecto del proyecto será la materialización del Parque del Bicentenario entre el Centro Cultural Kirchner y la avenida Belgrano, por un lado, y entre la Casa de Gobierno y Puerto Madero, por el otro.

Si bien se concuerda en la necesidad de concretar la vinculación entre las autopistas Arturo Illia y Buenos Aires-La Plata, las alternativas para materializarla nunca han terminado de satisfacer, lo cual se comprende desde la complejidad del escenario a intervenir y la diversidad de actores y jurisdicciones involucradas.

*Fuentes:* Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires: <http://goo.gl/5pBHlp>  
Diario La Nación: <http://goo.gl/0o6uLJ> / Diario Clarín: <http://goo.gl/slcZQe>  
Universidad Nacional de San Martín: <http://goo.gl/cMHpeM>



## La überización del mundo

La empresa *Über* plantea haber venido al país para quedarse. Como propuesta surgida de la pretendida informalidad y espíritu de innovación de la informática, chocó de frente con la tradición gremial de los taxistas que ven amenazadas sus fuentes de trabajo por una competencia amparada en la falta de regulación.

La empresa pretende ofrecer, a través de un aplicativo instalable en los celulares, la posibilidad de acceso a una plataforma que vincula personas que ofrecen sus automóviles para viajes con quienes desean contratarlos para realizarlos a destinos concretos, por un precio a convenir. Así se configura un libre mercado de intercambio en el cual la empresa cobra su parte de comisiones por brindar ese espacio virtual de transacciones.

Buenos Aires no es la primera ciudad en la que esta empresa mundial pretende instalar su servicio de negociación directa desregulada entre un viajero y un chofer potencial. Otras ciudades han pasado por la misma instancia donde, finalmente, la fuerte protesta de los gremios terminó logrando la registración de los improvisados conductores en un régimen especial.

Más allá del caso de *Über*, el nombre de la aplicación se ha convertido en epónimo de un fenómeno que tiene como centro el avance de empresas ligadas a las tecnologías de la información y el manejo de la información originada en la inconmensurable cantidad de datos generados por las redes sociales y la ubicuidad de los dispositivos móviles.

En la evolución de esta forma de administración privada de datos georreferenciados, se incuba una nueva forma de avance sobre la gestión urbana y la planificación de las ciudades bajo la forma de servicios ligados a la extracción de datos personales.

*Fuente:* Le Monde Diplomatique <http://www.eldiplo.org/notas-web/la-uberizacion-del-mundo/>

Durante estos casi dos años, el Comité se reunió mensualmente y, en ocasiones excepcionales, quincenalmente, siempre atendiendo consultas e inquietudes acerca de la carrera: dificultades en algunas materias, correlatividades, entre otros temas, asumiendo un papel activo, consultivo y mediador. También se hizo una encuesta a todos los estudiantes de Urbanismo con el fin de detectar distintos problemas, con el afán de intentar solucionarlos o, al menos, ponerlos a consideración. Esta herramienta, la encuesta, se seguirá usando este año con las mejoras que la experiencia aporta.

Afortunadamente, este es un espacio que seguirá creciendo, seguramente con mejoras, para beneficio de los estudiantes y de la carrera en sí. Los primeros pasos ya se dieron...



# Encuentros de Urbanistas

## Jornada de apertura del ciclo lectivo

**En marzo se desarrolló la jornada de apertura del ciclo académico de la Licenciatura en Urbanismo en el Multiespacio UNGS.**

Entre los presentes, contamos con la participación de funcionarios de la Secretaría de Obras Públicas y Planificación Urbana del Municipio de Malvinas Argentinas, encabezados por el *Arq. Walter Pereyra*, quienes nos presentaron los desafíos urbanos que afronta la gestión.

En la apertura de la jornada, el Director del Instituto del Conurbano, *Lic. Gustavo Kohan*, junto al Director del Centro de Servicios, *Sergio Vera*, expresaron su gratitud por el vínculo generado con la Universidad por parte de los funcionarios de la nueva gestión municipal, por entender que el inicio de esta relación permitirá concretar prácticas que favorecerán tanto el mejoramiento de la comunidad de Malvinas Argentinas como el crecimiento académico de nuestros estudiantes.

Posteriormente, el Coordinador de la Licenciatura, *Dr. Guillermo Tella*, agradeció la presencia de los participantes y dedicó unos momentos a presentar las nuevas publicaciones del Área: el número 12 de la revista *Armar la Ciudad* y la quinta edición de la colección *Apuntes de Carrera*. Por último, el profesor *Mag. Andrés Pizarro* expuso los avances del Programa de Inserción Profesional para los egresados de la carrera.

## Taller de discusión de escenarios de desarrollo urbano para el municipio de Malvinas Argentinas

En el marco del trabajo de los talleres de la Licenciatura en Urbanismo, en mayo pasado se llevó a cabo en el Multiespacio UNGS una jornada de discusión sobre escenarios de desarrollo urbano en el municipio de Malvinas Argentinas.

En ese marco, se presentó el análisis diagnóstico elaborado por los estudiantes del Taller de Planes Urbanos, a cargo de las profesoras *Dr. Andrea Catenazzi* y *Lic. Estela Cañellas*, articulando con el gabinete municipal, encabezado por el Secretario Obras Públicas y Planificación Urbana, *Arq. Walter Pereyra*.

Se trató de una experiencia sumamente interesante de construcción colectiva de un escenario deseable, recuperando el objetivo de gobierno que aspira a crecer de la periferia al centro, es decir, llegar con políticas públicas en primer término a las áreas de borde del municipio, las de menor consistencia urbana, para luego alcanzar las zonas más consolidadas.



## PROGRAMA DE INSERCIÓN LABORAL

El miércoles 8 de Junio tuvo su reunión de apertura el Ciclo Encuentros con el Urbanismo Profesional organizado por el Programa de Inserción Laboral de la Licenciatura en Urbanismo.

Durante su transcurso, los estudiantes de Urbanismo pudieron conocer la trayectoria profesional de los invitados y dialogar sobre los desafíos y posibilidades de inserción de nuestro conocimiento profesional en los distintos ámbitos laborales, para mejorar la ciudad.

Nuestros invitados fueron:

Artemio Abba,  
Arquitecto y  
Planificador Urbano  
Regional

Juan Ignacio Duarte  
Urbanista (UNGS)

Julio Leguizamón,  
Arquitecto y Urbanista  
(UNGS)

Martín Muñoz,  
Urbanista (UNGS)



# Urbanistas de la UNGS

*Entre diciembre de 2015 y julio de 2016 se sumaron 8 nuevos Licenciados en Urbanismo a la lista de graduados de la carrera.*

*Cada vez es más relevante el rol que ocupan los Urbanistas en el desarrollo de nuestras ciudades y más urgente su incorporación a la planificación y ordenamiento urbano.*

**¡Felicitaciones!**

## 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

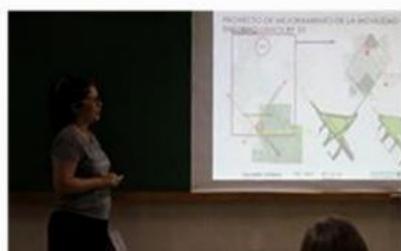
**Duración:**

5 años (presencial)

**+info:**

[www.ungs.edu.ar/  
ms\\_ungs/?page\\_id=549](http://www.ungs.edu.ar/ms_ungs/?page_id=549)

Amín Alí  
Noelia Andrada  
Alejandro Attié  
Lucía Cardozo  
Nahuel Godoy  
Érica Leguizamón  
Laura Marcos  
Lorena Nieva



Ya son 31 los profesionales de esta disciplina formados en la Universidad Nacional de General Sarmiento, el único lugar del país en el que se estudia Urbanismo como carrera de grado.

# Apuntes de Carrera

El número 5 de **Apuntes de Carrera** es resultado de los trabajos presentados por los estudiantes en la materia **Historia de la Ciudad**, de la Licenciatura en Urbanismo a lo largo de la cursada 2015. Esta publicación sintetiza el proceso de formación de las ciudades contemporáneas en tres periodos históricos: 1) primeros asentamientos, 2) la ciudad industrial y 3) la ciudad global.

El análisis explica los procesos económicos, sociales y políticos que caracteriza a cada uno de ellos y los cambios espaciales que se observan en cada una de las ciudades estudiadas.

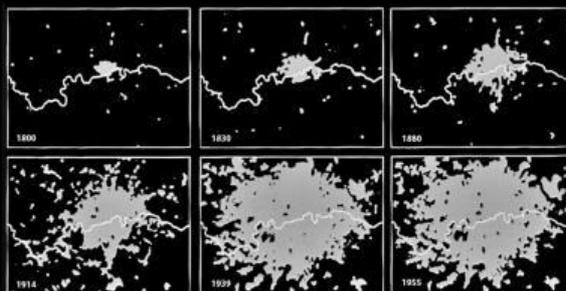
Esta selección de períodos para la publicación, entre todos los que aborda la materia, responde al objetivo de poder mirar de forma lineal y coherente la evolución desde las primeras aldeas hasta las actuales megalópolis. En ese sentido, se optó por un enfoque similar al de Edward Soja en *Postmetropolis* (2008).

Acceso a la versión digital: [http://www.ungs.edu.ar/ms\\_ico/?p=3954](http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/?p=3954)

ICO | Instituto del Conurbano

APUNTES DE CARRERA 5  
LICENCIATURA EN URBANISMO

Universidad Nacional  
de General Sarmiento



El crecimiento de la ciudad de Londres durante los siglos XIX y XX.

**HISTORIA DE LA CIUDAD**  
La ciudad como proceso de evolución cultural

Trabajo realizado en el marco de la materia "Historia de la Ciudad".

**Autores:**

Débora Soledad Robledo, Franco Santucho y Victoria Castillo.

**Compiladores:** Fernanda Levenzon / Raúl Fernández Wagner

# Zona Urbana



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

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

Porque las preguntas se multiplican y hay respuestas que no aparecen, entrá en **Zona Urbana**, un programa en el que la ciudad nos habla, en el que el barrio se expresa. Se emite todos los **martes** de 18 a 20 hs. (GMT -03:00, Buenos Aires) por FM 91.7 "La Uni". Y on line por: [www.fmlauni.com.ar](http://www.fmlauni.com.ar).

El programa es conducido por *Guillermo Tella* y co-conducido por *Luis Daniel Godoy*. Cuenta con la producción general de *Nahuel Godoy*, *Amelia Sardo* y *Rodrigo Silva*, y las columnas de *Belén Ruíz* y *Maia Bordese*. Acompañanos en esta curiosa idea de hacer ciudad en formato de radio.

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

## PROGRAMAS RECIENTES

octubre 27

[http://www.mediafire.com/listen/exv4vocjr2p510g/ZONA\\_URBANA\\_Programa\\_84\\_27-10-15.mp3](http://www.mediafire.com/listen/exv4vocjr2p510g/ZONA_URBANA_Programa_84_27-10-15.mp3)

Programa #85:  
noviembre 03

[http://www.mediafire.com/listen/448ex97qcww5gia/ZONA\\_URBANA\\_Programa\\_85\\_03-11-15.mp3](http://www.mediafire.com/listen/448ex97qcww5gia/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](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](http://www.mediafire.com/listen/0aezhm2m9tbo9p2/ZONA_URBANA_Programa_88_24-11-15.mp3)

Programa #89:  
diciembre 01

[http://www.mediafire.com/listen/2wpb15xck6q9cix/ZONA\\_URBANA\\_Programa\\_89\\_01-12-15.mp3](http://www.mediafire.com/listen/2wpb15xck6q9cix/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](http://www.mediafire.com/listen/u0k6zo1bx90y0aw/ZONA_URBANA_Programa_90_15-12-15.mp3)



# (De)formación profesional



En muchas ocasiones, la educación formal y la formación académica que recibimos poco nos prepara para la vida profesional que nos encontraremos fuera de la universidad o de las escuelas. Generalmente, las faltas están ligadas a tener una concepción ideal e idealista de nuestras disciplinas, que tiene más que ver con películas y ficciones propias, con contextos únicos y limitados, más que con la realidad que nos toca vivir cotidianamente. La formación, educación y capacitación no puede estar desligada de esa realidad y debería estar orientada esencialmente a poder identificar correctamente las problemáticas sociales y generar posibles soluciones.

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

En esta oportunidad observamos una crítica explícita y gráfica que hace el arquitecto y urbanista alemán León Krier a las escuelas de arquitectura y a la disciplina en general.

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

IMAGEN:

León Krier

[https://helfofthepublicrealm.com/2012/05/19/leon\\_krier\\_urban\\_design\\_cnu/](https://helfofthepublicrealm.com/2012/05/19/leon_krier_urban_design_cnu/)



¡accedé a números anteriores!

edición **cuatrimestral**  
agosto 2016

**armar** la ciudad  
revista de urbanismo

#Contratapa

distribución gratuita  
próximo número | noviembre 2016



¿tenés sugerencias?  
podés escribirnos



### LICENCIATURA EN URBANISMO

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

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

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

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

¿querés seguirnos?  
podés buscarnos



### COPYRIGHT

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



9 772362 527006