

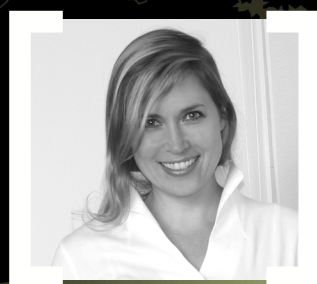
revista digital

armar la ciudad

licenciatura en urbanismo

50 páginas

URBANISMO & CIUDAD



Entrevista a la Arq. Gabriela Lucchini



Perfil del graduado en Urbanismo



Entrevista a la Arq. Andrea Catenazzi

Universidad Nacional de General Sarmiento



URB | Licenciatura en Urbanismo
Instituto del Conurbano

5

noviembre
2013

Sumario

- Entrevista a la Arq. Andrea Catenazzi.....04
- Entrevista a la Arq. Gabriela Lucchini.....08
- Noticias Urbanas.....12
- Investigaciones proyectuales16
- Sala Interactiva *Armar la Ciudad* 20
- Buenas y malas prácticas 22
- Perfil del graduado 24
- Análisis de la valorización del suelo 26
- Composición tema dos puntos, el potrero..... 30
- Proyectar la ciudad 34
- Un mundo de megaciudades..... 36
- Taller de Arquitectura y Urbanismo..... 38
- Textos y autores: Edward Soja.....40
- Agenda urbana..... 44
- Humor ciudadano 48
- Contratapa: Ediciones anteriores 50

[CONTACTO] armarciudad@gmail.com

Equipo

Coordinación General

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

Coordinación Editorial

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

Coordinación de Contenidos

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

Gladys **Antúnez**, *Profesora Universitaria*

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

Lucía **Cardozo**, *Estudiante de Urbanismo*

Lucas **Dombroski**, *Estudiante de Urbanismo*

Luis **Godoy**, *Estudiante de Urbanismo*

Martín **Muñoz**, *Tesista de Urbanismo*

Laila **Robledo**, *Licenciada en Urbanismo*

Coordinación de Edición

Victoria **Jones**, *Arquitecta Urbanista*

Patricia **López Goyburu**, *Magister en Urbanismo*

Editorial

La ciudad nos ofrece la mayor diversidad cultural, la mayor concentración económica, la mayor cantidad de población, la mayor capacidad productiva. Sin embargo, en la actualidad nuestras ciudades han manifestado ciertas limitaciones para afrontar problemas como el acceso con equidad a la tierra, a la vivienda, a los servicios básicos, a la educación, al empleo, a los bienes, o al crédito, para el conjunto de sus habitantes.

Dadas las asimetrías en el derecho real a la ciudad, el acceso de los distintos sectores sociales al espacio construido también es diferencial. Y en esta dinámica, el espacio público se desarticula, se desdibuja y rompe los criterios de articulación y cohesión social que históricamente lo consagraron como tal.

La ciudad requiere entonces reorientarse hacia principios de igualdad de oportunidades, de justicia social y, también, de sostenibilidad y de corresponsabilidad en las decisiones de interés público. Hoy los ciudadanos tienen el derecho y la capacidad de construir una ciudad más inclusiva y un espacio público más seguro y abierto a nuevas actividades.

En este marco problemático, presentamos hoy el quinto número de **Armar la Ciudad**, la Revista Digital de Urbanismo que editamos desde la UNGS, con 50 páginas de reflexión colectiva, abierta e inclusiva.

Equipo de Trabajo
ARMAR LA CIUDAD

Noviembre 2013

ACERCA DE

ARMAR
LA CIUDAD

[]

[“Armar la Ciudad”

es un espacio digital de encuentro y reflexión sobre la ciudad, destinado a difundir contenidos generados en el ámbito de la carrera de Urbanismo del Instituto del Conurbano-UNGS. Es un espacio abierto e inclusivo para quien tenga aportes que hacer a la disciplina. Los integrantes del grupo de trabajo son los encargados de moderar el debate y desempeñan su actividad *ad honorem*.]

Universidad Nacional
de General Sarmiento

Instituto del Conurbano
http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/

Directora:
Dra. Daniela Soldano

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

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

*Entrevista
a la Arquitecta*



Andrea Catenazzi

*Dialogamos con al reconocida
investigadora, docente y urbanista
sobre las nuevas formas de planificar y
gestionar el territorio.*

*Catenazzi nos acerca su mirada sobre
las políticas urbanas desde la
perspectiva del proceso de toma de
decisiones, con su acostumbrada
profundidad de análisis y claridad.*

A modo introductorio, ¿Qué es la gestión y qué es la planificación urbana? ¿Cómo considera que deben articularse?

Muchas veces, actualmente, escuchamos que buena parte de los problemas de nuestras ciudades son resultado de la “falta de planificación”.

Sin dudas, es una afirmación que nos desafía y nos obliga a pensar sobre las múltiples expectativas puestas en el papel de la planificación en las políticas urbanas.

Por eso, cuando ponemos en discusión cuestiones de planificación y gestión urbana estamos tratando de reflexionar sobre cómo se toman las decisiones para resolver los problemas de la ciudad; por qué se instalan ciertos problemas y no otros en las agendas de gobierno; y particularmente, quiénes participan y cuál es lugar de los planificadores en ese proceso, tanto en su dimensión técnica como política.

Desde esta perspectiva, ¿Cómo caracteriza la planificación urbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires?

La planificación urbana en Buenos Aires, como en la mayoría de los municipios del conurbano, es consecuencia de la clásica

[]

[**ANDREA**

CATENAZZI]

[Arquitecta especialista

en planificación y gestión de políticas públicas graduada en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Profesora Asociada del área de Urbanismo del Instituto del Conurbano (ICO) de la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). Fue directora del ICO (2008 – 2010). Profesora de grado y posgrado en política y planificación urbana en universidades nacionales: UNGS, Universidad de Buenos Aires, Universidad Nacional de Mar del Plata y Universidad Nacional de Tres de Febrero. Actualmente dirige equipos de investigación interdisciplinarios en la UNGS, con especial énfasis en el análisis territorial de las políticas públicas y participa en diferentes ámbitos académicos internacionales en el área de formación e investigación urbana (UNESCO, PNUD, EPFL). Es autora de varios artículos de libros y revistas especializadas en temas

urbanos]



división entre ciudad formal e informal. Por un lado, la planificación urbana para los problemas de la ciudad legal, y por el otro, la gestión social de la pobreza para quienes no pueden acceder a los beneficios y oportunidades que ofrece esa ciudad.

Aunque es evidente que se trata de problemas estrechamente relacionados, resulta difícil superar el clivaje “ciudad legal vs ciudad ilegal” cada vez que se tratan estos problemas en los medios y también entre los “especialistas” en planificación urbana.

¿Cuáles son las experiencias en planificación innovadoras? ¿Qué beneficios han mostrado tener frente a las prácticas tradicionales del planeamiento urbano?

A partir del restablecimiento de la democracia, varios municipios han realizado experiencias innovadoras en planificación urbana. La planificación se fue actualizando con la incorporación de nuevos atributos: “participativa”, “estratégica”, “ambiental”. Cada noción pone énfasis en diferentes aspectos que fueron considerados relevantes en los nuevos modos de hacer ciudad. Los municipios de Moreno y San Fernando son dos ejemplos





muy interesantes respecto de este tipo de experiencias. En general, muestran resultados que se basan en la continuidad de un proyecto particular para el desarrollo urbano del municipio, o dicho de otro modo, de una mirada política sobre el territorio que gobiernan.

En ese contexto ¿Cómo se instrumenta la participación? ¿Cuáles son los límites a la participación ciudadana y en qué etapas de los procesos de planificación y/o gestión se debe aplicar?

La participación en planificación urbana implica reconocer y validar los conocimientos ciudadanos en sentido amplio, el de los habitantes de la ciudad, pero también transparentar el de los agentes del mercado inmobiliario. Por lo tanto, es necesario incluirla en todo el proceso desde la construcción del problema hasta la implementación de las propuestas y para eso es necesario trabajar con distintos instrumentos y saber ajustarlos a cada situación particular. Hay mucha experiencia hecha con éxitos y fracasos que nos obligan a ser responsables sobre la finalidad, el propósito de este tipo de iniciativas.

[**MÁS**
INFORMACIÓN]

[En el año 2000, el Municipio de Moreno creó el Instituto de Desarrollo Urbano, Ambiental y Regional (IDUAR) como una herramienta de gestión del gobierno municipal, para promover planificar y ejecutar acciones en el territorio.]

+INFO:
<http://goo.gl/QSsTsK>

[Entre los años 2005 y 2008, el Municipio de San Fernando desarrolló un proceso participativo con el fin de implementar un Plan de Desarrollo Urbano y su normativa reglamentaria.]

+ INFO:
<http://goo.gl/hEVALZ>

*Entrevista
a la Arquitecta*



Gabriela Lucchini

Entrevistamos a la Directora de Arquitectura y Urbanismo del Estudio AC&A , equipo ganador del concurso de ideas para la playa ferroviaria de Caballito.

Lucchini reflexiona sobre este proyecto urbano en el que volcaron gran parte del conocimiento que venían desarrollando respecto de las problemáticas urbanas y buena parte del ejercicio adquirido en el Estudio en relación a la metodología para preparar concursos.

¿De qué manera han ido construyendo la idea rectora de la intervención?

Buscamos aplicar los principios del *Smart Growth* -Crecimiento Inteligente-, a la situación concreta de la Playa de Caballito. En este sentido, la localización y características de esta playa tienen en sí mismas un valor urbanístico casi inigualable en Buenos Aires. Son 22 hectáreas vacantes, en uno de los distritos con el mejor equilibrio entre empleos y viviendas, con gran diversidad de actividades y tipos de viviendas, localización central, accesibilidad a modos de transporte público de alta y media capacidad con alcance metropolitano, como el ferrocarril Sarmiento, el subte A y más de 20 líneas de colectivos.

Conociendo estas ventajas, desarrollamos una propuesta de volumetrías compactas, con comercios en planta baja y viviendas en los pisos superiores, que completan el tejido existente aunque con mayor permeabilidad, ubicado en el sector más próximo a la centralidad del barrio y a los sistemas de transporte

¿Qué concepción de espacio público subyace?

Esta configuración nos permitió liberar la mayor parte del suelo -más del 85%- para espacios verdes, usos recreativos y sociales que se convierten en el corazón del distrito. Alrededor de este gran espacio, conviven las nuevas viviendas, los galpones ferroviarios reciclados como escuela y mercado, el club y el centro comercial.



ferroviarios reciclados como escuela y mercado, el club y el centro comercial.

Otra estrategia importante implicó conectar calles, que permitan acortar viajes y hacerlas amigables para la caminata y la bicicleta, lo cual mejorará la calidad de los desplazamientos, especialmente aquellos que se realizan antes y después de un viaje en transporte público. Esta característica es una condición más importante de lo que se suele decir para que la gente elija el transporte público como alternativa. El cuidadoso diseño de las calles y su paisaje, incorporando circuitos “verdes” y espacios de encuentro, alientan la decisión de no usar el auto, promueven los vínculos sociales e intensifican la identidad del lugar.

La “Ciudad Caminable” sintetiza varias de estas características: se maximizan las conexiones; el tejido urbano es permeable y se difuminan los límites entre propiedad privada y espacio público. Asimismo, la mezcla de alta densidad de empleos y población convive con una amplia variedad de servicios que refuerzan la economía y la identidad local.

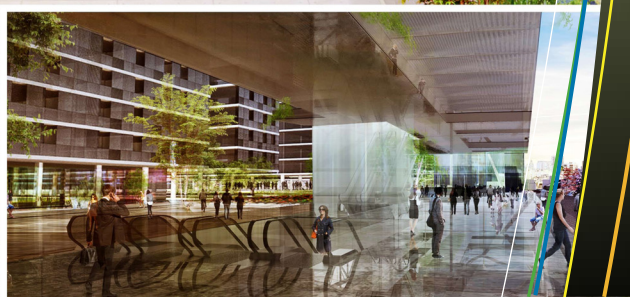
Más allá de una perspectiva analítica, creemos que, a la hora de pensar este tipo de desarrollos, debemos enfocarnos en las cualidades tangibles y en los detalles que hacen que la gente quiera vivir en los lugares que construimos.



¿Cuáles consideran que son los aspectos indispensables a tener en cuenta para participar de un concurso de Urbanismo?

Como primera instancia, consideramos que para este tipo de proyectos uno debe empaparse de la realidad del lugar, conocer a fondo las características que lo definen y lo diferencian de otros, las virtudes y los problemas que presentan, detectando oportunidades y ejes de acción. Creemos adecuado alentar la participación ciudadana. El crecimiento puede crear mejores lugares para vivir si se responde a las necesidades y al sentido del lugar de la comunidad. Sus habitantes suelen ser los más aptos para definir estas necesidades.

En otro sentido, la planificación urbana es fundamental respecto del consumo energético, porque a través de ella es posible reducir la demanda de energía (y viajes). Entendemos que es indispensable impulsar los sistemas de transporte público coordinados con los usos de suelo mixtos para ayudar a disminuir la congestión, ahorrar energía y disminuir las emisiones. Desarrollar un sistema multimodal diversificado maximiza la accesibilidad y la conectividad. Impulsar las zonas ya servidas por infraestructura también caracteriza a un crecimiento costo-efectivo que mejora la calidad de vida de sus residentes.



[ESTUDIO AC&A]

Gabriela Lucchini.

Directora de Arquitectura y Urbanismo en AC&A. Candidata a Maestría en Economía Urbana (MEU) y Políticas Públicas (MPP) en Universidad Torcuato Di Tella. Cursó en el Lincoln Institute of Land Policy. Arquitecta UBA. Docente en la materia Transporte en MEU-UTDT, Taller de Arquitectura (Scarone-Scagliotti) y Matemática II (Spinadel) en la UBA.

Especialista en urbanismo y dirección de proyectos donde se integran la problemática del transporte, la economía y el desarrollo urbano.

Edgardo Barone.

Arquitecto UBA. Docente en el Taller de Arquitectura (Lestard) en la UBA. Coordinador de proyectos.

Alejandro Graziani.

Arquitecto UBA. Especialista en arquitectura para el transporte.

Alexis Alvarez Lalin.

Estudiante de Arquitectura. Docente en IAC (Calzon) en la UBA. Especialista en diseño integral sustentable.

Lucrecia Lavaselli.

Arquitecta UBA.

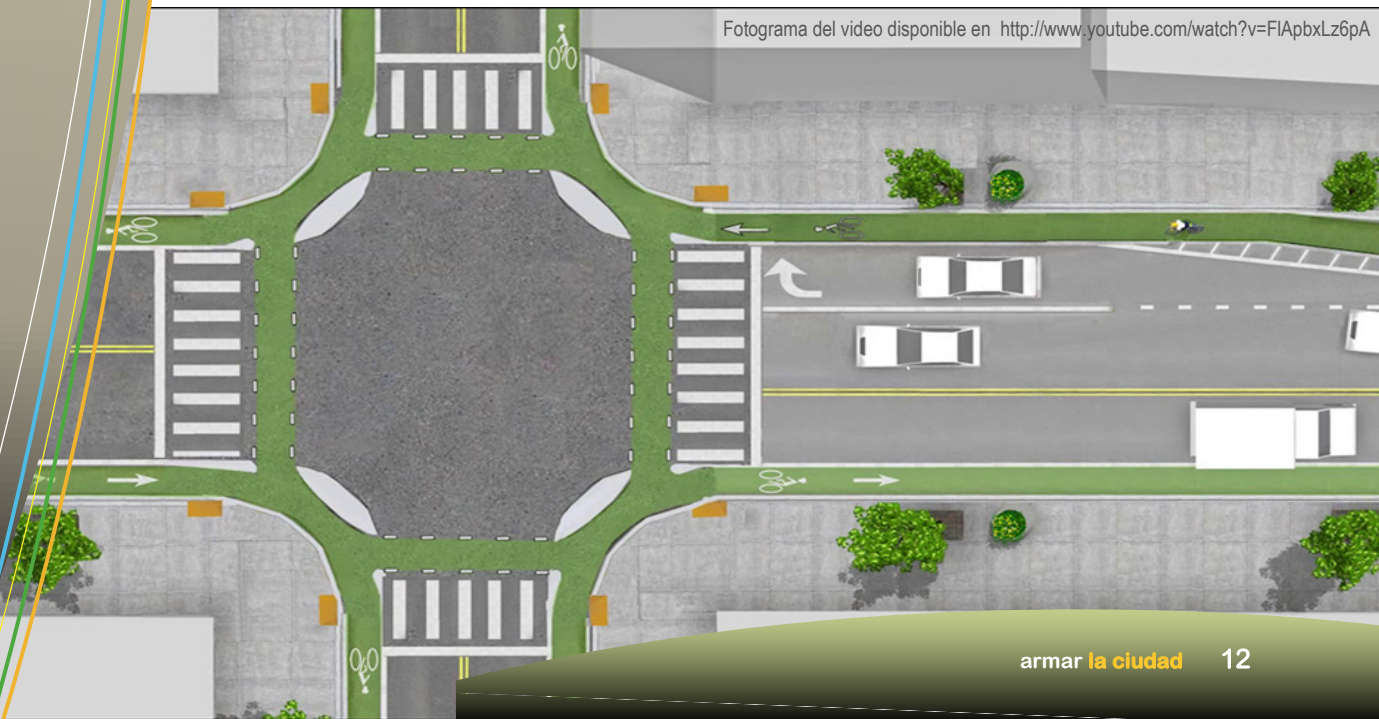
Intersecciones eficientes

Aprendiendo de la mejor maestra que es la experiencia acumulada, los holandeses han resuelto de la forma más adecuada a sus necesidades, y con los recursos a mano, el gran dilema del diseño de las intersecciones de calles con ciclovías. Es lugar común el conflicto siempre presente entre los automóviles y ciclistas por defender sus carriles y prioridades, sobre todo cuando de giros se trata.

Partiendo de la última actualización de los directrices de una asociación estadounidense de transporte de las quince ciudades más importantes de ese país (NACTO), se ofrece el contraste con la nueva diagramación en las ciudades holandesas. Como se observa en el video, el diseño de NACTO no resuelve, sino que además aumenta, el conflicto entre ciclistas y automovilistas por el cruce de carriles de diferentes velocidades, privilegiando el giro a la derecha de éstos últimos. Además, no tuvo presente el riesgo de no tener en cuenta el punto ciego del automovilista que no ve acercarse al ciclista tangencialmente al coche.

En Holanda, no sólo se trataron estas cuestiones con éxito, sino que además se logró concretar la solución sin hacer mayor uso de la calzada existente, sino simplemente rediseñando la señalización horizontal en la intersección, delimitando claramente los carriles de circulación, senda peatonal y dársenas de cruce seguras para los ciclistas.

Fuente: Video disponible en el portal de You Tube: <http://goo.gl/iXhbs2>



¿Qué es el crowdfunding?

Gracias al desarrollo de las tecnologías de la información (TICs), se ha abierto un camino muy prometedor para el desarrollo de proyectos de baja escala que busquen financiarse a través de las “micro-donaciones” colectivas. Lo que comenzó en la década de 1990 para aplicarse como “micro-mecenazgos” de grupos de música o de directores de cine que buscaban concretar su opera prima, se ha ido expandiendo rápidamente en los últimos años, sobre todo apoyándose en la innovación introducida por las llamadas redes sociales.

Dentro de la experiencia alcanzada hasta ahora, existen actualmente sitios que se están especializando en financiar pequeños proyectos e intervenciones urbanas.

De esta manera, se abre una variable interesante para tener en cuenta a la hora de financiar pequeñas intervenciones urbanas de escala comunitaria que contribuyan, como comienzo, a mejorar la calidad de vida barrial en su espacio público .

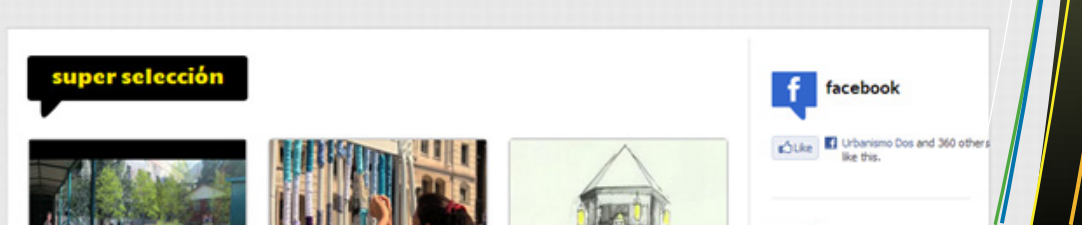
Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/09/07/urbankit-el-crowdfunding-que-busca-financiar-mejores-espacios-urbanos/>

[]

[PROYECTOS]

[Revisando uno de los sitios web en los que convergen propuestas y potenciales donantes (**Urbankit**), podemos encontrar proyectos como los siguientes:

- una ludoteca como espacio didáctico y de resguardo para niños,
- corredores escolares seguros señalizados con lámparas solares en postes y árboles,
- transformación de patios de escuela en patios verdes y de contacto con la naturaleza.
- una puesta en espacio público de un gran telar para la promoción del trabajo artesanal.



En el Día Mundial del Hábitat

Se publicó la Ley de Acceso Justo al Hábitat

En coincidencia con el Día Mundial del Hábitat, el 07 de Octubre próximo pasado, se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires, la Ley Provincial N°14.449 de Acceso Justo al Hábitat, nueve meses después de su promulgación.

Sin embargo, aún no se han reglamentado aquellos artículos de la misma que son imprescindibles para su puesta en práctica. Por ello, diversas agrupaciones y sectores sociales y académicos, además de haber manifestado oportunamente su preocupación por su falta de publicación, también reclamaron su pronta reglamentación.

En este sentido, los integrantes de la Comisión de Hábitat de la Universidad Nacional de La Plata sostuvieron: *“Consideramos que la Ley de Acceso Justo al Hábitat constituye claramente un instrumento capaz de abordar de manera integral la complejidad de la problemática habitacional y ampliar las capacidades de acción estatal sobre las diversas causas que la originan, generando una activa política de hábitat en búsqueda de lograr una mayor justicia social”*.

Fuente: <http://goo.gl/kYqojs>



Una iniciativa del Instituto del Conurbano de la UNGS

Se lanza el Observatorio del Conurbano Bonaerense

Se trata de un proyecto del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento cuyo propósito es poner a disposición pública indicadores actualizados respecto de las problemáticas que atraviesan los territorios de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Está concebido como un espacio de producción, difusión e intercambio de información sobre las condiciones socioeconómicas, políticas, urbanas y ambientales que caracterizan a esta Región, y sobre las intervenciones de las políticas públicas y de la sociedad en estas cuestiones.

El Observatorio opera a través de una plataforma Web destinada a un uso masivo de la información para destinatarios tales como organismos públicos, organizaciones sociales, políticas, educativas y académicas, entre otros.

Para un mayor alcance, la plataforma Web se complementará con redes sociales propias y el envío de un boletín de actualizaciones del Sitio.

Fuente: http://www.ungs.edu.ar/ms_ico/?p=2768



[EN DATOS]

[Cuenta con

información
cuantitativa y
cualitativa sobre :

- Aspectos Sociodemográficos
- Políticas Sociales
- Estado y Política
- Hábitat y Políticas Urbanas
- Economía y Trabajo
- Ambiente
- Cultura
- Sociedad Civil]

[Además, permite

realizar búsquedas
específicas sobre cada
territorio dividido en:

- Área Metropolitana
 - Región Metropolitana
 - Subregiones
 - Conurbano
- Cada uno de los 40 partidos que componen el Conurbano de Buenos Aires.]

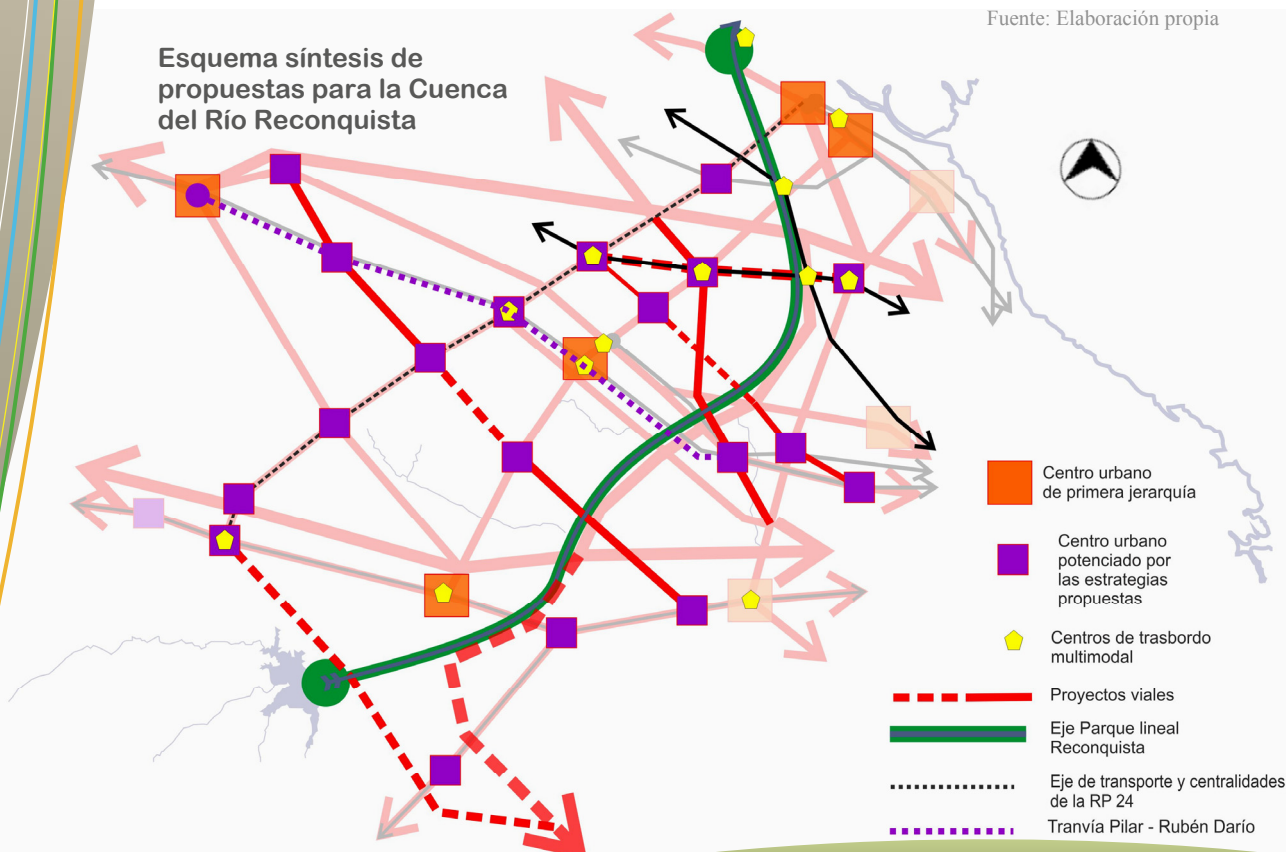
AL OBSERVATORIO:

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

Estrategias regionales para la cuenca del río Reconquista

Durante el curso 2011 de la materia Taller IV de la Licenciatura, los estudiantes desarrollaron un estudio de análisis-propuesta con detección de cuestiones críticas, establecimiento de objetivos, el trazado de estrategias y el desarrollo de proyectos pertinentes en el ámbito territorial de la cuenca del Río Reconquista, con el fin de asentar las bases de un plan estratégico regional para la misma.

Fuente: Elaboración propia



P

ara analizar los aspectos centrales de la Cuenca del Río Reconquista, se realizó una lectura crítica de diversas fuentes tomadas como antecedentes, principalmente aquellas elaboradas en estudios y diagnósticos durante la última década referidas a cuestiones como estructura regional, saneamiento, población, NBI, hacinamiento, densidad, urbanizaciones cerradas, villas y asentamientos, y espacios abiertos.

Partiendo de esa lectura, se enfocaron cinco **cuestiones críticas** consideradas como las más relevantes. A partir de las mismas, se plantearon cinco **objetivos** a alcanzar que fueron la base para trazar diez **estrategias rectoras** que, por contar con un espacio acotado, no desarrollaremos aquí.

Finalmente, se desarrollaron una serie de propuestas de intervención destinadas a la estructuración territorial de la Cuenca como región integrada a su interior y a la escala metropolitana.

Para ello, se consideraron propuestas organizadas en tres ejes longitudinales y seis cruces transversales, las que se sintetizan a continuación:

LOS OBJETIVOS

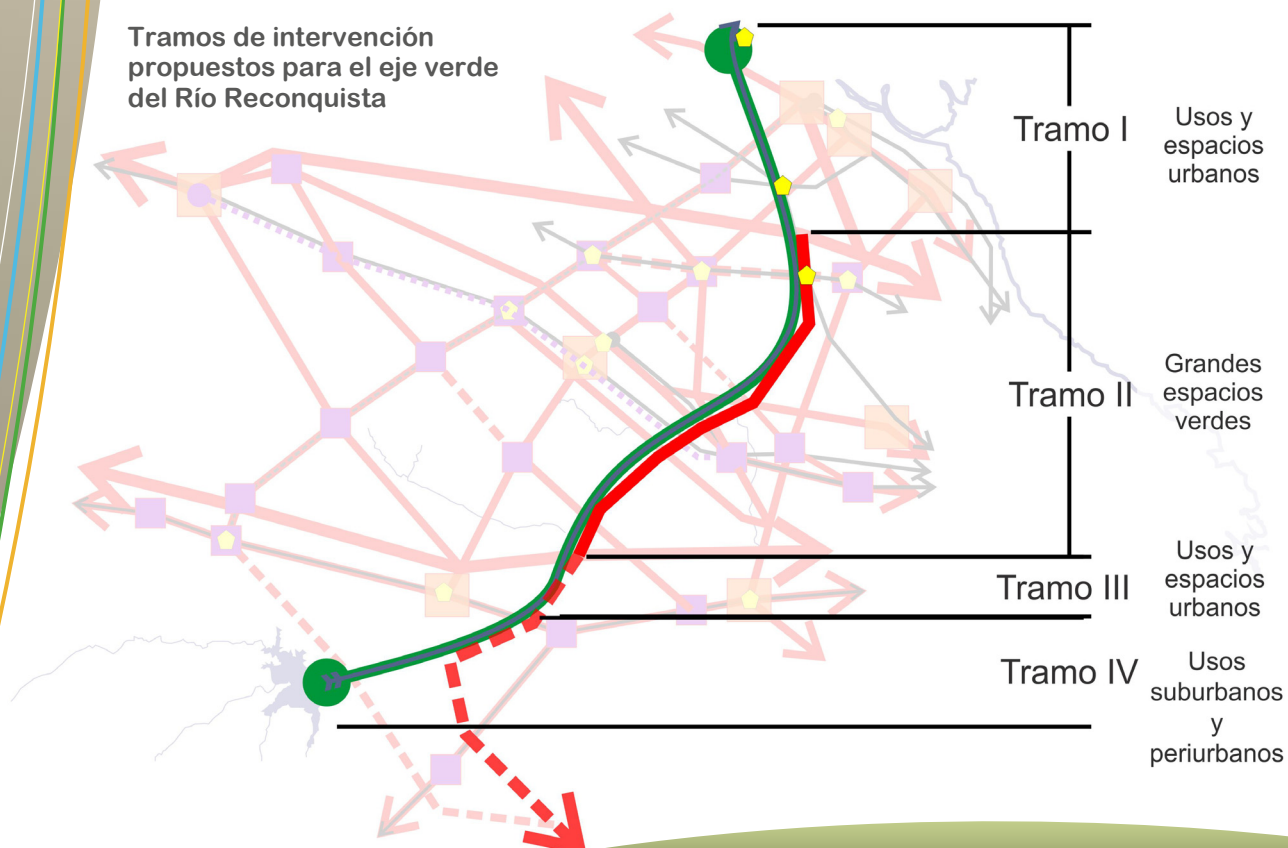
PROPUESTOS

- Integrar el Río a la ciudad para permitir un mayor disfrute por parte de la población y una mayor permeabilidad y conectividad entre márgenes, donde las áreas obstruidas lo impiden.
- Promover un modelo de crecimiento urbano con mayores niveles de densidad y consolidación en los municipios de la segunda corona que integran la cuenca.
 - Fortalecer las centralidades del arco de centros urbanos de la segunda corona de la RMBA con servicios de mayor jerarquía.
- Disminuir los niveles de vulnerabilidad sanitaria, con el fin de contribuir a mejorar las condiciones de vida y el medio ambiente de la población que habita la Cuenca y así disminuir el nivel de criticidad social.
 - Minimizar el alto contraste social y urbano en la cuenca para colaborar con la disminución de la exclusión social.



Ejes longitudinales.

- **Eje verde del Río Reconquista:** Con el objetivo de construir un eje verde de escala metropolitana a lo largo del cauce del Río Reconquista, que genere un espacio de socialización y enlace entre su desembocadura en el Delta del Paraná con sus nacientes en el Embalse Dique Roggero, se propone la vinculación de todo el frente del curso de agua: a) por medio de un sistema de grandes espacios y corredores verdes, vialidades y bici sendas que se insertan en la trama urbana adedaña, y b) mediante la localización de actividades que se complementan con las del entorno, a la vez que articulan un recorrido que integra la cuenca en su totalidad
- **Eje vial de centros de primera jerarquía de la RP 23:** Para la consolidación de un arco de centros urbanos de primera jerarquía unidos por la RP N°23, como eje vial estructurador de actividades vinculadas a los mismos, las propuestas se centran en el fortalecimiento de los centros urbanos de Tigre-San Fernando, San Miguel y Moreno mediante la localización de servicios de primera jerarquía y el mejoramiento de la calidad de los espacios públicos de los mismos, que permitirá acercarlos a la población del segundo cordón de la RMBA.
- **Eje vial, de transporte público masivo y de centralidades a desarrollar de la RP 24:** Para este caso, con el fin de acercar



servicios de centralidad a los habitantes del segundo y tercer cordón de la RMBA, en el entorno de la RP N°24, y facilitar su desplazamiento dentro de la cuenca, la propuesta se centra en tres aspectos: el fortalecimiento de centros urbanos de 2° y 3° jerarquía, la creación de nuevos nodos estratégicos y la construcción de un sistema de transporte público de pasajeros guiado.

Cruces transversales.

Finalmente, definimos una serie de cruces transversales con el propósito de realizar un entramado que contribuyera a la integración de todos los sectores de la Cuenca, revirtiendo el efecto de barrera urbana que constituye el Río.

- Malvinas Argentinas – Don Torcuato – Boulogne.
- Malvinas Argentinas – Villa de Mayo – Caseros / San Martín
- Tranvía Pilar – Rubén Darío
- Derqui – Ituzaingó
- RP 25 y nueva centralidad Parque del Oeste
- Extensión RP 24 y Área de protección del periurbano.

DATOS DE LA

CUENCA

- Superficie: 167.000 ha
- Longitud del Río Reconquista: 82 km
- Cursos de agua que componen la Cuenca: 134
- Longitud total de la Cuenca: 606 km
- Municipios que la componen: 18
 - Población: 4.664.407 (Censo 2010)
 - Variación intercensal 2001-2010: 10%
 - Superficie aproximada de grandes espacios abiertos: 7.000 ha

PROFESORES

Eduardo Reese

ESTUDIANTES

DEL EQUIPO

Laura Calabró
 Sabrina Lezama
 Mirta Lezcano
 Laura Marcos
 Martín Muñoz

Documento completo disponible en la web de *ISSUU*:

<http://goo.gl/LTV003>



Sala interactiva *Armar la Ciudad*

La experiencia del Museo Imaginario, que fue compartida en los números anteriores de esta revista, ha sido presentada en tres congresos durante este año, lo que no sólo permitió ponerla en conocimiento de otros museos, sino también profesionalizar el trabajo realizado por los educadores del Imaginario:

4.º Escuela Argentina y 11º Escuela Latinoamericana de Museología de las Ciencias desarrollado entre el 9 y 11 de octubre en la UNGS:

Se presentó el trabajo “Acercamiento a la experiencia de los visitantes en el módulo Armar la Ciudad”, en la mesa redonda “Experiencias de participación de los visitantes en museos y centros de ciencia”. Con panelistas representantes de Museos y Centros de Ciencia, la mesa fue moderada por especialistas. El tema de la Escuela fue *La experiencia de los visitantes en los museos de ciencia* y la invitación desde la Asociación Argentina de Museos y Centros de Ciencia y Tecnología (AACeMuCyT).

IV Encuentro de Museos Universitarios del Mercosur y I Encuentro de Museos Universitarios Latinoamericanos y del Caribe, organizado entre el 24 y 25 de octubre en Santa Fe, por la Universidad Nacional del Litoral.

El evento busca brindar un espacio donde se pueda dar a conocer las experiencias de los Museos Universitarios, intercambiar propuestas creativas para lograr un exitoso vínculo museo-comunidad universitaria y museo-comunidad local y regional, y reflexionar en torno a las experiencias innovadoras que cada museo universitario incorpora en la búsqueda de la comunicación, la creatividad y la integración de público. El Museo Imaginario presentó un trabajo al eje denominado Experiencias innovadoras con la comunidad universitaria que se titula “La experiencia Armar la Ciudad del Museo Interactivo Imaginario”.

I Congreso Latinoamericano y el II Congreso Nacional de Museos Universitarios que se desarrollará entre el 12 y 15 de noviembre en la Universidad Nacional de La Plata.

Este congreso permite conocer qué nuevas propuestas están siendo adoptadas por los Museos Universitarios para incrementar sus audiencias y cómo se puede aprovechar y enriquecer la naturaleza interdisciplinaria de los Museos universitarios para incrementar, gestionar y financiar sus muestras. Se presentó un trabajo en el eje temático Educación y Público.

[]

[ALGO MÁS]

[Los registros

realizados durante los dos últimos años en las visitas guiadas a la Sala Interactiva, a través de grabaciones, entrevistas y crónicas de los guías animadores científicos, permitieron también concretar un proceso de evaluación y reflexión sobre lo actuado hasta el momento, que asimismo, permitió mejorar no solo la atención al público, sino también las capacitaciones que

reciben los guías.]

Para acceder a los trabajos completos visitar

<http://goo.gl/19G452>

+INFO:

<http://goo.gl/xzyCr2>



BUSCÁNOS

www.ungs.edu.ar



Los usos comerciales del espacio público contemporáneo

Función pública, interés privado

El espacio público se expresa como una construcción colectiva de interés y utilidad común. No obstante, las condiciones de accesibilidad, visibilidad, apertura y disponibilidad inmediata hacen del él un elemento atractivo para empresas privadas que buscan publicitar sus productos.



En una ciudad cada vez más globalizada, es fundamental encontrar una relación virtuosa y equilibrada entre inversiones privadas e intereses públicos.

Si bien históricamente se ha utilizado el espacio público para dar a conocer numerosos productos y servicios, en la actualidad, se observan intervenciones, sobre todo en el mobiliario urbano, que buscan destacarse por su ingenio, innovación, arte y funcionalidad. Así, el uso de interés público se ve subordinado y utilizado con fines comerciales.

De esta manera, la ciudad toda, por la comunicación e intercambio directo que permite con los ciudadanos mediante sus espacios públicos, es vista como una gran vidriera comercial que debe ser aprovechada.

Estos nuevos modos de intervenir en el espacio público nos interpelan como urbanistas y como ciudadanos alimentando una dicotomía para nada novedosa: la relación y pugna entre los intereses públicos y los privados.

[]

[]

[¿BUENAS

O MALAS?]

- -¿De qué modo se relacionan el espacio público y los capitales privados?
- ¿Está bien que se utilice el mobiliario urbano para publicitar productos y empresas?
- ¿Puede la inversión privada convivir y contribuir a las funciones públicas?



Licenciada en
Urbanismo
**Daniela Noelia
Natale**



Perfil del graduado

En este número, Daniela Natale reflexiona sobre su experiencia como estudiante y profesional del Urbanismo.

“Estudiar urbanismo no fue una decisión tomada desde que era chica, como le ocurre a muchas personas que encuentran su vocación a temprana edad. La carrera y yo nos encontramos casi por casualidad. Un día, buceando por la oferta académica de la UNGS, me encontré con la Licenciatura en Urbanismo. Me pareció sumamente interesante la mirada sobre la ciudad que propone, la idea de poder resolver problemas urbanos que nos afectan a todos, y mejorar la calidad de vida de la población”.

“Considero que la formación integral que propone la Licenciatura en Urbanismo, permite al graduado desempeñarse en distintos ámbitos relacionados con los procesos urbanos. Así, desde que me recibí pude desarrollar mi actividad profesional tanto en el sector público como en el privado”.

Dentro de los ejes en los que se organiza la formación del urbanista- tecnologías, gestión, perspectivas de análisis y talleres- las temáticas relacionadas con las redes de infraestructura, y principalmente con el transporte, fueron siempre las cuestiones que me despertaron mayor interés. Pero, también aportaron a mi recorrido como estudiante las actividades extra-programáticas organizadas desde la Carrera, como salidas a campo, visitas a diferentes organismos relacionados con las cuestiones urbanas y a distintas ciudades, y también, porque no, los distintos encuentros donde nos reunimos futuros urbanistas y graduados.

Actualmente, me encuentro culminando mi tesis de la Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano de la Universidad Nacional de Mar del Plata, sobre la temática de la movilidad sustentable. Este es un tema que aborda una cuestión central del desarrollo de las ciudades que, si bien está actualmente en la agenda pública, aún no encuentra respuestas concretas y adecuadas para solucionar los conflictos derivados de su gestión inadecuada. Desde mi lugar de investigadora, me interesa poder aportar ideas y posibles soluciones que permitan mejorar la calidad de vida de quienes transitamos diariamente las ciudades.

[]

[UNAS PALABRAS

MÁS]

[“Trabajé como

Directora Urbano y

Territorial del

Municipio de General

Las Heras; en

consultoras privadas,

desarrollando

proyectos

relacionados con la

planificación urbana,

con el medio

ambiente, con el

catastro , etc; en

ONGs como

colaboradora del

Instituto para la

Ciudad en

Movimiento, sede

Buenos Aires y desde

el año 2008 me

desempeño como

Investigadora-

Docente en el

Laboratorio de

Sistemas de

Información

Geográfica del

Instituto del

Conurbano de la

Universidad Nacional

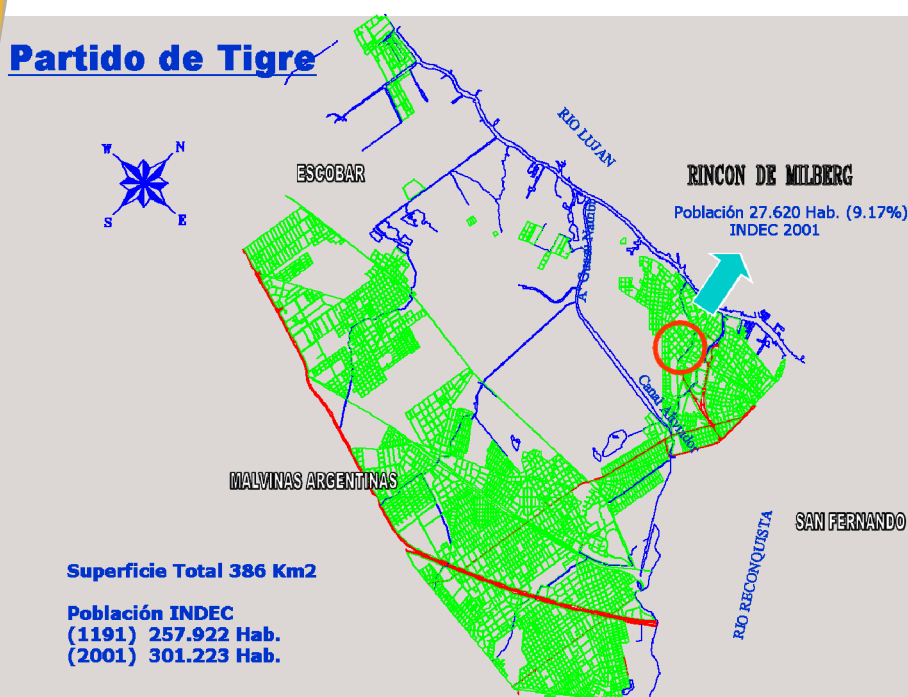
de General

Sarmiento”]



Análisis de la valorización del suelo en el proceso de crecimiento urbano del Partido de Tigre (1991-2001)

Este trabajo indaga sobre la valorización del suelo que se realiza en el marco del proceso de construcción del espacio urbano que tiene lugar en la Región Metropolitana de Buenos Aires, en el contexto de los procesos generales socioeconómicos de reestructuración global del periodo en análisis. Para ello, toma como caso de estudio el área de Rincón de Milberg, en el Partido de Tigre.



La trama urbana de Rincón de Milberg es la continuación del casco urbano de la Ciudad de Tigre. El suelo urbano del área ha sufrido profundas transformaciones en el periodo analizado.

La idea subyacente a este análisis es que la construcción del espacio es parte de la articulación que se establece entre las relaciones sociales que los actores conforman y el territorio en que ellas se establecen, de las interrelaciones que se constituyen alrededor de ello y del sistema que, al efecto, se configura en el lugar de referencia. Es decir que, alrededor de los procesos de reproducción de la vida, los actores construyen en un territorio específico la economía, la sociedad, la cultura, el espacio urbano, esto es, se conforman las relaciones entre actores y territorio que dan lugar a la construcción del espacio.

El crecimiento de la ciudad en el periodo analizado se realiza tomando como ejes el desarrollo de autopistas y de la infraestructura anexa, que da lugar enormes expectativas de valorización de las tierras que se encontraban próximas a su traza. Es así que, importantes desarrollos inmobiliarios conectados a ellas se situaron en el denominado Corredor Norte de la RMBA, especialmente, en los partidos de Tigre y Pilar.

Si se observa el crecimiento en su conjunto, la retícula consolidada, que responde a loteos tradicionales de la década de 1950 y aún está escasamente dotada de servicios de redes y equipamiento, presenta un crecimiento muy reducido. Éste se concretó principalmente en los asentamientos populares y en los nuevos emprendimientos urbanos cerrados.

En 1996, el Municipio encaró la reformulación integral de su Código de Zonificación, estableciendo normas que posibilitan fraccionar suelo hasta entonces no apto para su habitabilidad. La mayor parte de los propietarios de estas tierras, que tenían una reducida capacidad de uso y baja productividad, se vieron inclinados a vender sus predios a emprendedores privados que luego, en el corto plazo, serían utilizadas para el desarrollo de nuevas urbanizaciones.

El proceso de urbanización de los emprendimientos, comienza con la compra de suelo que se sitúa, por lo general, bajo cota de inundación, no siendo apto para su habitabilidad y por lo tanto, de bajo costo en el mercado inmobiliario. Luego, a partir de la etapa proyectual - bajo Marco Normativo - y la aceptable rentabilidad del proyecto de inversión por parte de las empresas asociadas, continúa un proceso de convalidación en el que el Estado y dichas empresas, según corresponda, realizan las intervenciones e inversiones

Más del 50% de la superficie continental del Partido de Tigre se encuentra bajo

cota de inundación

La Comisión de Análisis e Interpretación del Código de Zonificación del Partido de Tigre, creada por Decreto 1765 /92, gestó la adecuación a la Ley de Usos del Suelo (8912/77), de la reforma integral del Código de Zonificación, mediante Ordenanza 1894/96. El análisis fue la base para confeccionar un nuevo plano de zonificación del Partido, acorde con las realidades edilicias, constructivas, socioeconómicas y de subdivisión del suelo existentes al año 1996. Asimismo se reformuló la planilla de Indicadores Urbanísticos del Distrito. Y se fijaron "reglas claras que permitieran la incorporación al sistema económico de tierras a la fecha improductivas, en caso de realizar inversiones necesarias para llevarlas a cota no

inundable"

necesarias para la concreción de los emprendimientos. Es decir, la obtención de la Prefactibilidad otorgada por el Estado Provincial, el compromiso de ejecución de obras de infraestructura que los adecuen a la normativa vigente y los articulan al resto del Partido y la Región, y finalmente, la comercialización inmobiliaria del suelo fraccionado.

En este proceso se realizó la renta de las empresas inversoras/ desarrolladoras. Compraron tierras entre 1 y 19 \$/m² y las comercializaron entre 50 y 200/500 \$/m², tomando una ganancia de entre 100 y 1900 %. Cabe señalar que el monto del suelo más las mejoras que se debieron realizar para ponerlo en condiciones de construir sobre él ascendía aproximadamente a 25 \$/m².

Por otra parte, en las zonas aledañas a los emprendimientos, correspondiente a la *ciudad abierta*, el precio del m² de tierra fue de entre \$ 1 y \$ 19, llegando a \$ 39 en áreas servidas con infraestructura básica durante la década de 1990.

Por lo tanto, se puede sostener que el aumento de precios del suelo y la consiguiente obtención del beneficio empresario se realizó en la relación que se estableció entre diversos actores:

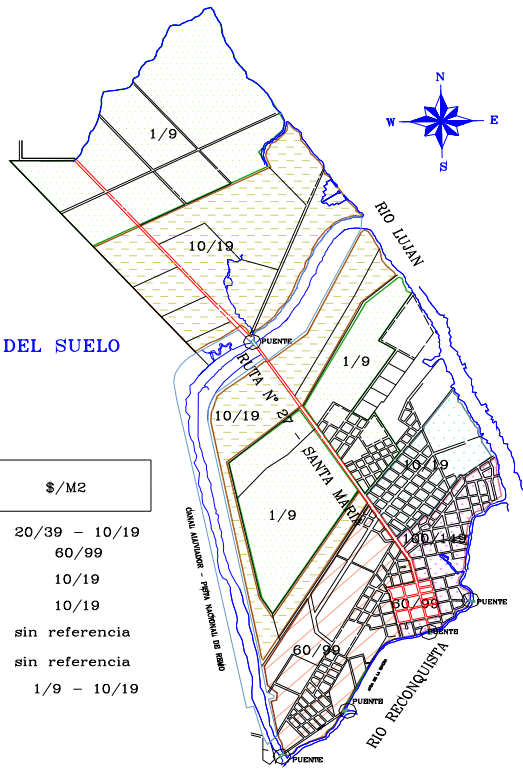
- **El Estado Argentino y los grupos financieros**, a través de la privatización o concesión de la Panamericana Ramal Tigre.
- **Los entes provinciales** que avalan los proyectos urbanos, con la exigencia de instrumentar mejoras en la cota hidráulica de los emprendimientos y la realización de obras necesarias para el mejoramiento hidráulico en zonas anegadizas circundantes.
- **El Estado municipal**, con acciones que favorecen el desarrollo territorial a través de inversiones privadas, entre otras cosas, con la adaptación de normativa, con medidas para disminuir el conflicto que produciría el contraste socio espacial, y con seguridad jurídica.
- **Los grupos financieros** que participan en inversiones inmobiliarias y también, en la comercialización de los barrios cerrados.
- **La banca privada** que otorga créditos a sectores sociales de medianos y altos ingresos para comprar inmuebles.
- **Los sectores inmobiliarios** que comercializan y construyen los emprendimientos.
- **Los sectores populares** que habitan en los alrededores de los emprendimientos. .
- **Actores de sectores medios** que habitan en el municipio y canalizan sus protestas a través de ONGs -anegamientos por elevación de cota de nivel en barrios cerrados, sin concretar obras necesarias, etc.)

RINCON de MILBERG 1991

CATASTRO Y PRECIOS DEL SUELO

REFERENCIAS:

ZONIFICACION Ord. 1297/92	Momen. Catastral	\$/M2
Residencial	R5-R2	20/39 - 10/19
Comercial	C4	60/99
Industrial	IP	10/19
Rural	A1	10/19
Uso Especifico	UE	sin referencia
Esparcimiento	E	sin referencia
Club de Campo	C.C.	1/9 - 10/19



Fuente: Elaboración propia Base Catastro MUNICIPALIDAD DE TIGRE - Precios del Suelo UNGS

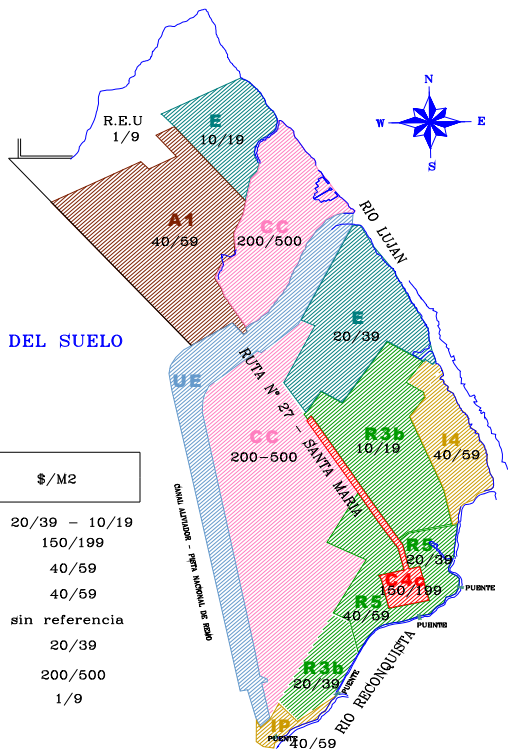
ESC. 1:10000

RINCON de MILBERG 2001

ZONIFICACION Y PRECIOS DEL SUELO

REFERENCIAS:

ZONIFICACION Ord. 11894/96	Momen. Catastral	\$/M2
Residencial	R5-R3b	20/39 - 10/19
Comercial	C4	150/199
Industrial	IP-14	40/59
Rural	A1	40/59
Uso Especifico	UE	sin referencia
Esparcimiento	E	20/39
Club de Campo	C.C.	200/500
RESERVA ENSANCHE URBANO	R.E.U	1/9



Fuente: Elaboración propia Base Catastro MUNICIPALIDAD DE TIGRE - Precios del Suelo UNGS

ESC. 1:10000

CIUDAD ABIERTA /

CIUDAD CERRADA]

En la *ciudad abierta* aledaña a los emprendimientos, que está habitada por familias de muy bajos recursos, se produjeron inundaciones que afectaron fuertemente a estos vecinos. Tales circunstancias podrían ser pensadas como consecuencia de las *obras de relleno* realizadas por los desarrolladores de los barrios cerrados, *ciudad cerrada*. (Entrevista a trabajadores del Marinas Golf Country Club)

CRECIMIENTO

URBANO EN CIFRAS]

PORCENTAJE DE HECTÁREAS POR TIPO PERÍODO 1991-2001

- Emprendimientos Urbanos: 866,60
- Asentamientos Populares: 116,80
- Casco urbano Consolidado: - 072*
- Áreas vacantes: - 53,68

*Existen emprendimientos urbanos y asentamientos populares sobre anterior trazado reticular.

Finalmente, con este análisis preliminar, se intentó conocer el proceso por el cual la acción colectiva y la interacción social en el espacio urbano contribuyeron, efectivamente, al aumento de precio del suelo en un sector de Tigre, con miras a instrumentar herramientas capaces de rescatar beneficios generados socialmente para aplicarlos en beneficios de todos.

Composición tema dos puntos, el potrero

Según la definición del diccionario, un potrero es una persona que cuida potros o también, un lugar dedicado a la cría de ganado caballar. Pero, en el lenguaje popular, en el paisaje urbano, se determina al potrero como aquel lugar donde íbamos a jugar a la pelota, al fútbol.



Era un espacio ocioso donde generalmente los pibes emprolijaban, limpiaban, hacían un rectángulo imaginario e instalaban dos arcos y, con un sutil toque de magia barrial, se convertía en la bombonera o el monumental, según el predominio de los locales.

Eran terrenos baldíos que mutaban su pasividad en áreas recreativas masculinas, aunque con el tiempo, en algunos barrios, el fútbol femenino imprimía sus huellas. Se juntaban ahí, se repartían jugadores y se armaba un partido descollante, con muchos goles, mucha gambeta, mucha destreza. Tan era así, que cuando un jugador profesional de primera división hace una hermosa y audaz jugada, se refieren a ella con un “Como en el potrero” o “Le salió de potrero”.

Antes o después del partido cumplía con la función primaria de socialización.

El centro del grupo era una botella de gaseosa con una introducción al vino o la cerveza, para parecerse a los grandes, quienes ocupaban el lugar los domingos, desplazando a los pibes a las tribunas de pasto y chicle.



[]

[UN POCO DE
HISTORIA]

[El fútbol llegó al

país en la segunda mitad del siglo XIX y en un principio era un deporte de élite, sólo jugado en clubes y escuelas inglesas. Pero a principios del siglo XX, la costumbre comenzó a extenderse entre las clases populares, por ser un deporte que no necesitaba de mucha inversión: para jugar sólo se necesitaba una pelota y un campo. El problema de la pelota se solucionaba fácil: si no había un balón tradicional a mano, se usaban bolsas rellenas y hasta pares de medias. Y la necesidad de la cancha se cubría sin mucha dificultad, utilizando cualquiera de los terrenos baldíos de la ciudad de Buenos

Aires.]

+ INFO

[http://
eternabuenosaires.com](http://eternabuenosaires.com)

Además, ahí, se secreteaban los primeros cigarrillos y se hablaba del mundo que empezaba a la vuelta de la esquina y vaya uno a saber dónde terminaba. También, asomaban los capitanes naturales que los sociólogos denominarían líderes. Los directores técnicos que determinaban quién debía ocupar qué lugar de la cancha.

Hasta que un día veíamos cómo, desde el área chica hasta el círculo central, se extendía un alambre tejido, y desde el vértice del córner, se levantaba una pared de material muy distinta a las paredes entre el 10 y el 8.

Situación que obligaba a recalcular las dimensiones de nuestra cancha y apelábamos al agrimensor que todos llevamos dentro. Hasta que nuevas casas antipáticas se devoraban definitivamente nuestro potrero, nuestro gol de media cancha. Era la ciudad que se nos venía encima y nos arrebatava el grito casi gutural de gol, el caño, el ole, el garabato, el baile, la victoria, el llanto, la derrota, la puteada, la rabona, y nos obligaba a un exilio futbolero.





Era una ciudad amarga que desconocía totalmente un gol de taquito. La vereda y la calle no eran lo mismo y, de pronto, fuimos potros sin potreros donde galopar pelota al pie.

Quien armaba la ciudad por aquel entonces seguro que carecía de pasión, de transpiración en la camiseta. Se torna entonces deseo ineludible que las futuras ciudades no sean tan amargas y no se olviden de los potreros, los ciudadanos más ilustres de los barrios se lo agradecerán infinitamente.



[]

[PROYECTO
CANCHAS]

[Se trata de un proyecto antropológico, social y cultural organizado por un grupo de amigos de Alemania, Austria y Argentina que tiene el objetivo formar el mayor archivo con información e imágenes sobre los potreros y su costado humano, utilizando los recursos que brinda Internet.]

+ INFO

www.canchas.org

FUENTE DE
IMÁGENES

www.canchas.org

Proyectar la ciudad

¿Cómo aprehender las características de una típica calle comercial relacionada con un área verde de esparcimiento y ocio, de una localidad suburbana, a fin de que podamos expresar el contraste entre el área comercial, con sus coloridos carteles y pequeños comercios, y el espacio de verde exuberante, en donde las personas pueden desplazarse con su propio ritmo y recrearse al aire libre?



El dibujo propone calles, sendas y sitios, con características muy contrastantes, pero al mismo tiempo, muy complementarias y armoniosas entre sí, tanto desde el punto de vista de las vivencias de los ciudadanos que la recorren, como de las funciones y compatibilidades de los distintos usos y elementos urbanos.



Entre las distintas herramientas gráficas que utilizan los urbanistas y otros profesionales de la ciudad para conocer y proyectar el territorio, la perspectiva permite manifestar la mirada de quién camina la ciudad, registrando las sensaciones y los movimientos, a partir de aplicar distintas técnicas y formas de expresión.

La técnica utilizada en este caso, con pasteles, permitió expresar los colores vívidos de la ciudad marcando el contraste existente en la diversidad de usos del suelo que se desarrollan en las pequeñas centralidades urbanas de la Región Metropolitana de Buenos Aires, así como también, mostrar las sombras y tonos de colores que se proyectan por la luz del sol.

Finalmente, la perspectiva, como herramienta de representación, permite concebir en dos dimensiones una tercera; con una línea de horizonte y uno o más puntos de fuga se cuenta con la posibilidad de plasmar sobre un plano distintos componentes urbanos, objetos, sujetos, acciones y sensaciones del modo más fiel posible, según la mirada de quien representa o proyecta ese territorio.



BUSCÁNOS
www.ungs.edu.ar

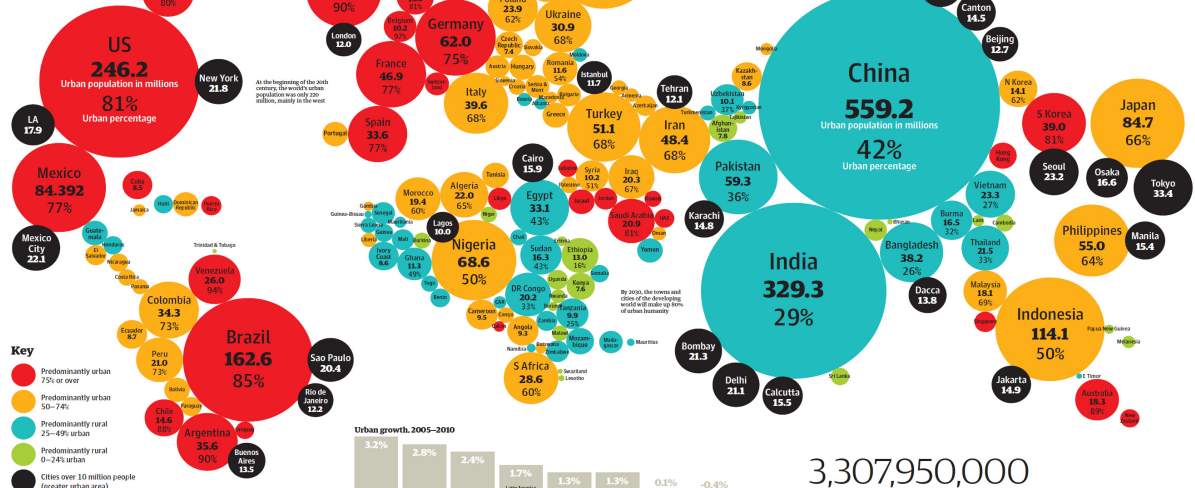
Un mundo de megaciudades

Como parte de las transformaciones operadas en el planeta en el marco de la Globalización, nos enfrentamos a un mundo cada vez más “urbano”. Si analizamos las estadísticas demográficas, es notable el creciente número de personas que viven en las metrópolis. ¿En qué condiciones vive la población urbana? ¿Cómo podemos denominar a estas nuevas “ciudades millonarias”?

En los libros de texto, es posible encontrar el término “Megaciudades” en referencia a las ciudades que cuentan con más de 10.000.000 de habitantes. Son espacios urbanos complejos, que se desarrollaron a partir de un centro antiguo y que, en general, presentan un crecimiento “descontrolado”.

The new urban world

The earth reaches a tremendous milestone: for every year since the first time it landed, more than half of its population will be living in cities. These 5.1 billion people are expected to grow to 2 billion by 2030 – this map shows the world where these people live now.



3,307,950,000
 The world's urban population — from a total of 6.649 billion

Las megaciudades en la mira



Como podés observar en la infografía, los países que hoy en día cuentan con una mayor cantidad de población urbana son China, India, Estados Unidos y Brasil. Sin embargo, podemos encontrar ciudades millonarias en casi todos los continentes.

Según el informe de la agencia Demographia, actualmente las ciudades con mayor densidad -cantidad de habitantes por kilómetro cuadrado- son: Dacca (Bangladesh), Karachi (Pakistán), Mumbai (India) y Lagos (Nigeria).

Estos aglomerados, además de concentrar una gran cantidad de población, concentran un alto porcentaje del PBI (producto bruto interno) del mundo.

Por primera vez en la historia de la humanidad, la mayor parte de los habitantes del planeta vive en zonas urbanas.

¿Te imaginas viviendo con más de 10 millones de vecinos? ¿Qué problemáticas deberías enfrentar?

Aunque el término “Megaciudad” resulta auspicioso, en realidad, estos complejos urbanos comparten ciertas situaciones problemáticas que deberán resolver:

- la existencia de barrios degradados en los que la población no tiene acceso a los servicios urbanos básicos
- una red de transporte público deficiente
- altos niveles de contaminación

Frente a posturas catastrofistas sobre el futuro urbano, tratemos de pensar alternativas que colaboren en la construcción de ciudades más “amigables” para todos.

[Con el término “Ciudades millonarias” nos referimos a ciudades que cuentan con más de 1.000.000 de habitantes.]

[Una “megaciudad” es la manifestación territorial de una gran concentración de población en un área urbana.]

[Se ha propuesto definiciones “cuantitativas” y “cualitativas” de las megaciudades. Las Naciones Unidas definen a la megaciudad como aquellos núcleos urbanos con más de 8 millones de habitantes. Y añade un criterio de concentración espacial de dicha población: que la densidad demográfica mínima sea de 2000 hab/km2]

Megaciudades espacios de relación, contradicción, conflicto y riesgo, disponible en:

<http://goo.gl/YM0gox>
+INFO:
<http://goo.gl/9BlmFN>

Taller de Arquitectura y Urbanismo

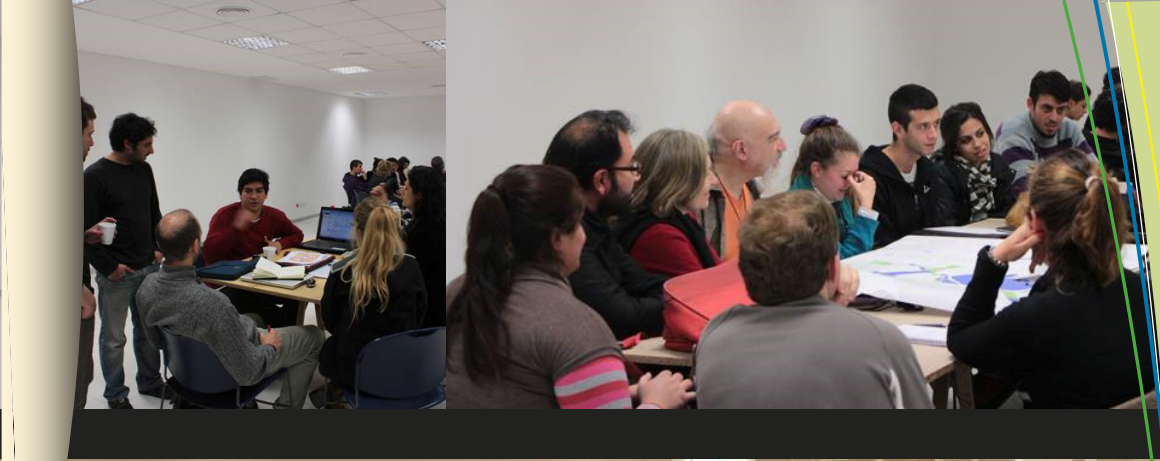
La Cuenca del Reconquista fue el tema disparador que convocó a Estudiantes y Docentes del Instituto del Conurbano a participar del Taller de Arquitectura y Urbanismo - TAU - que se realizó entre el 16 y el 21 de Septiembre en la Universidad Nacional de San Martín, organizado en conjunto con la Universidad Nacional de General Sarmiento

La actividad proponía espacios de taller para reflexionar sobre el territorio y elaborar propuestas de intervención, así como una serie de conferencias de profesionales del ámbito nacional e internacional que aportaron una mirada interdisciplinaria.

El abordaje a partir de un recorte territorial, en este caso la cuenca media del Reconquista, es una suerte de laboratorio que permite pensar problemáticas que están presentes en toda la Región Metropolitana de Buenos Aires, desde una mirada multidimensional: ambiental, geográfica, urbana, política, social, cultural, económica, etc.

En ese marco, las áreas ribereñas plantean situaciones de particular interés ya que son bordes urbanos donde se alojan actividades diversas - industrias, logística, asentamientos informales, grandes equipamientos- en áreas generalmente contaminadas, al mismo tiempo que constituyen potencialmente corredores de biodiversidad con presencia de humedales.

Simultáneamente, son áreas muy accesibles ya que están atravesadas por los grandes ejes que articulan en forma tentacular la Región, y por lo tanto, están rodeadas de áreas con gran sedimentación cultural y social. De esta manera, son áreas de oportunidad para repensar su rol en la Región.



Participaron además, estudiantes y docentes de universidades de diversas ciudades: Mendoza, Córdoba, Montevideo y Buenos Aires.



Plantear espacios donde estudiantes y docentes de arquitectura y urbanismo de diversas universidades piensen conjuntamente estas áreas es un muy interesante primer paso para plantearnos preguntas y premisas sobre cómo abordar estos territorios.

Los estudiantes y docentes trabajaron en seis grupos en donde se pensaron propuestas proyectuales para solucionar los principales problemas de la cuenca media del río



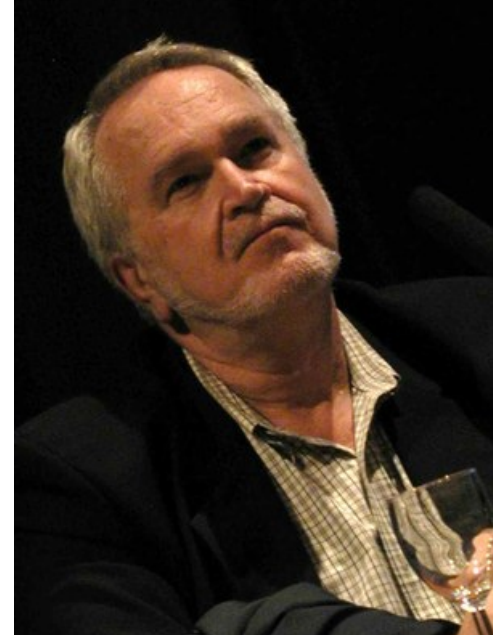
Reconquista.



Algunas de las propuestas desarrolladas fueron "La reconquista del agua", "Reconquista parque lineal de humedales", "Costura urbana", "El camino del agua", "Desequilibrio".



+INFO:
<http://goo.gl/dHFuKM>



Edward Soja

La espacialidad de la vida social

Introduciendo el concepto de “espacialidad”, Edward Soja elabora una idea de construcción social del espacio en la que establece una relación dialéctica entre espacio y sociedad.



La idea de “espacialidad” de Soja implica comprender que no hay práctica social sin espacio y que, a la vez, el espacio es socialmente construido.

El autor considera que *espacio* es una palabra cuyo significado, como se lo utiliza habitualmente, es muy acotado y simple para dar cuenta de lo que sería el espacio social y urbano de las ciudades, con todas las actividades y relaciones que ello representa. Es por esto que habla de *espacialidad*, concepto donde estarían incluidos otros aspectos además de la consideración tradicional del espacio, focalizada en lo material.

En la producción social de la espacialidad, se incorporan los espacios mentales cognitivos y los espacios físicos. El accionar de cada uno de estos espacios es parte y permite la producción de la espacialidad, pero a la vez, ésta se entiende como algo más que la simple conjunción de esos conceptos.

La definición de espacialidad puede asociarse a la idea de dualidad estructural de Giddens, entendida como un producto construido socialmente y a la vez, productora de prácticas sociales, donde cobra importancia el accionar de las personas por sobre las estructuras rígidas y estáticas.

En este sentido, el autor se distancia de conceptos que definen al espacio como un “espejo”, un lugar donde se refleja la sociedad, o un “contenedor” de la vida social, ya que estas concepciones simplistas estarían olvidando la complejidad y el conflicto inherente a la producción social del espacio y a la temporalidad de los procesos sociales. En cambio, supone que operan sobre la espacialidad una serie de sujetos conscientes e informados, con un propósito determinado, capaces de transformar la realidad cotidiana en un contexto dinámico y conflictivo.

EDWARD

SOJA

Es un reconocido geógrafo y urbanista estadounidense, nacido en el año 1940 en el Bronx, New York. Es profesor del Departamento de Planificación Urbana de la Universidad de California en Los Angeles (UCLA) y en la Escuela de Economía de Londres.

En los últimos años, sus investigaciones y publicaciones se han centrado en el análisis crítico de las ciudades y las regiones, focalizando especialmente en el caso de la ciudad de Los Angeles, donde se han reunido un grupo de autores conocidos como "escuela de Los Ángeles". Entre dichos autores se encuentran Edward Soja, Michael J. Dear, Allen J. Scott, entre otros.

Los trabajos de Soja se han centrado particularmente en estudiar la relación entre el espacio y algunas variables como la clase, la raza o el género, que configuran lo que él denomina espacialidad de la vida social.

Social Relations and Spatial Structures

Edited by Derek Gregory and John Urry



Así, la espacialidad es definida como la interrelación entre lo espacial -lugar físico-, lo social -relaciones entre personas- y también lo mental -aspecto cognitivo, ideas-, donde estos elementos no son independientes, sino que son complementarios; siendo la espacialidad la interrelación constante entre ellos como causa y consecuencia a la vez.

Por otro lado, no hay una forma única de producir espacialidad, ya que las sociedades son cambiantes, dinámicas y no se reproducen siempre de la misma manera; por lo que, es lógico decir que en la construcción de la espacialidad hay conflictos, luchas, enfrentamientos, crisis, etc., de acuerdo al contexto en el cual se reproduzca. A la vez, puede existir una espacialidad distinta para cada sociedad y/o en cada momento.



La temporalidad es un elemento de gran importancia para definir la espacialidad, ya que la misma es “simultáneamente el producto de un proceso de transformación y ella misma es transformable”

(Soja, 1985: 4).

Las interconexiones entre el espacio cognitivo, el espacio natural y el espacio social permiten explicar la dinámica de la espacialidad en un contexto de espacio-tiempo. Con esta idea, el autor indica que la espacialidad puede ser transformada y reproducida a lo largo del tiempo, lo que podría brindarle cierto carácter de estabilidad; sin embargo, esa transformación bien puede representar reestructuraciones y cambios radicales, lo que remite al origen social de la producción del espacio.

Definida de esta manera, Soja considera que la espacialidad posee una naturaleza problemática signada por la conflictividad, la dinámica, la contradicción y el cambio. Este aspecto se reconoce como fundamental para el análisis contemporáneo del espacio-tiempo.

Ejemplo que da cuenta de esta idea es el desarrollo del sistema capitalista, que trajo consigo numerosas y radicales transformaciones en sus orígenes, pero se trata de un proceso que, como producción social, se redefine continuamente generando reinterpretaciones de su propia espacialidad.

La espacialidad es entendida como parte de una “segunda naturaleza que incorpora el espacio físico y el cognitivo a medida que lo socializa y lo transforma”

(Soja, 1985: 8).

[]

[EL TEXTO]

[Soja, Edward W.

(1985). La espacialidad de la vida social: hacia una re teorización

transformativa. En: Gregory, Derek y Urry, John (Comps.), Social relations and spatial structures. Londres: Macmillan. Trad.:

Torres, H.]

Ciudad en formato de radio

¿Te preguntaste alguna vez en qué ciudad te gustaría vivir? ¿Tu barrio cuenta con los servicios y las infraestructuras necesarias? ¿Qué tal viajás todas las mañanas para ir al trabajo? ¿Pudiste acceder a tu casa propia? ¿Vivís allí, donde termina el asfalto?

Porque las preguntas se multiplican, te invitamos a entrar en **Zona Urbana**, un programa de radio destinado a pensar la ciudad. Allí encontrarás noticias, entrevistas, reflexiones, buena música y una cuidada selección de toda la información necesaria.

Es un espacio donde reflexionar sobre aquellas cuestiones cotidianas de nuestra ciudad.





Se emite todos los martes a las 18 hs. por FM 91.7 "La Uni" y también es posible escucharlo on line por: www.fmlauni.com.ar.

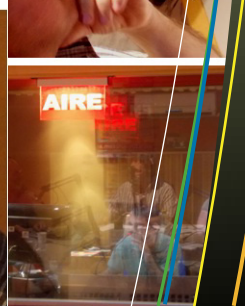
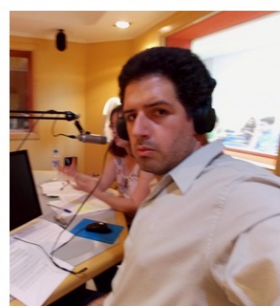
[]

[TE DEJAMOS EL
LINK A LOS
PROGRAMAS
EMITIDOS]

Hacemos ciudad en formato de radio.

- *Conducción:* Guillermo Tella.
- *Co-conducción:* Raúl Fernández Wagner.
- *Producción General:* Amelia Sardo, Nahuel Godoy y Amín Alfí.
- *Coordinación de Aire:* Rodrigo Silva y Lucía Cardozo.
- *Operación Técnica:* Ernesto Vera.
- *Puesta en el Aire:* Ignacio Tula.
- *Locución:* Patricia Pons.
- *Coordinación General:* Romina Almirón.
- *Dirección General:* Carlos Juliá.

<http://goo.gl/J1q5tL>
<http://goo.gl/z4rEHN>
<http://goo.gl/TTY5mx>
<http://goo.gl/ohvRJC>
<http://goo.gl/kFIYmp>
<http://goo.gl/6r23q5>
<http://goo.gl/zSKDUi>
<http://goo.gl/KqH56J>
<http://goo.gl/E7HThI>
<http://goo.gl/TuQli4>
<http://goo.gl/EvXniY>
<http://goo.gl/IC6mO1>



[DEJÁ TU

MENSAJE AL (011)
4469-7559 O
ZONAURBANA91.7@

GMAIL.COM]

Espacio Público, Urbanismo y Movilidad

Ciclo 4 Conferencias Online

04 de septiembre, 02 de octubre, 13 de noviembre y 04
de diciembre de 2013

Federación Iberoamericana de Urbanistas (FIU)

04/09: **Jordi Borja**. Espacio público y ciudadanía.

02/10: **Andrés Borthagaray**. Sistemas de movilidad y vida cotidiana en las ciudades: la calidad urbana del espacio público de la movilidad.

13/11: **Salvador Rueda**. Modelos de movilidad y espacio público basado en supermanzanas.

04/12: **Fernando Carrión**. Derecho a la Ciudad.

+INFO: <http://www.fiu.org>



IX Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo

Rosario (Argentina) | Primavera 2014

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño |
Universidad Nacional de Rosario

La Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo (BIAU) es una iniciativa del Gobierno de España en colaboración con distintas instituciones iberoamericanas y españolas, considerada como una de las referencias fundamentales para conocer la situación actual y prospectiva de la arquitectura y del urbanismo en la comunidad iberoamericana.

Las actividades básicas de la Bienal giran en torno al reconocimiento y difusión de trayectorias profesionales y de obras significativas de arquitectura; a resaltar las mejores publicaciones del sector; a premiar los trabajos de investigación más sobresalientes o las mejores ideas. La selección, efectuada por jurados representativos de cada temática, se verá reflejada en el catálogo y en las exposiciones correspondientes.

+INFO: <http://www.fapyd.unr.edu.ar/portfolio/anticipos-de-la-bienal-iberoamericana-de-arquitectura-y-urbanismo-2014/>



BUSCÁNOS
www.ungs.edu.ar

Desarrollo urbano y sustentabilidad



El modelo actual de crecimiento de la ciudad atenta contra los recursos naturales, tanto como contra las condiciones de desarrollo y habitabilidad de la propia urbe.

El incremento exponencial de la población y el pasaje de rural a urbana de la misma hace que la ciudad deba responder a demandas cada vez mayores en cuanto a cantidad y calidad de bienes y servicios. Con ese objetivo, muchas veces el desarrollo y la expansión urbana atentan contra los propios recursos que intentan suministrar.

Por otro lado, el crecimiento desequilibrado y no planificado de ciertas áreas genera un crecimiento dispar y una distribución desigual de recursos que, en un contexto capitalista globalizado y fuertemente privatista, estarán disponibles solamente para quienes tengan la capacidad económica de poder acceder a ellos.

En la actualidad, los urbanistas nos encontramos ante el gran desafío de lograr un desarrollo sustentable, equilibrado y equitativo del modo de vida urbano.

En este contexto, la sobredensificación poblacional y edilicia, la sobreexplotación de áreas naturales, la utilización de procesos industriales contaminantes y la preponderancia de intereses privados por sobre el bien público ponen en jaque un modo de reproducción social y su sustentabilidad.

El desafío de las ciudades contemporáneas, entonces, es buscar nuevas formas de desarrollo que permitan el crecimiento sustentable, tendiente a posibilitar el acceso a los bienes y servicios urbanos a todos los ciudadanos y, a la vez, respetando el ambiente y generando escenarios de convivencia y articulación entre áreas de reserva natural, áreas rurales y áreas urbanas.

[HUMOR

CITADINO]

[En esta

oportunidad
reflexionamos a partir
de una ilustración del
gran historietista

argentino Quino.]

[Entendemos

como sustentabilidad
a la capacidad de un
sistema complejo,
como lo es la ciudad,
de continuar
desarrollándose y
reproduciéndose de
manera eficiente y
perdurable, sin agotar
los recursos

disponibles.]

MÁS INFORMACIÓN:

Para comentarios, sugerencias
y aportes, podés comunicarte
con nosotros:

armarciudad@gmail.com
www.facebook.com/
ArmarLaCiudad

revista digital

armar la ciudad []

licenciatura en urbanismo []

edición trimestral []
noviembre 2013

¿te perdiste las ediciones anteriores?
¡hacé click y bajátelas!



¿tenés dudas?
¡escribinos!

¿querés seguirnos?
¡buscanos!



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 <ecanellas@ungs.edu.ar>

Programa de Revisión e Implementación Curricular
Lic. Viviana Colella <vcolella@ungs.edu.ar>

COPYRIGHT

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

ISSN en trámite

[contratapa]

distribución gratuita
próximo número | marzo 2014