

Szajnberg, Daniela
danielaszajnberg@yahoo.com

Luna, Ma. Noel
noel25476@hotmail.com

Jáuregui, Guillermina
Sánchez, Maximiliano

Roitman, Anabella

Nicolás Cambón

Baler Natali

Sahagian Verónica.

Secretaria de Investigaciones, Facultad de
Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Universidad de
Buenos Aires

DE CÓMO LAS NUEVAS AGENDAS SOCIO-AMBIENTALES ESTAN PERMEANDO LOS MODELOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN URBANO AMBIENTAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

RESUMEN

Una de las cuestiones esenciales en la formulación de los instrumentos urbanísticos del siglo XXI es contemplar a la variable ambiental como concepto integrador. Sumando a este aspecto característico la articulación de diversos instrumentos desde las etapas de formulación hasta las de aplicación en los procesos de transformación urbana. Es así como la vinculación multi-actoral y multi-escalar comienza a darse en la medida en que la coordinación instrumental se lleva a cabo. Esta acción deriva en la actualidad en escenarios de gestión más complejos que responden de manera específica a cada contexto. La presente ponencia

pretende indagar sobre el proceso de asociación de herramientas urbanísticas, detectando bajo el análisis de casos concretos el modo en que las agendas socio-ambientales desde principio de siglo han permeado en los procesos de planificación y gestión urbana.

PALABRAS CLAVE: SUSTENTABILIDAD - GESTIÓN - INSTRUMENTOS URBANOS - INDICADORES.

INTRODUCCIÓN

Desde el último tercio del siglo pasado los procesos de planificación de grandes ciudades comenzaron a incorporar el enfoque de las agendas socio-ambientales para facilitar la gestión urbana. Acompañando esta intención con la construcción teórica del concepto de la sustentabilidad en su etapa más prolífica, pero con falta de experiencia en la aplicación concreta. A fines de siglo se registran los avances más significativos, ya sea en marcos normativos, como en la formulación de metodologías para la implementación de los preceptos relativos a la cuestión ambiental. Instrumentos como la Evaluación de Impacto Ambiental estuvieron a la orden del día, aportando diversos resultados, al comienzo como instrumento no vinculante, y luego en muchas ciudades cobró rango vinculante al pasar a constituir parte de los corpus normativos. El nuevo siglo introduce una herramienta capaz de articular la toma de decisiones con una agenda socio-ambiental nutrida y consolidada, presente ya no solo en los imaginarios urbanos, o en reclamos de los actores sociales no gubernamentales, conocida como la Evaluación Ambiental Estratégica, la cual incorpora consideraciones medioambientales tempranamente en las políticas, planes y programas relacionados con el uso del territorio.

Con distintos grados de aplicación y cumplimiento, dependiendo de cada ciudad, actualmente la agenda socio-ambiental está presente en los procesos de orientación y gestión de las transiciones y transformaciones urbanas. En América Latina y el Caribe existen ciudades intermedias y emergentes que crecen mediante procesos de urbanización descontrolados, razón por la que se están formulando planes de acción en base a metodologías que parten de indicadores de sostenibilidad ambiental, desarrollo urbano sostenible, sostenibilidad fiscal y buena gobernabilidad.

A su vez, ciudades metropolitanas están implementando metodologías similares, como el caso de la Ciudad de Buenos Aires, la cual formula un Modelo Territorial en el marco de su Plan Urbano Ambiental, proponiendo una Ciudad Sustentable, generada a través de indicadores urbanos de sustentabilidad socio-ambiental como herramientas de racionalización y cuantificación de la Ciudad Deseada. Aspecto que se traduce en la inclusión de dichos indicadores en otros instrumentos urbanos de menor escala territorial, como en las bases y requisitos de los concursos de urbanismo que buscan obtener alternativas de Proyectos Urbanos para transformar tierras desafectadas de antigua utilización logística ferroviaria.

El análisis pormenorizado de estos casos, uno aplicado globalmente a la ciudad en general, y el otro, aplicado a enclaves territoriales específicos, servirá de excusa en este trabajo, para reflexionar y debatir sobre cómo las nuevas agendas socio-ambientales están permeando los modelos de planificación y gestión urbano ambiental en el siglo XXI.

Los resultados de investigación que se presentarán en este trabajo se enmarcan en el Proyecto UBACyT 20020120100198BA “Los instrumentos de planificación y gestión en la agenda urbanística del siglo XXI”, FADU-UBA, cuyo marco teórico-metodológico y base bibliográfica y documental aportarán a la instancia analítica de los casos. Asimismo se cuenta con insumo documental específico de dichos casos, con fuentes documentales de organismos públicos e instituciones intermedias, como lo son el Plan urbano ambiental de la ciudad de Buenos Aires, el modelo territorial de la ciudad y las bases de concurso que se asignan para la realización de propuestas urbanísticas en antiguos predios ferroviarios desactivados.

ORIGEN Y CONSOLIDACIÓN DE LA AGENDA SOCIO-AMBIENTAL EN LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN

Un instrumento urbanístico que denota la inclusión de la preocupación por las cuestiones medioambientales, en el siglo XXI, dentro de los procesos de planificación son las Agendas Socio-ambientales. Esta herramienta surge en el último tercio del siglo pasado y se consolida en este milenio mediante la construcción de un saber teórico-práctico relacionado al tipo de problemáticas que aquejan a las grandes urbes en la actualidad. Estas problemáticas se caracterizan por ser de naturaleza medioambiental, tanto sea desde un abordaje urbano-rural o natural. Un tipo de conflicto¹ socio-territorial que describe de forma acertada la génesis de estas problemáticas es el “conflicto socio-ambiental”, suceso que comienza a consolidarse como noción a fin de siglo pasado² gracias a que se detecta su aparición a repetición en las grandes ciudades latinoamericanas.

Analizar este concepto explica su peculiar particularidad, pues es una noción que se desprende de otra anterior conocida como “Conflicto ambiental” acunada en el año 1978, en el marco de la explotación de los recursos naturales. Sin entrar en un análisis exhaustivo se resalta uno de sus rasgos más característicos, el cual posee relación estrecha con las acciones de gobierno, planificación, administración y gestión. El con-

1 No se considera al conflicto como algo negativo sino que sus impactos negativos son los causantes de nuevas problemáticas. Un conflicto es un choque de intereses, que para bastantes autores es sano considerarlo latente en la escena.

2 En 1992 con la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD), se revaloró la importancia de las personas y la calidad de su vida sobre los procesos de desarrollo económico. También incluye la prevención y responsabilidad de los gobiernos sobre estos temas, al grado de que su difusión está permeando las estructuras jurídicas, político-institucionales y de comportamientos sociales amplios, sensibilizándolos sobre los problemas ambientales.

flicto socio-ambiental posee una alta dificultad para su resolución, dado que la misma requiere de actos de negociación y acuerdo entre intereses contrapuestos, en escenarios democráticos. Cabe aclarar que el conflicto en sí mismo no es una cuestión negativa, pero sí lo son los impactos negativos que el ocasiona, los cuales gravitan con asimetrías en los distintos sectores sociales que habitan las ciudades, conformando configuraciones socio-territoriales inequitativas.

La dificultad para la resolución o el manejo de este tipo de conflicto responde a la falta de identificación del o los actores responsables de los impactos. En gran medida esta situación se debe a que la complejidad del conflicto convierte a los problemas en un gran dilema. Dado que las acciones generadoras de impactos devienen de la toma de decisiones relacionadas al desarrollo económico. Esto se explica en la década de los noventa, era neoliberalista de la región Latinoamérica, donde decisiones tomadas por los estados en asociación con los sectores privados del poder económico despiertan en las ciudades el reclamo de sectores sociales que no formaban parte de los beneficios de esa toma de decisiones.

En las dos últimas décadas del siglo pasado las ciudades cabecera, y más aún las latinoamericanas han convivido con estos dilemas, generando nuevos impactos socio-ambientales con el fin de promover un desarrollo económico y urbano que las posicionen regionalmente. Este siglo encuentra otro enfoque para estas circunstancias. Las administraciones locales que reciben en sus jurisdicciones estas problemáticas basan su gestión en la resolución de las mismas, intentando articular los tiempos de la planificación, que de por sí son extensos, con los plazos de los mandatos políticos y el carácter interjurisdiccional de los conflictos. Es así como las grandes ciudades o regiones metropolitanas deben recurrir a instrumentos que

colaboren en la mitigación y prevención de los impactos ocasionados por este tipo de conflictos socio-ambientales. Uno de los instrumentos estratégicos clave que organiza y posiciona con cierta prioridad a las problemáticas socio-ambientales dentro de la toma de decisión son las Agendas Socio-ambientales. De este instrumento emergen otros de aplicación más concreta que permiten llevar a cabo las metas planteadas en las agendas. Más adelante se profundiza sobre estos instrumentos, en esta instancia se hace foco en la emergencia de la temática socio-ambiental en la conciencia local, como compromiso de gobierno y gestión entre los sectores públicos y privados. En la actualidad ninguna toma de decisión desconoce los impactos previstos por la misma, por un lado porque hay instrumentos que así lo permiten como la Evaluación Ambiental Estratégica³ o la Evaluación de Impacto Ambiental⁴, y por otro lado por la necesidad de articular decisiones de manera multi-jurisdiccional.

Lo antes mencionado se debe a que los impactos y resultados de los conflictos socio ambientales han fijado la responsabilidad de su manejo en los actores públicos que administran y gestionan las ciudades, ya que estos son los organismos que finalmente quedan a cargo de resolverlos de la manera en que puedan. A fin de evitar estas circunstancias, que en algunos casos dejan sin solución a problemas que tienden a seguir multiplicándose,

³ La Evaluación Ambiental Estratégica es un instrumento de control del impacto ambiental a escala de Plan, es por eso que puede prever impactos territoriales de forma difusa. No en todos los países esta reglamentada y es utilizada como práctica habitual. Los países que comienzan con su aplicación a partir de 1970 son Estados Unidos, Francia, Inglaterra y Alemania. En el siglo XXI se comienza a incorporar de forma tardía y a discreción en la región latinoamericana.

⁴ La Evaluación de Impacto Ambiental es un instrumento de carácter anticipatorio para prever impactos negativos de los proyectos urbanos. Esta reglamentado en todos los países como procedimiento vinculante y se considera como una instancia jurídico administrativa para gestionar una transformación urbana. Este instrumento surge en escena en el año 1970 y es impulsado por Estados Unidos a través de su Agencia de Protección ambiental.

sobretudo en la realidad latinoamericana como la informalidad y la marginalidad, las agendas socio-ambientales se ubican dentro de los procesos de planificación como instrumentos organizadores de los temas prioritarios, y garantizan su manejo y tratamiento a través de los años, sin depender de cuestiones de interés político o de turno. Por lo tanto una agenda socio-ambiental tiene como fin instalar en la agenda política pública los temas de interés impostergables relacionados al medioambiente. No pretende abarcar todas las problemáticas de forma exhaustiva pero si plantear una visión de nuevos lineamientos económicos que comienzan a revertir progresivamente la lógica de la acumulación de la era de la globalización. Pasando del paradigma neoliberal de la época de fin de siglo, al paradigma de la sustentabilidad focalizado en el desarrollo local impulsado por gobiernos descentralizados, ya sea en estados unitarios o federales.

Estas agendas a su vez son puentes para la participación organizada de aquellos actores de la sociedad civil que crean que sus ideas y propuestas deben ser escuchadas, sobretudo cuando estos actores se encuentran involucrados dentro de los conflictos o problemáticas socio-ambientales. El caso de la ciudad de Rosario, en la provincia de Sta. Fe del territorio Nacional Argentino, es ejemplo de esta práctica pues posee una agenda confeccionada por una organización civil "Taller Ecologista" desde 1985, donde se nuclean variadas organizaciones civiles.

En la práctica real existen diferentes tipos de agendas, pero la de carácter local es la que impulsa y promueve el cambio, ya que de ella depende la gestión de la transformación. Una particularidad de este siglo es que las agendas locales son símbolo de autonomía e independencia de un municipio para lograr su mayor competitividad regional. Y pueden estar asociadas a organismos

nacionales o internacionales para la concreción de sus metas u objetivos⁵. Estos instrumentos de desarrollo local se nutren e incorporan la temática socio-ambiental como estrategia para el abordaje de las cuestiones centrales urbanas. Considerar a las agendas socio-ambientales como una de las fuentes para la elaboración de políticas públicas para el desarrollo social, urbano, económico o ambiental, es procurar la inclusión de las mismas dentro de los procesos de planificación. Mediante esta articulación se promueve la conversión de los dilemas en problemas desagregados capaces de ser abordados, y se exige así, el compromiso de su solución. Un dilema no requiere precisamente de una solución, es más, puede abrir el campo de la acción por omisión.

INSTRUMENTOS URBANISTICOS EN EL SIGLO XXI: COMPLEMENTARIEDAD PARA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN URBANO AMBIENTAL

En el siglo XXI dada la complejidad del escenario urbano ambiental, ya sea por su diversidad, su pluralidad, sus alcances territoriales, su producción, su administración y su gestión; se requiere de una implementación de instrumentos urbanísticos que funcionen de forma articulada y complementaria. Fortaleciendo los procedimientos de gestión que posibiliten las transformaciones urbanas necesarias en plazos temporales manejables. Esto se debe también a que el paradigma de la incertidumbre que conduce los lineamientos del desarrollo actual no ofrece un panorama futuro claro y estable, menos aún en la región latinoamericana.

Es así como existen en las grandes ciudades diversos instrumentos que procuran tanto el desarrollo

⁵ Agenda local XXI, en el marco del programa para el desarrollo sostenible de ciudades de las Naciones Unidas. Un programa global que promueve el desarrollo local.

de nuevas transformaciones planificadas, como el seguimiento, el control y el monitoreo de las metas o los objetivos propuestos. A continuación se presentan dos casos localizados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) donde se utilizan instrumentos urbanísticos que abarcan diferentes recortes territoriales, poseen distintos actores de promoción, persiguen distintos objetivos específicos, pero buscan construir en complementariedad una ciudad sustentable.

La reflexión sobre estos casos lleva a identificar aquellas cuestiones socio-ambientales que son abordadas por ambos instrumentos. Detectando a su vez, en que agendas locales se encuentran contenidas esas cuestiones. De esta forma se elabora un contexto de inserción de los instrumentos en base a las necesidades reales de los territorios y según su instrumento urbanístico marco, el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

CASO 1: INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL APLICADOS AL MODELO TERRITORIAL DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Como primer caso de análisis se toma en consideración al Modelo Territorial (MT) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Instrumento urbanístico que surge por iniciativa del gobierno local en el marco de la aplicación de un Plan Urbano Ambiental (PUA), en una ciudad cabecera de región metropolitana y de nación en el territorio argentino. Este instrumento urbanístico se puede asociar al campo del monitoreo y control por un lado, ya que el logro de objetivos y metas propuestas por el PUA⁶ y trasladadas al territorio por el MT se pueden medir según indicadores urba-

⁶ Con el surgimiento de los Planes Urbano Ambientales la variable ambiental se incorpora de manera integral a los instrumentos de planificación y deja de verse como una variable aislada con problemáticas específicas exentas a los contextos de desarrollo urbano, este tema de inclusión de las temática medioambiental se desarrolla en el texto: "Procesos de intervención urbanística y medio ambiente". Revista Ciudades N° 93

nos de sustentabilidad, que han sido construidos en asociación al MT. Y por otro lado se puede asociar al campo de la gestión urbana ambiental, que también se ve incorporado en este instrumento, pues estos indicadores mencionados funcionan como indicadores de gestión local, a parte de ser mediciones concretas que posibilitan un seguimiento de las acciones del gobierno de la ciudad. Esta característica de complementariedad de roles en torno a la formulación de un instrumento como lo es el MT es una particularidad instrumental de este siglo, donde las ciudades afrontan problemáticas con economía de recursos, ya sea financieros, tecnológicos o institucionales. Por lo tanto este instrumento surge en el año 2010 promovido por el gobierno local de la ciudad a través de la Secretaria de Planeamiento Urbano. Esta herramienta es considerada como una política de estado formulada para discutir de "que" forma se quiere construir la ciudad en los próximos cincuenta años. Cumpliendo con los mandatos que exigen la Constitución Nacional, el Plan Estratégico Territorial Nacional y el PUA. El fin de este MT es lograr una ciudad con buena calidad de hábitat, de vivienda, de espacios públicos y de movilidad. Para tal propósito propone el horizonte temporal de cincuenta años pues considera que en ese lapso se podrá aportar sustento científico y metodológico a través de experiencias y resultados concretos. A esta cuestión le es útil la construcción de los indicadores pues mediante estas mediciones los objetivos pueden ser monitoreados y así evaluarse el alcance de metas. Ante esta visión la ciudad se desdobra en diversas conceptualizaciones que conforman según diferentes perspectivas, la complejidad de lo urbano:

- La ciudad deseada, siendo esta la ciudad planificada, según los instrumentos actuales y en práctica.
- La ciudad actual, siendo esta la ciudad real y

vigente.

- La ciudad tendencial, siendo esta la ciudad proyectada a futuro de acuerdo a lo que ocurre en la actualidad.
- La ciudad producida, siendo esta la ciudad que responde a un análisis de su proceso histórico de urbanización.
- La ciudad pensada, siendo esta la superposición de todos los planes y normas de ordenamiento que configuraron la ciudad actual.
- La ciudad sustentable, siendo esta la herramienta que orienta las políticas a seguir, pues en este concepto de ciudad, se vincula mediante la medición de los indicadores urbanos de sustentabilidad, lo deseado y lo actual.

Los indicadores urbanos del MT sintetizan un índice de sustentabilidad urbana, el cual se desagra para su confección en la construcción de índices temáticos que responden a la estructura de la normativa del PUA, por lo tanto están presentes las dimensiones como: Hábitat y vivienda, estructura y centralidades, espacio público, producción y empleo, transporte y movilidad; y patrimonio urbano.

Algunas de las intervenciones recientes llevadas a cabo por la gestión local de la CABA despiertan debate a favor y en contra, ya que el MT del PUA es producto de un proceso en el que para ser aprobado ha debido incorporar diversos enfoques representativos del heterogéneo arco político de la legislatura porteña, pero a la vez es un instrumento que no garantiza que el gobierno local de turno a cargo de la implementación instrumente con esta misma apertura de enfoque las acciones previstas y necesarias. A continuación sin ser exhaustivos se enuncian algunas acciones, proyectos y obras en curso que podrían considerarse relacionadas a los lineamientos del MT:

- El desarrollo de Metro Bus.
- La implementación de bici-sendas.

- La peatonalización de calles del área central.
- La puesta en marcha del programa Prosur para la intervención de las áreas informales del sector sur de la ciudad, y la villa 31 y 31 bis.
- El trabajo en vía pública para la regularización de la apropiación del espacio por prácticas informales, manteros, trapitos, etc.
- El reordenamiento del estacionamiento de vehículos en vía pública.
- La promoción de eventos culturales en espacios públicos de la ciudad.
- La puesta en valor de plazas barriales con incorporación de equipamiento urbano para la recreación infantil y la promoción del deporte.
- El desarrollo del turismo mediante la incorporación de un circuito turístico urbano que ofrece un recorrido en bus para locales y turistas.
- La acción en conjunto con la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) para el saneamiento de la cuenca Riachuelo-Matanza, sobre todo en su cuenca baja, localizada en el barrio de la Boca, sector de alto valor patrimonial e histórico que presentaba estado de abandono. Junto a esta organización multi-jurisdiccional se planteó el retiro de embarcaciones abandonadas y en desuso, sumando a esto acciones de oxigenación del agua de la bahía da la Vuelta de Rocha, para lograr un medioambiente sensorial de mejor calidad, donde los aromas y el estado superficial de las aguas fueron tratados.
- Las obras para ampliar la cobertura del subte, intentando vincular con este medio el área suroeste de la ciudad con el área central.
- Centro de trasbordo de la estación central de retiro.
- El recientemente inaugurado ensanche de la autopista Illia.
- Las iniciativas de puesta en valor y promoción del desarrollo urbano del Polígono de

Desarrollo Prioritario del área sur de la ciudad. En articulación con la Corporación del Sur, promoviendo proyectos como el Distrito Tecnológico, la Ciudad Cívica y la sede central del Banco Ciudad.

- La ley de basura cero, donde surge y se legaliza un nuevo actor en la ciudad: el recolector. Junto a la iniciativa de clasificación de residuos en origen, reflejándose esta acción con la incorporación en vía pública de distintos contenedores según el destino de disposición final.
- Centro Metropolitano de Diseño, como organismo catalizador de la cultura medioambiental, donde se estudian los avances tecnológicos.

Estas acciones y proyectos son representativas de la gestión local actual, con distintos grados de avance, logros y dificultades, presentan algunos aspectos contrapuestos como los que aquí se resaltan:

- Que el excesivo nivel de generalidad del MT aprobado y vigente resulta altamente permeable a decisiones arbitrarias relacionadas a que localización y distribución territorial deben poseer las obras y proyectos a ejecutar. Promoviendo así una alta cuota de incertidumbre en relación a los resultados esperados.

- Que el pormenorizado nivel de detalle con que se construyó el sistema de indicadores del MT se contraponen altamente con los difusos y aleatorios criterios con que se toman las decisiones de diseño y ejecución de acciones, proyectos y obras. Además de no contar estas últimas con la información y método necesario para llevar a cabo el grado de cumplimiento de los indicadores previstos en el MT.

Una de las reflexiones del pensamiento crítico a este modelo, y sobre todo en función a la elaboración de los indicadores como correlato concreto

del logro de los objetivos, es que éstos no privilegian ni ponderan con relevancia las cuestiones sociales, dando mayor importancia a lo tangible y físico. Dejando opacado el contexto social desigual tan típico de la ciudad de Buenos Aires de este siglo. Esto puede ser a su vez una decisión que se toma desde la esfera política, dado que la reconsideración de las temáticas sociales requiere de un trabajo articulado entre diferentes jurisdicciones, tanto la nacional, la provincial y la local.

Las intenciones argumentativas del discurso colaboran para construir una ciudad más amigable, pero por más excelencia en la formulación y los logros de estas acciones, las mismas conviven con acciones no planificadas y en contraposición a los beneficios ciudadanos que buscan. Es ejemplo de estos sucesos la convivencia extrema entre los asentamientos informales y las áreas urbanas que prestan servicios urbanos a la ciudad, las cuales demandan de bandas de seguridad (ferrocarriles y autopistas); o bien en áreas que prestan servicios ambientales y no son aptas para los asentamientos habitacionales próximos. Generando una superposición de usos incompatibles con la residencia. Esta situación pone en estado de vulnerabilidad a aquellos habitantes de la ciudad que por no encontrarse dentro de un territorio formalmente constituido quedan fuera de la agenda pública de la administración local.

La situación ambiental, a escala urbana, es abordada en conjunto con la dimensión del espacio público y se encuentra incorporada con la construcción de un índice sintético ambiental. La acción multi-jurisdiccional en este aspecto hoy ya está plantada, ya que el ACUMAR actúa en articulación con la Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad (APRA). El pensamiento crítico antes mencionado emerge dado que todas las acciones tienden a provocar una continua revalorización del suelo urbano, dejando de lado la implemen-

tación de instrumentos urbanísticos que controlen esta revalorización y colaboren a generar un acceso al suelo urbano más equitativo.

Esto presenta reflejo en la necesidad del manejo de la cohesión social, aspecto que hoy en la ciudad es un desafío en la toma de decisiones, más precisamente si las ciudades pretenden crecer y mejorar su calidad urbana. Pues en la mayoría de los casos la polarización social es un fenómeno consecuente de difícil control, si no se ponen en marcha junto a los instrumentos de desarrollo urbano, otros instrumentos que controlen la revalorización continua del suelo. Por lo tanto ante este panorama queda a discreción de cada gobierno que cuestiones sociales se priorizan y bajo que términos se analizan las mejoras urbanas. Si para poner en valor áreas detenidas en el tiempo y diversificar la gama de valores de suelo urbano dentro de la ciudad, o bien para generar un foco de alto valor urbano dentro de un esquema regional. Si esta es la opción elegida inevitablemente la ciudad cabecera no será del todo inclusiva.

Para articular las acciones reales en función de las demandas socio-ambientales de la ciudad existe un organismo incorporado dentro de la estructura de gobierno local que vincula e intercambia con otros actores sociales que abordan la problemática socio-ambiental, este organismo es la Agencia de Protección Ambiental (APRA) de la ciudad. A través de ella se articula con las Universidades, los gobiernos de otras ciudades a los fines de intercambiar experiencias y otras organizaciones no gubernamentales como lo son la Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN), Fundación Ciudad, Fundación Vida Silvestre y Greenpeace, a fin de mantener una agenda compartida.

Este caso indicativo abarca entonces un ámbito de alcance territorial amplio abordando la entera jurisdicción de la ciudad, y situándose para la

toma de decisiones en un contexto regional metropolitano.

CASO 2: INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL APLICADOS A LA REZONIFICACIÓN Y FORMULACIÓN DE PROYECTOS URBANOS PARA LA RECONVERSIÓN DE PLAYONES FERROVIARIOS DESACTIVADOS EN LA CABA.

El Proyecto Urbano (PU) como herramienta urbanística para el desarrollo urbano cobra auge hacia fines del siglo XX, en pleno contexto neoliberal, con el fin de articular las escalas de planificación y arquitectura⁷. A partir de la década del '80 del siglo XX, estas intervenciones sectoriales generaron una "cultura del PU", superando en acción y actualización a la cultura de la Planificación Urbana (PUR) y al Ordenamiento Territorial (OT), proponiendo entonces convivencias no articuladas de planes, normas de usos de suelo y nuevos Proyectos Urbanos.⁸ Es así como la PUR y el OT fueron desplazados por el PU durante la época neoliberal, y si bien siguieron algunas de sus prácticas de manera esporádica y aislada, realmente quedaron rezagados en la Agenda del momento.

El siglo XXI, en la era de crisis global se encuentra otra modalidad de vinculación entre los instrumentos nombrados, pues los escenarios urbanos comienzan a mostrarse de forma distinta. Las grandes ciudades comienzan a carecer de espacios vacantes para estas grandes intervenciones, desplazando el tradicional concepto de área de

⁷ Considerando el corte histórico de inicio de dicho instrumento en la década de los ochenta. Período destacado por el autor Arteaga Arredondo en: "La experiencia europea a finales del siglo XX: Teoría y práctica del Proyecto urbano"

⁸ La era de la globalización provocó el surgimiento necesario de las ciudades globales representadas en el esquema mundo por proyectos sectoriales de ciudad global, CAMONA, m. y BURGESS r. plantean casos en: "Strategic Planning & Urban Projects: Responding to Globalisation from 15 Cities".

oportunidad urbana hacia las periferias en crecimiento. Esta situación paralizó en la primer década del siglo XXI las intervenciones dentro de la ciudad, quedando a la espera del surgimiento de nuevas vacancias.

Es así como en el caso de la ciudad de Buenos Aires, vuelve a cobrar interés el debate sobre posibles áreas de intervención como los playones ferroviarios centrales de la ciudad que habían sido desafectados de su uso a fines del siglo XX. Habiendo sido polos de empleo y actividad ferroviaria en la década de los cincuenta, sesenta y setenta, la retracción de esta actividad comienza a darse en la década de los ochenta y entra en obsolescencia ya en los primeros años del siglo XXI. Lo importante de resaltar es que la lógica de intervención sobre estos espacios vacantes hoy se da de forma diferente. En primera instancia existe una convivencia multi-jurisdiccional sobre ellos, pues los predios ferroviarios son administrados por Nación, pero se encuentran dentro de la gestión de la CABA. En segunda instancia existe un PUA de la ciudad y existe un Plan Estratégico Territorial Nacional para cada provincia. En tercera instancia los Proyectos Urbanos que allí se realicen no pretenden emular experiencias globales sino ser fieles dispositivos de soluciones a la ciudad actual. Y principalmente ser viables, razón por la cual en el marco de la formulación de los mismos, los intereses de diversos actores sociales estatales son tomados en cuenta. Basando el programa de necesidades de estos proyectos en las demandas sociales actuales de varios sectores de la sociedad. Pues se pone en reconsideración hacia que tipo de usuario se destinan, y que grado de acceso al espacio privado a través de esta intervención se pretende generar. Esto como contraparte al fenómeno de revalorización continua que propone la mejora urbana del MT.

Este punto es un quiebre en la concepción tradi-

cional del PU, pues el espacio privado de los mismos pretendía inyectar al mercado inmobiliario superficies o suelos altamente valuados, con muy altos estándares de construcción⁹. Una de las fallas de estas experiencias es visualizar que estas ciudades construidas en base a la lógica pura de mercado del PU no aportan apropiación alguna, ni sobre el espacio privado, ni sobre el espacio público. Por más alta calidad urbana que estos presenten. Y no logran amalgamarse con la ciudad existente. Tras estos aprendizajes se pone en marcha el llamado a concurso para la reconversión de los Playones ferroviarios de Liniers, Caballito y Palermo de la CABA, y comenzar mediante la construcción de pliegos y bases muy completas la formulación de proyectos que involucren las iniciativas de múltiples actores y brinden a la ciudad resultados inclusivos. Por lo tanto uniendo criterios de desarrollo urbano planteados por el PUA y los intereses nacionales se hace el llamado a concurso para la reconversión urbana de estos sectores desafectados. Una característica de los pliegos del concurso en base a los cuales se formulan los proyectos, fue la priorización del espacio público recuperando los conceptos de las grandes áreas verdes y la diversificación del espacio privado según el nivel de acceso al mismo. No es reciente el interés depositado en estas áreas, pues desde la década de los noventa del siglo pasado estos predios son objeto de atención, tanto desde el ámbito público como privado, por presentar la posibilidad de inyectar nuevos suelos a la ciudad. Es entonces en este período cuando mediante os decretos N° 1090/97 y 870/98 expedidos por el poder Ejecutivo Nacional se le otorga una rezonificación a estas áreas declarándolas en desafectación parcial o total de sus usos y

⁹ Es el caso de la intervención de Puerto Madero gestionada a través de la Corporación del Viejo Puerto Madero en la década de los noventa, donde se obtuvo como resultado un alto valor del m² inmobiliario, conformando así un mercado elitista.

funciones. La nueva normativa las clasifica como UF "Urbanizaciones Futuras". En el marco de esta acción se establece a su vez, enunciado en el artículo 5.4.9 del Código de Planeamiento Urbano, la determinación de incorporar las futuras intervenciones dentro de un Plan Urbano General. A pesar de este primer paso los usos previstos y recomendados por el PUA para estas tierras no llegaron a concretarse, pues la asignación de futuros polos intermodales y de playas de estacionamiento automotor no se llevaron a cabo, dejando durante diez años estas áreas en una especie de congelamiento, propiciando de esta manera un deterioro del sector urbano en donde estos suelos están localizados. Es aquí donde se encuentra la génesis de la articulación de los proyectos de estas áreas con los instrumentos marco de planificación (PUA) y sus sucesorios, como lo son el MT y los Indicadores de Sustentabilidad. Luego de atravesar diversas instancias legislativas¹⁰ en donde la administración de estas tierras ferroviarias cambia de organismos administradores se arriba a la sanción del Decreto 1723 del año 2012 donde el poder Ejecutivo Nacional, en el marco del Programa de Aprovechamiento de Tierras del estado comandado por la Agencia de Administración de Bienes del estado (AABE) establece que los 5 playones ferroviarios formen parte del primer grupo de tierras sujetas a una revalorización social y económica.

Una vez sorteado el paso legislativo, durante el 2013 la Administración Nacional de seguridad Social (Anses) mediante la resolución N° 7/2013 efectiviza el llamado a concurso nacional para el

¹⁰ Los organismos que administraron estos suelos en su origen fueron el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) y luego pasaron a manos del Organismo Nacional Administrador de Bienes del estado (ONABE). En el año 2008 a través de la ley nacional 26352 pasan a estar administradas por la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIFSE), cambiando nuevamente a nuevas autoridades en el año 2012 a través del decreto 1382/2012 del poder Ejecutivo Nacional que constituye a la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE).

“Desarrollo del Plan en Playa Ferroviaria” en Liniers, Palermo y Caballito. Los tres concursos ya tienen proyectos ganadores y se espera que pronto comiencen las obras. Este punto es de real importancia pues en el ejercicio del urbanismo en nuestro país, se solían desarrollar en primer término los concursos de ideas urbanísticas y luego se debatían los instrumentos normativos para llevarlo a cabo. Hoy esta secuencia se da a la inversa posibilitando una mayor viabilidad de proyecto y respetando los acuerdos políticos.

Una situación espacial que sugieren las bases es la necesidad de comenzar a romper la configuración territorial de barrera urbana que estos playones provocaban, abriendo trama entre ellos y permitiendo que la ciudad se vincule por su propia trama, esta variable se repite en todos las propuestas. Otra situación que se requiere en relación a la morfología urbana es el respeto por la masa urbana, por lo tanto la volumetría deberá referirse a un Plan de Masas. Este plan, a su vez, deberá basarse en la configuración de concentraciones edilicias acompañadas de áreas verdes que definan un perfil urbano deseable, tratando las condiciones de borde e incorporando al programa propuesto la integración funcional del tejido barrial existente. Además de estas cuestiones que hacen a la morfología y funcionalidad urbana se debe de respetar, según los casos, las condiciones patrimoniales de los antiguos galpones ferroviarios. Otra cuestión instrumental de articulación que poseen los playones es que todos se asocian a otros proyectos sectoriales ya planificados o bien ya concretados.

En el caso de Caballito este se lo articula al Corredor verde del Oeste, proyecto que mediante el soterramiento del ferrocarril Sarmiento propone la incorporación de un nuevo suelo creado con destino de uso público dotado de típica foresta-

ción local, conformando así un nuevo corredor de biodiversidad, este corredor tiene continuidad hasta la estación de Liniers.

En el caso del Playón de Palermo, este se asocia al corredor del Metro Bus de la Av. Juan B. Justo y a una seguidilla de intervenciones de recuperación urbana de antiguos edificios que completan la trama del área de proyecto hasta llegar a la Av. Santa Fe. Es así como el proyecto de este playón complementa el nuevo centro comercial dentro de los predios de la Antigua Bodega Giol y el nuevo polo Tecnológico del Gobierno Nacional.

En el caso del predio de Liniers, este se asocia a intervenciones de carácter patrimonial ferroviario, desarrollándose allí un nuevo polo temático, para la instrucción y el desarrollo tecnológico. Otra cuestión relevante es la mejora de las infraestructuras básicas y de servicio, previendo nuevas instalaciones para que el proyecto no impacte sobre las existentes.

Un debate que en la actualidad se sostiene es en que grado se distribuyen las oportunidades y plusvalías que estas intervenciones generan. Desde el enfoque social, se contempla la política de vivienda mediante el acceso al crédito. Estableciendo que en las intervenciones de los playones de Nueva Pompeya y de la estación Buenos Aires, localizados en la comuna 8, deberán existir emprendimientos destinados a estas líneas crediticias otorgadas por el Banco Hipotecario. En el caso de los tres predios restantes, Liniers, caballito y Palermo esta condición no es determinante. Si bien esta cuestión no se planteo desde las bases, muchos de los concursantes incluyeron dentro de su estrategia de comercialización y de acceso a los productos inmobiliarios la asociación a líneas de crédito PROCREAR¹¹. Otra articulación

¹¹ El plan tiene seis líneas crediticias, que contempla diversas realidades y ofrece distintas opciones para cada tipo de familia: Construcción (para

que representa una distribución de plusvalía es que en todos los casos un porcentaje de lo obtenido a través de la venta de los suelos será destinado a las obras del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento.

El abordaje urbano ambiental en la formulación de las propuestas se ha basado en las problemáticas socio-ambientales ya detectadas, las cuales deben encontrar su correlato en los indicadores temáticos de sustentabilidad que plantea el MT de la CABA. Sobre todo en la formulación de operaciones que transformen la ciudad actual y corrijan la ciudad tendencial. Un tema de especial atención en estos proyectos, dada su magnitud es el manejo de las inundaciones, si bien la ciudad ha llevado a cabo obras de entubamiento de arroyos y mejoras en los escurrimientos, es condición el manejo de las superficies absorbentes, y las infraestructuras ralentizadas de los escurrimientos de aguas pluviales. A esta cuestión responde el factor del gran área verde central de estos proyectos. Este aspecto puede constatarse identificando preliminarmente cuales indicadores del MT son tomados en cuenta por las propuestas ganadoras del concurso.

A continuación se presentan los proyectos ganadores de cada playón evidenciando este factor común del manejo de la masa urbana y del espacio público encarnado por una gran área verde dominante, sin perder la conectividad vehicular. Esta cuestión responde a que el espacio verde tiene alcances que superan el orden barrial y pueden ya elevarse a nivel urbano. Un análisis preliminar sobre los proyectos ganadores pretende a su vez evaluar que aspectos fueron considerados

quienes ya poseen un terreno propio o de un familiar directo); Ampliación y refacción; Refacción; Compra de terreno y Construcción; Compra de Vivienda a estrenar, y Desarrollos Urbanísticos, como el que se anunció para la Ciudad. Los créditos son para vivienda única, familiar y de ocupación permanente. El monto máximo es de 520 mil pesos y las tasas varían según los ingresos. En promedio, es de un 14%.

con mayor preponderancia por los dictámenes que los proclamaron ganadores, este análisis de dictámenes toma como casos de estudio al ganador del primer premio. Este estudio se realiza debido a que los pliegos y bases que conducían la formulación de los proyectos provocaron, en gran medida, que las propuestas posean similitudes morfológicas considerables, este aspecto requiere de un análisis crítico para detectar en que grado se consideraron las condiciones de las bases del concurso para priorizar los proyectos ganadores.

El cuadro siguiente (figura 1) intenta realizar un resumen sintético de las cuestiones antes presentadas relacionando cada recorte territorial con: el impacto de los proyectos ganadores sobre los indicadores del MT, los pliegos y bases del concurso¹², y con las cuestiones centrales tomadas en cuenta para formular los dictámenes que dieron origen al orden de mérito de las propuestas ganadoras de cada playón. El encuadre metodológico para llevarlo a cabo se refirió a un estudio de cada propuesta en base a los indicadores de sustentabilidad del MT.

PROPUESTAS GANADORAS		INDICADORES DEL MT ponderados hipotéticamente según propuesta ganadora	PLIEGOS Y BASES temas centrales comunes a todos los playones relacionados por pertinencia a su indicador	CUESTIONES CENTRALES DE LOS DICTÁMENES
RECORTE TERRITORIAL	PLAYON FERROVIARIO LINIERS (Arq. Aisenson, Waras & Asociados)	Hábitat y Vivienda (HV) = 80% Estructura y Centralidades (EC) = 60% Espacio Público (EP) = 45% Producción y Empleo (PE) = 60% Transporte y Movilidad (TM) = 70% Patrimonio Urbano (PU) = 80%	Quebrar la barrera urbana Integración funcional con el tejido barrial existente Priorización del espacio público Áreas verdes Diversificación del acceso al espacio privado Respeto por la morfología de masa urbana Condiciones patrimoniales ferroviarias	Asociación con actores locales e incorporación de los mismos a la intervención, Club Velez Sarfield y Club Ferroviario / Vinculación vehicular dentro de la trama Norte-Sur / El proyecto puede funcionar igualmente si no se soterra el Ferrocarril Sarmiento / El tejido residencial es permeable funcional y visualmente al espacio verde central.
	PLAYON FERROVIARIO PALERMO (Arq. Boscoboinik, Tribarne)	Hábitat y Vivienda (HV) = 70% Estructura y Centralidades (EC) = 60% Espacio Público (EP) = 65% Producción y Empleo (PE) = 60% Transporte y Movilidad (TM) = 70% Patrimonio Urbano (PU) = 30%	Asociación con proyectos sectoriales Modelo de gestión Obras de Infraestructura	Se buscó sintetizar el proyecto en dos premisas: la búsqueda de espacios verdes y de construcciones que respeten la escala del barrio / La participación vecinal se plantea como estrategia. Concordancia con lo propuesto y la normativa vigente / En término de usos se plantea la vivienda colectiva, junto a la localización de oficinas.
	PLAYON FERROVIARIO CABALLITO (Arq. Barone, Lucchini)	Hábitat y Vivienda (HV) = 70% Estructura y Centralidades (EC) = 70% Espacio Público (EP) = 70% Producción y Empleo (PE) = 60% Transporte y Movilidad (TM) = 70% Patrimonio Urbano (PU) = 60%		Incorpora oasis urbano sustentable, resaltando la biodiversidad de flora y fauna, ofreciendo áreas de sombra y sol según estaciones, como dispositivos de captación de aguas / La división parcelaria es diversa y permite la participación de variadas empresas constructoras y desarrolladores de todas las escalas / Se priorizó el intercambio intermodal en el área de transportes.

FIGURA 1 Cuadro de análisis preliminar de indicadores en propuestas ganadora. Elaboración Propia en base a información consultada en www.socearq.com.org consultada en abril de 2014

Para tal fin:

- En primera instancia se realizó una ponderación

12 Consultadas en: "Bases y Condiciones del Concurso de las Playas Ferroviarias de Liniers, Palermo y Caballito."

hipotética de cada indicador por proyecto. Donde para llegar a determinar los índices finales de ponderación se calificó cada variable que compone al indicador. Esta ponderación colabora a detectar las diferencias de cada proyecto. Pues si bien como antes se mencionó todos poseen una morfología similar, si se analizan los indicadores de cada uno se verá que algunos proyectos tienen mayor relevancia en la composición de su Patrimonio Urbano. El indicador de Hábitat y Vivienda y el de Espacio Público fue preponderante en todos los casos, junto al rol de centralidad que la intervención tiene en su inserción territorial.

- En segunda instancia se tomaron en consideración las condiciones centrales de las bases del concurso y se los relacionó a los indicadores del MT. Encontrando que el indicador de Estructura y Centralidad se hace presente, junto a otros, en la mayoría de las condiciones.

- En tercera instancia se destacaron las cuestiones centrales de los dictámenes de los proyectos ganadores. Encontrando como denominador común un alto valor al espacio público verde y sustentable dentro de la ciudad. Ofreciéndose en un marco de permeabilidad funcional total a sus potenciales usuarios. Desde la permeabilidad visual y de acceso.

Este suceso ha puesto en articulación todos los instrumentos urbanísticos conocidos, desde los instrumentos marco (PUA, MT e Indicadores) como los propuestos para la gestión de cada intervención por cada equipo concursante. Ya que junto al proyecto arquitectónico se debía formular un Modelo de gestión, tanto sea para el área de uso público como para el área de uso privado. El factor común de considerar a los indicadores de sustentabilidad para formular los proyectos,

tomando a estos como herramientas de gestión ambiental urbana, ha representado una experiencia rica en aportes y la primera dada según estas condiciones.

Queda mucho por hacer pero es clave para que estos proyectos se incorporen a la ciudad existente, en todos los aspectos posibles, la participación ciudadana. Solo así los proyectos se adecuarán a las realidades de cada barrio, y la intervención no terminará siendo un modelo tipificado a repetición. El diálogo y la escucha de los vecinos a los fines de especificar cada proyecto es necesario.

Una de las hipótesis que se formulan según el estudio de este instrumento y abren nuevos caminos de indagación, surgen de repensar que producto urbanístico se termina obteniendo una vez que las bases y pliegos se confeccionan con tanta especificidad. Esto podría determinar propuestas muy homogéneas donde realmente el aporte de innovación se vea limitado. A su vez una dimensión que debiera de mejorarse en la formulación de todos los proyectos presentados es la social, ya que si bien esta variable se ve incluida con diversidad, lo está hecho en función de términos de mercado. Y los aportes a la sociedad fuera de esta estructura se dan mediante funciones de esparcimiento, culturales y de calidad ambiental urbana. La vivienda social no está incluida dentro de estos proyectos.

REFLEXIONES

Esta ponencia reflexiona sobre como los procesos de planificación y gestión urbana ambiental en la actualidad se ven asociados a las agendas socio-ambientales que gradualmente desde finales del siglo pasado han ido permeando a través de los marcos de acuerdo entre actores y las pujas de poder. Convirtiendo estas instancias en grandes tamices que dependiendo del instrumento urbanístico que este en discusión las cuestiones que las agendas instalan serán más genéricas o es-

pecíficas. Algunas conclusiones que sugiere este análisis focalizando sobre la formulación de herramientas desde enfoques multi-actorales, de multi-propósito y multi-escalares, son las siguientes:

- Desde el foco multi-actoral: Relacionando ambos casos de estudio, y analizando los avances en la formulación e implementación de instrumentos urbanísticos en el siglo XXI, se sigue detectando que los mismos se continúan planteando con un alto grado de segmentación, y que las cuestiones socio-ambientales requieren para su abordaje de políticas integrales donde lo económico, lo social y lo ambiental se articulen. A su vez esta segmentación se da debido a que los acuerdos entre actores sociales para poder aprobar legislativamente un instrumento son muy amplios, y bastante difusos. Pues solo en estos términos se puede dar la negociación. Cuestión que termina otorgando muchas debilidades al instrumento al momento de su aplicación, y si bien permiten una formulación, no allanan el camino para acordar un procedimiento de implementación. Un desafío notable que aún no encuentra un camino claro para su abordaje es el control de la revalorización del suelo urbano, junto a la implementación de instrumentos que capten y redistribuyan plusvalías de manera equitativa hacia los territorios que se encuentran en situación de desventaja urbana.

- Desde el foco multi-propósito: Lo social en términos de sistema de gobierno puede estar abordado, desde la educación o la salud, pero cuando se habla del acceso al suelo urbano surgen las mayores discrepancias. Pues ambos instrumentos presentados, en la ponencia, dentro de sus mecanismos de gestión no conllevan el abordaje de problemáticas derivadas de la informalidad. Prima aún la visión capitalista de la ciudad y de la producción de ciudad. Tanto el MT, como los pro-

yectos de reconversión urbana de los playones no proporcionaron en su formulación instrumentos que al menos por área de influencia colaboren a mitigar las problemáticas de la informalidad urbana en asentamientos marginales. Aún no se cuenta con herramientas de planificación y gestión que no disocien problemáticas y excluyan de sus alcances la informalidad. Este aspecto en las ciudades actuales es el gen de casi la mayoría de problemáticas socio-ambientales que no encuentran vías de una solución concreta.

- Desde el foco multi-escalar: Otra situación que se observa y deriva de la segmentación entre instrumentos, es la desarticulación entre el MT y los indicadores de sustentabilidad urbana. Si bien se expresa que mediante las mediciones se pueden corregir los desvíos presentados en la ciudad tendencial existen vacancias para relacionar el indicador con el territorio observado. Ya que el indicador se formula y construye para toda el área de la ciudad de Buenos Aires, y no se conforman unidades territoriales de observación para relacionar más específicamente el indicador con el territorio medido.

Por lo tanto en relación a la búsqueda de enfoques que puedan hacer frente a las problemáticas socio-ambientales, se requiere que la integralidad tan característica de la visión urbana de los inicios del siglo XXI, se abra. Y comience a integrar a la ciudad formal con la informal. Puede haber vacancias instrumentales para lograr esta articulación, pero pensar que con cada acción de planificación de áreas formales se despiertan nuevos impactos no totalmente positivos para la configuración urbana deseada, es una realidad. Por lo tanto mediante las agendas socio-ambientales ciertas cuestiones de fondo que tienen que ver con el universo urbano prevalecen, como: El cuidado de los recursos como estrategia de preservación del soporte de nuevas propuestas y la

preservación de las áreas urbanas de inserción de los proyectos urbanos y la inclusión social en términos de ciudades equitativas que ofrezcan mediante su desarrollo oportunidades para todos. Ambas cuestiones puede sonar a utopía pero la planificación y su ejecución no pueden continuar dándose a expensas de ninguna situación, ni social, ni económica, ni ambiental¹³. Esta dinámica era la característica del desarrollo urbano de fin de siglo, pero a estos días esta dinámica de crecimiento y transformación urbana se encuentra agotada.

Bajo un mirada positiva esta ponencia propone la identificación de estos instrumentos que a fin de siglo pasado no encontraban escenarios de aplicación, pero que hoy para superar obstáculos de implementación requieren de adecuaciones para ampliar su campo de utilidad.

13 Peter Hall señala el desarrollo de las áreas de oportunidad a expensas de otras áreas en desventaja urbana en el capítulo 11: "La Ciudad de los Promotores" en *Ciudades del Mañana. Historia del Urbanismo en el Siglo XX*.

BIBLIOGRAFIA

- ARTEAGA ARREDONDO, i. (2010). "La experiencia europea a finales del siglo XX: Teoría y práctica del Proyecto urbano"
- ANSES Promotor, SCA Organizador y FADEA Auspiciante (2013): "Bases y Condiciones del Concurso de las Playas Ferroviarias de Liniers, Palermo y Caballito."
- CAMONA, m. y BURGESS r. (2001). "Strategic Planning & Urban Projects: Responding to Globalisation from 15 Cities" Transformations No. 4, DUP Science, Delft.
- CORTI, m.: "Les Halles, el difícil equilibrio del proyecto urbano", Café de las Ciudades.
- ETULAIN, j. (2009). "Gestión urbanística y proyecto urbano: modelos y estrategias de intervención". Buenos Aires, Nobuko.
- FERNANDEZ CASTRO, j. y otros, (2010): "Barrio 31 Carlos Mujica. Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza". Instituto de Espacialidad Humana. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- GARCÍA VÁZQUEZ, c. (2004) "La ciudad hojaldré" Editorial GG, Barcelona. ISBN: 84-252-1970-1
- HALL, p. (1996): Capítulo 11: "La Ciudad de los Promotores" en *Ciudades del Mañana. Historia del Urbanismo en el Siglo XX*. Capítulo 11. Oxford, Blackwell Publishers.
- HARVEY, d. (2000): "Los espacios de la utopía" en *Espacios de Esperanza*. University of California Press.
- HARVEY, d., (2008): "El derecho a la ciudad". *New Left Review* N° 53. Ediciones Akal. Madrid.
- JAJAMOVICH, g. (2010): "Apuntes para una crítica al Modelo Territorial de Buenos Aires, lo que plantea y lo que excluye", Café de las Ciudades.
- JARAMILLO, s. (2007). "La Ley 388 de 1997: hacia un urbanismo democrático en Colombia" en *La Ciudad Latinoamericana en el Siglo XXI*. Editor Peter Charles Brand. Medellín: Universidad de Colombia, Escuela de Planeación Urbano-Regional.
- MARTINEZ RIVERA, y., (2011): "Urbis: Hacia el urbanismo social". En: *Boletín Científico Sapiens Research*, Vol. 1 (2), pp. 81-87. Universidad de Puerto Rico. Puerto Rico.
- PORTAS, n. (2003). "El surgimiento del proyecto urbano", *Perspectivas Urbanas / Urban Perspectives*, n.3. Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés. Universidad Politécnica de Barcelona. Barcelona.

- PLAN URBANO AMBIENTAL – PUA (1999): Programa de cambio de usos de playas ferroviarias y caracterización urbanística, GCABA – SPU – CoPUA.
- SAINZ GUTIÉRREZ, v. (2005). “Otro modo de concebir el urbanismo: La trayectoria del morfologismo en Italia y Francia”. Universidad de Sevilla.
- SECRETARIA DE PLANEAMIENTO DE LA CABA (2012): “Modelo Territorial de la Ciudad de Buenos Aires 2010-2060”.
- SOLÁ MORALES, m. (1987). “La Segunda Historia del Proyecto Urbano” en Revista UR N° 5. Barcelona, Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.
- SZAJNBERG, d. (2011) “La agenda de la política y la gestión urbanística en los albores del siglo XXI”. En Cien por cien. Ciencia y Técnica. Año VII N° 96. Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires.
- SZAJNBERG, d., LUNA, n. Y OTROS. (2012). “La agenda ambiental redefine la agenda de la planificación y la gestión de las regiones metropolitanas en el siglo XXI”. En Proyecto y Ambiente. Editorial Aulas y Andamios. Secretaría de Investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Buenos Aires.
- SZAJNBERG, d. y LUNA, n. (2012). “Procesos de intervención urbanística y medio ambiente”. Revista Ciudades N° 93 “Las agendas internacionales en el desarrollo urbano y regional”. Puebla. México.
- SZAJNBERG, D.; SORDA G. y TELLO G. (2008): “Las tierras del playón ferroviario desactivado de Caballito: la puja de distintos actores y agentes por su apropiación espacial”, Revista Área N°14, Secretaria de Investigaciones, FADU, ISSN 0328 1337.