
EL CICLO METODOLÓGICO DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA URBANA TERRITORIAL

De la definición de principios y valores al análisis situacional

Autor: Martino, Horacio

Teórica Planificación Territorial II

Cátedra de Teorías Territoriales y Planificación Territorial I y II - D. Delucchi & H. Martino

Ciclo lectivo 2024 - FAU - UNLP

Resumen

El apunte de cátedra trata sobre las primeras fases del ciclo metodológico de la planificación estratégica urbana territorial, en particular, la Fase 1: Principios y valores y la Fase 2: Análisis Situacional.

En la clase teórica de Planificación Territorial II se desarrollaron los siguientes contenidos:

- La definición de principios y valores
- El análisis urbano territorial:
 - El crecimiento urbano
 - El acceso al suelo y la vivienda
 - La accesibilidad y movilidad urbana
 - El espacio público y el paisaje urbano – territorial
- Instrumentos de análisis territorial:
 - Unidades de análisis
 - Matriz FODA y Marco Problemático
 - Indicadores situación actual
 - Del análisis situacional a la visión estratégica

Finalmente, con el objetivo pedagógico de orientar a las y los estudiantes en el desarrollo del trabajo práctico, se proponen algunas preguntas para reflexionar sobre el ciclo metodológico de la planificación estratégica urbana territorial.

PALABRAS CLAVE: Planificación estratégica urbana territorial; Desarrollo sustentable, Igualdad e inclusión; Principios y valores; Análisis territorial

1. LA DEFINICIÓN DE PRINCIPIOS Y VALORES

La primera fase del ciclo metodológico de la planificación estratégica urbana territorial, comienza con la Fase 1 de definición de los principios y los valores que guiarán el proceso de planificación.

El ciclo metodológico de la planificación estratégica

Un proceso flexible, en continua revisión y retroalimentación. Un método en construcción



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Desde el Método PES de la Planificación Estratégica Situacional¹, Carlos Matus plantea que todo proceso de planificación está situado en un territorio determinado, cuyo contexto es necesario comprender para formular la visión desde la cual abordar la propuesta de transformación de ese territorio.

En ese marco, el encuadre y enfoque conceptual de la Cátedra D. Delucchi & H. Martino, parte de comprender las problemáticas y tendencias de las ciudades, tanto del contexto global como de Argentina y América Latina.

En el contexto global se destacan:

- El crecimiento de la población urbana
- La alta productividad de las ciudades
- Los impactos del cambio climático
- La crisis ambiental, energética y alimentaria

Una de las tendencias demográficas más importantes a nivel global es el crecimiento de la población urbana. Actualmente al 56% de la población mundial vive en ciudades y se espera para el año 2050 que el 70% de población sea urbana, por lo cual la gran mayoría de la población vivirá en ciudades.

¹ Huertas, F. El método PES; Entrevista a Carlos Matus; CEREB – ALTADIR. Ecuador, 1993

También se observa la alta productividad de las ciudades, que son motores de crecimiento de la economía global y crean valor y riqueza, a tal punto que con tan solo el 56 % de la población urbana, las ciudades generan más del 80% del PIB mundial.

Sin embargo, los impactos del cambio climático, ponen en riesgo el desarrollo y la calidad de vida de los ciudadanos, no existiendo plena conciencia sobre la emergencia climática y la necesidad de actuar de manera urgente en las ciudades, que generan el 80% de los Gases de Efecto Invernadero.

Sumado a esto, la crisis ambiental, energética y alimentaria, agudizada por el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, ponen en cuestión el actual modelo de desarrollo, sus patrones de producción y consumo y fundamentalmente el futuro de las ciudades.

En el contexto Argentina y América Latina se destacan:

- El creciente proceso de urbanización
- Las marcadas desigualdades territoriales
- La fragmentación socio urbana: “la ciudad desigual”
- La producción de la informalidad urbana
- La baja productividad de las ciudades

En relación al creciente proceso de urbanización, América latina, con un 80% de su población urbana es la región en desarrollo más urbanizada del mundo y Argentina, con el 94% de su población urbana -después de Uruguay- es el país más urbanizado de la región.

También se observa las marcadas desigualdades territoriales que, en la región se reconocen por:

- Una fuerte concentración geográfica de población y actividad económica y
- Las elevadas brechas entre territorios y en la calidad de vida de la población.

En nuestro país, las desigualdades territoriales se expresan en la fragmentación socio urbana, que da lugar a una ciudad desigual, donde los sectores pobres viven en las zonas más degradadas, en viviendas precarias y con serias dificultades para acceder a las oportunidades urbanas.

Asociado a esto, el mercado de suelo se constituye en el principal factor de la producción de la informalidad urbana y en un componente estructural de la configuración de una ciudad desigual, “formal – informal”.

También se observa la baja productividad de las ciudades de la región, dado que con el 80% de la población urbana producen solo el 65% del PIB regional, coexistiendo así una elevada tasa de urbanización con un bajo nivel de desarrollo y calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto, para enfrentar tanto los problemas estructurales de la región como las nuevas tendencias globales, en el campo disciplinar surge el desafío de repensar el actual modelo de desarrollo, replantear las teorías y las herramientas de la planificación urbana territorial, debatir una Nueva Agenda Urbana hacia un nuevo Pacto Social y definir un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

1.1 Desarrollo Territorial

Si bien no existe una definición única de desarrollo territorial, lo podemos comprender como un proceso de naturaleza compleja, multidimensional y multiactoral, cuyo objetivo es el desarrollo y el progreso de las diferentes dimensiones que lo componen, con el propósito de mejorar la calidad de vida del conjunto de la comunidad de un territorio determinado.

Aplicado a la Asignatura, entendemos al desarrollo territorial como un proceso que, desde una perspectiva sistémica, abarca las dimensiones social, económica, urbana-ambiental, política-institucional y cultural, aplicado a las escalas nacional, regional y local (urbana y rural).

Del mismo modo, no existe una definición precisa y universal del concepto de desarrollo urbano, que comparte con el desarrollo territorial su carácter complejo, multidimensional y multiactorial, y cuyo objetivo fundamental es que las ciudades se vuelvan más adecuadas a las necesidades de las comunidades y al mismo tiempo, lograr satisfacer los derechos de todos los ciudadanos, a partir de la integración y justicia socio-urbana para que el conjunto de la ciudadanía pueda acceder a los beneficios y oportunidades que brinda la ciudad.

En relación a la Asignatura, concebimos al desarrollo urbano como un proceso de crecimiento, renovación o progreso de una ciudad que, desde un enfoque integral e integrador, pone el acento en la dinámica urbana-ambiental y su relación con las dimensiones social, económica, política-institucional y cultural, aplicado a las escalas local (urbana y periurbana) y barrial (ciudad distribuida).

En el último tiempo, el proceso de urbanización, la pérdida de biodiversidad y el cambio climático en el mundo y en particular América Latina, han hecho necesario que las dimensiones ambientales, ecológicas y climáticas se integren al abordaje de la dinámica urbana. Por ello, el debate sobre un nuevo paradigma de planificación urbana territorial para la región, incorpora la noción de sustentabilidad.

1.2 Sustentabilidad con Igualdad e Inclusión

En el marco del actual modelo de desarrollo capitalista, insustentable y desigual, planteamos la necesidad de incorporar la noción de sustentabilidad en las estrategias de desarrollo urbano territorial, entendida como un concepto polisémico que, desde una perspectiva sistémica integra las dimensiones social, económica, urbana-ambiental, política-institucional y cultural, en la búsqueda de un desarrollo urbano territorial sustentable.

En ese sentido, compartimos el enfoque de Guimarães², que entiende a la sustentabilidad como un nuevo paradigma de desarrollo, donde “los seres humanos constituyen el centro y la razón de ser del proceso de desarrollo implica abogar por un nuevo estilo de desarrollo que sea ambientalmente sustentable en el acceso y uso de los recursos naturales y en la preservación de la biodiversidad; que sea socialmente sustentable en la reducción de la pobreza y de las desigualdades sociales y que promueva la justicia y la equidad; que sea culturalmente sustentable en la conservación del sistema de valores, prácticas y símbolos de identidad que, pese a su evolución y reactualización permanente, determinan la integración nacional a través de los tiempos; y que sea políticamente sustentable al profundizar la democracia y garantizar el acceso y la participación de todos en la toma de decisiones públicas. Este nuevo estilo de desarrollo tiene como norte una nueva ética del desarrollo, una ética en la cual los objetivos económicos del progreso estén subordinados a las leyes de funcionamiento de los sistemas naturales y a los criterios de respeto a la dignidad humana y de mejoría de la calidad de vida de las personas” (Guimarães, 2002, p. 66).

En este marco, considerando que la crisis ambiental y climática es una de las tendencias más significativas a nivel global, cuyos impactos adversos pueden afectar gravemente la sostenibilidad de las ciudades, planteamos la necesidad de incorporar a las estrategias de desarrollo territorial, la

² Guimarães, R. (2002). La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo. *Ecología Política Naturaleza, Sociedad y Utopía*, Buenos Aires, FLACSO, 53-82.

protección y el uso eficiente y sustentable de los recursos naturales y de los ecosistemas y sus servicios ambientales, así como la resiliencia frente a los impactos del cambio climático y los desastres.

Esta situación nos obliga a repensar nuestras ciudades y favorecer un cambio del modelo urbano, que sea capaz de mitigar la aceleración del cambio climático y a la vez, de adaptarse a sus impactos, como el aumento de la temperatura, el cambio en los patrones de precipitaciones o el incremento de los eventos climático extremos, que producen inundaciones o sequías.

En ese camino, la ciudad ha de tener una relación más equilibrada con la naturaleza, entendida como un sistema innovador que se incorpora a la estructura urbana, a través de los espacios naturales y del verde urbano, como una garantía para entender un nuevo hábitat más ecológico, que asegure:

- Una biodiversidad del verde urbano en la naturalización de la ciudad.
- Un espacio público y una movilidad que transforme la calle en espacio de apropiación social.
- Una mejor calidad ambiental y salud que pase de los estándares urbanísticos a los derechos de los ciudadanos (Barnada, 2022, p. 8).

En relación a las profundas desigualdades socio-territoriales de la región, coincidimos con el enfoque del Plan de Acción Regional -PAR- para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016-2036³, que fomenta un cambio hacia un nuevo paradigma urbano que reconoce la ciudad como un macro bien público y que garantice los derechos económicos, sociales, culturales y medioambientales, a partir de avanzar en la agenda de igualdad en sus diversas dimensiones y en los derechos ciudadanos.

En esa línea, coincidimos con las organizaciones integrantes del colectivo multisectorial Habitar Argentina respecto al análisis de los problemas y a la formulación de propuestas, que plantea garantizar el derecho a un hábitat urbano y rural adecuado en la Argentina e implica “el acceso universal a la tierra, la vivienda, las infraestructuras básicas, los equipamientos sociales, los servicios y los espacios de trabajo y producción en un marco de respeto de los rasgos culturales y simbólicos de cada comunidad y de la preservación del ambiente, según las particularidades del medio urbano y del rural” (CELS, Consenso Nacional para un Hábitat Digno, 2017, p. 2).

En este marco, planteamos la necesidad de cambiar el actual modelo de desarrollo, insustentable y desigual, y de pensar un nuevo paradigma de Planificación Territorial para nuestro país y América Latina, capaz de afrontar los desafíos del siglo XXI, hacia un modelo de desarrollo urbano territorial sustentable con igualdad e inclusión.

1.3 Hacia una Nueva Agenda Urbana

Desde una perspectiva transversal, el Plan de Acción Regional señala avances importantes en reconocer a la ciudad como un macro bien público, en tanto persisten debilidades institucionales para el manejo del desarrollo urbano sustentable y la materialización del derecho a la ciudad.

En esa línea, compartimos con Abramo⁴ la necesidad de formular un nuevo pacto urbano para la región y de pasar de la reivindicación del derecho a la ciudad a la producción de una ciudad de derechos,

³ Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe 2016-2036. CEPAL en cooperación con ONU-Hábitat y MINURVI. Naciones Unidas, febrero de 2018.

⁴ Abramo, P. et. al. (2022). El Nuevo Pacto Urbano. Diálogo sobre un proyecto de reforma radical de las ciudades de América Latina. Editorial Café de las Ciudades. Colección Urbanidad.

como una evolución del concepto y una propuesta más proactiva y transformadora en la materialización de ese derecho fundamental (El Nuevo Pacto Urbano, 2022).

Para el autor, “la perspectiva de la ciudad de los derechos, no se restringe solo a demandas al Estado en pos del acceso a equipamientos y servicios, va más allá y reivindica la distribución de la riqueza urbana en forma ecuánime e igualitaria para la eliminación de la desigualdad urbana”, siguiendo los principios de redistribución de la riqueza, la justicia urbana y la participación democrática (Abramo, 2022, p. 62-63).



Fuente: Elaboración propia 2024.

En el camino hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión, el gran desafío y debate público que se plantea es la necesidad de definir una nueva agenda urbana hacia un nuevo pacto urbano, que incluya:

- Construir un proyecto colectivo de ciudad, capaz de contemplar las urgencias y el largo plazo, con concurrencia de los actores sociales, una gobernanza territorial con liderazgo local y proyectos estratégicos capaces de transformar la ciudad para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y de los territorios, con el fin de reducir las desigualdades.

- Fortalecer el rol del Estado en la producción de las ciudades latinoamericanas, a partir de políticas públicas, con perspectiva de género, que tiendan a revertir el proceso de configuración de una ciudad de la desigualdad socio espacial y promover un desarrollo territorial con igualdad, inclusión y sostenibilidad.
- Promover un rol activo del Estado en la producción del crecimiento urbano sustentable y del suelo urbanizado de la ciudad, garantizando el acceso de los sectores populares a un hábitat digno, que incluye el suelo y la vivienda, junto con los equipamientos y servicios urbanos.
- Fortalecer la acción pública en áreas consolidadas de la ciudad, promoviendo un modelo compacto con crecimiento por densificación, renovación y completamiento, desalentando la expansión de baja densidad y un urbanismo denso y de usos mixtos, que facilite el acceso a los bienes y servicios que necesita la ciudadanía.
- Revertir la dinámica de la producción de la ciudad y la estructura urbana que los mercados informales de suelo están generando, configurando una ciudad informal compacta (por densificación y verticalización en asentamientos consolidados) y una ciudad informal difusa (por extensión urbana de baja densidad).
- Pensar una política integral de vivienda, que incluya instrumentos de acceso al suelo y a una vivienda adecuada y asequible, en particular, programas de vivienda social o popular a costos accesibles para las familias de bajos ingresos.
- Concebir a la ciudad y al espacio público urbano como un bien común, fundamental en la reproducción de la vida urbana, escenario de la interacción social cotidiana, un lugar de relación y de identificación, de contacto entre la gente, de vida urbana y expresión comunitaria.
- Pensar un nuevo paradigma de movilidad, donde el objetivo sea acceder a las oportunidades urbanas, dando prioridad al peatón, los ciclistas y el transporte público siendo clave, pacificar el tráfico, mejorar el transporte, promover la intermodalidad y la integración tarifaria.
- Incorporar a las políticas urbanas la protección y el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales y de los ecosistemas y sus servicios ambientales, fomentando la resiliencia frente al cambio climático y los desastres, priorizando la acción climática en base a medidas mitigación y adaptación (energía, residuos, movilidad).
- Pensar nuevas formas de gobernanza que integren la producción del espacio construido informal y colectivo, marcada por la lógica comunitaria, y una nueva estructura legal y de derechos que incorpore parte de las prácticas de los asentamientos populares.
- Promover la democracia participativa urbana y el protagonismo de las organizaciones sociales y los movimientos vecinales locales, como un sujeto central de las políticas de producción de la ciudad, capaz de revertir la ciudad de la desigualdad socio espacial y promover ciudades con nuevas cualidades redistributivas y justicia urbana.

2. EL ANÁLISIS URBANO TERRITORIAL

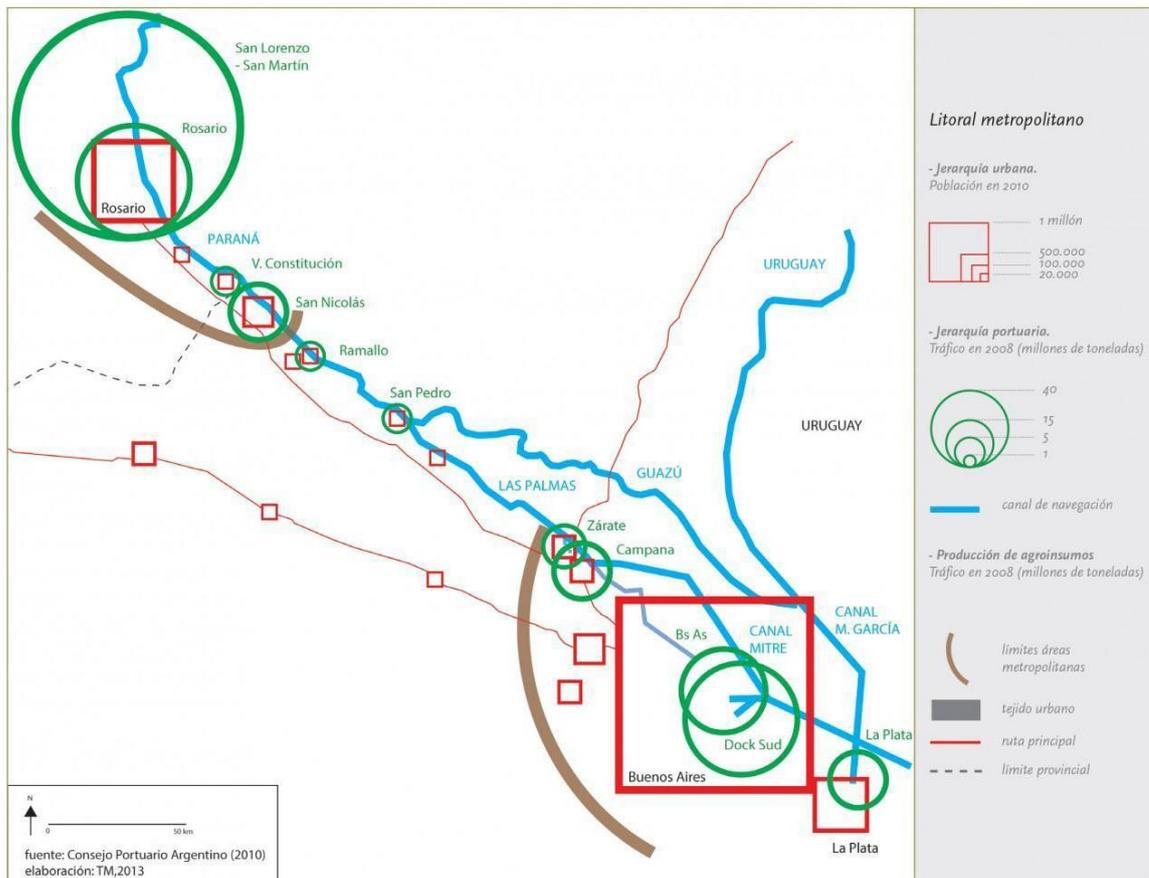
Siguiendo el Método de la PES (Matus, 1995), la segunda fase del ciclo metodológico de la planificación estratégica urbana territorial, la denominamos Fase 2 de Análisis Situacional, donde un diagnóstico técnico riguroso tiene valor, como insumo que procesa un actor social para formular su apreciación situacional, desde su punto de vista (principios y valores). Para Matus, explicar bien un problema es diferenciar las explicaciones de los diversos actores del juego social y en ese sentido, entiende que “el diagnóstico es la explicación de nadie”.

No obstante este posicionamiento conceptual, es común en las disciplinas vinculadas a la planificación territorial, denominar a esta fase del ciclo metodológico como diagnóstico. Así, en el primer momento

del trabajo práctico del ciclo 2024 se aborda la construcción diagnóstica del Partido de Berisso, en dos niveles de análisis: regional y territorial.

Respecto del análisis regional, desarrollado en la teórica de Región, se plantea a modo de recomendación, no hacer un análisis descriptivo de las escalas macro, meso y micro, sino enfocarse en las relaciones e interacciones entre el área de intervención (Berisso) y el contexto en sus distintas escalas (Corredor Productivo Portuario Rosario-La Plata, RMBA y el Gran La Plata), a los fines de detectar las oportunidades y amenazas del entorno que pueden impactar en el área de intervención.

Corredor Productivo Portuario Rosario-La Plata 2022



Fuente: Consejo Portuario Argentino. 2010.

A partir de entender al desarrollo territorial como un proceso que, desde una perspectiva sistémica, abarca las dimensiones Social-Cultural, Económica-Productiva, Ambiental-Ecológica-Climática y Urbana-Territorial, dentro de esta última se desarrollan cuatro dimensiones clave para transformar el territorio hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión:

- El crecimiento urbano
- El acceso al suelo y la vivienda
- La accesibilidad y la movilidad
- El espacio público y el paisaje urbano

2.1 El crecimiento urbano

Una particularidad de los aglomerados urbanos argentinos se asocia a los problemas derivados de los patrones de crecimiento urbano predominante, donde se identifican tres tendencias:

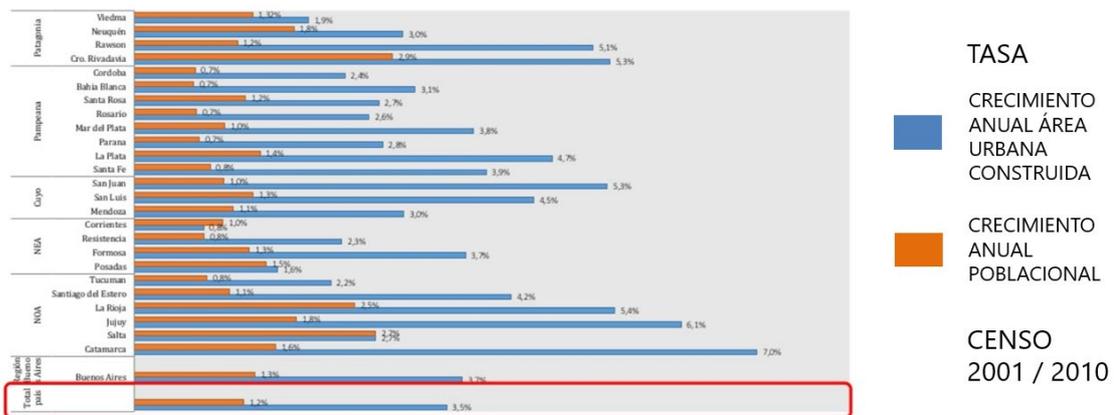
- Crecimiento del suelo urbanizado
- Disminución de las densidades de población
- Crecimiento por extensión de la mancha urbana

En relación al “Crecimiento del suelo urbanizado”, en Argentina se observa una alta tasa de crecimiento de suelo urbanizado y una baja tasa de crecimiento poblacional (Goytia, 2017), al punto que en el período 2001 – 2010 la tasa anual de crecimiento del área urbana (3,5%) triplicó la tasa de crecimiento poblacional (1,2%).

De mantenerse esta tendencia a nivel país, la mancha urbana continuará creciendo respecto de su tamaño actual, en muchos casos avanzando sobre tierras productivas y de valor ambiental.

1. Crecimiento del suelo urbanizado

Crecimiento del suelo urbanizado > crecimiento poblacional



Fuente: Goytia Cynthia, UTDT. Curso Estrategas Urbanos 2017.

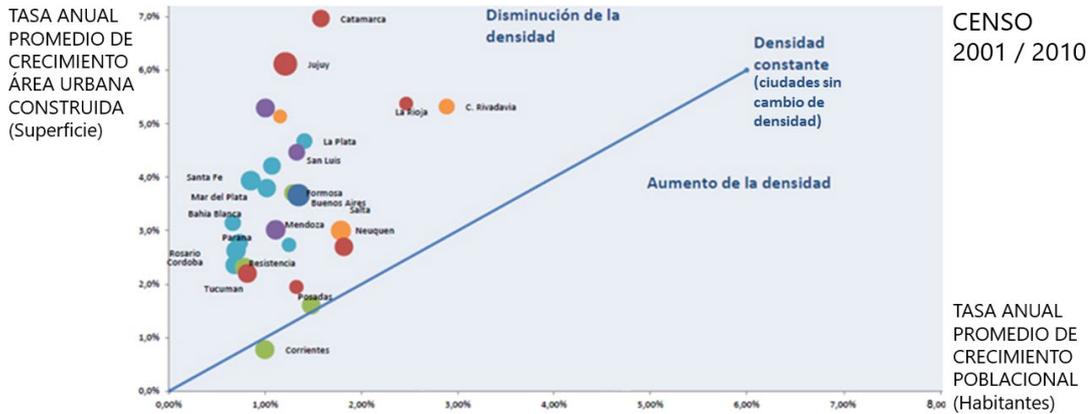
Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Con respecto a la “Disminución de las densidades de población”, si bien las ciudades de América Latina son más densas y compactas, que las de Europa o Estados Unidos, la evolución histórica muestra una sistemática disminución de la densidad de población.

Si se observa el siguiente gráfico (2. Disminución de las densidades de población), la diagonal implica ciudades sin cambio de densidad, para arriba se muestran las ciudades que disminuyen la densidad y para abajo las que aumentan la densidad, por lo cual en el período censal (2001-2010) todas las ciudades (menos Corrientes) disminuyeron su densidad (Cynthia Goytia, 2017).

En general, las áreas de expansión urbana verifican densidades de entre 40 y 60 hab/ha., por lo que predomina una expansión de baja densidad, es decir que estamos creciendo más en extensión.

2. Disminución de las densidades de población



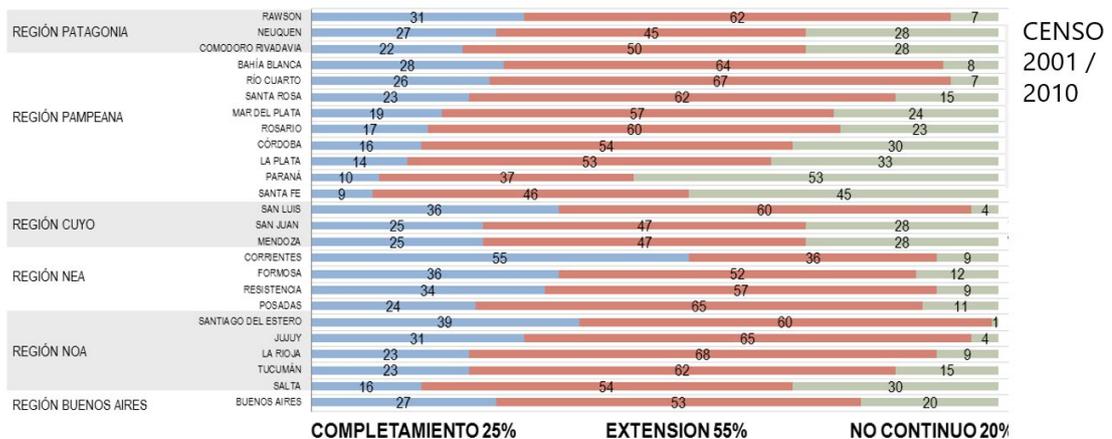
Fuente: Goytía Cynthia, UTDT. Curso Estrategias Urbanas 2017.

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

En relación al “Crecimiento por extensión de la mancha urbana”, en Argentina el crecimiento comprende tres modalidades:

- Completamiento del tejido urbano existente (en terrenos vacíos o por aumento de densidad)
- Extensión de la mancha urbana en áreas vacantes (avanzar sobre el suelo urbano o periurbano)
- Desarrollo no continuo (o desconectado del área urbana)

3. Crecimiento por extensión de la mancha urbana

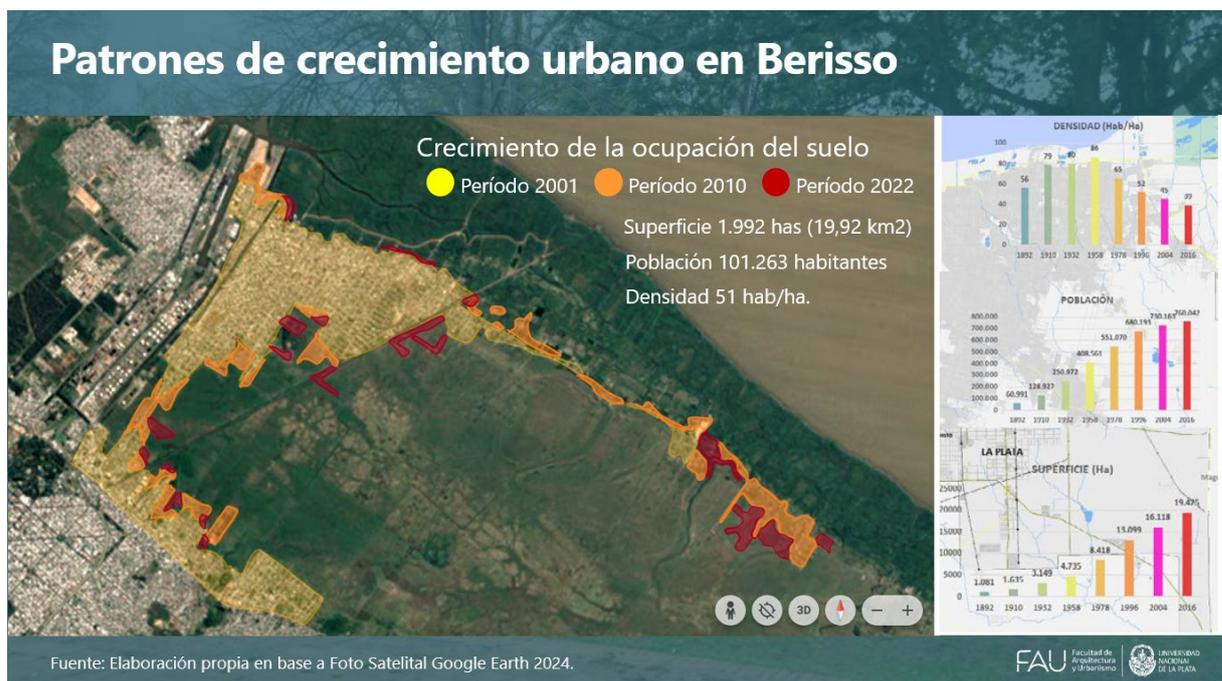


Fuente: Goytía Cynthia, UTDT. Curso Estrategias Urbanas 2017.

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

En las ciudades argentinas, en el período 2001/2010, predomina un patrón de crecimiento por extensión (55%), que es mucho mayor al que se observa en otros lugares. Solo el 25% del crecimiento es por completamiento (por consolidación o densificación) y el 20% es por desarrollo discontinuo del tejido urbano (Cynthia Goytia, 2017).

En relación a los patrones de crecimiento urbano en Berisso, ha avanzado sin planificación sobre zonas no aptas, como las orillas del bañado Maldonado y planicies de inundaciones aledañas a arroyos, determinando, la pérdida de la capacidad del bañado de captar y almacenar agua de lluvia y una mayor vulnerabilidad social frente a desastres como inundaciones.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

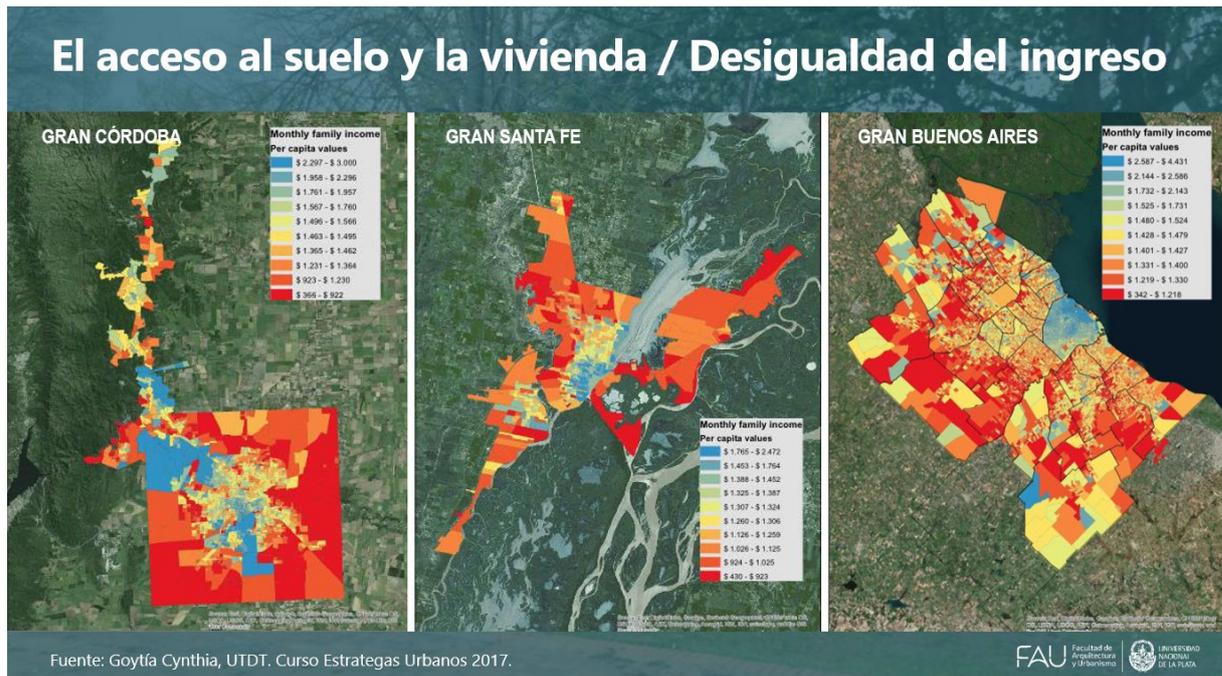
Según el estudio Plan y código de ordenamiento urbano y territorial del municipio de Berisso (CFI, 2022), la mancha urbanizada de Berisso tiene una superficie de 1.992,5 has, una población de 101.263 hab (Censo 2022) y una densidad de 51 hab/ha, que aparece como baja, indicando una cierta dispersión en las modalidades de crecimiento urbano.

De la lectura de las imágenes satelitales de Google Earth de los años 2001, 2010 y 2022, se observa un gran crecimiento de la mancha urbana en las décadas recientes, que avanza sobre la reserva ambiental del Bañado Maldonado y a lo largo del eje de la Av. Montevideo- Ruta Provincial 15, donde predominan núcleos urbanos aislados de pequeña escala. Al mismo tiempo, la superficie urbanizable del partido se encuentra muy limitada por su entorno (puerto, bosque nativo, bañado, etc.).

Además, las características geológicas del suelo determinan que la capacidad de construir en altura sea también muy limitada, lo que genera una ocupación relativamente homogénea y de baja altura, por consiguiente, solo la franja linder a al Partido de La Plata presenta la posibilidad de aumentar la densidad de habitantes.

2.2 El acceso al suelo y la vivienda

En la mayoría de los aglomerados urbanos de la región, el acceso al suelo y la vivienda se asocia a la desigualdad del ingreso. De los mapas de ingreso familiar mensual (medido en pesos per cápita) de los grandes aglomerados urbanos del país, se observa que los sectores de menores ingresos ocupan las periferias de las ciudades, donde el suelo es de menor valor, determinando grandes dificultades de los sectores populares para acceder a los servicios y las actividades que se ofrecen en la ciudad.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Esto se explica en que nuestras ciudades para su desarrollo, han adscrito al modelo de libre mercado, donde la vivienda es entendida como bien de lucro y no como un derecho, con altos costos de transacción, que la hacen inasequible para los sectores de bajos ingresos, que en muchos casos son expulsados a las periferias de las ciudades.

Según el estudio Desafíos de la planificación territorial, el acceso al hábitat y la vivienda (CIPPEC, 2023), en Argentina el 32% de los hogares de Argentina (4.000.000 hogares) habita en viviendas deficitarias. De ese total, un tercio (1.300.000 hogares) vive en viviendas compartidas con otros hogares y/o de precaria calidad constructiva (déficit cuantitativo), mientras que los dos tercios restantes (2.600.000 hogares) lo hacen en viviendas que requieren ampliaciones y/o mejoras clave para la calidad de vida (déficit cualitativo).

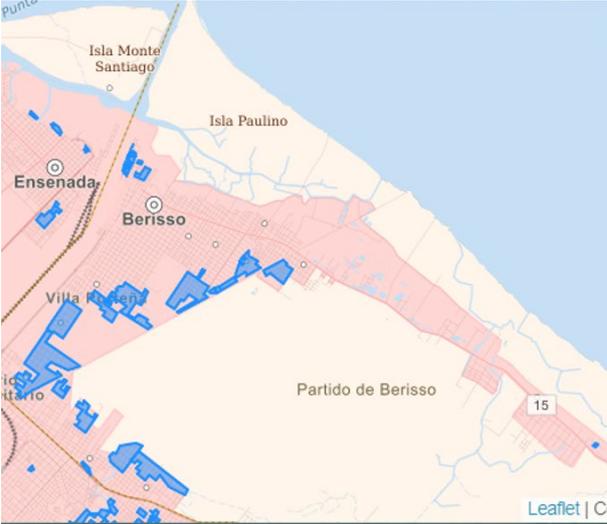
Otros estudios con criterios de medición más exigentes, como la metodología construida por María Mercedes Di Virgilio (investigadora del CONICET), el déficit habitacional total alcanza al 55%, es decir, 6.400.000 hogares.

En relación a la informalidad urbana, el RENABAP (Observatorio de Barrios Populares 2023) considera Barrio Popular a los barrios vulnerables con al menos 8 familias agrupadas o contiguas, donde más de

la mitad no cuenta con título de propiedad del suelo ni acceso regular a 2 o más servicios básicos (agua, electricidad y/o red cloacal).

Berisso cuenta con 20 Barrios Populares, donde viven 7.829 familias, unas 23.487 personas, más del 23% de la población de Berisso.

La crisis habitacional en Berisso: Barrios Populares



Se considera Barrio Popular a los barrios vulnerables con al menos 8 familias agrupadas o contiguas, donde más de la mitad no cuenta con título de propiedad del suelo ni acceso regular a 2 o más servicios básicos (agua, electricidad y/o red cloacal). Berisso cuenta con 20 Barrios Populares, donde viven 7.829 familias, 23.487 personas, el 75% en asentamientos y 25% en villas y el 100% sin título de propiedad.

Fuente: RENABAP | Observatorio de Barrios Populares 2023.

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo

UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

En relación a la clasificación barrial, la seguridad en la tenencia y las décadas de creación, el 75% vive en asentamientos y el 25% vive en villas, el 100% no registra título de propiedad y los barrios tuvieron su mayor crecimiento en las décadas de 1990 (31,25%) y de 2010 (31,25%) donde se crearon el 62,50% de los barrios populares, como efecto de las distintas crisis políticas, económicas y sociales del país.

En relación al acceso a servicios básicos (% de barrios según situación predominante), el 75% tiene una conexión irregular a la red eléctrica y de agua, el 50% presenta un desagüe solo a pozo negro/ciego u hoyo, el 93,75% cocina con gas en garrafa y el 56,25% se calefacciona con energía eléctrica.

La mayor cantidad de Barrios Populares de Berisso se concentra en el Sector de Avenida 66, donde se asientan 9 Barrios Populares y 5.359 familias (68 %), donde se destacan: el Barrio Villa Arguello con 1870 familias, el Barrio Santa Cruz con 792 familias y el Barrio Villa Nueva con 770 familias.

El otro sector con gran cantidad de Barrios Populares de Berisso se concentra en el Sector de Avenida 122, donde se encuentran 8 Barrios Populares y 2.151 familias (27 %), donde se destacan: el Barrio El Carmen con 957 familias, el Barrio Néstor Kirchner con 605 familias y el Barrio Villa Progreso II con 220 familias.

En el Sector del Puerto La Plata, se encuentran 3 Barrios Populares y 297 familias (4 %), donde se destacan: el Barrio Nueva York con 99 familias, el Barrio Solidaridad con 154 familias y el Barrio Puerto

La Plata con 44 familias. En el Sector Los Talas se encuentra un solo Barrio Popular con 22 familias (1 %).

Así en Berisso, como en muchos grandes aglomerados latinoamericanos, se consolidó un proceso de expansión de la ciudad, que asociado a la producción de la informalidad urbana, determinaron la configuración de territorios fragmentados, una ciudad desigual, donde en un sector existen todos los componentes que hacen a la producción urbana (vivienda, infraestructura, equipamientos sociales y servicios públicos) y en el otro predominan las viviendas deficitarias.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Además, la dicotomía de la ciudad "formal – informal", determina un acceso inequitativo a los beneficios de la vida urbana, donde un sector de la ciudadanía tiene acceso a todas las oportunidades de la ciudad y viven con muy altos niveles de calidad de vida y otro sector de la sociedad tiene acceso solo a la parte más degradada y sus viviendas no alcanzan los estándares mínimos de un hábitat digno.

2.3 La accesibilidad y movilidad urbana

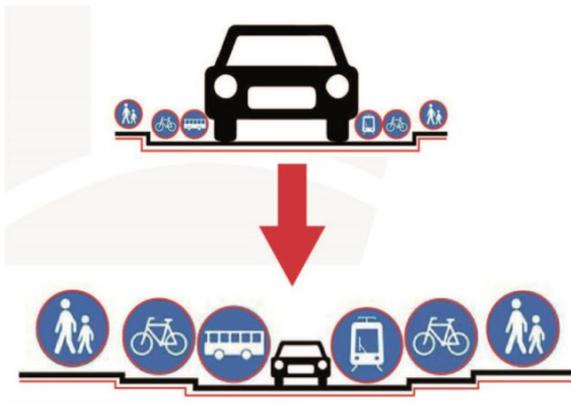
En la evolución histórica de los paradigmas, desde siglo XIX a finales del siglo XX, se pensaba solamente en Transporte, con los objetivos de mejorar la capacidad y la velocidad, a través de incrementar la oferta de vialidades y estacionamiento, buscando mayor velocidad o limitar el acceso a las vías para que podamos ir más rápido.

A finales del siglo XX, se pasa a un nuevo paradigma de Movilidad Sostenible, que considera a las personas en el centro, con los objetivos de mover personas en vez de vehículos y reducir los tiempos de traslados, a través de mejorar los modos públicos y privados y la movilidad activa (a pie y en bicicleta).

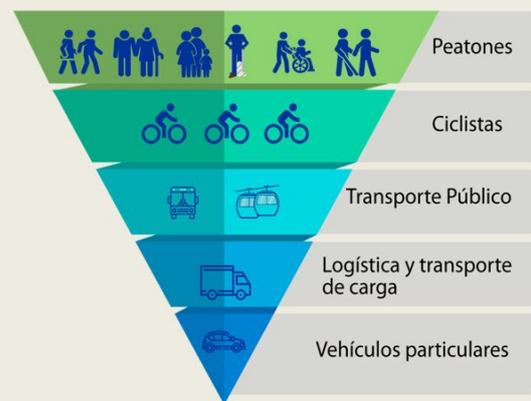
En el paradigma de la Movilidad Sostenible el vehículo particular deja de estar en la cima de la pirámide dando prioridad al peatón, los ciclistas y el transporte público. El orden descendente indica la prioridad en el diseño del sistema de movilidad y el impacto negativo va aumentando a medida que descendemos escalones de la pirámide.

El Paradigma de la Movilidad Sostenible

El vehículo particular pierde protagonismo por un mayor reparto modal: peatones, ciclistas, transporte público.



Pirámide de la movilidad sostenible



Fuente: IDAE. La pirámide de la movilidad urbana. <https://www.movilidad-idae.es/destacados/la-piramide-de-la-movilidad-urbana>

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Los peatones, representan el modo de desplazamiento de menor impacto medioambiental y el más eficiente. Además, la actividad física promueve hábitos de vida saludable. En este colectivo se incluyen sectores vulnerables como niños, personas mayores y personas con movilidad reducida, por lo que se recomienda diseñar espacios e itinerarios seguros y accesibles.

Los ciclistas también tienen múltiples beneficios respecto a otros medios de movilidad, ya que la bicicleta resulta eficiente, económica, sostenible ambientalmente, saludable, recreativa y ocupa poco espacio. Es un modo muy adecuado de desplazamiento para distancias de hasta 8 -10 km.

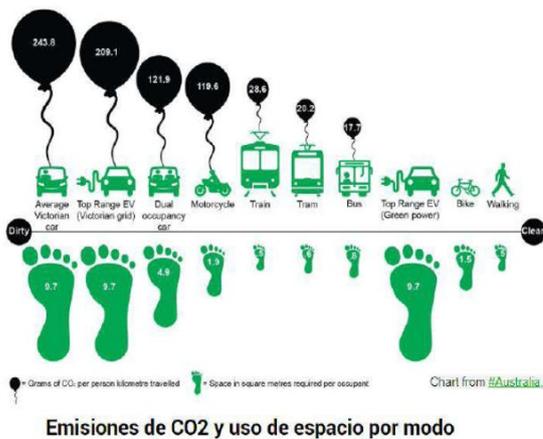
El transporte público, comparado con los vehículos particulares, es más eficiente, en tanto reduce emisiones contaminantes, necesita menos espacio de viario público y resulta más económico para los usuarios.

Desde una mirada integral del sistema de movilidad, es importante facilitar la intermodalidad entre distintos modos de transporte público y entre estos y los modos blandos (peatones y bicicleta) para facilitar el acceso a las oportunidades urbanas.

Algunos autores piensan que el paradigma de la Movilidad Sostenible sigue siendo limitado y hay que evolucionar hacia el concepto de Accesibilidad Urbana, donde el objetivo nos es moverse, sino acceder a oportunidades, desde una visión integral de la ciudad, que articule acceder a las actividades urbanas, favorecer la movilidad activa, mejorar los modos públicos y reducir las distancias.

Este paradigma se relaciona con el concepto de ciudad próxima o de quince minutos, donde todos los habitantes pueden acceder a sus necesidades básicas de vida, por distintos medios (preferentemente a pie, en bicicleta y en transporte público) entre 15 y 30 minutos.

El Paradigma de la Accesibilidad Urbana Sostenible



Emisiones de CO2 y uso de espacio por modo

El concepto refiere a proveer el máximo nivel de acceso a todos y todas sin afectar las futuras generaciones, que puedan disfrutar, al menos, del mismo nivel de accesibilidad.

Garantizar la sostenibilidad impulsando los modos más eficientes: menos espacios y menos emisiones de CO2.

Fuente: IDAE. La pirámide de la movilidad urbana. <https://www.movilidad-idae.es/destacados/la-piramide-de-la-movilidad-urbana>

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

El Paradigma de la Accesibilidad Urbana Sostenible, propone garantizar el máximo nivel de acceso, a todos los sectores de la sociedad que ocupan el espacio, procurando que las próximas generaciones puedan disfrutar del mismo nivel de accesibilidad, y al mismo tiempo, apoyar los modos más limpios y eficientes desde el punto de vista ambiental (reducción de las emisiones de CO2), territorial (menor ocupación del espacio urbano) y económico (menor costo y gasto de la inversión pública).

En la actualidad, en muchas ciudades se está produciendo una transición hacia una movilidad más sostenible, pasando de automóviles con motor de combustión a vehículos eléctricos, con puntos de recarga públicos. También, surgen nuevas modalidades como el uso compartido de vehículos particulares, la utilización de monopatines y bicicletas eléctricas o el alquiler temporal de motos y automóviles.

En el mismo sentido, la revolución tecnológica informacional, determina el cambio hacia una movilidad más conectada (que a futuro será la base de la movilidad autónoma), donde el vehículo pasa a relacionarse con el resto de los componentes de su entorno (otros vehículos, semáforos, señales de circulación, etc.), con el objetivo de incrementar la seguridad en carretera y mejorar la fluidez del tráfico.

En el área de intervención, no se encuentran trabajos específicos de movilidad, solo el estudio Plan y código de ordenamiento urbano y territorial del municipio de Berisso (CFI, 2022), desarrolla los componentes de la estructura vial que dan soporte a los diferentes patrones de movilidad.

En ese sentido a nivel local las principales vías de acceso a Berisso están dadas por la Av. 60 o Av. Del Petróleo argentino (RPN°10) y su extensión con la Av. Rio de Janeiro y la Av. Génova y la conexión con Ensenada a través de la calle Baradero (RPN 15), y la Av. 60 o Av. Rio de La Plata. Ya casi en el límite con el partido de Magdalena la RPN°15, conecta la RPN°11 con La Balandra (figuras 6 y 7)

A su vez la Av. 122 (RPN°11) sirve de límite entre el partido de Berisso y el partido de La Plata, siendo la principal vía de circulación para los tres barrios que conforman “la franja” (Villa Argüello, Villa Progreso y El Carmen).

En cuanto a la estructura vial interna, la principal arteria es la Av. Montevideo que nace en el puerto de La Plata y culmina en el límite con el partido de Magdalena atravesando de esta manera todo el partido de Berisso.

La importancia de esta vía de circulación no es solamente a nivel circulatorio, sino que también por su ubicación en el límite entre el monte ribereño y el área de bañados estructura el crecimiento del área urbana hacia el S.E.

Otras vías de circulación interna de menor importancia son las calles 11 – Guayaquil, 12 – Punta Arenas, 26, 30 y la calle Orden.

En cuanto al transporte automotor de pasajeros el partido de Berisso cuenta con el servicio de las líneas de las empresas 202, 214, y 520, siendo la Línea 202, que comunica La Plata con Berisso, la que cubre una gran parte del área urbana, brindando servicio al eje urbano de la Av. Montevideo hasta el acceso a La Balandra.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

2.4 El espacio público y el paisaje urbano – territorial

El concepto de espacio público⁵ tiene distintas interpretaciones disciplinares (legal, social, urbana).

Desde el punto de vista urbano, se reconocen distintas tipologías y características del espacio público, entre las que se destacan los Espacios Abiertos, entendidos como aquellos espacios situados al interior de una aglomeración urbana sin estar ocupado por volúmenes construidos, que incluyen espacios de dominio público o privado con suelo natural o pavimentado.

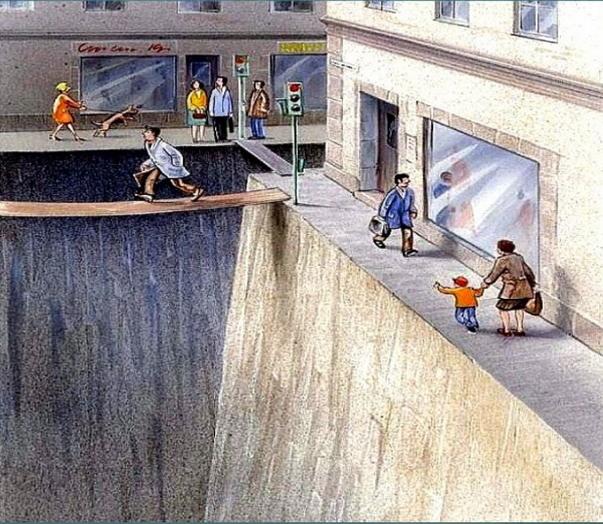
Con respecto al funcionamiento de la ciudad tienen dos funciones primordiales:

Por su función Ecológica, el espacio público propicia una relación más equilibrada con la naturaleza, que se incorpora a la ciudad, a través de los espacios naturales y el verde urbano, por ejemplo: infiltración y retención hídrica, morigeración climática, corredores de viento, biodiversidad, sumideros de CO₂, etc.

Por su función Social: es un factor democratizador de la ciudadanía, capaz de generar cohesión social, haciendo la ciudad más inclusiva, favoreciendo el encuentro, el intercambio, la socialización y la recreación de la ciudadanía.

Por ambas funciones (ecológica y social), el espacio público es la parte más importante de la ciudad cuyo uso comparte toda la ciudadanía, sin embargo, es evidente que la mayor parte de ese espacio, ha sido ocupado por el automóvil en una proporción, que no se corresponde con el porcentaje de traslados interurbanos realizados por los pobladores utilizando dicho medio automotriz. Entre el 70% y el 80% del espacio público está ocupado por el automóvil para hacer solo entre el 30% y el 20 % de los desplazamientos urbanos.

El espacio público fue secuestrado por el automóvil



- Entre el 70% y 80% del espacio público está ocupado por el automóvil, para hacer solo entre el 20 % y 30% de los desplazamientos urbanos.

Las ciudades deben recuperar una parte del espacio público que ha sido secuestrado por el automóvil, para ponerlo al servicio de las personas y la creación de una sociedad más democrática e inclusiva.

Fuente: Declaración del XXIII Congreso sobre Espacio Público y Paisaje Urbano del CIDEU, Santiago de Chile Abril de 2018.

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo

UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

⁵ Corti, Marcelo. La ciudad posible. Guía para la actuación urbana. Editorial Café de las Ciudades 2015.

En este contexto, las ciudades deben recuperar para las personas esa parte del espacio público que ha sido secuestrada por el automóvil, para ponerlo al servicio de la cohesión social y la creación de una sociedad más democrática e inclusiva.

Así, en las últimas décadas las calles pasaron de ser un espacio continuo de apropiación social a una arteria de distribución de automóviles privados y otros vehículos motorizados, más individuales que colectivos, con espacios muy deteriorados y limitados para el resto de las funciones que originalmente tenían.

Este proceso determinó un paulatino abandono de la calle por los ciudadanos, que trasladan las actividades sociales a espacios cerrados, de carácter privado, como los grandes centros comerciales que proliferan en la mayoría de las metrópolis latinoamericanas.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Además, la falta de políticas públicas determina un creciente deterioro de la calidad del espacio público y el paisaje urbano, que se agrava considerablemente a medida que nos alejamos de las áreas centrales. Así, los mayores déficits de Espacio Público Total, así como de Espacio Público Verde por Habitante se encuentran en la periferia de las ciudades, mientras que aumenta también su deterioro.

La ONU recomienda destinar al menos un 35% del área total de la ciudad a espacio público, a la vez que agrega que ciudades exitosas, como Barcelona, Manhattan y Bruselas, destinan el 50% de su área a espacio público (35% a espacio vial y 15% adicional para otros usos públicos).

Como principal parámetro de referencia, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que las ciudades dispongan como mínimo entre 9 y 16 m² de área verde por habitante, lo que permite definir un parámetro para evaluar cuantitativamente el espacio público verde por habitante.

El estudio del Plan y código de ordenamiento urbano y territorial del municipio de Berisso (CFI, 2022), destaca que al ser una ciudad que se desarrolló sin planificación no cuenta con un sistema de espacios verdes públicos en el área urbana, solo el Parque Cívico y cinco plazas: Mosconi, M. Belgrano, 17 de octubre, Almafuerte y Las Golondrinas.

Los bordes de los canales Este y del Arroyo del Saladero, si bien no son considerados Espacio Público Verde, son utilizados espontáneamente por la población como áreas de esparcimiento por lo que presentan un potencial importante para ser transformados en corredores verdes.

El frente costero, se encuentra separado del área urbana por el monte y el área protegida, por lo cual, si bien es de suma importancia a nivel ambiental y recreativo, el acceso al mismo es en forma vehicular por lo que no puede ser aprovechado por la población periódicamente.

El partido se localiza geográficamente, en las márgenes del Río Santiago sobre el albardón costero, elevación situada al margen del Río de La Plata extendiéndose en forma paralela al mismo desde la ciudad de Buenos Aires hasta el Partido de Punta Indio, donde se destacan el Borde Costero y el Bañado Maldonado.

Berisso cuenta con valiosos espacios naturales entre los que se destacan:

- Isla Paulino: Paisaje Protegido.
- Isla Santiago: Paisaje Protegido.
- Sector del Monte Ribereño.
- Cuenca Arroyo El Pescado: Paisaje Protegido.
- Bañado Maldonado: Reserva Ambiental.
- Playas y balnearios.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

3. INSTRUMENTOS DE ANÁLISIS TERRITORIAL

Para el análisis territorial, se utilizan distintos instrumentos, entre los que desarrollaremos:

- Unidades de análisis
- Matriz FODA
- Marco Problemático
- Indicadores de la situación actual

Para abordar el análisis territorial, se puede utilizar como estrategia metodológica, el reconocimiento en el territorio de unidades de análisis con patrones territoriales comunes, definidos de manera preliminar como: “Porción pequeña y precisa de territorio surgida de una particular combinación de atributos sociales, económicos, físico-construidos y naturales comunes en toda su extensión, posible de incluir en un proceso de organización territorial a escala urbana o regional” (Bozzano, 1996).

En el caso del estudio del Plan y código de ordenamiento urbano y territorial del municipio de Berisso (CFI, 2022), se reconocen para el análisis cinco zonas conformadas, a su vez, por distintos sectores:

- Zona 1: Ciudad cabecera de Berisso.
- Zona 2: Avenida 122 y RP 11.
- Zona 3: Eje avenida Montevideo y RP 15.
- Zona 4: Isla Paulino y Delta del Río Santiago.
- Zona 5: Monte Ribereño.
- Zona 6: Bañado Maldonado -incorporada por el autor- (Martino, 2024).
- Zona 7: Playas y balnearios -incorporada por el autor- (Martino, 2024).

Instrumentos de análisis: unidades de análisis



Sectores de análisis de Berisso:

1. Ciudad cabecera de Berisso.
2. Avenida 122 y RP 11.
3. Eje avenida Montevideo y RP 15.
4. Isla Paulino y Delta del Río Santiago.
5. Monte Ribereño.
6. Bañado Maldonado.
7. Playas y balnearios.

Fuente: CFI – Consultores FAU. Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial del Municipio de Berisso. 2022.

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo

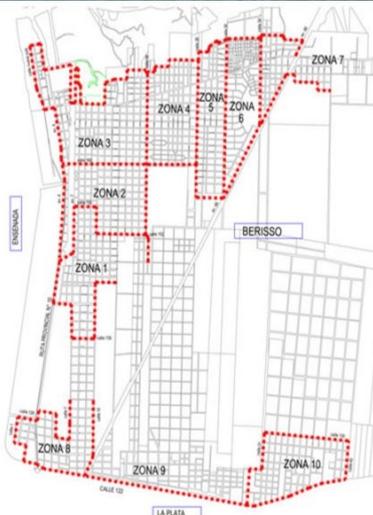
UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

En el caso del Informe parcial de la Agenda estratégica de proyectos Berisso 2030 (CFI, 2023), se presenta una división de la mancha urbana en zonas, establecidas por el propio municipio, a fines de la implementación del presupuesto participativo, cuya zonificación reconoce diez sectores:

- Zona 1: Villa Porteña, Villa Paula, Villa Nueva, Santa Cruz. Delimitada por: calle 139, Av. del Petróleo, Av. Génova, calle 155, calle 11, calle 152 y calle 18.
- Zona 2: Berisso Centro, YPF. Delimitada por: calle 18, calle 160, Av. Río de Janeiro, hasta Rotonda Favalaro, Av. Génova, calle 155, calle 11 y calle 152.
- Zona 3: Berisso Centro, Barrio Las 14, Nueva York, Solidaridad, Eva Perón: Delimitada por: calle 18, calle 160, Av. Río de Janeiro, calle 1, calle 174, calle 7 (Carlos Gardel), A. Génova y cierre con Monte.
- Zona 4: Villa San Carlos, Villa España. Delimitada por: calle 18, calle 174, calle 26 y calle 160.
- Zona 5: Villa Roca, Villa Dolores. Compreendida por: calle 26, calle 176, calle 30 y calle 156.
- Zona 6: Martín Fierro, Barrio Obrero, Juan B. Justo, Barrio Banco Provincia. Delimitada por: calle 30, calle 176, calle 34 y Av. J.D. Perón.
- Zona 7: Villa Zula, Santa Teresita, Los Talas. Delimitada por: 4, calle 177 y Av. J.D. Perón, (Villa Zula) Av. J.D. Perón, Av. Montevideo, calle 46 y calle 171. (Santa Teresita) y zona rural.
- Zona 8: Universitario, Argüello. Delimitada por: calle 1, calle 129, Av. J.D. Perón y Av. 122.
- Zona 9: Villa Progreso. Delimitada por: Av. J.D. Perón, Av. 122 y Arroyo Maldonado.
- Zona 10: El Carmen. Delimitada por Arroyo Maldonado, Av. 122, calle 45 y calle 130.

Instrumentos de análisis: unidades de análisis



Zonificación Municipal

Zona 1: Villa Porteña, Villa Paula, Villa Nueva, Santa Cruz.

Zona 2: Berisso Centro, YPF.

Zona 3: Berisso Centro, Barrio Las 14, Nueva York, Solidaridad, Eva Perón.

Zona 4: Villa San Carlos, Villa España.

Zona 5: Villa Roca, Villa Dolores.

Zona 6: Martín Fierro, Barrio Obrero, Juan B. Justo, Barrio Banco Provincia.

Zona 7: Villa Zula, Santa Teresita, Los Talas.

Zona 8: Universitario, Argüello.

Zona 9: Villa Progreso.

Zona 10: El Carmen.

Fuente: CFI – Agenda estratégica de proyectos Berisso 2030. Informe parcial I. Junio 2023.

Asociado a la utilización de Indicadores Objetivamente Verificables (IOV), el reconocimiento en el territorio de unidades de análisis con patrones territoriales comunes, permite hacer un análisis comparativo de las diferentes dimensiones y variables aplicadas al estudio.

El Análisis FODA, muy utilizado para el diagnóstico de las problemáticas urbanas, permite analizar y relacionar las características internas de una ciudad (fortalezas y debilidades) con la posición externa (amenazas y oportunidades), identificando estrategias que la posicionen en un futuro ganador.

La situación interna se compone de dos factores controlables, fortalezas y debilidades, mientras que la situación externa se compone de dos factores no controlables, oportunidades y amenazas.

El análisis consta de cuatro pasos:

- Análisis Externo
- Análisis Interno
- Elaboración de la matriz FODA
- Determinación de la estrategia a emplear

El análisis externo, parte de comprender que una ciudad se relaciona con un entorno que la rodea, permitiendo fijar las oportunidades y amenazas que el contexto puede presentarle a una ciudad.

Las oportunidades son aquellas situaciones, externas y positivas, que se generan en el entorno y que una vez identificadas pueden ser aprovechadas para el desarrollo de una ciudad.

Las amenazas son situaciones, externas y negativas, que pueden atentar contra el desarrollo de la ciudad, por lo que es necesario pensar una estrategia adecuada para poder sortearla.

El análisis interno, permite identificar las fortalezas y debilidades de una ciudad, realizando un estudio que permita conocer la cantidad y calidad de los recursos y procesos con que cuenta.

Las fortalezas son todos aquellos componentes, internos y positivos, que aportan al desarrollo de una ciudad.

Las debilidades, por el contrario, se refieren a todos aquellos componentes, internos y negativos, que constituyen barreras para lograr el desarrollo de una ciudad.

El cruce de los factores internos y externos de una ciudad, permiten pensar estrategias para maximizar las características positivas y minimizar los aspectos negativos para el desarrollo territorial.

- Del cruce FO (maxi/maxi): Potencialidades.
- Del cruce DA (mini/mini): Limitaciones.
- Del cruce FA (maxi/mini): Riesgos.
- Del cruce DO (mini/maxi): Desafíos.

De la combinación de fortalezas con oportunidades surgen las potencialidades, las cuales señalan las líneas de acción más prometedoras para la ciudad.

Las limitaciones, determinadas por una combinación de debilidades y amenazas, colocan una seria advertencia para el desarrollo de una ciudad.

Mientras que los riesgos (combinación de fortalezas y amenazas) y los desafíos (combinación de debilidades y oportunidades), exigen una cuidadosa consideración a la hora de marcar el rumbo que la ciudad deberá asumir hacia el futuro deseable.

Instrumentos de análisis: Matriz FODA

Factores Internos / Factores Externos	Lista de Fortalezas	Lista de Debilidades
	F1 F2 ... Fn	D1 D2 ... Dn
Lista de Oportunidades	FO (Maxi - Maxi) Estrategia para maximizar las F y las O	DO (Mini - Maxi) Estrategia para minimizar las D y maximizar las O
Lista de Amenazas	FA (Maxi - Mini) Estrategia para maximizar las F y minimizar las A	DA (Mini - Mini) Estrategia para minimizar las D y las A

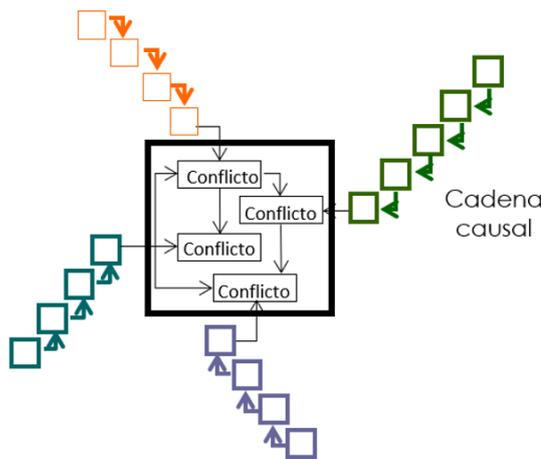
- Permite analizar las características internas de una ciudad (Fortalezas y Debilidades) y la posición externa (Amenazas y Oportunidades) para planear estrategias que le posicionen en un futuro ganador.
- Fortalezas: factores internos y positivos
- Debilidades: factores internos y negativos
- Oportunidades: factores externos y positivos
- Amenazas: factores externos y negativos



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

El Marco Problemático, es un instrumento clave para el análisis situacional, que facilita un análisis relacional, explicativo y valorativo de problemas complejos del territorio, caracterizado como un proceso dinámico y continuo, multicausal, multidisciplinario y multiactoral de carácter técnico – político.

Instrumentos de análisis: Marco Problemático



- Facilita un análisis relacional, explicativo y valorativo de problemas complejos (multi dimensionales y multi causales), a partir de:
- Definir los bordes del marco problemático.
- Identificar los conflictos clave.
- Analizar las vinculaciones entre conflictos.
- Analizar la cadena causal de los conflictos.
- Identificar estrategias de solución.



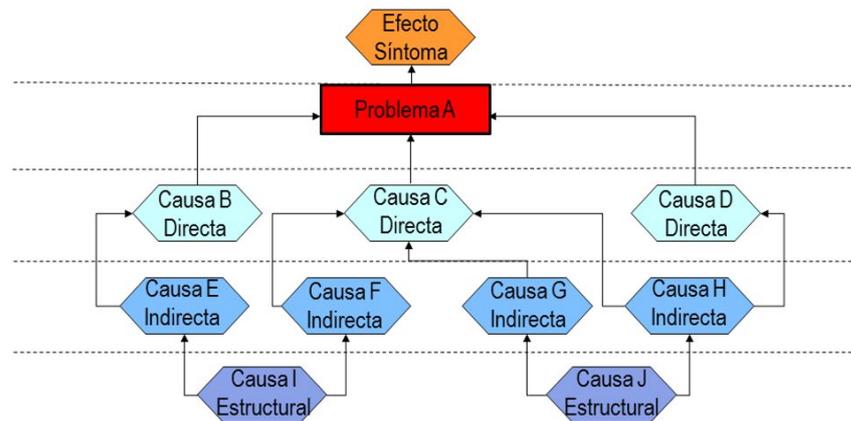
Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

Definidos los bordes o recorte del marco problemático, se determinan las dimensiones y los conflictos centrales del territorio, se establecen las vinculaciones entre conflictos y se construyen los procesos causales de los conflictos, a partir de establecer las causas o procesos determinantes de las principales problemáticas.

Buscando explicar su complejidad, para visualizar los problemas, se elabora un diagrama llamado “árbol de problemas”, que permite establecer las relaciones causa-efecto entre los problemas existentes. Los efectos se sitúan en la parte superior y la cadena causal en la inferior.

Con el Marco Problemático finalizado, es posible explicar la situación actual del territorio e identificar las estrategias de intervención hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión.

Instrumentos de análisis: Marco Problemático



Reconstrucción (hacia atrás) de la cadena causal de los problemas.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

En relación a los Indicadores, en el proceso metodológico de la planificación estratégica se trabaja con la aplicación de Indicadores Objetivamente Verificables (IOV), como una medida de referencia que nos indica el estado de la Situación Actual (2024) y el de la Situación Objetivo (2030), que deseamos alcanzar a través de la concreción del plan.

La selección de los indicadores adecuados para el análisis situacional (Fase 2), deben surgir de un amplio debate sobre los principios y valores (Fase 1) consensuados con la ciudadanía. Además, es determinante para la selección de IOV la disponibilidad de información (datos cuantitativos y cualitativos) para medir el estado de situación actual del territorio (2024).

Implementado el plan, la verificación de la transformación de la ciudad, de cambio de la situación actual a la situación objetivo, se hace comparando los indicadores que miden el escenario actual (línea de base) con los IOV que precisan los objetivos para lograr el desarrollo de una ciudad, posibilitando en ese proceso el seguimiento hacia la meta establecida (2030).

Instrumentos de análisis: Indicadores situación actual



Al abordar un proceso de planificación se parte de la definición del marco conceptual y el modelo desde el cual abordar el plan. Posteriormente, se analiza la aplicación de Indicadores Objetivamente Verificables (IOV) como una medida de referencia que nos indica el estado de la Situación Actual (2024) y el de la Situación Objetivo (2030), que deseamos alcanzar a través de la concreción del plan.



Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

A modo de ejemplo presentamos el sistema de indicadores del urbanismo ecosistémico (Rueda, 2018).

Modelo Síntesis del Urbanismo Ecosistémico

Ejes	Ámbitos	Principios	Peso	Indicadores	Listado de Indicadores
COMPACIDAD Y FUNCIONALIDAD	OCUPACIÓN DEL SUELO	1° Compacidad vs. dispersión	25%	Indice de densidad	<ol style="list-style-type: none"> Densidad de viviendas Compacidad absoluta Compacidad corregida Espacio estancia por habitante Índice equipamiento público Presencia de usos terciarios Equipos peatonales y ciclistas Proximidad de servicios básicos Apuntamiento atmosférico hacia el cielo Puntos de carga vehículos eléctricos Estacionamiento público Cálculo de área Índice de accesibilidad Calidad térmica Disponibilidad del agua Índice de habitabilidad según público Índice de accesibilidad Índice de accesibilidad Índice de accesibilidad
		2° Descompresión vs. compresión		Indice de accesibilidad	
	MOVILIDAD Y SERVICIOS	3° Accesibilidad vs. movilidad privada		Índice de accesibilidad	
		4° Ciudadano vs. peatón		Índice de accesibilidad	
COMPLEJIDAD	ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD	5° Habitabilidad en el espacio público	25%	Índice de accesibilidad	
		6° Complejidad vs. simplificación		Índice de accesibilidad	
	ORGANIZACIÓN URBANA	7° Hiperconectividad		Índice de accesibilidad	
		8° Verde vs. asfalto		Índice de accesibilidad	
EFICIENCIA	ESPACIOS VERDES Y BIODIVERSIDAD	9° Autosuficiencia vs. dependencia	25%	Índice de accesibilidad	
		10° Autosuficiencia hídrica con recursos próximos y renovables		Índice de accesibilidad	
	METABOLISMO URBANO	11° Reducción, reutilización y reciclaje vs. desperdicio		Índice de accesibilidad	
		12° Adaptación y mitigación del cambio climático		Índice de accesibilidad	
COHESIÓN SOCIAL	COHESIÓN SOCIAL	13° Cohesión social vs. exclusión social	25%	Índice de accesibilidad	
		14° Acceso universal a la vivienda en edificios más sostenibles		Índice de accesibilidad	
		15° Dotación y distribución equilibrada de equipamientos		Índice de accesibilidad	

Fuente: Rueda, S. El Urbanismo Ecosistémico. Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales. Vol. LI N° 202. 2019

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

Instrumentos de análisis: Indicadores

Indicadores de Movilidad sostenible y derechos ciudadanos

Indicador	Fórmula de cálculo	Objetivo mínimo	Objetivo deseable
05 Modo de desplazamiento de la población	$RM = \frac{N^{\circ} \text{ etapas vehículo privado}}{N^{\circ} \text{ total etapas}} \times 100$	<25 % viajes por habitante y día en vehículo privado	<15 % viajes por habitante y día en vehículo privado
06 Proximidad a redes de transporte alternativo al automóvil	$P_u = \frac{\text{Población con cobertura}}{\text{Población total}} \times 100$	>75 % población con cobertura; transporte público y red ciclista (<300 m).	100 % población con cobertura; transporte público y red ciclista (<300 m).
07 Espacio exclusivo para peatones y/o espacio de convivencia	$Ep = \frac{\text{Sup. viaria peatonal y/o convivencia}}{\text{Sup. viaria total}} \times 100$	> 60 %	> 75 %
08 Proximidad a aparcamiento para bicicletas	$P_{bici} = \frac{\text{Población con cobertura}}{\text{Población total}} \times 100$	> 75 % población; < 100 metros	100 % población; < 100 metros
09 Aparcamiento para automóviles fuera de calzada	$AP = \frac{N^{\circ} \text{ plazas fuera calzada}}{N^{\circ} \text{ plazas total}} \times 100$	> 75 % plazas fuera de calzada (sobre total de plazas de aparcamiento)	> 90 % plazas fuera de calzada (sobre total de plazas de aparcamiento)
10 Puntos de recarga de vehículo eléctrico fuera calzada	$D_{ap} = \frac{N^{\circ} \text{ puntos fuera calzada}}{N^{\circ} \text{ puntos totales}} \times 100$	> 75 % puntos fuera de calzada (sobre total de puntos de recarga)	> 90 % puntos fuera de calzada (sobre total de puntos de recarga)
11 Autocontención laboral	$AU = \frac{\text{Pob. ocupada que reside y trabaja}}{\text{Total población ocupada}} \times 100$	> 50 % de población que reside y trabaja en el mismo municipio	> 75 % de población que reside y trabaja en el mismo municipio

Fuente: BCNecología.

Fuente: Martino; H. (2024) Teórica: Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión

1. ALGUNAS PREGUNTAS PARA REFLEXIONAR:

Finalmente, con el objetivo pedagógico de orientar a las y los estudiantes en el desarrollo del trabajo práctico, se proponen algunas preguntas para reflexionar a la hora de abordar el proceso de planificación urbana territorial del Partido de Berisso.

¿Desde qué marco conceptual, principios y valores, se abordará el proceso de planificación urbana territorial de Berisso?

Entendiendo al desarrollo territorial como un proceso complejo, multidimensional y multiactoral, ¿Qué problemáticas, dimensiones y variables de análisis se priorizarán?

¿Qué Indicadores Objetivamente Verificables (IOV) se utilizarán como unidad de medida del estado de la Situación Actual (2024)?

Priorizadas las problemáticas estratégicas de Berisso, ¿Qué estrategias se identificarán para pasar de la Situación Actual (2024) a la Situación Objetivo (2030)?

BIBLIOGRAFÍA

1. Abramo, P. et. al. (2022). El Nuevo Pacto Urbano. Diálogo sobre un proyecto de reforma radical de las ciudades de América Latina. Editorial Café de las Ciudades. Colección Urbanidad.
2. Consejo Federal de Inversiones CFI. (2023). Agenda estratégica de proyectos Berisso 2030. Informe parcial I.
3. Consejo Federal de Inversiones CFI. (2022). Plan y Código de Ordenamiento Urbano y Territorial del Municipio de Berisso.
4. Corti, M. (2015). La ciudad posible: guía para la actuación urbana / Marcelo Corti. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Café de las Ciudades.
5. Goytía, C. (2017). Curso Estrategas Urbanos. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
6. Huertas, F. (1993), El método PES; Entrevista a Carlos Matus. CEREB – ALTADIR.
7. Martino, H. (2017). Plan de Reconversión Urbana. Parque Urbano Sostenible de Colón, provincia de Buenos Aires. Estudio Nº 1. EE.651 “Programa Multisectorial de Preinversión IV” Préstamo BID 2851 OC-AR. Secretaría de Asuntos Municipales. DINAPREM.
8. Martino, H. (2018). Plan Estratégico Urbano Territorial Chacabuco - PEUTCH 2030. Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública. Programa de Fortalecimiento Institucional de Planificación Territorial.
9. Martino, H. (2018). Hacia un modelo de desarrollo urbano territorial sostenible e integrado. En Quilodrán, G. (Comp.) Las ciudades que queremos: el valor de planificar para vivir mejor (149183). Buenos Aires, Argentina: Konrad Adenauer Stiftung.
10. Martino, H. (2019). Desarrollo urbano sostenible con igualdad: el desafío de América Latina. Revista: IC Latinoamérica - Mercado & Empresas para los servicios públicos; Edición 2019.
11. Martino, H. (2019). Hacia un desarrollo urbano sostenible con igualdad. Revista: Ciudadanía Metropolitana.
12. Martino, H. (2023). Nueva agenda urbana y enfoque estratégico. Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión. Clase Teórica en Teorías Territoriales de la Cátedra Delucchi – Martino FAU UNLP.
13. Martino, H. (2024). Avances y resultados del proyecto edificios municipales energéticamente sustentables-programa EUROCLIMA
14. Martino, H. (2024). Eficiencia Energética en Edificios Públicos. Proyecto: Edificios Municipales Energéticamente Sustentables - Programa EUROCLIMA.
15. Martino, H. (2024). Hacia una transición energética verde y justa. Proyecto Edificios Municipales Energéticamente Sustentables.
16. Rueda, S. (2019). El urbanismo ecosistémico. Ciudad y territorio: Estudios territoriales, 51(202) 723- 752.
17. Tauber, F. (1999). El rol del municipio y las estrategias del desarrollo local. Tauber, F. (1999). Municipio y calidad de vida. Parte I y II. ISBN:987-43-0682-3.
18. Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Pintos, P. (2006). La planificación estratégica participativa: Para el desarrollo urbano y regional. Editorial Universidad Nacional de La Plata.

19. Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, B. (2010). Plan Estratégico Región Capital 2020. Universidad Nacional de La Plata. Dirección de Asuntos Municipales.
20. Tauber, F. Karol, J. Delucchi, D. (2010). Propuesta pedagógica. Concurso Público de Profesores Titulares del Área Planeamiento. Asignatura Teorías y Planificación Territorial.
21. Tauber, F. (2011). El desarrollo y su planificación. Evolución del concepto y su influencia en procesos urbanos endógenos, sustentables y participativos. Revista Iberoamericana de Urbanismo, 9 (5) p. 85- 94.
22. Tauber, F. Martino, H. Delucchi, D. Sánchez Arrabal, M. B. (2011). Plan Estratégico La Plata 2010. Universidad Nacional de La Plata.
23. Tauber, F. (2014). La gestión urbana en la ciudad-región latinoamericana, desafíos, oportunidades y limitaciones en el proceso de desarrollo. Estudios del hábitat, 12(2), 97-114.
24. Tauber, F., Nizan, G., & Delucchi, D. (2014). Planificación y gestión urbano/ambiental de los ámbitos universitarios. In XI Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente (UPE 11).
25. Tauber, F., & Díaz, F. J. (2020). La visión de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA en la promoción del desarrollo.
26. Tauber, F. (2023). Reflexiones sobre los aportes de la UNLP al desarrollo soberano y sustentable de la región.
27. Tauber, F. (2023). Prólogo al libro "Aportes para repensar la ciudad de La Plata".
28. Tauber, F. (2023). El modelo de la UNLP para un desarrollo sustentable de la región incluye a todos.
29. Tauber, F. (2023). La autonomía energética y el desarrollo regional.
30. Tauber, F. (2023). El rol del conocimiento como insumo del desarrollo soberano.
31. Tauber, F. (2023). La Universidad Pública y el compromiso ante un país en crisis.
32. Tauber, F. (2024). Litio, satélites, vacunas: sin conocimiento soberano, no hay libertad.
33. Tauber, F. (2024). Resistencia y validación de la Universidad Pública.
34. Tauber, F. (2024). Jerarquización de la Universidad Pública. SEDICI Repositorio institucional de la UNLP.
35. Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H. (2024). Hacia un nuevo modelo de desarrollo sustentable con igualdad e inclusión. Enfoque Conceptual de la Propuesta Pedagógica de la Cátedra Delucchi – Martino.