



Proyecto común :

ORGANIZACIÓN DE ÁREAS METROPOLITANAS E INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN

4

COORDINACIÓN:
MANCOMUNITAT DE MUNICIPIS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

www.ambextern.net

- Municipalidad de Malvinas Argentinas (Argentina)
- Ministerio del Interior de la República Argentina
- Gobierno de la ciudad de Buenos Aires (Argentina)
- Ajuntament de Mollet del Vallès (España)
- Municipalidad de Bellavista (Perú)
- Universitat Politècnica de Catalunya (España)
- Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Rosario (Argentina)

Sumario

- 1 Editorial
- 2 Puerto Madero. El desafío de canalizar recursos locales.
Artículo elaborado por Alfredo M Garay, Profesor, Buenos Aires
- 4 El impacto metropolitano de los grandes proyectos urbanos.
Artículo elaborado por Norberto Iglesias, Director General de Planeamiento de la Municipalidad de Malvinas Argentinas
- 7 Encuentros o eventos
- 8 Reseña de publicaciones

Esta publicación se ha realizado con asistencia financiera de la Comunidad Europea. Los puntos de vista que en él se exponen reflejan exclusivamente la opinión de los participantes del proyecto común y, por lo tanto, no representan en ningún caso el punto de vista oficial de la Comisión Europea

Editorial

El proyecto común llegó a su fin.

Los objetivos que se planteaban al iniciar el proyecto creemos se han cumplido ampliamente. El debate sobre modelos de organización metropolitana ha sido intenso, diverso y fructífero, pero en los instrumentos concretos de actuación es donde el intercambio de experiencias ha sido más valioso. En ellos hemos reconocido que la ciudad, y por tanto también la ciudad metropolitana, se hace con proyectos, a veces modestos a veces más ambiciosos, pero siempre desde el rigor y la tenacidad.

En todo el proceso de realización del proyecto común y especialmente en los dos encuentros realizados, en Barcelona y en Buenos Aires, la presentación de experiencias de Europa y de América Latina ha sido la base de todo el trabajo



Como conclusión de los trabajos, la edición de la publicación final "Organización de Áreas Metropolitanas e instrumentos de intervención. Algunos ejemplos", que recoge seis ejemplos de ciudades europeas y seis de ciudades latinoamericanas, recopilados con la colaboración del profesor Marcia Codinachs de la Universidad Politécnica de Catalunya y del profesor Oscar Bragos de la Universidad Nacional de Rosario, pretende ser un pequeño resumen de como distintas ciudades dan respuesta a las problemáticas metropolitanas.

Finalmente solo nos queda agradecer a los socios del proyecto las horas de trabajo y discusión dedicadas a la consecución de los objetivos planteados; a los expertos que han participado en los debates su experiencia, sabiamente transmitida y colaboración para ayudarnos a llegar a buen fin; a las dos instituciones universitarias el trabajo de investigación y sistematización realiza-



do; y por último a la Comisión Europea, la confianza depositada en los socios del proyecto para la realización del mismo.

A todos muchas gracias y esperamos que nos podamos encontrar, dando continuidad a los trabajos realizados.

Hasta pronto.

PUERTO MADERO. EL DESAFÍO DE CANALIZAR RECURSOS LOCALES.

Cuando tengo la oportunidad de recorrer Puerto Madero con personas interesadas en estudiar esta experiencia, la pregunta central que se plantean es como se pudo concretar una intervención de esta envergadura en un periodo relativamente corto, a través de un organismo de propiedad estatal pero sin afectar recursos presupuestarios, y en el marco de un país pobre (del tercer mundo, subdesarrollado, emergente, o como quiera denominarse su posición) que atraviesa recurrentemente por profundas crisis económicas.

Recuerdo el comentario del Arq Otaola, que al estudiar Bilbao 2000 llegó a la conclusión que si Puerto Madero era posible, su emprendimiento seguramente debería serlo.

Recuerdo también la opinión de prestigiosos urbanistas y desarrolladores que en los inicios de la operación me recomendaban bajo perfil, porque urbanizar las 170has de Puerto Madero era una propuesta imposible.

Quizás fue para nosotros importante resistir a las presiones de los grandes desarrolladores (como Donald Trump u Olimpia York, entre otros) que propusie-

ron que el Estado les transfiera la responsabilidad de desarrollar el proyecto, considerando que para los inversores una sociedad estatal no daba suficientes garantías. Me alegro que en ese momento los responsables del ejecutivo nacional no hayan sucumbido frente a la seguridad de estos grandes seductores, y nos hayan permitido trabajar sobre la hipótesis opuesta, desagregando el proyecto en unidades e actuación que estuvieran a la escala de los inversores locales.

La elaboración del plan maestro (en

sus diferentes versiones) tuvo por lo tanto que considerar, que la geometría del proyecto debía ofrecer parcelas un poco mejores que las accesibles en la ciudad, entendiendo que tenían el atractivo de su centralidad, del paisaje circundante, de la calidad de las infraestructuras y de las facilidades de pago. Debían sin embargo ser lo suficientemente pequeñas para interesar a una multitud de emprendedores de escala intermedia, que como protagonistas de un proceso social, son los que



han construido (y siguen construyendo) en la mayor parte de la ciudad existente.

La estructura parcelaria, debía asimismo permitir englobar parcelas, conformando piezas del proyecto, que pudieran ser atacadas por promotores de mayor escala, pero teniendo cuidado que esa opción no permita que dos o tres grandes empresarios locales, queden en posición de imponer condiciones al desarrollo del proyecto.

La experiencia demostró que los grandes desarrolladores son reticentes a asumir inversiones de riesgo, tendiendo a incorporarse al proyecto, cuando constatan que se trata de un negocio probado.

En una primera etapa los proyectos de estas características, se apoyan en un conglomerado de inversores que aceptan el riesgo de ser pioneros, a los que la realidad premia en el caso de resultar exitosos, con márgenes de ganancia superiores a los que ofrece regularmente el mercado.

Cuando se observa la dinámica de la construcción en grandes ciudades de países periféricos, comprobamos que la masa de inversión no guarda relación con la fragilidad de su estructura financiera. Sin embargo resulta evidente que existe una capacidad de transformación de la realidad que guarda relación con la envergadura del área urbanizada.

El desarrollo de intervenciones sobre piezas urbanas, permite concentrar esa capacidad de inversión sobre ciertos puntos, en el marco de proyectos coherentes, penetrando en el imaginario de la sociedad, con propuestas atractivas para invertir excedentes.

Nuestras ciudades tienen el desafío de contar con proyectos atractivos, que permitan canalizar el excedente de otras actividades económicas o el ahorro de sus propios vecinos, en función de intervenciones que promuevan un mejoramiento de la calidad urbana y por lo tanto, del nivel de vida de sus habitantes.

Cuando estas intervenciones apuntan a las áreas céntricas de la ciudad, buscando compensar el proceso de pérdida de valor a que las someten las leyes de mercado, se puede lograr que la política (urbana) conduzca el proceso de urbanización, a partir de su capacidad



de orientar las iniciativas individuales (que compiten) en el marco de un proyecto convergente.

El municipio de Malvinas Argentinas, ha tomado el desafío de duplicar la apuesta, promoviendo una intervención de 36 has, en las instalaciones del antiguo Batallón de Arsenales, que se propone el acondicionamiento de un parque urbano, un sector de residencias y comercios entorno de una nueva estación, consolidando un centro urbano para esta localidad declarada municipio en 1994.

La localización de este emprendimiento en la periferia urbana de la ciudad de Buenos Aires se inscribe en el marco de las nuevas tendencias de urbanización, que despliegan sobre este sector un importante número de nuevos proyectos residenciales. Para un barrio de tradición obrera, la incorporación de estas nuevas formas de suburbio ha actualizado un debate respecto de los patrones de segregación social que incorporan estos nuevos habitantes, del discurso de la seguridad que acompaña la promoción de las nuevas urbanizacio-

nes y la necesidad de establecer parámetros de convivencia democrática en estructuras sociales más heterogéneas.

La idea de un centro urbano activo, organizado alrededor de espacios públicos, como calles plazas y parques, convierte a este proyecto en un eje de la política municipal tendiente a promover espacios de integración que reproduzcan la experiencia de los antiguos centros urbanos.

El desarrollo de un gran proyecto con los recursos de un municipio que enfrenta fuertes carencias, vuelve a plantear la necesidad de concebir nuevas modalidades de gestión.

Frente a la tentación de transferir el desarrollo a un gran promotor, se vuelve a plantear el desafío de promover la creación de una entidad ejecutora, que garantice la realización del proyecto promoviendo la participación de inversores de diferente escala, en el marco de objetivos de política pública.

Alfredo M Garay

El caso de Puerto Madero en Buenos Aires

INTRODUCCIÓN

La concreción del Proyecto de refuncionalización urbana del viejo puerto de la ciudad de Buenos Aires es el desarrollo urbano de mayor importancia realizado en Argentina y, considerando su modalidad de gestión e impacto concreto, también lo es de Latinoamérica.

El proyecto, desplegado en 170 hectáreas de dársenas, edificios abandonados, antiguos depósitos de mercaderías, espacios abiertos ociosos y vialidad en desuso, ha transformado esa realidad en poco más de 10 años en un conjunto de edificios corporativos, de viviendas, de oficinas, museos, galerías de arte, universitarios, multicines, bancos, instalaciones gastronómicas, comerciales y un club náutico, constituyéndose en **uno de los programas mas importantes de la ciudad** por el nivel de sus inversiones.

Una de las más destacadas características de esta iniciativa se refiere a su **innovadora forma de gestión y financiamiento** que permitió transformar el obsoleto sector del antiguo puerto en un área de gran desarrollo urbanístico en un lapso de tiempo relativamente corto.

Sin embargo debemos destacar que no solo representa **la ampliación calificada del área central** de Buenos Aires, como es evidente en una apreciación objetiva sino que fue la principal herramienta de gestión que puso en marcha el Estado para impedir el proceso de degradación del linderó centro urbana consolidado. Proceso que ya estaba en ciernes y que hubiera avanzado, como en el resto de las grandes metrópolis latinoamericanas, expulsando funciones de la ciudad hacia la periferia urbana, ocupando espacios que se han denominado como "nuevas centralidades" y alimentando un círculo vicioso de degradación urbana en el centro por éxodo de sus usos calificados.

En el marco de una impactante renovación de la infraestructura de accesos viales producida por la dinámica privatización de Autopistas en la década del '90, fuertes intereses inmobiliarios tributarios de la cultura rentística del sue-

lo, han intentado vender a la región de Pilar (50 Km al norte del centro) como esa nueva centralidad periférica, alternativa y equivalente a la tradicional.

A poco más de una década de su arranque, esta tendencia sólo han materializado urbanizaciones cerradas para sectores de alta renta, cuya ocupación y consolidación aun está lejos de concretarse. Algún Shopping Center, algunos hipermercados, dos centros de oficinas (también sub-ocupados), algunas sucursales bancarias y un solo hotel internacional son los aportes novedosos en orden a otras funciones urbanas emergentes. Ninguna empresa transnacional importante ha fijado sede en estas periferias (donde viven mucha de moderna línea gerencial). Ninguna de las grandes concesionarias de servicios privatizados (también transnacionales) ha comprado el discurso globalizante de las nuevas centralidades. Ninguna inversión importante en materia de inversión pública en equipamientos ha sido planificada por el estado.

La única explicación razonable, aunque no evidente, que se encuentra a este fracaso de la "nueva centralidad" de Pilar la encontramos en la vitalidad del centro tradicional de Buenos Aires. Este atractivo, que todavía despierta interés en materia de servicios, residencia -incluida la de alta renta- y equipamientos de escala metropolitana, mantienen en alza la demanda, los valores inmobiliarios y la renovación física del centro, calificándolo.

Puerto Madero no sólo es escenario calificado de este proceso sino que lo ha irradiado innegablemente a todo el centro, llegando incluso a revitalizar notablemente el centro sur (San Telmo y Parque Lezama), sector que evidenciaba los mayores signos de este tipo de degradación.

Si bien persisten algunos problemas tradicionales de los centros (como los del tránsito, la unifuncionalidad de algunos sectores, la seguridad nocturna, etc.) y se han sumado otros derivados de la precarización social argentina (como los cartoneros), Puerto Madero cortó un espiral perverso de decadencia urbana y mantiene encendido un inmenso atractivo en la ciudad, que se proyecta en franca evolución.

Por todo ello podemos calificar a este proyecto "central" como de **metropolitano** por su notable impacto en el área, haya sido gestionado sin esa pretensión.

Por la importancia que revistió el origen privado de su financiamiento, las características formales y funcionales vanguardistas de sus construcciones y por los sectores sociales que fueron pioneros de su utilización, este proyecto es caracterizado por algún pensamiento "progresista" como "*para las elites*". Sin embargo en opinión de este cronista, Puerto Madero se trata, fundamentalmente de una **operación urbana de espacio público**. Considerando el balance comparativo real de superficies públicas y privadas (70% y 30% respectivamente), la ausencia de barreras físicas o condicionamientos excluyentes para algún sector de la población, los males que evitó -como se explica mas abajo-, los magníficos escenarios urbanos que aportó y las transformaciones que se van derivando de su uso, **Puerto Madero es "progresista"** de manera concreta y no solo declamatoria.

EL MODELO DE GESTIÓN

Por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional 1279/1989 se crea la **Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.** a partir del convenio firmado entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, mediante el cual se transfirieron a la Corporación el dominio del área y se le otorgó el poder para llevar adelante la urbanización del sector denominado ANTIGUO PUERTO MADERO. Específicamente la confección de un Plan Maestro de Desarrollo Urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar, la promoción de inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones de la zona de las obras necesarias para convertirla en un polo de desarrollo urbano basado en una genuina inversión, con participación de capitales nacionales y extranjeros, como asimismo la venta y/o locación de tierras pertenecientes al área en cuestión. Asimismo se deberá contemplar la construcción de la Estación Fluvial de Pasajeros en el llamado Dique Norte N 4.

El capital social suscrito inicialmente por el Estado Nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires fue suscrito en iguales proporciones, es decir 50% cada parte, procediéndose a realizar valuación de los aportes efectuados por cada una de ellas.

El Estado Nacional aportó los siguientes valores: Canales de acceso, diques y dársenas, Muelles, Edificios, Depósitos para almacenaje y Terrenos. La Municipalidad de Buenos Aires aportó: Patrimonio de Autopistas Urbanas, Plan Regulador, Proyecto de Urbanización, Mensuras y relevamientos, Anteproyecto de obra de infraestructura.

Por Ordenanza 44495/1991 la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires afecta el distrito de urbanización U32 "Área de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero" a los términos que determinan los arts. 5.1.1. y 5.4.6. del Código de Planeamiento Urbano, instruyendo a los representantes del Directorio de la Corporación para que instrumenten un llamado a concurso de ideas para el desarrollo urbano a realizarse en el polígono determinado.

Los accionistas de la Corporación de Puerto Madero S. A., que tiene capacidad jurídica como cualquier sociedad comercial, son el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Estado Nacional, quienes designan los seis miembros de su directorio. Lo novedoso es que este tipo de figura permitió vencer dificultades jurídicas institucionales generadas en el pasado por la superposición de competencias entre organismos.

Su patrimonio es explotado para obtener recursos operativos, ya que no tiene partida presupuestaria por parte del Estado y el Gobierno de La Ciudad. Cabe destacar, que la transformación de Puerto Madero partió de la iniciativa pública pero contó con el aporte casi excluyente de la inversión privada.

EL DESARROLLO DE LA OPERATORIA

Las bases del concurso que se realizó en 1991 definieron como objetivo la reconversión del área para rescatarla del abandono y el deterioro, de manera que contribuyera a equilibrar los déficit urbanos del centro de la ciudad, revertir la situación entre la ciudad y la costa, la recuperación de un área degradada, la

valorización del suelo que permita el crecimiento de la zona sur, la promoción de un desarrollo equilibrado entre los espacios públicos y los privados.

Se determinó una ocupación máxima de un millón y medio de metros cuadrados. Las áreas verdes de uso público se duplicaron, contemplando actividades recreativas, culturales y deportivas. Se estableció, también, la necesidad de conservar los galpones atendiendo su importante valor patrimonial.

Una vez que se contó con el Plan Maestro se realizaron los parcelamientos, las licitaciones y las ventas posteriores. Para todo ello y a los fines de poner en valor la tierra la Corporación asumía el cargo de realizar las obras de infraestructura de servicios.

El comienzo de la operación se realizó en el sector de 10 ha aproximadamente donde se asientan los antiguos docks ladrilleros que en su momento habían servido como depósitos de mercaderías del puerto. En total son 16 edificios que bordean los diques con una superficie cubierta de 320.000 m². Estos docks representan la identidad portuaria por excelencia con un importante valor histórico y arquitectónico.

Se trataba entonces de llamar a una serie de sucesivas licitaciones para el reciclado de dichos docks. Las licitaciones fueron un éxito presentándose una gran cantidad de grupos empresarios, cuyos ganadores completaron el reciclaje en poco tiempo, lo cual dio lugar a la creación de un nuevo polo gastronómico conjuntamente con el asentamiento de oficinas de muchas empresas. Las inversiones en infraestructura fueron realizadas por la Corporación a partir de lo obtenido en las licitaciones por la venta del suelo. En compensación de los espacios edificables, el Plan contemplaba la construcción de dos grandes parques creando una amplia área de esparcimiento que se vincularía con el sector de Costanera Sur, revitalizando así toda la franja costera.

La intención de impulsar la recuperación del espacio público para la ciudad quedaba marcada además, por los amplios paseos peatonales diseñados sobre ambos bordes de la línea de los diques, así como por los bulevares parquizados y las numerosas plazoletas planificadas para el área.

El segundo paso y ante el éxito de la primera etapa fue el llamado a licitación (1996) para la venta de parcelas en un sector de 160 ha. A diferencia del sector anterior donde predominaba lo histórico patrimonial en el nuevo sector las parcelas eran mayores y con considerable capacidad constructiva.

Los proyectos y obras de infraestructura estuvieron a cargo de la Corporación para lo cual se reinvertieron los fondos obtenidos mediante la venta de parcelas. Dado las características del sector prácticamente se debió dotar de la totalidad de las infraestructuras.

Las obras de infraestructura de servicios que fueron llevadas a cabo por la Corporación fueron: Red de distribución de energía eléctrica, alumbrado público, red de provisión de agua potable y red cloacal, desagües pluviales, red de provisión de gas y estación reguladora, telefonía y fibra óptica.

En cuanto a la infraestructura vial fueron construidos 15 calles, 4 bulevares, 2 avenidas y 2 paseos peatonales. Su ejecución en función a las distintas etapas de licitación y de la evolución de las parcelas en construcción.

APARECEN OTROS MODELOS DE ALCANCE METROPOLITANO

La creación del Municipio de Malvinas Argentinas en el año 1995 como fruto de la división de un municipio mayor, a partir de una suma de localidades dispuestas en el corredor ferroviario del Belgrano Norte (Sordeaux, Villa de Mayo, Polvorines, Nogués, Grand Bourg, Tierras Altas y Tortuguitas), construye una entidad jurídica con identidades preexistentes pero carente de un ámbito definible como centro municipal, como espacio reconocido como globalizador común, como ágora pública de sus 300.000 habitantes.

La estructura urbana de este municipio de periferia (a 30 Km del Buenos Aires) presenta dos grandes ejes organizativos, medianas del territorio, constituidos por la Ruta provincial 197 y las vías del FFCC Belgrano Norte. En su intersección, en el baricentro geográfico del Municipio, se encuentra el área de inserción de un **gran proyecto urbano** denominado **Plan Maestro de**



La generación de políticas de gestión a partir de los vacíos, deberá dar cuenta no sólo de su capacidad de éxito en las áreas centrales sino también de la posibilidad de apropiación a las demandas y requerimientos de la Periferia, nuestro contexto de actuación. En este sentido este proyecto representa un importante desafío.

La tierra afectada al proyecto, un antiguo Polvorín militar, cuenta con una superficie de 62 ha, conformando un trapecio afectado por el curso del arroyo Las Tunas, el que llega a conformar un área de anegamiento no permanente, sobre el límite con ruta 197. El tramo del ferrocarril entre estación Nogués y Polvorines lo atraviesa determinando dos áreas de 22 y 37 Ha a sus lados. El vacío cuenta actualmente con una calle interna como mediana estructurante y una serie de construcciones de diverso interés patrimonial, enmarcados en áreas parquizadas de importante desarrollo. Este inmueble aparece asociado a un sistema de vacíos que representan la mayor extensión de tierras vacantes enmarcables en la estrategia de Desarrollo Urbano.

A estas condiciones se suma la resolución de la interferencia vial-ferroviaria de la ruta provincial 197 (que se ensanchará y conectará fluidamente la localidad con la Autopista Panamericana) con la traza del ferrocarril Belgrano (que renovará su estación y electrificará su

Nueva Centralidad¹, de envergadura regional e impacto metropolitano.

Si bien los municipios tienden a jugar un rol protagónico en la definición de las políticas a partir de la nueva estructura del Estado, lo cierto es que carecen aun de herramientas aptas para incidir concretamente sobre la construcción del territorio. En este sentido la compra de las tierras por parte del Municipio y el ser tematizador de los lineamientos de desarrollo local, lo coloca en una situación preponderante a pesar de no con-

tar con el capital financiero necesario para los emprendimientos. La asociación en corporaciones mixtas de desarrollo, a la manera de las Zonas d'Aménagement Compartie en Francia o de las Areas de Interés Municipal en España son ejemplos interesantes de modelos de gestión que permiten al municipio emprender el salto cualitativo de mero proveedor de servicios a árbitro de la producción social de la Ciudad. La Argentina es en Latinoamérica el primer país en abordar este tipo de acciones a partir de la experiencia del proyecto Puerto Madero.

1. Ejecutado en el marco del convenio de Colaboración entre la Municipalidad de Malvinas Argentinas y la Universidad Nacional de Gral. Sarmiento. Obtuvo el Primer Premio Categoría Intervenciones Urbanas de Concurso anual 2000 del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires



tracción, modernizando esta línea de transporte metropolitana de pasajeros) a través de un viaducto subterráneo.

La conjunción de estos factores categoriza al vacío del ex Polvorín como **estratégico para la localización de un área de nueva centralidad**, referente del Municipio.

La ausencia de una centralidad referente de la totalidad del territorio de Malvinas se cruza con la potencialidad de encarar un proyecto emblemático como constructor aglutinante de la nueva identidad territorial. Las presiones inmobiliarias sobre estas piezas (de las últimas disponibles en una región metropolitana donde la tierra vacante es cada vez un bien más escaso), deben encontrar un cauce que las articule hacia un proyecto consensuado, catalizador de la estrategia propuesta. Sin este marco regulatorio la tentación del producto fácil a la moda, satisfactor de una demanda de corta proyección, estará a la orden del día.

Este escenario prescribe los siguientes objetivos de Proyecto:

- Desarrollar un área de nueva centralidad referente de la totalidad del

territorio malvinense, inédito en la región.

- Contribuir a la construcción de la identidad del territorio a partir de la urbanización de su vacío urbano más significativo, identificando los diferentes sectores de la sociedad malvinense con un proyecto emblemático común.

- Viabilizar la ejecución de espacios catalizadores del desarrollo del municipio y del sector urbano de influencia, sumando a la necesidad de rentabilidad la de prefiguración de nuevos escenarios sociales en el marco de la estrategia.

- Tender a la mixtura de conformaciones y prácticas sociales, a fin de garantizar la integración y apropiación del proyecto, a partir del desarrollo de distintas piezas componentes de gestión independiente.

- Llevar adelante una gestión concertada entre Estado y privados, capaz de constituirse en modelo aplicable a otros emprendimientos de interés municipal.

Convertir en viable un proyecto de interés general, aunar los requerimientos públicos con los negocios del capital privado, requiere no sólo de un "dibujo" correcto sino también de la implementación de una nueva modalidad de gestión, unida incluso a la transformación

de la cultura política. En este sentido el involucramiento mutuo, el acercamiento de posiciones, la coherencia en el sentido general consensuado, un proyecto que prescriba inequívocamente lo esencial pero que de margen de libertad para lo accesorio, la continuidad mas allá de las administraciones circunstanciales garantizada por una normativa, representan una serie de factores ineludibles.

Este Proyecto, vinculado al de Puerto Madero por su modelo de gestión, es complementario de aquél en una perspectiva regional ya que articula la centralidad metropolitana del primero con las **nuevas centralidades periféricas**, emergentes del liderazgo en el planeamiento y la gestión directa del sector público, como alternativa sustentable superadora de las nuevas centralidades ofrecidas por el mercado inmobiliario, insustentables a mediano plazo por la fragmentación social que propugnan y consolidan y por la exclusión del estado que conlleva su modelo institucional y territorial.

Norberto Iglesias

Encuentros o eventos

13/17 de setiembre 2004 - Barcelona
Foro Urbano Mundial
www.unhabitat.org
www.barcelona2004.org

08/09/2004 al 12/09/2004 - Barcelona
Ciudad y ciudadanos del siglo XXI
www.barcelona2004.org

El territorio como sistema

Ramon Folch, coordinador

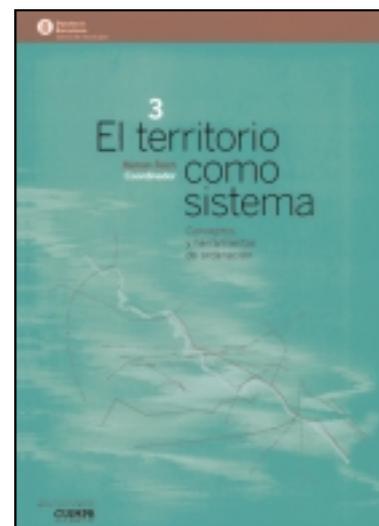
El punto de partida de este libro son las aportaciones realizadas durante el curso que llevaba el mismo nombre que tuvo lugar en Barcelona en octubre de 2002, pero se han reelaborado para su publicación. Contiene 13 trabajos agrupados en tres áreas temáticas: 1. Los fundamentos epistemológicos y conceptuales; 2. Las nuevas tendencias en planificación y ordenación; y 3. Las herramientas de ordenación: una aproximación desde la práctica. Como se puede ver se sigue un orden desde lo más teórico a lo más práctico. En la primera parte se abordan los conceptos de territorio, paisaje y sistema, mostrando la utilidad y dificultad de definirlos así como la complejidad de las relaciones que se establecen entre las realidades definidas. En la segunda parte se hace hincapié en las nuevas tendencias que se ya se han abierto paso en la planificación urbanística y que hoy resulta imposible soslayar: la sostenibilidad, la cultura ambiental y el fenómeno metropolitano. La aproximación práctica de la última parte se centra sobretudo en la ciudad y área metropolitana de Barcelona, donde, sobre un

territorio muy vulnerable, se han llevado a cabo interesantes esfuerzos de planificación y actuación teniendo en cuenta los nuevos parámetros urbanísticos y ambientales.

Debe decirse que los trabajos tienen un nivel muy elevado de profundidad y de rigor, y que se deben a personas con una preparación muy sólida ya sea en el campo de la reflexión teórica (por ejemplo, profesores universitarios) ya sea en el de la gestión territorial. Constituirá, sin duda una aportación muy valiosa en un terreno en que, a pesar de su rabiosa actualidad, faltan trabajos de reflexión y síntesis como el presente. El curso fue organizado por la Universidad Menéndez Pelayo-Centre Ernest Lluch y la edición ha sido una iniciativa de las áreas territoriales de la Diputación de Barcelona.

Ficha

Texto en español
291 páginas, formato 170 x 240 mm.
Colección Territorio y Gobierno 3.
Barcelona, 2003
Editor y distribuidor: Diputació de Barcelona
www.diba.es



Ciudades y gobernabilidad en América Latina

Alfredo Rodríguez y Lucy Winchester, editores

El libro trata de un tema de gran actualidad, la gobernabilidad de las ciudades, término tomado del inglés *governance*, aunque ciertos autores hacen algunas distinciones. En América Latina la población urbana es muy elevada (>70%) y además los cambios actuales favorecen que las ciudades aumenten su papel como escenario político. Estos cambios generan conflictos al chocar unas nuevas estructuras económicas y sociales (fruto en gran parte de la globalización) con las inercias estructurales políticas y también sociales. Un efecto evidente y no deseado es la precarización del empleo el cual se "desterritorializa" y la subsiguiente afloración de la pobreza. Junto a esto, las elevadas tasas de violencia y el colapso de los servicios públicos pueden hacer ingobernables las ciudades. El programa GURI (Global Urban Research Initiative) ha estudiado a fondo estas situaciones y ha hecho interesantes propuestas. La

obra recoge la diagnosis general que acabamos de exponer y dos capítulos más sobre gobernabilidad y pobreza, uno en el ámbito de México, Colombia y Centroamérica y otro en el Brasil.

El libro finaliza con una reflexión en la que se valoran las ventajas de la descentralización y del fortalecimiento de los entes locales para hacer frente a la situación, aunque el optimismo es moderado ya que la democratización no ha erradicado la pobreza ni ha evitado el clientelismo. No obstante se afirma que el municipio sigue siendo un campo propicio para reconstruir la política y redescubrir la democracia.

Ficha

Texto en español
159 páginas, formato 150 x 210 mm.
Colección Estudios Urbanos.
Ediciones Sur. Santiago de Chile, 1999
(2ª ed.)
Fax: 56 2 6730915

